



**HAL**  
open science

# Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville : l'exemple des quartiers périphériques

Guy-Obain Bigoumou Moundounga

► **To cite this version:**

Guy-Obain Bigoumou Moundounga. Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville : l'exemple des quartiers périphériques. Géographie. Université Toulouse le Mirail - Toulouse II, 2011. Français. NNT : 2011TOU20065 . tel-00639143

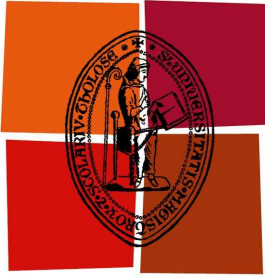
**HAL Id: tel-00639143**

**<https://theses.hal.science/tel-00639143>**

Submitted on 8 Nov 2011

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Université  
de Toulouse

# THÈSE

En vue de l'obtention du  
**DOCTORAT DE L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE**

Délivré par: **L'UNIVERSITÉ DE TOULOUSE II, LE-MIRAIL.**  
Discipline ou spécialité: **GEOGRAPHIE**

---

Présentée et soutenue par: **Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA**  
Le 19 septembre 2011

Titre: **LES MOBILITES DES POPULATIONS A FAIBLES REVENUS A  
LIBREVILLE**

**L'exemple des quartiers périphériques**

---

**Serge MORIN**, Professeur Emérite, Université de Bordeaux III, Rapporteur

**Jean-Luc PIERMAY**, Professeur, Université de Strasbourg, Rapporteur

**Denis ECKERT**, Directeur de Recherche au CNRS, Directeur du CIEU, Université Toulouse II

**Jean-Paul LABORIE**, Professeur Emérite, Université Toulouse II

---

Ecole doctorale : **TESC (Temps, Espaces, Sociétés, Culture).**

Unité de recherche : **LISST-CIEU**

Directeur(s) de Thèse :

**Denis ECKERT**, Directeur de Recherche au CNRS, Université Toulouse II, Directeur de thèse  
**JEAN-PAUL LABORIE**, Professeur Emérite, Université Toulouse II, Codirecteur



### III

## SOMMAIRE

REMERCIEMENTS .....	IV
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	2
PREMIÈRE PARTIE : LA PRODUCTION DE LA VILLE AFRICAINE .....	10
CHAPITRE I : La ville africaine et ses spécificités.....	14
CHAPITRE 2 : Les modèles théoriques d'organisation urbaine en Afrique et leurs problèmes d'application .....	36
CHAPITRE 3 : La production de la ville de Libreville .....	58
DEUXIÈME PARTIE : TRANSPORTS ET MOBILITÉS POPULAIRES URBAINES : UN ÉCLAIRAGE THÉORIQUE .....	94
CHAPITRE 4 : La recherche sur les mobilités des populations urbaines à faibles revenus	98
CHAPITRE 5 : Les politiques de gestion de la mobilité .....	116
CHAPITRE 6 : Les mobilités à Libreville .....	144
TROISIÈME PARTIE : LES HABITANTS PÉRIPHÉRIQUES : MOBILITÉ ET ADAPTATION .....	162
CHAPITRE 7 : Diversité périphérique et problèmes de transport.....	166
CHAPITRE 8 : L'organisation socio-spatiale des transports dans la périphérie de Libreville .....	204
CHAPITRE 9: Les mobilités adaptées des populations des quartiers périphériques.....	234
CONCLUSION GÉNÉRALE .....	274
BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE .....	278
ANNEXES .....	294
TABLE DES MATIÈRES .....	338





## **REMERCIEMENTS**

*J'exprime ma reconnaissance à mes directeurs de thèse. Je rends un hommage très appuyé à Denis ECKERT pour tout ce qu'il a fait et que je n'espérais plus dans l'encadrement et la finalisation de cette recherche. Je remercie particulièrement Jean-Paul LABORIE pour ses conseils et le recadrage de ce travail. Mes remerciements vont aussi à Marie-Christine JAILLET, qui a toujours œuvré pour les meilleures conditions de travail des doctorants. L'équipe de recherche du LISST-CIEU n'a, à aucun moment, ménagé ses efforts lors de mes sollicitations. Je lui témoigne ma reconnaissance. Que Joseph BUOSI, soit assuré de ma gratitude pour avoir supervisé la partie cartographie de cette étude. J'associe ici également toutes les personnes qui m'ont accompagné sur le terrain, sans la présence de Guy Serge BIGOUMOU, Paulin BIGOUMOU, Teddy NDONG BIGOUMOU, Ericka KOUMBA, Régis BOUKOUENDJI, Hilaire Arnaud NGUEBET et Arnaud Gérald IKAPI, le contact avec les populations n'aurait jamais été fructueux. Je pense aussi à Landry-Sosthène BENI, qui a toujours pris son temps pour m'expliquer certaines théories. Ma reconnaissance va à Valéry MBINA pour le contact établi avec ses étudiants. Leur intervention a davantage facilité l'administration des questionnaires auprès des transporteurs suburbains. Jean Bernard MAMBANI a mis à ma disposition la carte topographique au 1/20 000 de Libreville. Dieudonné MADEBE a répondu à mes entretiens, et m'a orienté vers quelques mémoires de Maîtrise sur les transports du département de Géographie de l'université Omar Bongo, Catherine JEAN a relu l'ensemble des chapitres du manuscrit, Nathalie CAMIUL a fait preuve de patience. Que toutes ces personnes soient, ici, particulièrement remerciées. Guylian Jules Chris BIVILL BIGOUMOU mon fils est une source essentielle de ma motivation. A mes parents qui, en dépit de la distance qui nous a séparés, m'ont toujours soutenu, à toutes les personnes que je ne peux nommément citer et qui se reconnaissent dans cette aventure éprouvante et enrichissante, aux habitants des quartiers périphériques et aux transporteurs suburbains de Libreville qui m'ont accordé une partie de leur temps précieux, je vous dis grand merci. C'est principalement pour Maurice BIGOUMOU mon regretté père, pour qui j'ai une pensée très profonde que j'ai mené ce travail jusqu'au bout. Son souhait de me voir aller plus loin m'a accompagné au cours de cette longue aventure. Malheureusement, ce travail se termine en son absence. Merci papa, merci infiniment.*



## ***INTRODUCTION GÉNÉRALE***

Les mobilités quotidiennes ont une grande importance dans la ville contemporaine. Les populations urbaines se déplacent de plus en plus et la portée de ces déplacements tend à augmenter. Le lieu où l'on choisit sa résidence n'est que rarement celui où l'on travaille, et encore moins celui où l'on inscrit ses enfants à l'école ; les mobilités sont d'ailleurs moins déterminées que naguère par les seuls déplacements domicile-travail.

Ces mobilités qui conditionnent l'accès aux ressources de la ville sont néanmoins différenciées selon les groupes sociaux<sup>1</sup>. Les plus riches se déplacent aisément (notamment dans les espaces urbains de faible densité), grâce à l'usage de la voiture individuelle. De leur côté, les pauvres qui dépendent des transports en commun ont un accès bien moindre à la mobilité<sup>2</sup>. Certes, pour éviter une marginalisation qui les priverait de l'accès à des ressources essentielles, les plus démunis combinent plusieurs modes de déplacement. Mais, quel que soit le pays considéré, les mobilités quotidiennes présentent un caractère discriminant.

C'est la mobilité de ces classes populaires urbaines qui nous intéresse au premier chef. Que peut-on en dire aujourd'hui ? Dans les pays du Nord, les mobilités des plus démunis ont été particulièrement bien étudiées. Les deux ouvrages cités plus haut illustrent bien cet intérêt : que ce soit le collectif *Transports, pauvretés, exclusions : Pouvoir bouger pour s'en sortir* dirigé par J.-P. Orfeuil<sup>3</sup> ou le plus récent *La mobilité des pauvres* de Sylvie Fol, publié en 2009<sup>4</sup>. Cette dernière a notamment travaillé la question en France, aux Etats-Unis et en Grande-Bretagne. Dans les Suds par contre, le phénomène a été dans l'ensemble moins étudié. Pourtant, l'existence de disparités très fortes entre des centres mieux équipés et des périphéries mal pourvues en infrastructures de base oblige à s'y poser la question de la mobilité des populations pauvres. Ces dernières, qui habitent généralement ces périphéries déshéritées et mal reliées, sont confrontées de manière particulièrement aiguë à la question des déplacements, comme F. Rebouhah et P. Pochet l'ont bien montré récemment dans le cas d'Oran<sup>5</sup>. Certes, certaines métropoles des Suds se dotent actuellement d'équipements de

---

<sup>1</sup> FOL S. (2009), *La mobilité des pauvres, pratiques d'habitants et politiques*, Paris, Belin, 261 p.

<sup>2</sup> ORFEUIL J.-P. (2004), *Transports, pauvretés, exclusions, Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, 181 p.

<sup>3</sup> ORFEUIL, op. cit.

<sup>4</sup> FOL, op. cit.

<sup>5</sup> REBOUHAH F. et POCHET P. (2009), « Mobilité et accès à la ville pour le travail des populations pauvres du périurbain d'Oran », *Cahiers de la Méditerranée*, n°78, pp. 335-353

transport performants (bus rapides en site propre, tramways, métros légers)<sup>6</sup>. Même dans ces cas, il est opportun de s'interroger sur la façon dont les planificateurs et gestionnaires de ces infrastructures prennent en compte les besoins et les pratiques de mobilité des plus démunis.

En Afrique subsaharienne, les travaux restent sans doute insuffisants. Cependant, on peut en relever deux générations. La première, publiée dans les années 1990, ne traite pas des mobilités des pauvres mais focalise une attention sur l'offre de transport ainsi que leur support. On peut citer à cet effet, l'ouvrage collectif *Les investissements publics en Afrique noire*<sup>7</sup> qui rassemble des contributions sur les politiques publiques et les transports dans les villes africaines et *Les transports dans les villes du Sud*<sup>8</sup> qui appréhende le processus de mise en place de réseaux dans la longue durée et leur impact sur la dynamique urbaine<sup>9</sup>. Il faut attendre la seconde génération de travaux pour voir enfin les analyses se porter sur le droit au transport des populations. Dans l'introduction de l'ouvrage publié en 2003 sous sa direction, *Les transports et la ville en Afrique au Sud du Sahara*, Xavier Godard insistait pourtant déjà sur la nécessité de développer la recherche sur les mobilités des pauvres en ville. Un certain nombre de travaux avait d'ailleurs été présenté en 2002 autour du congrès de Lomé du réseau CODATU (Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains), dont le thème était « la mobilité urbaine pour tous ». Le *Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne* (SSATP ou Sub Saharian Africa Transport Program) de la Banque Mondiale avait également, entre les années 1990 et 2000, financé des études sur ce thème, confiées notamment, dans l'espace francophone principalement, au réseau SITRASS<sup>10</sup>. Les publications que nous avons pu consulter couvrent au final un nombre restreint de villes subsahariennes. Un bon exemple en est le travail que L. Diaz Olvera, D. Plat et P. Pochet ont consacré à « l'accès aux équipements dans les villes subsahariennes » en 2007, où l'on traite principalement des cas de Conakry (Guinée) et Douala (Cameroun)<sup>11</sup> ou l'article plus récent

<sup>6</sup> MINTEGUIAGA J. (2006), « Transantiago : une nouvelle conception du transport public à Santiago du Chili », *Transport public international*, n°6, [en ligne] disponible sur [www.uitp-pti.com/img/cover6\\_2006/18-21-fr.pdf](http://www.uitp-pti.com/img/cover6_2006/18-21-fr.pdf), accédé en mars 2008.

<sup>7</sup> DULUCQ S. et GOERG O. (1990), *Les investissements publics en Afrique noire*, Paris, L'Harmattan,

<sup>8</sup> GODARD X. (1994), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala-CODATU, 358 p.

<sup>9</sup> LOMBARD J. et ZOUHOULA BI M. R. (2008), « Des instances de régulation pour quoi faire ? avenir délicat dans la transport urbain (Abidjan, Dakar) », in Bredeloup S., Bertoncetto B., Lombard J. (éds) *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa de services urbains*, L'Harmattan, 353 p.

<sup>10</sup> On peut aussi citer un rapport de la Banque Mondiale réalisé en 2000 sur le Kenya et la Tanzanie : *Poverty and Urban Transport in East Africa* (J. Howe et D. Bryceson)

<sup>11</sup> DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P. (2007), « Pauvreté, mobilité quotidienne et accès aux équipements dans les villes subsahariennes », Actes du colloque *Dynamiques de pauvretés et vulnérabilités. Mesures et processus explicatifs en démographie et en sciences sociales*, Louvain-la-Neuve, 27-30 novembre. <http://www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/demo/documents/DiazPlatPochet1.pdf>, (accédé en janvier 2011)

de Salon et Gulyiani sur la mobilité des habitants des bidonvilles de Nairobi<sup>12</sup>. Pourtant, les phénomènes observés sont souvent extrapolés à toutes les villes du continent. Dans les métropoles étudiées, le rôle de la marche à pied dans les déplacements des populations pauvres a ainsi tendance à être surestimé. On sait pourtant qu'il existe à côté des déplacements pédestres d'autres modes importants comme les deux-roues qui font par exemple de Ouagadougou, capitale du Burkina Faso, une métropole singulière au sud du Sahara<sup>13</sup>. Dans certaines capitales très étendues, les classes populaires utilisent aussi des taxis urbains même si leurs parts de marché restent faibles comparés aux autres modes. C'est le cas à Abidjan<sup>14</sup>.

Nous avons fait le choix de travailler sur la mobilité des populations démunies dans la ville de Libreville<sup>15</sup> au Gabon. Il s'agissait pour nous de voir comment s'organise la mobilité de ces populations dans la capitale d'un pays d'économie de rente. La situation du Gabon est en effet particulière, du fait des ressources importantes que l'Etat tire depuis des décennies de la vente des matières premières<sup>16</sup>. Aujourd'hui, avec un PIB d'environ 11 milliards de dollars, le Gabon a un PIB par habitant de plus de 7500\$, ce qui le place au-dessus de la plupart des pays africains (Banque Mondiale, 2009). Mais l'économie gabonaise reste vulnérable car dépendante de la fluctuation des cours mondiaux et des variations considérables de la production pétrolière. D'ailleurs, le Gabon a été affecté par les programmes d'ajustement structurel mis en place depuis le milieu des années 1990.

Libreville est le modèle de la ville extravertie, modèle hérité de la colonisation et qui n'a pas été remis en cause à l'indépendance. Longtemps restée un petit centre urbain (guère plus de 10 000 habitants en 1950), Libreville a connu une accélération forte de sa croissance à partir des années 1970<sup>17</sup>. A l'époque, le Gabon était une colonie de seconde zone dont les ressources servaient au développement des autres colonies de l'Afrique Equatoriale Française. Libreville sa capitale a rattrapé le retard qu'elle accusait sur Brazzaville au point que certains chercheurs contemporains du Gabon comme R. Pourtier trouve les transformations de la première ville du Gabon historiques. Sa population a quadruplé depuis 1980 et a

---

<sup>12</sup> SALON D. et GULYANI S. (2010), « Mobility, Poverty, and Gender: Travel 'Choices' of Slum Residents in Nairobi, Kenya », *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, vol. 30, n°5, p. 641-657

<sup>13</sup> CUSSET J.M. et SIRPE G. (1994), « La mobilité apportée par le système deux-roues: cas de Ouagadougou », Godard X (dir.) *Les transports dans les villes du Sud*, Karthala, pp. 187-205.

<sup>14</sup> AMAKOUE P., ADOLÉHOUME. et ZORO BI NAGONE (2002), « A comme Abidjan ou le système Gbakas », Godard X. *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, pp. 21-35.

<sup>15</sup> Selon le recensement de 2003, Libreville compte près de 600 000 habitants sur une population nationale de 1 300 000 habitants.

<sup>16</sup> En 1973, le Gabon se classait au 4<sup>e</sup> rang africain des pays producteurs de pétrole. Les ressources issues de la vente du pétrole lui procuraient l'un des PNB par habitant le plus élevés du continent après la Lybie en 1980.

probablement largement dépassé les 600 000 habitants aujourd'hui<sup>18</sup>. L'agglomération morphologique s'étend à présent sur 130 kilomètres carrés<sup>19</sup>. La cité est structurée autour de deux pôles : un centre ville densément équipé où sont concentrés services et zones d'affaires, et d'autre part une zone industrielle autour du port, dans la partie sud de la ville. Elle concentre de nombreuses entreprises et constitue un bassin d'emploi attractif. D'importantes zones d'habitat périphériques complètent ce schéma.

Dans la mesure où Libreville est la capitale, somme toute de taille modeste, d'un pays peu peuplé et dont le développement a été soutenu par d'importantes ressources financières, le problème de la mobilité des populations pauvres a-t-il pour autant été résolu? En fait, les catégories défavorisées rencontrent d'énormes difficultés pour se déplacer. Libreville connaît en effet une urbanisation périphérique importante avec un modèle très classique où les populations pauvres habitent massivement cette partie de l'agglomération, et sont fortement dépendantes du centre ville pour leurs achats, leurs loisirs, et bien sûr leurs emplois<sup>20</sup>. Cette différenciation entre une périphérie sous-équipée et un centre ville gisement de services fait de Libreville une ville particulièrement intéressante pour étudier les mobilités populaires.

Du point de vue de l'organisation du système de transport, l'espace urbain à Libreville présente une structure duale assez originale : seuls la SOGATRA (Société Gabonaise de Transport) et les artisans taxis détenteurs d'une licence peuvent desservir le centre-ville, alors que la périphérie est le domaine d'artisans taxis beaucoup moins contrôlés (dits « clandos »), qui n'ont pas le droit de travailler dans le centre. La ville est donc segmentée entre un centre régulé et une périphérie qui l'est beaucoup moins. Les habitants de la périphérie doivent en général combiner les deux systèmes de transport pour accéder au centre. C'est l'organisation du système de transport périphérique (que nous appellerons dans la suite de ce mémoire les « transports suburbains ») que nous voulons comprendre. Comment s'articule-t-il aux autres modes (autobus et taxis « réguliers ») ? Et comment les populations périphériques vivent-elles cette situation ?

Nous pouvons déjà affirmer que cette structure originale des transports urbains à Libreville est liée aux modalités de l'urbanisation. Les insuffisances du plan directeur d'aménagement ont fait que s'est développée une urbanisation mal maîtrisée. Le réseau des transports publics n'a pas suivi l'urbanisation. De ce fait, les transporteurs suburbains ont

---

<sup>18</sup> Selon le recensement de 2003, Libreville compte près de 600 000 habitants sur une population nationale de 1 300 000 habitants.

<sup>19</sup> Source : E-Geopolis, base *Africapolis*, <http://www.e-geopolis.eu> (accédé en avril 2011)

<sup>20</sup> En 1993 déjà, 17% de la population de la capitale habitait la périphérie, un chiffre qui n'a pu que progresser depuis.

développé une offre de transports, certes en-dehors des normes établies, mais qui répond en grande partie aux besoins exprimés par les habitants des quartiers périphériques mal équipés et non-desservis par les transports publics.

Cela nous a amené à faire du travail de terrain concentré sur quelques quartiers. Il s'agit de *Diba-diba* dans la périphérie Nord, de *Nzeng-Ayong* dans la périphérie Est (partie Nord) et de *Plein Ciel* dans la moitié Sud de la périphérie Est (voir les quartiers étudiés à la page 167). Nous avons choisi ces quartiers en fonction de plusieurs critères : leur éloignement du centre, leur niveau d'équipement très faible, ce qui fait que la population est dépendante des services et des emplois présents dans les parties plus centrales de la ville. Les enfants scolarisés qui habitent ces quartiers périphériques correspondent bien à la situation décrite par Mvélé en 2006 : « 34% des élèves habitent à plus de 14 kilomètres de leurs établissements, pour la plupart localisés le long du Boulevard de l'Indépendance (bord de mer) et au centre ville »<sup>21</sup>.

Nous avons fait un travail d'observation dans ces quartiers, basé sur des enquêtes (administration de questionnaires, entretiens), complété par des photographies<sup>22</sup>. Cela nous a amené à rencontrer deux types d'acteurs, les usagers des transports définis par les pouvoirs publics comme « économiquement faibles » et les opérateurs des transports suburbains. Les informations recueillies auprès de ces populations ont été complétées par quelques entretiens avec des experts du domaine.

Notre étude s'inscrit à la croisée de la géographie des transports et la géographie sociale. D'une part, elle cherche à comprendre les problèmes liés à la circulation ainsi que les enjeux sociaux (« le droit aux transports »), spatiaux (consommation d'espace, aménagement du territoire, effet structurant des transports, etc.) et environnementaux (bruit, pollution, sécurité)<sup>23</sup> qui caractérisent les quartiers pauvres et les transports suburbains. D'autre part, elle s'intéresse à la manière dont les populations pauvres circulent en utilisant les transports périphériques. Autrement dit, il s'agit d'accéder directement aux relations fondamentales qui se nouent entre ces populations, les catégories démunies et leur territoire. Nous analysons dans ce travail comment les systèmes de transport étudiés permettent de raisonner sur l'enclavement ou le désenclavement de nos quartiers. C'est de la territorialité, «... *une approche sociologique (c'est-à-dire relationnelle, prenant en compte les positions sociales et*

---

<sup>21</sup> MVELE P.C. (2006), « L'impact de la localisation des établissements secondaires sur le transport urbain à Libreville », *Villes du nord, villes du sud : géopolitique urbaine, acteurs et enjeux*, Paris, L'Harmattan.

<sup>22</sup> Nous avons réalisé au total 208 photos, une vingtaine a été retenue pour leur caractère illustratif.

<sup>23</sup> MERLIN P. (1991), *Géographie, économie et planification des transports*, Paris, Presse Universitaire de France, 472 p.



*les interactions*), en cerner la dimension culturelle (centrale mais floue), la considérer comme quelque chose de dynamique, de fluctuant »<sup>24</sup> dont il s'agit. Nous sommes au cœur « des territoires du quotidien »<sup>25</sup> au sens d'espace personnel, approprié. Il s'agira de préciser les formes de ces « territoires du quotidien », c'est-à-dire les formes de mobilité des populations démunies. Libreville apparaît de ce point de vue comme un terrain particulièrement intéressant.

Le plan de notre travail s'organise en trois parties, comprenant chacune trois chapitres. La première partie porte sur : *La production de la ville africaine*. L'objectif est de comprendre la production de la ville de Libreville en la situant dans un contexte plus général, celui de l'urbanisation de l'Afrique subsaharienne. Pour cela, il a d'abord fallu réfléchir à la ville africaine et à ses spécificités (chapitre 1). Ensuite, les modèles théoriques d'organisation urbaine et leurs problèmes d'application aux cas africains sont présentés (chapitre 2). Enfin, les modalités spécifiques de développement de la ville de Libreville sont mises en lumière, dans un pays sans tradition urbaine précoloniale qui reste marqué par les conceptions de l'urbanisme et de l'aménagement introduites par la puissance coloniale, conceptions largement reprises par les pouvoirs politiques locaux par la suite (chapitre 3).

La deuxième partie s'intitule *Transports et mobilités populaires urbaines : éclairage théorique*. Elle dresse un état des lieux de la recherche sur les mobilités des populations à faibles revenus à travers le monde. Il s'agit de voir comment la communauté scientifique pense cette question dans certains pays occidentaux, dans les pays en voie de développement et en Afrique subsaharienne (chapitre 4). Les politiques de gestion de ces mobilités sont abordées dans ces mêmes pays notamment aux Etats-Unis, en Grande Bretagne et en France, dans les pays en développement et en Afrique subsaharienne (chapitre 5). Puis nous abordons cette question des politiques de gestion pour le cas de Libreville (chapitre 6).

La troisième partie portant sur *Les habitants périphériques de Libreville : mobilité et adaptation* est centrée sur les mobilités des populations démunies. Les quartiers étudiés sont d'abord présentés en insistant sur leur urbanisation et les problèmes de transport qu'on y observe (chapitre 7). Ensuite, connaissant pour les usagers et les transports leurs pratiques, l'organisation socio-spatiale des transports dans la périphérie est donnée pour chaque type. Ces pratiques permettent d'exposer plus en détail les modes de déplacements des populations et la manière d'opérer des transports (chapitre 8). Enfin, la réelle mesure des mobilités des

---

<sup>24</sup> TIZON P. (1996), « Qu'est-ce que le territoire ? » Di Méo G. (dir.), *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, p. 25.

<sup>25</sup> DI MEO G. (dir.) (1996), *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 207 p.

populations périphériques est présentée. Les résultats avancés sont reconsidérés au sein d'autres études sur les mobilités des populations à faibles revenus en Afrique subsaharienne. Ils relativisent le regard porté sur les déplacements habituels des citoyens subsahariens (chapitre 9).



## **PREMIÈRE PARTIE : LA PRODUCTION DE LA VILLE AFRICAINE**



## **Introduction de la première partie**

Nous consacrons cette première partie à la question de la production de la ville africaine. Il s'agit de proposer un aperçu des connaissances sur la ville africaine contemporaine puis de présenter une analyse de l'organisation de Libreville ainsi que des modalités de production de son espace urbain. Cette présentation devrait permettre de mieux situer par la suite la question des transports à Libreville, et plus particulièrement dans sa périphérie.

Il convient donc dans un premier temps d'apporter un cadrage sur la question du développement des villes africaines. Il s'agit pour nous de rappeler que le développement des villes s'est fait en Afrique de manière très différenciée, en fonction de paramètres qui ont pu jouer de manière variable (contraintes physiques, enclavement, proximité du littoral, facteurs politiques). Cela permettra de situer la place du Gabon urbain dans un système de villes très inégalement développé à l'échelle du continent. Nous nous sommes en particulier intéressé aux facteurs de développement des villes africaines subsahariennes, depuis l'urbanisation précoloniale (milieux favorables, structures politiques, économiques) jusqu'à l'évolution plus récente, avec les problèmes de développement associés.

Dans un deuxième temps, nous nous proposons de réfléchir aux spécificités de l'organisation spatiale de ces villes. Parmi les modèles d'organisation urbaine qui nous permettent de décrire les villes contemporaines, quels sont ceux qui s'appliquent plus ou moins efficacement à la réalité de la ville africaine ? Qu'est-ce qui dans ces modèles est particulièrement pertinent pour décrire les particularités africaines ?

Enfin, nous proposerons de situer la capitale gabonaise dans ce schéma général. Libreville est-elle un cas particulier, une singularité si on la compare aux autres villes africaines ? La production de la ville au Gabon relève d'un mode d'organisation imposé par la colonisation. Quels en sont les héritages ? Quelle incidence ensuite l'explosion urbaine postcoloniale a-t-elle eu sur l'espace de la ville ? A quel type de production urbaine le cas Libreville renvoie-t-il dans ce schéma général ?



## ***CHAPITRE I : LA VILLE AFRICAINE ET SES SPÉCIFICITÉS***

Dans ce premier chapitre, nous souhaitons présenter les spécificités de la ville africaine. L'objectif est de la caractériser à grands traits. Pour cela, nous allons dans un premier temps relativiser le fait urbain en Afrique. Les conditions physiques, politiques, économiques à l'origine de la création urbaine n'ayant pas été identiques à travers le continent africain, nous devons les situer dans leurs milieux respectifs afin de séparer une Afrique urbaine ouverte, aux structures étatiques précoloniales dynamiques, d'une Afrique non urbaine fermée dont l'inertie des structures lignagères ne nécessitait pas des regroupements importants. Cette distinction permet de replacer le Gabon dans l'histoire urbaine continentale. Ensuite, nous parlerons de la croissance exponentielle récente de la ville africaine : l'ampleur du phénomène urbain, une transition démographique particulièrement accélérée et un exode rural massif en constituent les manifestations. Enfin, nous nous intéresserons à la ville africaine dans ses différenciations matérielles et sociales. Nous reviendrons sur le caractère hétérogène des éléments physiques et humains qui la composent.

### ***1. Modalités différenciées d'apparition du phénomène urbain***

#### ***1.1. Une opposition entre une Afrique urbaine ouverte et une Afrique non urbaine fermée***

Le fait urbain existait au sud du Sahara bien avant l'intervention coloniale<sup>26</sup>. Attestée depuis maintenant deux millénaires<sup>27</sup>, l'urbanisation de l'Afrique subsaharienne reste malgré tout un phénomène marginal, au sens où la ville ne s'est guère diffusée sur tout le continent. On peut distinguer deux situations. Les historiens ont établi l'antériorité du phénomène urbain dans l'Afrique sahélo-guinéenne ainsi que dans la partie orientale du continent, par rapport à l'Afrique centrale où la ville a été longtemps quasiment inexistante. Quels ont été les facteurs de différenciation à l'origine de la discrétion du fait urbain dans cette dernière zone?

---

<sup>26</sup>COQUERY-VIDROVITCH C. (1993), *Histoire des villes d'Afrique noire - des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 412 p. et IGUE O.J. (2008), *Les villes précoloniales d'Afrique noire*, Paris, Karthala, 228 p.

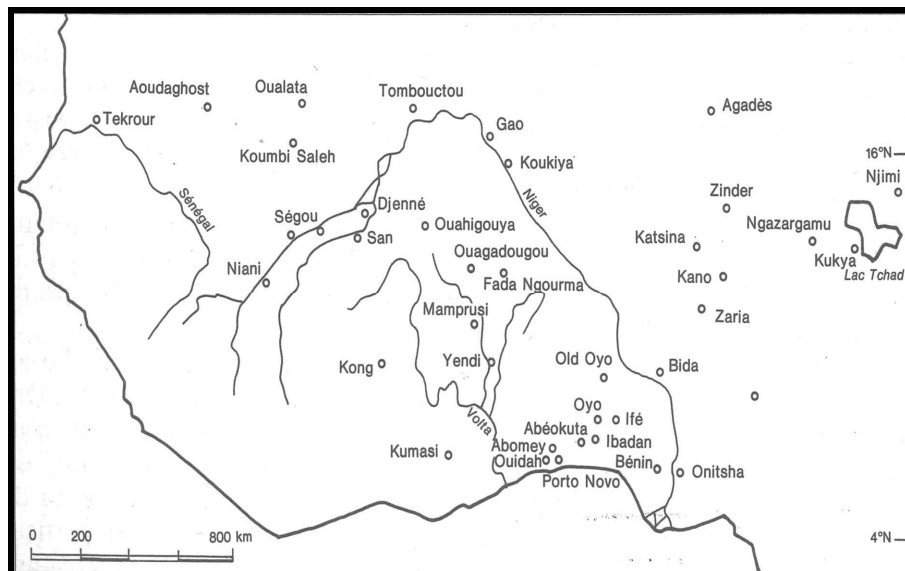
<sup>27</sup> VENNETIER P. (1991), *Les villes d'Afrique tropicale*, Paris, Masson, deuxième édition, 244 p.



La zone sahélo-guinéenne couvre l'ensemble de l'Afrique occidentale. Cette grande aire se situe entre le Sahara et la forêt équatoriale. Différentes formations végétales s'y succèdent allant des steppes et savanes du Sahel aux régions arborées du Sud. En tant que milieu écologique ouvert, le Sahel a permis d'établir les contacts entre les groupes humains dans la partie occidentale. Selon P. Vernetier<sup>28</sup>, des relations s'étaient établies dans ce sous-continent entre ses rives septentrionales et méridionales avant l'expansion arabe, dès les premiers siècles de notre ère. Le désert saharien a facilité la circulation des personnes et des biens grâce à un univers favorable à cette époque au chameau et au cheval.

En Afrique sahélienne, un des faits à l'origine de la création des villes est la recherche des points d'eau (cf. Figure 1). En effet, le processus d'assèchement du Sahara s'est opéré progressivement. Jadis, il offrait des conditions climatiques plus favorables notamment la présence des points d'eau nécessaire à la fixation des groupements humains.

**Figure 1: Agglomérations urbaines de l'Afrique occidentale vers le XVe siècle.**



*Source : Vernetier P., op. cit., p.17.*

J.O. Igué<sup>29</sup> voit, à cet effet, un rapprochement entre la proximité de la plupart des villes soudano-sahéliennes des points d'eau et la résolution de leurs problèmes d'approvisionnement, d'irrigation des jardins individuels ravitaillant les familles en produits maraîchers et l'abreuvement du bétail. Ainsi les vieilles cités-étapes tiraient très certainement leur nom des étapes de chargement de marchandises qu'elles assuraient mais aussi

<sup>28</sup> VENNETIER P. op.cit., p.16.

<sup>29</sup> IGUE J.O. op. cit., p. 109.

d' « escales » pour le ravitaillement en eau pour des animaux qui, en l'absence de la roue, transportaient les charges sur les longues distances. Le déclin de certaines villes-étapes s'explique par le tarissement des ressources d'eau qui servaient leur fonctionnement.

L'Afrique guinéenne n'a, certes, pas connu les ouvertures sahélo-soudaniennes, le massif forestier dominant l'ensemble de ce domaine. Cependant, sur sa bordure septentrionale, là où s'observent les rares ouvertures de ce monde avec la région soudano-sahélienne, les contacts ont donné lieu aux regroupements urbains. C'est le cas entre Haoussa-Kanouri du Nigéria et Choa du Tchad. Ce seul constat permet de montrer le rôle du milieu naturel ouvert dans la création des villes précoloniales. Le littoral forestier sera l'intermédiaire de la traite atlantique entre les zones sahélo-soudaniennes qui sont insérées dans les liens transsahariens et côtiers et les zones de peuplement le long des grands fleuves (Niger, Sénégal et Volta).

L'Afrique de l'Est et celle du Nord-est ont été, depuis des millénaires, ouvertes sur la Mer Rouge et l'Océan Indien (cf. Figure 2). Elles ont connu des influences extérieures notamment arabes et asiatiques. Du VII<sup>e</sup> au milieu du XII<sup>e</sup> siècle, la côte orientale connaît un essor des villes, et des chaînes de comptoirs sont établies par les Arabes entre l'Erythrée et l'actuelle Afrique du Sud<sup>30</sup>. S'agissant de la Corne de l'Afrique, l'espace dominant est nomade extensif donc favorable aux mobilités des populations. La présence des Somalis, éleveurs nomades depuis de longue date est attestée dans le golfe d'Aden<sup>31</sup>. Plus au sud, la présence des sociétés pastorales (Massaïs, Kikuyus), des peuples des savanes du Nord, éleveurs et agriculteurs, des peuples agriculteurs des hauts reliefs et enfin des peuples des savanes du Sud confirme le rôle que jouent les espaces ouverts dans cette région. Passons l'Afrique des hautes terres densément peuplée. La minorité d'éleveurs s'oppose à une majorité d'agriculteurs pour la conquête des hauts plateaux Ruanda-Urundi donc des espaces ouverts livrés à une pression démographique.

Pour continuer à saisir l'avantage des milieux ouverts dans la formation des villes précoloniales, intéressons-nous, enfin, à l'expérience enrichissante des îles de l'océan indien. C'est la destruction des forêts par les incendies agricoles répétés qui va faire converger les Malgaches dans la vaste plaine du Betsimitatatra<sup>32</sup>. Sans cette catastrophe écologique qui libère de grands espaces, les habitants de cette île ne seraient pas entrés très tôt dans l'histoire urbaine. Il faut en particulier relever le caractère ouvert de l'Océan indien. A travers les ports

---

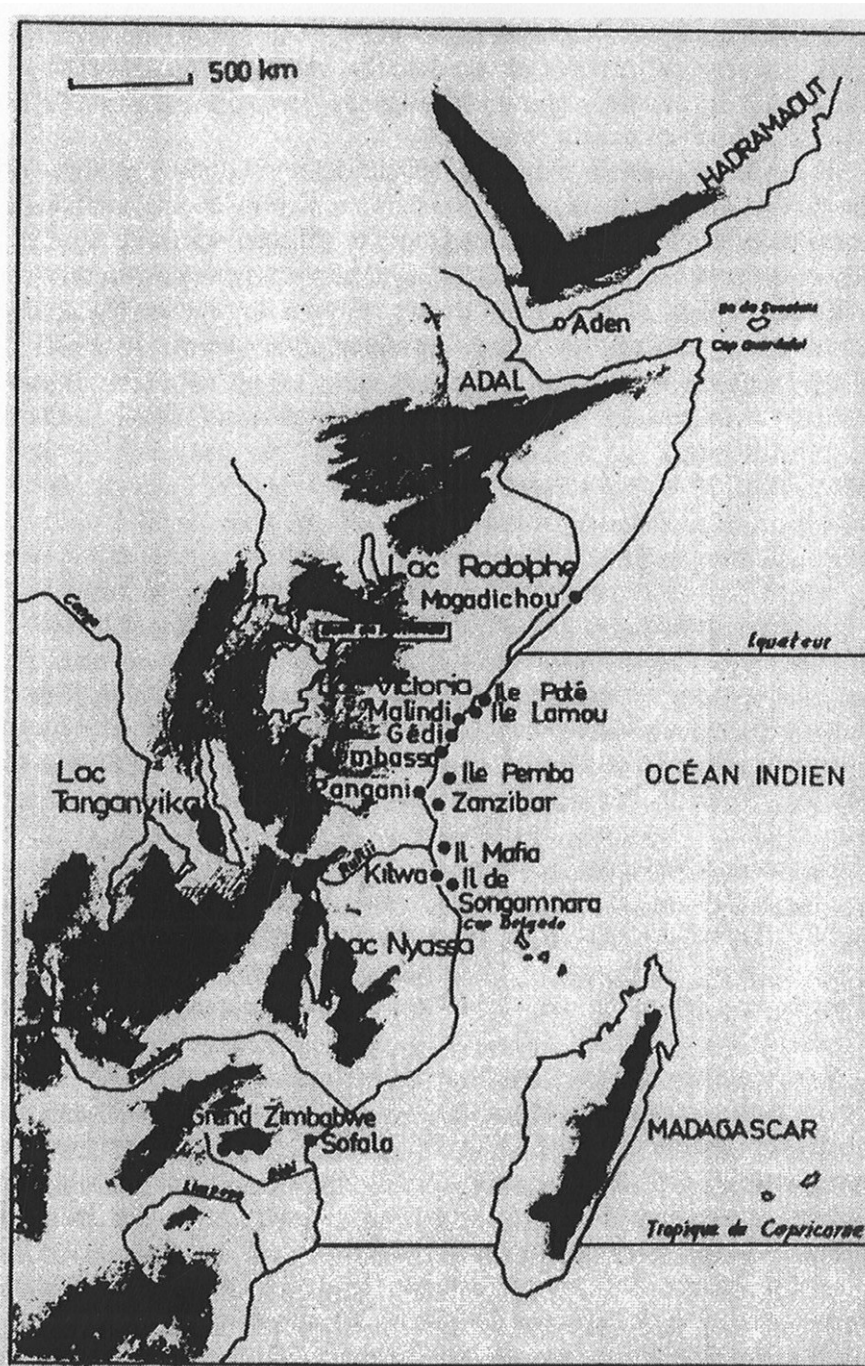
<sup>30</sup> HUGON P. (2007), *Géopolitique de l'Afrique*, Paris, Sedes, p. 34.

<sup>31</sup> Idem, p. 35.

<sup>32</sup> POURCET G. (1993), « Antananarivo la ville des mille », *Afrique contemporaine*, n°168, p. 24

de traite de l'Est et de l'Ouest, il a permis d'établir les contacts entre les habitants de l'île et l'extérieur pour les précipiter dans un destin urbain commun.

***Figure 2 : Les villes d'Afrique orientale vers le XIVE siècle***



*Source : Igué J.O., op. cit., p. 90.*

Nous pouvons multiplier les exemples. Le rôle dévolu aux espaces ouverts dans la création des villes précoloniales a été ainsi déterminant. Cela nous amène à questionner cette fois la partie plus fermée du continent. Il s'agit de voir comment les conditions naturelles ont été un obstacle au développement des villes dans cette partie du continent avant la colonisation.

Dans cette Afrique non urbaine, la forêt a constitué l'élément physique dominant et un obstacle. La forêt équatoriale s'étendait jadis jusqu'en Afrique occidentale, puis elle a fortement reculé sous les différentes interventions humaines. C'est le cas dans le pays ibo au Nigéria où les populations ont abattu les arbres pour établir des villes. En Afrique centrale, précisément du Gabon au fossé occidental de l'Afrique de l'Est, la forêt équatoriale couvre aujourd'hui environ 1 600 000 km<sup>2</sup>. Difficile à mettre en valeur, elle forme le milieu le plus hermétique qui soit, opaque, sans horizon, privant de perspective, de vision élargie comme de visée lointaine. Dans ce sous-continent, la nature a d'abord servi de séparation entre les groupes plutôt que de trait d'union, comme nous venons de le voir dans les zones ouvertes.

En Afrique centrale, le Gabon et le Congo, pour ne citer que ces deux pays, offrent maints exemples où les grands ensembles géographiques ont servi de refuge aux populations qui les occupent. Au Gabon, la région des monts Iboundji a permis aux groupes présents dans cette région : Pové et Massango, de se protéger d'éventuels ennemis et particulièrement des percées coloniales. Les Batéké, groupe minoritaire au Gabon et majoritaire au Congo, ont fait de la zone des plateaux leur région naturelle, à la suite de conflits avec les groupes voisins dont les Obamba. Au Congo, leur repli s'explique aussi par la fuite devant l'autorité coloniale, les colons ayant préféré s'appuyer sur les Laris.

Avant l'intervention coloniale, la pression de l'homme sur la forêt est minimale, à l'exclusion peut-être de la région congolaise où l'on rencontre déjà quelques regroupements humains formant à cette époque de petits royaumes dont le Kongo, Luba, le Louango. Ailleurs, la puissance de l'activité végétative semble englober toutes les activités humaines. Georges Balandier<sup>33</sup>, l'un des premiers sociologues à sillonner cette partie du continent dans les années 50, a particulièrement été frappé par le caractère déconcertant du milieu forestier. Il relève, à cet effet, la « *difficulté à lutter avec une nature qui se nourrit avidement de la corruption de toutes œuvres humaines* »<sup>34</sup> La thèse que R. Pourtier<sup>35</sup> a consacré au Gabon est,

---

<sup>33</sup>BALANDIER G. (1957), *Afrique ambiguë*, Paris, Plon, 379 p.

<sup>34</sup> Idem, p. 201.

<sup>35</sup>POURTIER R. (1986), *Le Gabon : organisation de l'espace et formation de l'Etat*, Thèse de doctorat ès Lettres et Sciences humaines, Paris, Sorbonne, 1097 p.

elle aussi, éloquente à ce sujet. L'auteur note l'attitude contemplative des populations par rapport à l'espace naturel. Celui-ci a essentiellement servi de refuge pour les groupes sociaux.

Après ces rapides analyses sur les facteurs de la création des villes en Afrique subsaharienne et leur différenciation, il ressort que les milieux naturels ouverts ont connu tôt le développement du phénomène urbain grâce aux contacts tissés entre groupes sociaux distants, dans un univers où les obstacles physiques étaient moindres qu'en zone forestière. Mais le déterminisme naturel n'est pas le seul facteur explicatif de l'apparition des villes. Car, même dans les milieux forestiers, des villes se sont précocement développées. Interrogeons maintenant le rôle des structures sociopolitiques dans la naissance des villes.

### ***1.2-La dynamique des structures étatiques précoloniales et l'inertie des structures lignagères dans la création de la ville***

Dans ce que nous avons appelé l'Afrique ouverte, les villes ont d'abord existé grâce à la présence d'Etats précoloniaux. Ces derniers pouvaient étendre leur autorité sur des groupements importants. En Afrique fermée, les peuples ont développé des structures lignagères. Autrement dit, il s'agissait de sociétés dites « sans-Etat » qui ne permettaient pas des regroupements de type urbain.

Dans l'Afrique urbaine, on peut donc dire que le rôle joué par les structures étatiques précoloniales dans l'organisation urbaine a été primordial. Les structures politiques ont été un facteur dynamique du processus d'urbanisation.

Dans le domaine sahélo-guinéen, les villes se sont très tôt appuyées sur l'autorité royale qui était représentée dans toutes les provinces. Une certaine hiérarchisation était de mise. C'est le cas dans l'organisation de l'espace Yoruba. Les villes de première génération étaient des villes de conquête territoriale, les villes de deuxième génération ou celles de l'organisation de l'espace et les villes de troisième génération ou villes utilisées pour mobiliser les campagnes. Cette forte présence de l'autorité permettait un contrôle des activités économiques en relation avec l'extérieur. Les villes soudano-sahéliennes ont par ailleurs très tôt bénéficié des relations avec les Arabes grâce au commerce transsaharien. Les regroupements servant de stations-relais ont pu évoluer dans un premier temps en véritables étapes-carrefours, puis en agglomérations urbaines. Comme le rappelle Venetier<sup>36</sup>, dans un

---

<sup>36</sup>VENNETIER P. op. cit., p.17

sens arrivaient du sel, des dattes, des étoffes, des métaux, en retour partait les noix de cola l'or, l'ivoire, les esclaves. C'est au débouché de ces pistes que se développèrent les empires.

L'Afrique centrale a été, au contraire, marquée par de faibles densités de population. De ce fait, il était difficile de rassembler des individus sous une même autorité. Il suffit de se reporter au titre de la thèse que Gilles Sautter<sup>37</sup> a consacré à la région du Congo (une géographie du sous-peuplement) pour se rendre à l'évidence. La faiblesse des villes est donc liée à un faisceau de facteurs : un milieu forestier (qui a fonction de refuge) dans lequel les densités humaines sont faibles, et où l'on n'observe pas l'apparition d'Etats. Tout cela a empêché la constitution de regroupements humains de taille importante. Au Gabon, les populations du Nord se sont souvent réfugiées dans la région voisine de la Guinée Equatoriale pour éviter de se soumettre, à l'époque, à l'autorité coloniale française. R. Pourtier montre, dans le même ordre d'idées, comment les premiers regroupements urbains coloniaux constitutifs des villes actuelles ont eu une histoire difficile, avec des phases de déclin à chaque fois que l'autorité coloniale se relâchait.

Pour reprendre une expression de Guy Lasserre<sup>38</sup>, ce n'est pas un hasard si « *les civilisations de la forêt étaient inaptes à susciter des villes* ». L'essentiel de leurs équilibres reposaient sur des liens lignagers : le réseau de chefs de villages se contentait d'une économie de subsistance et donc n'avait pas besoin de villes pour faire vivre les habitants. La reproduction des groupes se faisait dans des hameaux qui constituaient une forme fragile de maîtrise de l'espace, en raison de la précarité de leurs matériaux mais aussi de leur dispersion dans l'espace. La qualification de « villes fragiles » selon les termes de G. Balandier témoigne de ce caractère temporaire lié à la nature des matériaux utilisés dans les constructions.

### ***1.3-La croissance exponentielle de la ville africaine contemporaine***

L'urbanisation est l'un des domaines où les mutations sont plus extraordinaires sur le continent africain. Demeurée longtemps rurale, l'Afrique subsaharienne s'urbanise depuis plusieurs décennies à un rythme rapide. Aucun continent de la planète n'a manifesté une urbanisation aussi brutale et spectaculaire. Les bouleversements engendrés sont si importants que l'on peut parler sans hésiter de croissance exponentielle de la ville.

---

<sup>37</sup>SAUTTER G. (1966), *De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-peuplement*, Paris, Mouton, 1102 p.

<sup>38</sup>LASSERRE G. (1958), *Libreville, la ville et sa région*, Paris, Armand Colin, 347 p.

Nous appréhenderons d'abord le phénomène en examinant l'évolution des taux d'urbanisation, puis en nous penchant sur les facteurs démographiques : transition démographique (augmentation de la natalité et la baisse de la mortalité en ville) et exode rural, qui témoigne de l'attrait persistant de la ville pour les jeunes.

### **1.3.1-L'ampleur du phénomène urbain**

L'Afrique subsaharienne reste actuellement le continent le moins urbanisé de la planète. En 2010, le taux d'urbanisation, était estimé malgré les problèmes de comparabilité à environ 37% contre 52% pour l'ensemble du monde et 45% pour les pays en développement (ONU 2009). Les villes africaines n'ont pas connu dans le passé l'essor que l'on observe dans les pays développés, où l'urbanisation a accompagné l'industrialisation.

Les contrastes d'urbanisation sont notables à l'intérieur du continent. Le Nord et le Sud présentent des taux relativement élevés, avec respectivement 51% et 59%. Ils sont beaucoup plus faibles dans la zone sahélienne : autour de 40%, mais avec de fortes variations : on compte ainsi 42% au Sénégal par exemple, mais seulement 26% au Burkina ou 17% au Niger (projection ONU 2010). En Afrique occidentale, les pays côtiers sont sensiblement plus urbanisés que ceux de l'intérieur du continent. On relève ici le poids actuel des grandes villes portuaires qui sont le plus souvent nées avec la colonisation.

Peu urbanisée, l'Afrique subsaharienne voit depuis les années 1940-1950, sa croissance urbaine progresser de façon exceptionnelle. Si l'on met à part l'Afrique australe minière et la région de vieille tradition urbaine du Sud-Ouest nigérian, les villes étaient à la fin de la période coloniale peu nombreuses, de petite taille et peu peuplées. En 1950, on comptait 250 000 habitants à Dakar, 135 000 à Nairobi, 70 000 à Abidjan. Ces exemples sont bien révélateurs des faibles niveaux d'urbanisation qui ont longtemps caractérisé les pays africains.

**Tableau 1 : Evolution du taux d'urbanisation (en %), 1950-2010**

<b>AFRIQUE</b>	<b>1950</b>	<b>1970</b>	<b>1990</b>	<b>2000</b>	<b>2010</b> (projection)
<b>Subsaharienne</b>	11	20	28	33	37
<b>Occidentale</b>	10	21	33	39	45
<b>Centrale</b>	14	25	33	37	43
<b>Orientale</b>	5	10	18	21	24
<b>Australe</b>	38	44	49	54	59

*Source: ONU, World Urbanisation Prospects: The 2009 Revision. <http://esa.un.org/unpd/wup/index.htm>*

Les contrastes sont également notables d'un pays à l'autre lorsque l'on met en relation la croissance démographique et la croissance urbaine. Ainsi, au Rwanda, au Burundi, en Ethiopie ou encore au Mali et au Niger, on relève une forte croissance démographique et une faible population urbaine. A l'inverse, la Côte d'Ivoire et le Libéria ont conjugué forte fécondité et forte urbanisation. Selon les données de la Banque mondiale, la période de 1980-1995 a vu le taux moyen de croissance de l'urbanisation s'élever à 5% par an mais certaines villes telles qu'Abidjan ou Léopoldville-Kinshasa avaient connu des taux supérieurs à 10% par an dans les années 1950-1960. La situation par rapport au littoral rend compte d'une inégale urbanisation. Ouverts plus tôt à l'économie mondiale, les Etats littoraux ont à présent des taux d'urbanisation plus élevés (compris entre 40 et 50%) que les Etats enclavés (oscillant plutôt entre 20 et 40%). Au fil du temps, les écarts tendent malgré tout à s'atténuer ; le Burkina Faso, le Mali ou le Niger ont actuellement une croissance urbaine plus forte que le Ghana ou la Côte d'Ivoire.

Une des difficultés, qui ne concerne d'ailleurs pas seulement le continent africain, réside dans la définition de la ville. D'un pays à l'autre, la définition varie selon des critères aussi bien quantitatifs que qualitatifs. Généralement établis sur des seuils démographiques, ces critères changent d'un Etat à l'autre. Par exemple en Angola, 2000 habitants agglomérés constituent une ville contre 5000 au Ghana ou en Zambie, jusqu'à 10 000 au Sénégal. Au Togo, toute localité remplissant le statut de commune est considérée comme urbaine car la ville est définie par rapport aux fonctions administratives.

Il importe ici de relever qu'à la différence de l'Europe du XIX<sup>e</sup> siècle, c'est non seulement l'arrivée des ruraux, mais aussi la croissance naturelle des ménages de citoyens qui a porté la croissance urbaine en Afrique, jusqu'au moins dans les années 1970. Il est vrai que la situation était particulièrement favorable puisque les villes comprenaient une forte



proportion de jeunes en âge de procréer et que les conditions sanitaires y étaient meilleures que dans le monde rural.

Actuellement, l'Afrique subsaharienne compte un gros tiers de citadins. La deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle a vu une transformation majeure des dynamiques de population : la population totale a plus que triplé de 1950 à 1995, mais le nombre de citadins a lui été pratiquement multiplié par 10, passant de 19,6 à 176,6 millions. Les 37% d'urbains que l'on compte aujourd'hui sont certes à comparer aux 80% d'urbanisation des pays industrialisés, mais il faut se rappeler que seulement 10% des Africains étaient des citadins dans les années 1940. En 1950, aucune ville de l'Afrique subsaharienne n'atteignait le million d'habitants tandis qu'aujourd'hui, elles sont 38 à être millionnaires<sup>39</sup>. Selon les Nations Unies, le cap des 50% de citadins devrait être franchi en 2035.

Saisissante par sa manifestation tardive, l'explosion urbaine reste toutefois singulièrement rapide. Elle trouve un certain nombre d'explications que nous souhaitons exposer dans les prochaines lignes. La transition démographique en constitue une première cause.

### **1.3.2- Une transition démographique relativement rapide**

En dépit d'une croissance démographique relativement rapide (2,8%) au cours des années 1990, le continent africain reste peu peuplé avec une densité moyenne de 27 habitants au km<sup>2</sup> en 2000. A titre de comparaison, ce chiffre est seulement légèrement supérieur à celui de l'Amérique latine (25), très inférieur à l'Amérique centrale (54) et très loin derrière celui de l'Asie (116). Cependant, malgré cette faible densité, le dernier demi-siècle révèle une croissance très importante : en 1950, la densité moyenne de l'Afrique tropicale atteignait seulement 7 habitants au km<sup>2</sup><sup>40</sup>.

Comme le note A. Dubresson<sup>41</sup>, la première phase de la transition démographique en Afrique tropicale a commencé tardivement et son déclenchement a été brutal. L'Afrique subsaharienne était caractérisée jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle par la combinaison d'une mortalité et d'une natalité élevées, limitée malgré tout par des pratiques culturelles telles que les longues périodes d'allaitement ou encore les interdits sexuels post-natals. La chute de la

---

<sup>39</sup> ONU (2007), « Urban Agglomerations 2007 », *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision*, <http://www.un.org> (accédé en avril 2011)

<sup>40</sup> DUBRESSON A. et Raison J.P. (1998), *L'Afrique subsaharienne : une géographie du changement*, Paris, Armand Colin, p.42

<sup>41</sup> Idem. p. 51

mortalité, effet classique de l'amélioration des conditions sanitaires a concerné l'Afrique plus tard que les autres continents. De ce fait, si l'on compare les taux moyens d'accroissement naturel, ils s'élevaient encore, au cours de la décennie 1950-1960 à 1,9% en Afrique tropicale contre 2,7% en Amérique latine, 2,5% en Asie.

Néanmoins, à partir de la Deuxième Guerre mondiale, la mortalité a chuté rapidement, et, en conséquence, l'espérance de vie est passée de 37,8 ans en 1950-1955 à 51,7 ans en 1985-1990. C'est d'abord l'effet des politiques de développement économique et social de la fin de la période coloniale puis des premiers temps des indépendances, ce qui a entraîné de vrais changements à travers les campagnes de vaccinations, l'amélioration de l'encadrement médical et hospitalier, les progrès dans la connaissance des pathologies tropicales (qui ont permis le recul des grandes endémies telles que la fièvre jaune et la maladie du sommeil). Cependant, les progrès ont été moins spectaculaires que dans les autres pays en développement du fait du maintien d'une mortalité infantile et juvénile élevée.

Plusieurs étapes sont à distinguer. Tout au début de l'après-guerre, l'augmentation du solde naturel mesurée par les statistiques est à relativiser. En effet, A. Dubresson a précisé qu'après la Deuxième Guerre mondiale, les premières augmentations de population relevées portant sur des effectifs totaux plus que sur des indices démographiques assurés, doivent sans doute au moins autant à la densification de l'encadrement administratif et à l'humanisation du système colonial (la fin du travail forcé notamment), qu'à un retournement de la tendance démographique. Par conséquent, de nombreux africains se sont fait enregistrés et les naissances ont été déclarées auprès des autorités compétentes. La natalité n'a donc pas forcément augmenté dans les faits : c'est un phénomène de régularisation administrative qui a fait monter les taux enregistrés.

Le décrochage entre l'Afrique noire et les autres continents en développement s'effectue dans les années 70. En effet, tandis qu'un ralentissement de la croissance s'observe dans les autres continents pauvres, celle-ci se poursuit en Afrique. C'est avant tout du fait d'une natalité restée dans l'ensemble de l'Afrique subsaharienne à un niveau plus élevé que dans le reste du monde.

Les exemples qui illustrent cette situation ne manquent pas : le Rwanda voyait son indice passer de 7,7 en 1970 à 8,7 en 1978 et il était encore de 8,5 en 1983 pour ne citer que ce pays. Que les taux d'accroissement aient été forts et se maintiennent longtemps ne surprennent pas puisque la première phase de la transition démographique est systématiquement caractérisée par un accroissement brutal de la population. En revanche, ces taux d'accroissement naturel ont été notablement plus élevés que dans les autres parties du

« Tiers-monde » et c'est sur ce point précis que quelques explications sont nécessaires. Selon les analyses de Dubresson, on peut expliquer en partie cette tendance par les politiques natalistes adoptées par la plupart des gouvernants. Ces derniers, convaincus de la corrélation entre augmentation de la population et accélération de la croissance économique, imaginaient qu'une croissance naturelle forte entraînerait, en partie, le développement du pays. De plus, toute incitation à la planification des naissances aurait été mal accueillie par les populations car les politiques de régulation démographique provenaient directement des anciennes puissances coloniales.

La baisse de la fécondité, caractéristique de la seconde phase de la transition démographique, est à présent largement entamée et a été peut-être accélérée par la crise. Dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne, l'indice synthétique de fécondité a nettement baissé entre les années 1980 et 1990 (Banque Mondiale). Il passe par exemple au Rwanda de 8,5 en 1983 à 6,2 en 1992, puis 5,4 en 2007. Pour le Ghana, on passe de 6,4 en 1980 à 5,3 en 1993 puis 4,3 en 2007. Le Gabon, qui nous occupe plus directement, les valeurs maximales étaient moins élevées (5,2 en 1980). La baisse est plus tardive aussi : elle commence dans les années 1990 pour aboutir en 2007 à une valeur de 3,3.

Plusieurs facteurs sont susceptibles d'avoir une influence sur la diminution de la fécondité. Tout d'abord, une restriction volontaire est observable dans un certain nombre de pays tels que le Zimbabwe, où 65% des femmes utilisaient en 2009 des moyens contraceptifs, le Botswana avec 53% (2007) et le Kenya 46%<sup>42</sup>. Pour une bonne partie des pays africains, la contraception est donc largement diffusée. Pour l'ensemble de l'Afrique subsaharienne, on est passé d'un taux de 11,2% (1980) à 21,8% (2009)<sup>43</sup>. Cependant, les inégalités sont importantes. Pour le Gabon, les dernières données disponibles de la Banque mondiale indiquaient un modeste taux de 33% pour l'an 2000 ; et c'est moins encore au Ghana 24% (2008), ou au Sénégal (12% en 2005).

Le recours aux pratiques contraceptives continue malgré tout de se heurter aux valeurs traditionnelles africaines : la réussite sociale est toujours marquée par la polygamie et l'importance de la descendance, la famille élargie constituant l'un des pivots de la société ; le statut de mère est valorisé et ne pas avoir d'enfant peut être considéré comme une malédiction. On peut également mettre l'accent sur le recul de l'âge du mariage et s'interroger

---

<sup>42</sup> Taux de prévalence contraceptive, mesuré pour les femmes mariées de 15-49 ans. Données : Banque Mondiale, <http://data.worldbank.org> (accédé en avril 2011)

<sup>43</sup> UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION (2011), *World Contraceptive Use 2010*, <http://www.un.org/esa/population/> (accédé en mai 2011)

sur la réalité de ce changement. L'Afrique subsaharienne reste à dominante rurale. Elle comptait 160 millions de ruraux en 1950. Cinquante ans plus tard, le nombre de ruraux était passé à presque 500 millions (2005) et les projections de l'ONU reposent actuellement sur une croissance du nombre de ruraux d'environ 80 millions de personnes par décennie jusqu'aux années 2030<sup>44</sup>.

### 1.3.3-Un exode rural massif

Le rôle joué par l'exode rural dans l'accélération de la croissance des villes africaines est un fait avéré. Les autorités coloniales avaient tenté de contenir cette arrivée des Africains dans la ville en contrôlant de manière systématique le marché de l'emploi et en ne programmant pas d'investissement public dans le logement. L'un des exemples caractéristiques de ce schéma est la Rhodésie coloniale (actuel Zimbabwe) de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Les Africains étaient vus comme des êtres culturellement peu adaptables à la ville, ce qui permettait de ne pas organiser la prise en charge de cette population<sup>45</sup>. Mais cela n'a pas freiné les migrations vers la ville coloniale. C'est autour des années 1940 que l'exode rural se fait particulièrement sentir et que la croissance des villes s'accélère. Ce mouvement se perpétue après les indépendances. Ainsi, au Congo Belge, Kinshasa est passé de 400 000 habitants en 1960 à plus d'un million dix ans plus tard.

Plusieurs facteurs peuvent être évoqués pour comprendre l'arrivée massive des populations dans les grandes villes. Parmi les plus importants on parlera de :

- La monétarisation et son corollaire, les nouveaux besoins d'argent. La ville est, dès l'époque coloniale, le lieu de large diffusion de l'économie monétarisée. Dans les milieux ruraux, l'existence d'une agriculture de subsistance et l'entraide entre villageois limitent l'emploi de l'argent. Par conséquent, les jeunes ont très souvent choisi de s'exiler vers les villes à la quête d'un emploi rémunérateur. Ces mouvements vers les villes ont été amplifiés par les besoins de main-d'œuvre pour les chantiers urbains.

Au Gabon, les jeunes travailleurs allaient d'abord de concession en concession forestière, ensuite vers les villes naissantes pour travailler aux premiers aménagements routiers. Après les indépendances, les départs se sont multipliés sous l'effet de la diffusion des

---

<sup>44</sup> UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION (2007), « Rural Population by Major Area, Region and Country, 1950-2050 », *World Urbanisation Prospects: The 2009 Revision*, <http://www.un.org> (accédé en avril 2011)

<sup>45</sup> COQUERY-VIDROVITCH C. (1993), « La ville coloniale lieu de colonisation et métissage culturel », *Afrique contemporaine*, n°168, pp. 11-22.

mass média. Radio-Gabon, diffusé dans les villages, puis la télévision dans les villes de l'intérieur, ont exalté la prospérité du pays et construit une image très positive de sa capitale. Cette image a particulièrement hanté l'imaginaire collectif, surtout dans les populations de l'arrière-pays qui y trouvèrent une motivation pour tenter leur aventure en ville. Mendome<sup>46</sup> relève par exemple que Libreville a particulièrement attiré les populations des districts de Cocobeach et de Kango, situés dans l'arrière-pays immédiat de la capitale gabonaise.

- Le lien entre la scolarisation et l'urbanisation a favorisé les départs vers la ville. Les métropoles africaines ont la particularité de concentrer l'essentiel des équipements publics, ou privés, d'éducation scolaire et extra-scolaire, du jardin d'enfants à l'université, les centres culturels les plus importants, les librairies, etc<sup>47</sup>. Cela conduit les jeunes ruraux à délaisser le village et à s'installer en ville. L'aboutissement du cursus scolaire a longtemps débouché presque inéluctablement sur l'entrée dans la Fonction publique, premier employeur des Etats africains. Comme le fait remarquer R. Pourtier<sup>48</sup>, les pays qui présentent les taux de population urbaine les plus élevés d'Afrique, à l'instar du Gabon et du Congo, sont aussi les plus scolarisés. C'est ici que la corrélation entre scolarisation, migration et urbanisation se vérifie. Au Gabon par exemple, la création de l'université de Libreville depuis les années 1970 a vidé l'intérieur du pays de tous ses nouveaux bacheliers.

- Dans le même sens que la scolarisation, la recherche des meilleures structures de santé a fait délaisser les villes secondaires et les villages au profit des grandes villes. Selon P. Antoine et Amadou Ba<sup>49</sup>, les capitales africaines bénéficient d'une densité médicale largement favorable. Ils expliquent ainsi les écarts observés entre les niveaux de mortalité urbaine et rurale. Les citoyens des grandes métropoles disposent d'infrastructures sanitaires plus denses, plus diversifiées et d'un personnel soignant mieux formé. A l'inverse, les régions rurales ne disposent que de dispensaires et d'équipements sanitaires médiocres et peu diversifiés<sup>50</sup>. De même, le personnel soignant n'est pas attiré par des structures qui ne favorisent pas leur promotion. Il n'est pas rare de rencontrer dans les villes intérieures, des dispensaires sans médicaments et sans personnel. On peut, pour illustrer ce contraste entre grands centres urbains et petites localités, remarquer que la capitale sénégalaise concentrait au début des années 1990 le tiers des hôpitaux du pays, les deux tiers des médecins, soit un

---

<sup>46</sup> NZOUGUET MENDOME E. (1997), *L'Evolution socio-économique de Libreville depuis 1960*, Thèse de doctorat de 3ème cycle, ParisV, p. 177.

<sup>47</sup> DEBLE I. (1993), « Les élèves dans la ville », *Afrique contemporaine*, pp.147-154.

<sup>48</sup> POURTIER R. (2001), *Afriques noires*, Hachette, Paris, p. 157.

<sup>49</sup> ANTOINE P. et AMADOU BA (1993), « Mortalité et santé dans les villes africaines », *Afrique contemporaine*, n°168, pp. 138-146.

<sup>50</sup> Idem, p.140.

médecin pour 7 855 habitants, contre un médecin pour 162 000 habitants à Louga, une ville au nord du pays<sup>51</sup>. Les chiffres valent aussi pour Bamako, la capitale du Mali qui bénéficie d'un avantage considérable sur le reste du pays dans la répartition des équipements sanitaires et du personnel médical et paramédical. Le niveau de mortalité chez les enfants avant l'âge de 5 ans par exemple était de 165 pour mille à Bamako contre 303 pour mille en milieu rural. L'attrait des populations africaines pour les grandes villes pour les raisons que nous venons d'évoquer s'est manifesté dès les années 1960. Il se poursuit par un exode massif qui modifie complètement la structure démographique des zones rurales.

- La conjoncture climatique a aussi poussé les populations rurales à migrer vers les grandes villes. Les sécheresses sahéliennes ont accéléré le processus migratoire dans certaines capitales. C'est à cette occasion que certaines d'entre elles ont vu leur effectif augmenter nettement. La capitale mauritanienne par exemple a vu sa population croître après les sécheresses de 1968. En 1970, Nouakchott qui ne comptait que 8 000 habitants a vu sa population multipliée par 5 soit 40 000 habitants. En 1973, grande année de sécheresse également, elle comptait 100 000 individus. Aujourd'hui, elle dépasse les 500 000. Ces chiffres traduisent ainsi l'ampleur du phénomène. Les guerres sont aussi des causes d'exode ; chassée et pillée, la paysannerie a souvent été forcée de se réfugier en ville, croyant y trouver la sécurité, probablement à tort. Les exemples sont multiples.

L'urbanisation rapide des villes africaines, dont le moteur est tout d'abord l'exode rural renforcé par une croissance naturelle maintenue puis suivie à nouveau des périodes d'exode, constitue probablement la transformation notable du XX<sup>e</sup> siècle en Afrique. Généralement des anciennes villes coloniales, submergées par une urbanisation non maîtrisée, les villes africaines présentent un certain nombre d'éléments semblables qui méritent d'être exposés. Nous allons en conséquence nous pencher sur la ville africaine afin d'en percevoir les traits caractéristiques.

#### ***1.4-Une configuration hétérogène de la ville***

Bien que nombre d'entre elles aient existé antérieurement à la colonisation, les villes africaines présentent, par opposition à l'homogénéité que l'on rencontre par exemple dans les villes européennes, un certain nombre de traits qui traduisent leur hétérogénéité. Celle-ci s'observe dans l'ensemble des cités au Sud du Sahara. Ces traits concernent une présence importante des activités informelles, une très grande différenciation sociale entre une minorité

---

<sup>51</sup> ANTOINE P. et AMADOU BA. op. cit., p. 140.

de riches et une majorité de pauvres et un paysage urbain qui mêle ordre et désordre dans la ville.

### **1.4.1-L'écrasante présence d'un secteur informel dans la ville**

Un des faits marquant et qui participe aussi à l'urbanisation de la ville africaine est le développement des activités informelles. En l'absence d'un secteur industriel pourvoyeur d'emplois, les pouvoirs publics africains ont privilégié dès les indépendances, le développement de l'administration<sup>52</sup>. En effet, l'Etat reste le premier employeur (personnel administratif considérablement important, sociétés publiques, etc.). L'africanisation des services publics et, dans son sillage, le clientélisme politique ont poussé à un recrutement massif pour des administrations nationales embryonnaires. Au Gabon par exemple, le nombre d'employés de la Fonction publique a très fortement augmenté après les années 60. Les fonctionnaires statutaires, qui étaient à 3 842 en 1965, sont passés à 31 053 en 1987<sup>53</sup>. Depuis la décennie 1980, les créations d'emplois publics et parapublics s'épuisent et les administrations du continent noir sont partout en faillite.

Lieu d'innovation ou d'adaptation, les petites activités multiformes constituent des modes de vie et de survie de la majeure partie de la population. Elles permettent de satisfaire des besoins fondamentaux non couverts par les systèmes officiels comme se nourrir, se loger, se vêtir, se former, se soigner, se déplacer ou se distraire<sup>54</sup>. Le secteur informel joue un rôle croissant dans les modes d'insertion des populations notamment des jeunes.

En milieu urbain, les citoyens actifs surtout les chefs de ménage ont recours à des activités clandestines qui permettent de collecter les revenus nécessaires à leur entretien qu'à celui de leur famille. Dans les villes et notamment celles de petite taille, ces activités constituent des ressources qui alimentent l'économie urbaine et participent au processus d'urbanisation. Le titre que P.S. Tchoukoué<sup>55</sup> consacre au secteur informel dans une ville de la République centrafricaine montre le rôle joué par cette activité dans l'urbanisation de Berbérati.

La production informelle de logements marque le paysage urbain africain. Elle profite, dans les grandes villes, aux citoyens installés depuis de longues dates. Grâce à des réseaux

---

<sup>52</sup> ELA J.M. (1993), *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 219 p.

<sup>53</sup> POURTIER R. (1991), « Crise de l'Etat et crise urbaine en Afrique noire », *Espaces tropicaux*, n°4, Talence, CEGET-CNRS, p. 10

<sup>54</sup> HUGON P. (1993), « La crise des systèmes urbains et l'ajustement structurel », *Afrique contemporaine*, p. 242.

<sup>55</sup> TCHOUNKOUÉ P.S. (1988), « Dynamique du secteur informel à Berbérati », *Processus d'urbanisation en Afrique*, L'Harmattan.

divers et aux capitaux accumulés, ils se livrent une auto-construction de pièces locatives<sup>56</sup>. Au Ghana par exemple, une moyenne de 18,4 personnes par logement est révélée par les sondages, à Accra, 21,3 à Kumasi, la capitale du cacao. A Nairobi, 52% des ménages vivaient à plus de trois personnes par pièce ; à Dakar, on trouve parfois des foyers recouvrant plusieurs ménages de plus de quatre à cinq personnes, sans compter les enfants. A Lagos, huit personnes en moyenne vivent dans une même pièce, note J.M. Ela dans son ouvrage sur la ville en Afrique<sup>57</sup>.

La crise des transports que connaît l'Afrique subsaharienne se caractérise par la disparition dans la majorité des métropoles du continent noir des entreprises de service public. Plus que partout, le développement du secteur artisanal assure l'essentiel des déplacements des citoyens dans ces agglomérations. Au Cameroun par exemple, la liquidation de la SOTUC a favorisé l'émergence des transports clandestins autour de Yaoundé<sup>58</sup>. La situation ne vaut pas mieux pour le Sénégal. A Dakar, profitant entre autre de la fermeture de la SOTRAC, les cars rapides, depuis une dizaine d'années, se sont renforcés, renversant à leur profit une part du marché des transports de cette capitale africaine<sup>59</sup>. Malgré la résistance de la SOTRA dans la crise qui touche les transports en Côte d'Ivoire, cela n'a pas empêché l'essor du secteur privé populaire des «*woro-woros*» et «*gbaka*» dans le réseau des transports urbains d'Abidjan. L'extension spatiale rapide conjuguée à la pression démographique et les changements des principes gestionnaires ont influé sur le système de transport collectif<sup>60</sup>.

Dans le processus d'urbanisation de la ville en Afrique, la dynamique du secteur informel agit au détriment d'un secteur industriel. A l'exception de l'Afrique du Sud et du Zimbabwe où industrialisation et urbanisation ont un lien étroit, partout ce rapport est marginal<sup>61</sup>. Si la ville est industrialisante parce qu'elle accumule force de travail, savoir-faire, capitaux, marchés de consommation, etc., elle relève de processus initialement exogènes et constitue comme le dit R. Pourtier<sup>62</sup> des sortes d'implants locaux d'économies extraverties. Les villes manufacturières ne sont pas nées de l'intérieur. Elles sont apparues sous les politiques volontaristes de décentralisation. Les exemples de Dimbokro et Agboville en Côte

<sup>56</sup> CANEL P., DELIS P. et GIRARD C. (1990), *Construire la ville africaine. Chroniques du citoyen promoteur*, Paris, Karthala, 196 p.

<sup>57</sup> ELA J.M. op. cit., p. 87.

<sup>58</sup> KENGNE F. op cit.,

<sup>59</sup> GODARD X. (1993), op. cit, pp. 198-206.

<sup>60</sup> KASSI I. (2007), *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux III, 310 p.

<sup>61</sup> RAMAZANI A. (1993), « Kinshasa-Est : de la cité satellite à la cité-dortoir », *Espaces Tropicaux*, n°10, Talence, CEGET-CNRS, pp.207-222.

<sup>62</sup> POURTIER R. (1993), « Petites villes et villes moyennes : développement local et encadrement étatique », *Afrique contemporaine*, p.86.



d'Ivoire, mourantes avant que les « géants du textiles » n'implantent leurs installations vers ces localités<sup>63</sup>, sont une parfaite illustration d'une industrialisation étrangère. Les villes minières rentrent elles aussi dans ce cas de figure. Elles n'emploient sur le plan local qu'une main-d'œuvre subalterne. L'essentiel de la transformation du minerai se fait à l'étranger. Les exemples des villes minières du Niger (Arlit) et du Gabon (Moanda et Mounana) sont des enclaves de multinationales européennes.

La crise financière et économique qui touche certaines de ces entreprises et les conséquences qui en résultent : incitation au départ pour certaines catégories de personnel et suppression d'emplois augmentent le nombre de chômeurs qui pullulent dans ces villes. Ce sont ces déflatés qui rejoignent le secteur informel dans les domaines non couverts par les systèmes officiels.

#### **1.4.2-La domination des populations et des paysages urbains pauvres dans la ville**

La cohabitation de quelques citadins au mode de vie très aisé avec une majorité de la population vivant dans une pauvreté extrême est l'un des contrastes saisissants qui heurte pour la première fois le regard d'un étranger traversant la ville africaine. Ce contraste se traduit aussi bien sur le plan social que dans le paysage urbain ; le passage d'un quartier huppé à un quartier de misérables est un fait banal de la ville africaine. Les contrastes internes au sein d'un même quartier sont également classiques.

Observée durant la période coloniale, la ségrégation dans la ville africaine a fortement marqué les paysages urbains. Parmi les plus remarquables, se trouve celle appliquée dans les pays de l'Afrique australe comme l'Afrique du Sud et le Zimbabwe. Il s'agissait de colonies de peuplement où les Européens aménageaient l'espace pour y vivre suivant le modèle occidental. Les Africains étaient considérés comme étrangers à la ville. Nommées « tribales »<sup>64</sup>, les terres africaines, de faible densité pour des populations importantes, ne devraient connaître que des aménagements au rabais<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> DUBRESSON A. (1989), *Villes et industries en Côte-d'Ivoire. Pour une géographie de l'accumulation urbaine*, Karthala, 845 p.

<sup>64</sup> GERVAIS-LAMBONY P. (1993), « Salisbury, Harare : changer la vie, changer la ville », *Afrique contemporaine*, n°168, p. 43.

<sup>65</sup> MAINET-VALLEIX H. (2002), « Ségrégation et territoires urbains dans une métropole sud-africaine. Quelques réflexions à partir des communautés indiennes de Durban », *Historiens-Géographes*, n°379, dossier *Regards sur l'Afrique*, p. 11-20.

Dans les autres villes coloniales, considérées comme des colonies d'exploitation<sup>66</sup>, une séparation entre « une ville blanche » et des « villages africains » était de mise. Celle-ci n'était pas aussi radicale que dans les colonies de peuplement. Le modèle ségrégationniste n'a pas survécu en Afrique occidentale comme il l'a été en Afrique australe voire centrale en dépit de quelques tentatives infructueuses fondées sur une argumentation sanitaire ou sociale. Mais cela n'empêche pas de constater des disparités intra-urbaines importantes. La « ville blanche » concentre déjà l'essentiel du pouvoir politique, économique et social des Blancs. Elle gère la quasi-totalité du commerce ainsi que le marché de l'emploi. Sont intégrés à la « ville blanche », l'élite embryonnaire africaine dite à cette époque « évoluée » et qui menait un mode de vie dit de « niveau européen ». Là se situe la moindre nuance avec le modèle ségrégationniste précédent.

Les « villages africains » regroupent plusieurs milliers d'Africains dont les modes d'existence recréent des formes de sociabilité traditionnelles. Certes, ces agglomérations de milliers d'individus, n'avaient plus rien à voir avec les réalités villageoises d'établissements de 50 à 500 habitants, mais, l'essentiel de la reproduction des groupes reposait encore majoritairement sur les campagnes<sup>67</sup>.

Héritées de l'époque coloniale, les villes actuelles gardent cette différenciation aussi bien au niveau de la structuration de la population que dans les paysages urbains. Les catégories sociales les plus aisées occupent les quartiers européens, où l'on trouve aussi les administrations et les ambassades. Au Gabon, le réaménagement du quartier colonial de Batterie IV en de luxueuses villas résidentielles destinées aux membres du gouvernement et de la haute administration publique le montre très bien<sup>68</sup>. Ceci alors que les quartiers les plus insalubres sont laissés aux pauvres et aux ruraux nouvellement arrivés. Ils sont comme le dit Bouyou<sup>69</sup>, le refuge des migrants de l'intérieur et des immigrés pauvres qui viennent accroître les effets pervers d'une paupérisation qui touche déjà près de 80% de la population nationale. Sans remettre en cause les grandes tendances de la ville africaine, cette configuration mérite, tout de même, d'être nuancée. Les difficultés rencontrées par les habitants dans la recherche d'un terrain à bâtir font en sorte que les acteurs sociaux, les plus nantis comme les plus démunis se ruent sur les espaces disponibles. A Libreville, par exemple, les quartiers

---

<sup>66</sup> Ces colonies fournissaient le gros des richesses dont avait besoin la métropole pour son développement. Par opposition symétrique aux colonies de peuplement où les colons avaient obligation de développement parce qu'ils devaient y vivre, les colonies d'exploitation n'étaient pas une priorité en ce qui concerne l'aménagement.

<sup>67</sup> COQUERY-VIDROVITCH C. (1993), « La ville coloniale lieu de colonisation et métissage culturel », *Afrique contemporaine*, n°168, pp. 11-22.

<sup>68</sup> NZOUGUET MENDOME E. op cit., p. 177.

<sup>69</sup> BOUYOU J.M. (1990), « Les enjeux urbains au Gabon, analyse sociologique de l'espace urbain à Libreville », Université Omar Bongo de Libreville, pp. 375-414.

populaires et anarchiques situés près du centre-ville accueillent les éléments de classes sociales aisées et les prolétaires<sup>70</sup>. Dans leur paysage, villas luxueuses côtoient les maisons en planches.

En définitive, la période coloniale consacre les inégalités sociales par une politique de séparation des quartiers, la période post-coloniale maintient et renforce ces inégalités en séparant les quartiers riches des quartiers pauvres, tandis que s'estompe la discrimination résidentielle.

### **1.4.3- Une morphologie de la ville entre ordre et désordres urbains**

L'hétérogénéité urbaine que nous avons précédemment présentée traduit aussi une multiplicité des villes. Elle n'empêche pas de distinguer une morphologie de la ville africaine qui se décline entre ordre et désordres urbains<sup>71</sup>.

L'aspect ordonné de la ville africaine est représenté par la verticalité que l'on rencontre dans son centre. Il s'agit d'un ensemble de constructions élevées où se mêlent immeubles à architecture moderne voir ultra-moderne et bâtiments coloniaux réhabilités par les pouvoirs publics. Chaque grande métropole africaine possède sa ville verticale dont le paysage, très remarquable, surplombe le reste de la ville.

Par opposition à cet aspect ordonné, l'aspect désordonné de la ville se caractérise par l'horizontalité. Hérité de l'urbanisme colonial qui le séparait de la ville blanche, le quadrillage de cette partie de la ville nécessite un équipement en voirie et réseaux divers. Celui-ci s'est maintenu au-delà du domaine et de l'époque coloniale. En parallèle sont nés des paysages diamétralement opposés. La forte croissance urbaine que connaissent les villes africaines n'a pu être contrôlée et contenue par les pouvoirs publics. Par conséquent, une occupation illégale du sol par les populations s'est établie spontanément. Diverses qualifications sont employées pour le désigner : on parle ainsi d'espaces d'habitat spontané, précaire, anarchique, informel, tellement leur configuration urbaine est déconcertante à plusieurs égards quelque soit le pays considéré.

Cette ville basse consomme considérablement de l'espace, tant les constructions en rez-de-chaussée sont nombreuses. Leur constitution est presque identique dans les métropoles africaines. Parmi les exemples démonstratifs de cette occupation gloutonne de l'espace, Pikine au Sénégal est très illustratif.

---

<sup>70</sup> Idem, p. 392.

<sup>71</sup> XAVIER C. (1993), « Beaux quartiers et bidonvilles », *Afrique contemporaine*, p.70.

Dans le but d'alléger l'extrémité de la presqu'île du Cap-Vert, où les apports de population étaient de plus en plus importants, cette banlieue de Dakar a été planifiée à la fin des années 1950. Des terrains à bâtir ont été sélectionnés et attribués par les pouvoirs publics. Etaient concernés, à la condition de construire son habitat, les déguerpis du centre-ville, les jeunes adultes des quartiers anciens fortement peuplés et certains migrants nouvellement arrivés. Le tracé des parcelles s'est effectué selon la géométrie évoquée précédemment. En périphérie de cette zone lotie, les villageois ont vendu certaines de leurs terres à des citoyens qui ont bâti leurs maisons en toute irrégularité.

Pratiquement toutes les grandes villes voient leurs périphéries concernées par cette production spontanée et illégale de l'espace urbain, et dont la configuration spatiale ne suit pas le tracé géométrique des espaces lotis. La capitale gabonaise n'a pas échappé à cette tendance malgré la volonté affichée des pouvoirs publics de maîtriser l'espace.

### ***Conclusion du chapitre 1***

Nous avons voulu présenter dans ce chapitre la ville africaine et ses spécificités en mettant l'accent sur les traits qui la caractérisent. Pour cela, nous avons, dans un premier temps, relativisé le fait urbain dans un continent où la ville est apparue de manière différenciée et où les facteurs politiques, économiques ont aussi joué différemment. Dans un deuxième temps, nous avons mis en relief les causes de la croissance exponentielle des villes africaines. Pour y parvenir, nous avons saisi l'Afrique subsaharienne dans son contexte démographique. La transition démographique a provoqué une croissance endogène des populations urbaines. Et l'exode rural, qui touche massivement les régions intérieures de l'Afrique tropicale et particulièrement les populations jeunes, nous a donné la mesure de la croissance vertigineuse de la ville. Dans un troisième temps, les traits caractéristiques des villes africaines ont été présentés. Il en ressort que le secteur informel par la diversité de ses activités produit la ville plus que le secteur industriel. Mais que la ville ne peut être traversée sans que l'on aperçoive dans l'espace un contraste saisissant entre une poignée de riches et une majorité de pauvres. Ce contraste se traduit aussi dans le paysage urbain par une opposition entre les quartiers populaires et les quartiers huppés. Les spécificités de la ville africaine ayant été présentées, elles n'éclairent pas suffisamment le milieu urbain tropical. Les modèles théoriques d'organisation urbaine que nous allons maintenant aborder donnent la réelle mesure des cités africaines.



## ***CHAPITRE 2 : LES MODÈLES THÉORIQUES D'ORGANISATION URBAINE EN AFRIQUE ET LEURS PROBLÈMES D'APPLICATION***

A l'instar des théories sur la ville en Europe<sup>72</sup>, des modèles théoriques d'organisation sont associés à la ville africaine. Pour les villes précoloniales, leur cadre d'explication se trouve lié à un ensemble de pratiques locales dans la mise en place desquelles le pouvoir autochtone a joué un rôle primordial.

A ces modèles d'organisation urbaine internes, sont venus se superposer des modèles extérieurs hérités de la colonisation mettant ainsi la ville en contact avec plusieurs civilisations : celles des peuples préexistants et celles des conquérants. Mais sans nier l'efficacité de certains modèles comme le fonctionnalisme utilisé lors de la reconstruction des villes européennes après la seconde guerre mondiale, force est de constater que ces modèles sont loin d'avoir résolu les problèmes d'organisation urbaine qui touchent les cités de l'ère industrielle voire postindustrielle. Certes, la marginalisation n'est pas l'apanage des pays en développement, des zones d'exclusion regroupent des pauvres dans les villes développées (région de New York), le phénomène est bien plus important dans les pays africains où des superficies importantes sans plan, concentrent des populations pauvres. Si avec un certain volontarisme affiché par les pouvoirs publics, de nombreux pays africains peuvent accéder aux plans d'urbanisme qui réussissent ailleurs, des problèmes demeurent au moment de la prise des décisions. L'impréparation des populations à ces pratiques d'urbanisme venant de l'extérieur, tout comme les moyens techniques et financiers que de telles opérations nécessitent, constituent le lot de difficultés rencontrées sur le terrain. C'est donc les théories d'organisation urbaine et les problèmes d'application dans les villes africaines qu'il va s'agir d'examiner dans les pages qui suivent.

### ***2.1. Les modèles d'organisation urbaine dominants***

Comme nous l'avons déjà dit, plusieurs modèles d'organisation urbaine existent en Afrique. Ils sont l'objet d'un grand nombre de travaux et de séminaires menés par des africanistes pour comprendre l'organisation des villes. Nous faisons référence aux recherches

---

<sup>72</sup> On peut citer l'ouvrage de ILDEFONSO CERDA (2005), *La théorie générale de l'urbanisation*, Paris, Les éditions de l'Imprimeur, 229p. ou encore De DERYCKE P.-H., HURIOT, J.-M. et PUMAIN D. (dir) (1994), *Penser la ville : théories et modèles*, Paris, Economica, 335 p.

sur les Grandes Villes Africaines<sup>73</sup> et aux travaux des chercheurs de l'IRD<sup>74</sup> pour ne citer que ceux là. Il s'agira dans ces modèles de rappeler les grandes idées qui structurent l'organisation urbaine en Afrique. Trois modèles sont observables : l'organisation urbaine des villes précoloniales, l'organisation urbaine coloniale, et l'organisation urbaine étatique moderne.

### **2.1.1. L'organisation urbaine des villes précoloniales**

Cette organisation urbaine s'est développée à l'abri de toutes influences extérieures notamment européennes. La terre en tant que source de reproduction des groupes, est vécue comme un lien entre les membres de la communauté. Pour cela, son organisation s'inspire des pratiques locales de gestion de l'espace qui fait des chefs traditionnels des dépositaires dont le pouvoir est celui de redistribuer la terre.

#### **2.1.1.1. Le pouvoir autochtone comme régulateur de l'organisation urbaine**

Même si la plupart des villes d'Afrique noire sont de création récente, c'est-à-dire de l'époque coloniale voire postcoloniale, les espaces urbanisés avant l'intervention extérieure sont régis par un pouvoir autochtone, régulateur de l'organisation urbaine d'alors. Cette organisation urbaine ancienne, tient grâce à la présence, comme le dit d'ailleurs Michel Coquery<sup>75</sup>, d'une formation sociale fortement hiérarchisée qui contrôle un espace plus ou moins vaste. Il s'agit d'une division sociale du travail qui comprend des corps de métiers spécialisés y compris dans le domaine de la production du cadre bâti. Les pouvoirs du roi étaient effectifs sur l'ensemble de l'espace contrôlé. Détenteur des pouvoirs politique et religieux, le monarque était installé dans la ville capitale qui est aussi le siège de ses attributions et le lieu où s'organise l'essentiel de la vie économique. Ne pouvant pas être lui-même partout sur l'ensemble du territoire, le roi déléguait ses pouvoirs à des vassaux et ministres qui sont chargés de le faire respecter dans les autres localités du royaume.

Cependant, quelques réserves peuvent être émises au sujet de cette organisation urbaine. Plus favorable à la classe dirigeante qu'aux populations plus nombreuses, cette

---

<sup>73</sup> Séminaire de Montpellier du 18 au 25 septembre 1980.

<sup>74</sup> LE BRIS E. (1982), *Enjeux fonciers en Afrique noire*, Karthala, 426p. et CROUSSE B., LE BRIS E. et LEROY E. (1986), *Espaces disputés en Afrique Noire. Pratiques foncières locales*, Paris, Karthala, 298 p.

<sup>75</sup> COQUERY M. (1982), « La notion de mode de composition urbaine : un outil opératoire en urbanisme (le cas de l'Afrique noire) », *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*, Tome 16, Fascicule1-2, Montpellier, pp. 123-144.

organisation et le pouvoir qui l'encadre semblent obéir au seul « geste du prince » pour reprendre l'expression de Coquery. Découpée en vastes quartiers ou concessions, autour du palais royal, la partie bâtie accueille les familles et la clientèle acquise aux dignitaires-fonctionnaires du régime, et souvent séparée par une sorte de rempart. Le pouvoir de la « classe-Etat » est total de même que l'organisation de l'espace lui est tout aussi profitable dans sa structuration. Ce type d'organisation urbaine précoce va influencer la constitution de nombreuses villes africaines<sup>76</sup>.

Ce système de division du sol urbain a prévalu dans des pays qui ont connu des villes précoloniales. L'organisation de l'espace dans le pays Yoruba du Nigeria respectait la hiérarchie qui va suivre. Il y a d'abord, les villes de première génération ou ville de conquête territoriale ; ensuite, les villes de deuxième génération ou villes d'organisation de l'espace ; et enfin, les villes de troisième génération ou villes refuges et aussi utilisées comme facteurs de mobilisation des campagnes. C'est dans cette dernière catégorie de villes que les centres étaient moins prestigieux et se caractérisaient par l'aspect précaire des matériaux de construction. La menace militaire a davantage prévalu pour le regroupement des populations que l'envie de mettre en place un environnement matériellement bâti.

Ce mode d'organisation est aussi celui des villes sahéliennes comme les empires du Mali et Songhay, pour ne citer que ceux là. A en croire P. Venetier<sup>77</sup>, la ville impériale comprenait le palais du souverain, des bâtiments administratifs, les résidences des fonctionnaires. La ville des islamisés autochtones ou étrangers était hérissée de mosquées, le commerce s'y concentrait sous forme de boutiques et de marchés. Et les bourgs ruraux du Sahel, qui regroupaient autour des lieux de culte, les paysans islamisés.

On pourrait multiplier les exemples où l'organisation urbaine était tributaire du pouvoir autochtone comme dans la grande île de Madagascar. Sa capitale est devenue ainsi le centre politique d'une constellation de bourgs et de villages dont elle semblait être déjà le centre socio-économique<sup>78</sup>. La ville haute, réseau complet de villes, portait les palais royaux et les lotissements des membres de la « classe-Etat » alors que la ville basse, amas de petites cases dominées par des constructions hautaines de briques à toit de tuiles, abritait le reste de la population.

Ce rapide développement, a pour but de montrer que les espaces urbains précoloniaux

---

<sup>76</sup> Voir MARGUERAT Y. (1975), « Les fondements historiques de la puissance urbaine de Kumasi », Colloque *Kumasi*, Orstom, 21p.

<sup>77</sup> VENNETIER P. op. cit., p. 16.

<sup>78</sup> POURCET G. op. cit., p.24



n'étaient pas des espaces inorganisés sans une autorité d'encadrement de la ville. Le rôle joué par le pouvoir autochtone dans l'organisation de l'espace urbain était décisif comme le montrent les exemples qui ont été soulevés. Toutefois, la gestion de la terre en Afrique paraît beaucoup plus complexe que l'esquisse de régulation que nous venons de présenter rapidement. En principe, l'espace unit les communautés au lieu de les diviser.

### **2.1.1.2. L'espace comme un lien communautaire**

Même lorsqu'elle ne porte aucune trace d'occupation humaine, une terre est toujours, en Afrique, la propriété d'une communauté qui la revendique dès que des occupants étrangers l'investissent. En cela, elle constitue un lien entre les communautés. Selon E. Le Bris<sup>79</sup>, la terre est d'abord dans les « droits » africains précoloniaux un bien de la communauté parce qu'elle est le support de valeurs religieuses et revêt un caractère sacré ; parce que l'individu n'a pas une autonomie qui l'autorise de se l'approprier. Même dans les espaces qui n'ont aucune tradition urbaine, la terre du lignage est en effet destinée à la reproduction du groupe. Elle doit assurer les besoins des membres du groupe présents et à venir. Dans ce sens, la terre est inaliénable. Dans le cas où son inaliénabilité viendrait à être violée, le monarque ou le chef de lignage court le risque de voir son pouvoir remis en cause, soit par sa destitution, soit par son élimination physique.

De nombreuses situations révèlent les conflits qui ont existé entre les colonisateurs et les populations africaines pour l'occupation de l'espace local. Nous n'allons pas dresser un inventaire exhaustif des situations qui l'éclairent. Mais nous nous limiterons à quelques exemples pour comprendre les rapports que les populations entretiennent avec leur espace. Pour le vérifier, l'occupation des anciens villages côtiers de Libreville par la Marine française à travers un certain nombre de traités dits de protectorat, s'est soldée au début de la colonisation par d'interminables palabres entre colons et autochtones<sup>80</sup>. Malgré les sommes versées aux chefs côtiers d'alors par l'administration coloniale en guise d'indemnisation, les groupes Mpongwè de Libreville ont continué à faire prévaloir leurs « droits ancestraux » sur les terres natales. Ce bras de fer qui s'installe entre les autochtones et le service des Domaines a eu comme incidence le blocage de l'urbanisation de la capitale gabonaise. Les terrains littoraux sont demeurés une propriété exclusive des populations Mpongwè. A Dakar, les

<sup>79</sup> LE BRIS E. (1993), « Ville irrégulière, ville non maîtrisée », *Afrique contemporaine*, pp.218-230.

<sup>80</sup> LASSERRE G. (1972), « La Dynamique de l'espace urbain à Libreville. Réglementation foncière et morphologie des quartiers », *La croissance urbaine en Afrique noire et Madagascar*, Paris, Colloques internationaux du CNRS, n°539, pp.739-762.

Lébou ne manquèrent pas de faire valoir leurs droits fonciers dans d'opiniâtres négociations avec l'administration<sup>81</sup>. A Douala, les Douala surent faire reconnaître par les Allemands leurs droits sur les actuels quartiers centraux de la capitale économique camerounaise qui sont ceux de leurs ancêtres. Ces exemples ne servent qu'à montrer deux choses, le caractère irréductible des droits traditionnels sur la terre pour reprendre E. Le Bris qui a beaucoup travaillé sur ces questions et le trait d'union que constitue la terre entre les membres d'un même groupe. C'est ce lien qui sera fortement combattu dans la ville coloniale dès que l'espace va commencer à être valorisé.

## **2.1.2. L'organisation urbaine coloniale**

La force essentielle de l'organisation urbaine coloniale est de s'être posée en rupture avec l'organisation urbaine précoloniale. Deux idées essentielles peuvent être retenues dans sa mise en place: la dépossession du pouvoir autochtone sur la terre et l'introduction du principe capitaliste marchand. Cette mesure consacre la séparation sociale dans la ville.

### **2.1.2.1. La dépossession du pouvoir autochtone sur la terre**

Cette dépossession procède de la substitution d'un pouvoir par un autre. Il s'agit de remplacer un système d'organisation de l'espace ancien qui profite comme nous l'avons vu à une aristocratie locale par un système d'organisation de l'espace imposé de l'extérieur. C'est aussi pour cela que cette dépossession est vue comme une transition forcée vers un mode de composition urbaine plus universel qui est celui du capitalisme commercial et financier<sup>82</sup>. Pour parvenir à leurs buts, les pays colonisateurs mettent en place gouverneurs et administrations militaires pour assurer le contrôle des villes anciennes et des territoires désormais sous leur autorité. « *Des regroupements ou redivisions de ces espaces amputent, mutilent, découpent les espaces anciennement sous la tutelle de ces villes pour les placer, le plus souvent, sous le contrôle direct des centres urbains nouvellement stimulés par les besoins du système colonial* ». <sup>83</sup> L'impôt et le travail forcé deviennent la mesure pour la production de l'espace urbain colonial et des équipements d'infrastructure dont avaient besoin les Européens. La dépossession des « droits traditionnels » africains sur l'espace et leur

---

<sup>81</sup> CHRETIEN J.-P. et PRUNIER G. (2003), *Les ethnies ont une histoire*, collection Hommes et sociétés, Paris, Karthala, 435 p.

<sup>82</sup> COQUERY-VIDROVITCH C. (1976), « De l'impérialisme britannique à l'impérialisme contemporain : l'avatar colonial », *L'impérialisme français avant 1914*. Edité par Bonnis Gault, Paris.

<sup>83</sup> COQUERY M. op. cit., p. 133.

remplacement par un système étranger ne manque de provoquer des bouleversements sociaux. R. Pourtier<sup>84</sup> évoque l'effervescence qui domine l'espace-Gabon au moment de la pénétration coloniale et de la création des premières villes gabonaises. Insoumissions, révoltes étaient les réponses données par les populations pour montrer les liens forts qu'elles entretenaient avec leurs terres natales. Les regroupements coloniaux vers les lieux choisis pour un meilleur contrôle des populations locales n'étaient effectifs que sous la contrainte militaire.

Trois postulats ont fonctionné, selon E. Le Bris<sup>85</sup>, pour déposséder le pouvoir autochtone de la terre. Les Européens sont partis du constat ci-après :

- *« L'espace est disponible en Afrique, non seulement parce qu'il n'est pas exploité mais aussi parce qu'il paraît comme non approprié. Partis de la théorie de la table rase, les colonisateurs sont arrivés à l'idée d'Etat, fondé sur le droit de conquête, et à la conception du domaine éminent.*
- *La conception bourgeoise stipule que le droit sur la terre se mérite par le travail, et la garantie la meilleure offerte par le droit de propriété ne peut que résulter d'une mise en valeur permanente évaluée pécuniairement après une période de mise à disposition sous forme de concession administrative provisoire.*
- *Depuis les physiocrates, la propriété est liée à la sûreté de l'ordre social ; depuis la révolution de 1789, elle est le fondement de la société politique. La généralisation en Afrique de la propriété civiliste (droit de jouir et de disposer des choses de la manière la plus absolue) répond donc à la fois à des objectifs de civilisation et de diffusion d'un modèle politique et économique ».*

En introduisant le principe capitaliste marchand, les populations coloniales deviennent les seuls citoyens de la ville coloniale. Familiarisés avec un principe en vigueur dans leur pays, les Européens étaient totalement intégrés dans des relations marchandes comme nous allons maintenant le voir.

---

<sup>84</sup> POURTIER R. op. cit., p.687.

<sup>85</sup> Le Bris E. op. cit., p.223.

### 2.1.2.2. Le principe capitaliste marchand et le début de la ségrégation sociale dans la ville

En remplaçant les « droits traditionnels africains » par le principe capitaliste marchand comme mode d'accès à la ville, les colonisateurs entendent limiter l'espace urbain à des populations non solvables. Ce principe déstructure l'ancienne unité urbaine et instaure le début de la ségrégation sociale dans la ville. A partir de ce moment, la ville coloniale naissante n'a plus rien en commun avec la ville précoloniale. La genèse de la nouvelle ville, ses premières formes de prise de possession de l'espace, sont complètement étrangères aux populations locales. Cette ville est, selon M. Coquery<sup>86</sup>, structurée par quatre séries d'éléments composants distincts :

- *« La ville des militaires et des administrateurs : le contrôle politique et ses moyens, avec les vastes emprises des camps militaires, les bâtiments de l'administration avec ses grandes « concessions »,*
- *La ville commerciale, jouxtant souvent la précédente, qui la protège, avec ses maisons de commerce, dont certaines peuvent avoir été fondées et construites avant la conquête coloniale, ses banques, et toutes les activités annexes, bien marquées notamment dans les villes portuaires, qui prennent une influence décisive, souvent appelées à devenir les capitales coloniales, avec l'amorce de quartiers industriels,*
- *Les quartiers résidentiels des colonisateurs, sur des sites choisis, aérés, dégagés, protégés, équipés, et ce qu'on appelle « les quartiers indigènes », dont en général le colonisateur se désintéresse totalement sauf pour fixer les sites, les limites et, le cas échéant, le découpage parcellaire, à bonne distance des quartiers européens (no man's land ou cordon sanitaire de cuvettes mal drainées ou autres éléments de site pareillement significatifs de la recherche d'une coupure de sécurité) ».*

Quelque soit la ville coloniale considérée, les principes ci-dessus relevés structurent déjà l'espace urbain de l'époque. Ainsi, Brazzaville, Lagos, Abidjan, Fort-Lamy comprenaient chacune sa ville coloniale et ses cités indigènes. Des exemples peuvent être multipliés, les usages de la ville restent marqués par cette ségrégation de ses sous-espaces constitutifs.

---

<sup>86</sup> COQUERY M. op. cit., p.134.

La ville coloniale possède ses sous-espaces de travail, centre administratif avec la présence du bâtiment du gouvernement, centre commercial avec les entreprises bancaires et centre industriel avec les premières factoreries et les agences régionales de sociétés d'import-export dont le siège social restait domicilié en métropole. Enfin, ces sous-espaces de résidence soumis à la spéculation foncière et immobilière, étaient favorables aux Européens.

La ville indigène se caractérise par sa dépendance par rapport à la ville coloniale. C'est là que les Africains se rendent chaque jour pour exercer un emploi d'auxiliaires de la colonisation (interprètes, petits commis des secteurs public et privé, employés municipaux, postiers, traitants, manœuvres non qualifiés de toute sorte). Mais très vite, la croissance démographique des quartiers africains va atomiser la ville coloniale en dépit de son équipement. Les exemples de Poto Poto et Bacongo ainsi que leurs extensions respectives au nord et au sud de Brazzaville le montrent bien. Ces deux cités « indigènes » quartiers d'accueil des migrants nordistes et sudistes dans la capitale congolaise dominent par leur extension et leur population, l'ancien centre européen.

C'est essentiellement de ces quartiers que sortiront les élites africaines qui accèdent au pouvoir pendant les années 1960. Héritières de l'organisation urbaine coloniale, ce sont elles qui vont désormais organiser l'espace urbain moderne, face à un accroissement spectaculaire des populations urbaines, sous la conduite de l'Etat africain actuel. Le décor de ce mode d'organisation nécessite d'être planté.

### **2.1.3. L'organisation urbaine étatique moderne**

Cette organisation de la ville est celle qui est en vigueur dans les capitales africaines ainsi que les petites villes de l'intérieur depuis les indépendances. En dépit du fait que ce modèle continue à s'imposer dans les mentalités et les pratiques urbaines, il est évident que l'accession à l'indépendance a de quelques façons que ce soient, entraîné un changement des règles du jeu de cette organisation urbaine. Deux points essentiels vont essayer de rendre compte de ce mode d'organisation urbaine : l'émergence du monopole de l'Etat foncier et le renforcement de la ségrégation sociale dans la ville.

#### **2.1.3.1. L'émergence du monopole de l'Etat foncier**

En matière foncière, les précédents de l'époque coloniale continuent d'orienter les choix et les actes des nouvelles autorités. Il convient cependant de relever qu'à l'objectif de

généralisation de la propriété privée du sol, est venu se substituer, du moins s'ajouter, celui du monopole foncier de l'Etat.

Ce pouvoir de l'Etat sur le foncier se manifeste par l'élaboration de législations et de réglementations qui trouvent leurs origines à l'époque coloniale. Ainsi, chaque fois que le pouvoir précolonial a dressé des barrières à l'environnement des rapports de production capitaliste, l'Etat capitaliste a senti la nécessité de les abroger ou de les détruire totalement. La conquête coloniale fut immédiatement suivie de l'introduction de la forme capitaliste de propriété privée. Le processus se concrétisera à travers une série de mesures législatives.

En effet, les transformations qui interviennent dans le procès de production avec le primat accordé par les marchands européens à l'exploitation des produits agricoles, et au contrôle des moyens de production en l'occurrence la terre et celui des populations productrices, définissent les raisons de la législation de 1899 sur les « concessions », qui consacrent le partage des terres spoliées aux anciens propriétaires, entre le domaine privé des capitalistes et l'Etat d'une part et celui qualifié de public revenant exclusivement à l'Etat d'autre part.

Le décret colonial du 28 Mars 1889 régleme le régime foncier au Congo français en stipulant que « les terres sans maîtres appartiennent à l'Etat » dont l'administration est l'émanation dans les colonies. Autrement dit, c'est en vertu de la loi française ainsi promulguée terre vacante et sans maîtres, toute terre ni immatriculée, ni possédée suivant les règles du code civil français par les autochtones c'est-à-dire la quasi totalité du domaine colonial<sup>87</sup>.

Dans l'émergence du monopole foncier de l'Etat, il faut relever le pouvoir détenu par les chefs d'Etat africains. Les présidents ont des pouvoirs étendus dans la production de l'espace urbain. Comme le relève Coquery<sup>88</sup>, le seul geste du prince, selon des modalités spécifiques, peut jouer un rôle essentiel car il s'inscrit aussi dans l'ordre symbolique et de l'imaginaire, qu'il s'agisse de fonder ou de développer une ville dans la région-mère de l'ethnie présidentielle (Yamoussoukro, Franceville). Dans le même ordre d'idées, la décision du président est déterminante dans l'affectation des finances publiques nécessaires au développement des villes. Les villes voisines de Garoua et Maroua à niveau urbain identique au nord du Cameroun, ont vu le développement de la seconde s'inverser au profit de la première, en fonction de l'allégeance qu'elle avait pour le pouvoir du président Ahidjo. Au

---

<sup>87</sup> BABASSANA H. (1978), *Travail force, expropriation et formation du salariat en Afrique noire*, Presses universitaires de Grenoble, pp. 108-112.

<sup>88</sup> COQUERY M. op. cit., p. 136.

Congo, de nombreux axes routiers qui ravitaillent la capitale en produits vivriers dans le sud du pays sont couverts de latérite. Elles connectent aussi la capitale aux régions les plus peuplées. Les pouvoirs publics ont goudronné l'axe Brazzaville-région présidentielle, pourtant long de 800 km et traversé par des marécageuses. C'est en ville que se mesure la toute puissance de la fonction présidentielle. Elle peut selon les situations changer le destin foncier des citoyens. Dans la quête du sol par ces derniers à Libreville, Jean-Luc Piermay a découvert que les terrains les plus importants appartenaient à ceux qui dirigent l'Etat à un plus haut niveau. Les exemples évoqués ici n'ont pour but que de mettre en évidence le monopole de l'Etat mais aussi de ceux qui l'incarnent dans les pratiques d'aménagement urbain. Le modèle ségrégationniste coloniale introduit dans la ville en Afrique australe voire centrale ne s'est pas estompé dans la ville africaine postcoloniale. L'élite locale au pouvoir l'a amoindri en rapprochant les espaces, mais en renforçant la ségrégation sociale.

### **2.1.3.2. Le renforcement de la ségrégation sociale**

On peut facilement repérer les manifestations de cette ségrégation sociale. Dans le paysage des principales villes, le centre équipé de villas s'oppose à la périphérie inondée de bidonvilles. On peut noter un maintien des formes héritées du logement des anciens cadres coloniaux et assimilés : quartiers résidentiels bien équipés, au large découpage parcellaire, aux constructions cossues. Aujourd'hui, ce sont les cadres nationaux et les expatriés des entreprises et de la haute administration qui les occupent. Dans les villes où les centres sont étriés, les modalités de récupération des parcelles intra-urbaines considérées comme sous occupées s'inspirent de la législation moderne. Pour construire des équipements publics, on assiste à une hausse accélérée des prix réels du sol près des centres. Ces pratiques obligent les populations non solvables à s'installer dans les terrains périphériques nus ou à peine assainis. Cette situation a structuré l'espace urbain de Libreville dans les années 70-80. La cherté des prix des parcelles dans le centre a provoqué le départ de nombreuses populations vers la périphérie. Ce sont ces citoyens qui se retrouvent dans les quartiers pauvres comme Diba diba, Ondogo jusqu'à Bikélé.

Comme le dit M. Coquery « *le contraste est violent avec les formes héritées de l'habitat des Africains où le processus de densification et d'entassement est de règle, agrémenté, quelques fois, de quelques améliorations (assainissement, voirie, adduction). Ces quartiers, à l'échelle des villes ayant connue une très forte expansion spatiale et*

*démographique, bénéficiant de leur situation proche du centre urbain, des lieux d'emploi, des équipements. Néanmoins, ils conservent ou voient se renforcer certains aspects de marginalité en ce sens qu'ils sont (dans leurs composants formels, sociaux et spatiaux) peu concernés par le mode de composition étatique et réglementaire, sauf à contrario s'ils sont déguerpis »<sup>89</sup>.*

La ville accueille aujourd'hui plus d'africains qu'autrefois. Les citoyens installés depuis de longues dates sont insérés dans des réseaux urbains. Ils sont rejoints par de nouveaux arrivants qu'ils accueillent. Le rôle joué par les associations d'origine est important dans les villes. Ces unités urbaines favorisent l'affermissement de la citoyenneté urbaine. A cet égard, il n'y a pas marginalité mais plutôt sous-intégration. Comme à l'époque où la ville coloniale n'entendait pas investir dans le logement populaire mais plutôt celui de ses agents<sup>90</sup>, les pouvoirs publics d'alors investissent dans le logement des classes moyennes. Elles constituent leur soutien politique. C'est pour ce type d'habitat que les pouvoirs publics ont investi à Libreville dans les quartiers Nzeng-Ayong, Awendjé, les Charbonnages, les cités Mébiame, de la caisse, etc... Les populations démunies qui n'ont pas suffisamment d'argent pour accéder au logement planifié, occupent les espaces libres qui côtoient ces habitations modernes. Par là même, on réalise que la ségrégation raciale qui structure les villes d'Afrique du Sud n'existe pas. Elle a cédé la place à la ségrégation sociale qui se traduit par la différence dans le logement.

Rappelons que trois modèles d'organisation urbaine dominent l'espace en Afrique. Le modèle local organise l'espace selon les pratiques autochtones dont les chefs de terre n'ont que le pouvoir de redistribution. Toutefois, cette organisation laisse observer une structuration de l'espace autour du roi, des membres de sa cour et de sa famille. Le caractère sacré accordé à la terre interdit toutes formes d'aliénation d'où la faible transformation de l'espace précolonial matérialisée par l'existence de nombreux bourgs ruraux. Le modèle colonial qui intervient dans l'univers urbain africain jette les bases de la maîtrise spatiale. Il dote les villes d'un certain nombre d'attributs urbains nécessaires à la vie citadine. Cependant, le modèle colonial introduit dans la ville un principe capitaliste marchand qui était familier aux populations coloniales dans leur pays d'origine. Par conséquent, ce principe consacre une ségrégation dans la ville entre des espaces administratifs, commerciaux, résidentiels tous intégrés à la ville coloniale et des quartiers indigènes dépendant de la première et situés à

---

<sup>89</sup> COQUERY M. op. cit., p.93

<sup>90</sup> DULUCQ S. (1997), *La France et les villes d'Afrique noire francophone. Quarante ans d'intervention (1945-1985)*, Paris, L'Harmattan, 438 p.



distance de celle-ci pour exercer un contrôle de leurs populations. Le modèle étatique qui succède au modèle colonial poursuit l'œuvre d'équiper l'espace par un monopole foncier qui fait des présidents des décideurs de l'aménagement de l'espace. Si l'Etat colonial a développé une ségrégation spatiale par la séparation des quartiers, le modèle étatique ne résorbe pas ces inégalités, mais s'en accommode en autorisant la proximité résidentielle.

Ces modèles agissant de manière inégale dans l'espace urbain en Afrique, ne parviennent pas à unifier les villes. Chacun s'applique suivant les intérêts de ses détenteurs. Dans un tel contexte, ces modèles d'organisation ne manquent pas de soulever des problèmes d'application qui seront, ici, analysés.

## ***2.2. Les problèmes d'application des théories sur la ville en Afrique***

Les plus grandes villes des pays africains et notamment les capitales nationales se développent de manière vertigineuse sans que les équipements urbains comme ceux des transports suivent l'occupation de l'espace. Cette défaillance n'empêche pas l'installation et l'arrivée de nouveaux citadins dans ces zones d'expansion où ils sont contraints de parcourir de longues distances pour satisfaire leurs besoins. Ainsi, des pans entiers d'espaces constitués de lotissements irréguliers intègrent la ville dans l'attente d'infrastructures urbaines de base. Quant aux pouvoirs publics, ils n'interviennent pour la construction des services urbains que plusieurs années après la consolidation irrégulière de ces périphéries<sup>91</sup>. Cela soulève dans la plupart des métropoles africaines, la question de l'application efficiente de la planification urbaine.

Si elle se trouve bien utilisée dans les pays occidentaux, la planification urbaine se pose avec acuité dans les villes africaines. Et pourtant, depuis les indépendances, de nombreux Etats se sont dotés de plans d'urbanisme bien élaborés. Toutefois, ces derniers ne sont pas parvenus à maîtriser l'expansion urbaine à la fois sur le plan démographique, mais aussi au niveau de l'évolution du foncier et du contrôle des constructions. Deux points nous paraissent essentiels pour expliquer les problèmes que pose l'application des théories sur la ville africaine. Nous parlerons d'abord de la précarité des moyens d'application notamment de la théorie fonctionnaliste. Ensuite, du fait de mimétisme à l'origine du décalage des théories avec la réalité sur le terrain, elles ne s'adaptent qu'à une faible portion de la ville.

---

<sup>91</sup> JAGLIN S. (1993), « Les banlieues de Ouagadougou », *Afrique contemporaine*, n°168, pp.54-66. Ce travail est sur ce plan très intéressant.

### 2.2.1. La théorie fonctionnaliste en plans et le début de son application

Les plans urbains ne sont pas nouveaux dans l'histoire des villes. Ils ont été utilisés pour construire les villes européennes notamment celles détruites lors de la Seconde Guerre mondiale. Il s'agissait pour les ingénieurs d'alors, d'édifier de nouvelles cités marquées par le rationalisme de leur siècle. Autrement dit, des quartiers géométriques, tracés à l'équerre, remplacent les ruelles médiévales. Les rues se coupant en angles droits, dessinent un grand échiquier, tandis que les façades de maison se reproduisent sur des centaines de mètres. Et tout cela devient effectif grâce au fonctionnalisme qui avait donné aux plans un autre sens. Le fonctionnalisme est une théorie pratique qui arrive à rationaliser l'espace urbain parce qu'il utilise le plan comme technique. Certains problèmes solutionnés par ce procédé lors du passage de la ville traditionnelle à la nouvelle société industrielle sont rappelés par Lambert Mossoa<sup>92</sup>. On retiendra par exemple que :

- *le problème de l'hygiène trouvera une solution par l'ouverture de l'espace aux vides et à la verdure ;*
- *le problème du désordre urbain sera résolu en découpant l'espace selon les fonctions prédéfinies qui correspondent à des besoins humains présumés ; on aboutira ainsi à un classement à une séparation entre les lieux de l'habitat, de la culture, des loisirs, des transports, qui mettra fin au caractère mixte et multifonctionnel de l'espace urbain traditionnel ;*
- *le problème de l'habitat qui constitue une cause d'insatisfaction grandissante et un risque de bouleversements sociaux, trouvera une issue dans la construction de logements standards en série et en hauteur ;...*

Outre la transformation planifiée de l'espace urbain physique, le fonctionnalisme à partir des rénovations urbaines engendrées, entraîne une transformation sociale par de nouveaux modes de vie qui disciplinent les habitants.

Le succès de la théorie fonctionnaliste en plans reste aussi lié à un certain nombre de conditions politiques et sociales qui ont surgi en Europe et en Occident dans un contexte historique particulier. Cependant, ces circonstances ne sont pas apparues de la même manière

---

<sup>92</sup> MOSSOA L. op. cit., p. 68.

à travers le monde. En Afrique, elles sont encore attendues. Malgré cela, les méthodes fonctionnalistes ont permis, à partir du zonage des différents espaces de dynamiser les villes occidentales. En Afrique, c'est par le phénomène colonial que ces théories sont apparues et de nouvelles villes ont été construites. Les paysages urbains dominés par la verticalité se rencontrent de plus en plus dans certaines métropoles comme Abidjan, Maputo, Libreville. Cependant, force est de constater que ces théories n'ont pas résolu tous les problèmes auxquels restent confrontés les populations en ville. Etudier les raisons qui mettent en faillite la réalisation des méthodes fonctionnalistes dans les agglomérations des pays en développement, notamment celles des pays d'Afrique au Sud du Sahara est un point important de ce chapitre. Il devrait nous permettre de cerner les limites mêmes de cette théorie, ainsi que ses points d'achoppement vis-à-vis de la réalité.

### **2.2.2. Les difficultés d'application de la théorie en Afrique et la précarité des moyens**

En Afrique subsaharienne comme partout ailleurs la question de l'équipement des villes est d'abord une question d'organisation financière. Le financement des investissements urbains conduit les collectivités publiques africaines à mobiliser l'emprunt, c'est-à-dire l'épargne disponible. Elles ne disposent d'aucune capacité d'épargne au-delà de celle mobilisée pour l'autofinancement à court terme des investissements et le remboursement des emprunts antérieurs<sup>93</sup>. Cette situation montre bien que l'argent utile n'est pas toujours disponible. Outre l'équipement du centre ville, l'urbanisation est supportée par les populations les plus nombreuses en l'absence d'une réglementation sur l'espace. C'est ce que F. Bodin<sup>94</sup> relève lorsqu'il s'agit d'établir un plan d'urbanisme en Afrique Noire, la situation est comme suit :

- dans un premier temps, en ce qui concerne les documents cartographiques de base, on constate généralement que les fonds de plans convenables sont rarement disponibles, au moment de l'élaboration des Plans d'urbanisme ;
- dans un deuxième temps, en ce qui concerne les décisions elles-mêmes d'établir des Plans d'urbanisme ou de reprendre ceux existant « dépassés », ces décisions relèvent

<sup>93</sup> VENARD J.-L. (1993), « Le financement de l'urbanisation », Afrique contemporaine, p. 209.

<sup>94</sup> BODIN F. (1982), « La pratique de l'urbanisme en Afrique Noire », *Bulletin de la Société Languedocienne de géographie*, Tome 16, fascicule 1-2, Montpellier, pp. 225-229.

plus souvent, voire jamais, d'une volonté affirmée de mettre en place des politiques d'aménagement et de se doter des documents opposables aux tiers pour réaliser ces politiques...

- dans un troisième temps, en ce qui concerne la connaissance des mécanismes de développement de l'agglomération mise à l'étude, elle est soit inexistante, soit insuffisante et si par bonheur il existe des études sur la ville en question, elles apparaissent généralement inadaptées, ou pas actualisées...
- dans un quatrième temps enfin, pour compléter cette description, il faut ajouter que le temps devient soudainement un facteur limitant. Il y a nécessité, pense F. Bodin, de faire vite.
- Dans un cinquième temps, chacun sait en effet que le jour où un maire, un ministre, un Président a décidé d'engager une action, il n'est plus possible d'admettre des délais importants. Cela tient évidemment à la durée des mandats politiques. Un homme politique est tenu de montrer son action dans les plus brefs délais et en contre partie le moment ou le long terme sont réduits pour lui à demain.
- Enfin, cette nécessité de faire vite est également liée au coût des études. Tout allongement, tout retard dans l'élaboration d'un document d'urbanisme peut-être sanctionné par un coût supplémentaire.

Voici rapidement résumées les difficultés auxquelles sera confronté un urbaniste qui prépare un plan pour aménager une ville quelconque dans les pays africains subsahariens. Pour ainsi contourner ces écueils et parvenir à un début d'outil de travail, F. Bodin esquisse quelques adaptations nécessaires, qui se présentent ainsi :

- primo, en l'absence de documents cartographiques de base, on peut utiliser des fonds de plans établis à partir de photographies aériennes, s'il y en a, ou résultant de l'agrandissement des cartes à plus grandes échelles. Par exemple, travailler sur un 25000<sup>e</sup> extrait du 100000<sup>e</sup>... Cette adaptation n'est pas toujours satisfaisante, mais elle peut être une condition sine qua non ;

- secundo, à la décision de faire un plan d'urbanisme, ce qui n'est pas forcément néfaste, F. Bodin pense qu'on peut opposer la notion nouvelle de plans d'urbanisme préparés ou suscités à l'occasion d'ouvrages ou d'opérations structurantes projetées : un pont, une route, une opération d'habitat, un nouvel aéroport, par exemple... Ici, le plan proposé (préparé ou suscité) répond alors principalement au souci d'utiliser de la meilleure façon possible tel ou tel élément structurant dont on est assuré qu'il apparaîtra prochainement dans le paysage, la validité du plan est alors étroitement liée à la réalisation de cet ou de ces ouvrages. L'auteur note que « cette façon de faire s'oppose à celle qui consiste à dessiner sur le plan des éléments structurants très hypothétiques. L'exemple de la 2.1 à l'Est de Kinshasa, destinée à soutenir le développement de la ville vers l'Est selon le Plan ARSAC [...] est significatif à cet égard. La 2.1 n'est jamais apparue et les propositions de Plan n'ont pas été suivies. » ;
- tertio, à la question de savoir « comment répondre à l'insuffisance ou à l'inadaptation de la connaissance que l'on a de la ville ? » la réponse donnée par F. Bodin est qu' « en relançant des études de caractère exhaustif dans divers disciplines, démographique, économie, sociologie, etc...Elles ont moins de chance d'aboutir dans les délais, et seraient au mieux disponible au moment de la remise aux pouvoirs publics des documents de synthèse ». C'est ainsi que ce dernier suggère, entre autres qu' « il est donc impératif de réduire le volume des données à réunir et à exploiter, de sélectionner ce qui est absolument nécessaire et d'abandonner ce qui est superflu ».

L'exemple ivoirien qu'avance à juste titre l'auteur est très illustratif de la situation qui vient d'être décrite. Un ensemble d'informations avait été rassemblé pour pondre un outil de travail concernant chacune des 55 villes que comptait ce pays dans les années 1980. Ces données couvraient des secteurs aussi variés que la démographie, la structure ethnique, l'histoire des quartiers, les revenus, l'habitat, le nombre d'enfants scolarisés, etc.

Cartographiées, ces informations permettaient enfin aux pouvoirs publics, aux aménageurs et aux urbanistes d'avoir une idée globale de chacune des villes. Ces derniers pourraient enfin croiser les villes entre elles et même en établir une hiérarchisation urbaine complète. Ainsi « la situation de pénurie » à laquelle fait allusion F. Bodin concernant la pratique de l'urbanisme dans les villes africaines peut être résolue par des techniques toutes simples qui éviteraient aux Etats de dépenser plus d'argent qu'ils n'en ont. Comme le dit à cet effet l'auteur, l'établissement de plans qui ressembleront davantage à des esquisses, s'ils sont bien

cadrés avec les projets structurants imminents, paraît bien répondre à la situation d'urgence que l'on connaît face au développement urbain et à la situation de pénurie, quant aux moyens dont disposent les services d'urbanisme<sup>95</sup>.

### **2.2.3. Le mimétisme des théories fonctionnalistes et des effets de planification dans les villes africaines.**

Deux aspects sont relevés par Lambert Mossoa<sup>96</sup> dans la mise en œuvre de politiques publiques en matière d'urbanisme et d'habitat en Afrique subsaharienne. Il s'agit d'une part, de l'inadaptation des contenus aux objectifs proclamés et d'autre part, de l'incapacité à bien mener sur le plan administratif les orientations, une fois qu'elles ont été élaborées.

Les métropoles africaines ont été au moment des indépendances, le champ d'expérimentation de l'urbanisme de plan. Depuis les années 1970, ces projets n'ont quasiment pas aboutis, faisant plutôt de ces villes un cimetière pour reprendre Th. Paquot<sup>97</sup> de « projets pilotes ».

L'un des chantiers ayant vite révélé les faiblesses majeures de cet « urbanisme de projet » est le projet de parcelles assainies de Dakar financé par la Banque Mondiale dans les années 1972. Les initiateurs de ce projet n'ont pas pris assez de recul pour adapter le chantier aux réalités sénégalaises. Autrement dit, il s'est agi de rendre le contexte juridique et politique conforme au projet. De nombreux chercheurs ont critiqué les conditions d'effectivité d'un tel projet, qui met d'ailleurs en lumière le décalage qui existe entre les théories fonctionnalistes et les effets concrets de la planification. Au début de ce chapitre, nous notions l'efficacité de certaines de ces théories utilisées dans les villes européennes mais qui ont des difficultés à s'appliquer dans les villes africaines. Nous allons emprunter à Lambert Mossoa des exemples de métropoles subsahariennes qui révèlent un décalage entre les théories fonctionnalistes en plans et la réalité sur le terrain, mettant ainsi en lumière les effets de mimétisme.

#### **2.2.3.1. L'urbanisme ivoirien : un modèle extraverti**

Quand les autorités publiques ivoiriennes ont pris l'initiative de moderniser leur pays, elles se sont inspirées de plans d'urbanisme élaboré pour d'autres pays et particulièrement la France (figure 3). Par cet acte, les autorités ivoiriennes reprenaient à l'identique la législation

<sup>95</sup> BODIN F. op. cit., p. 227.

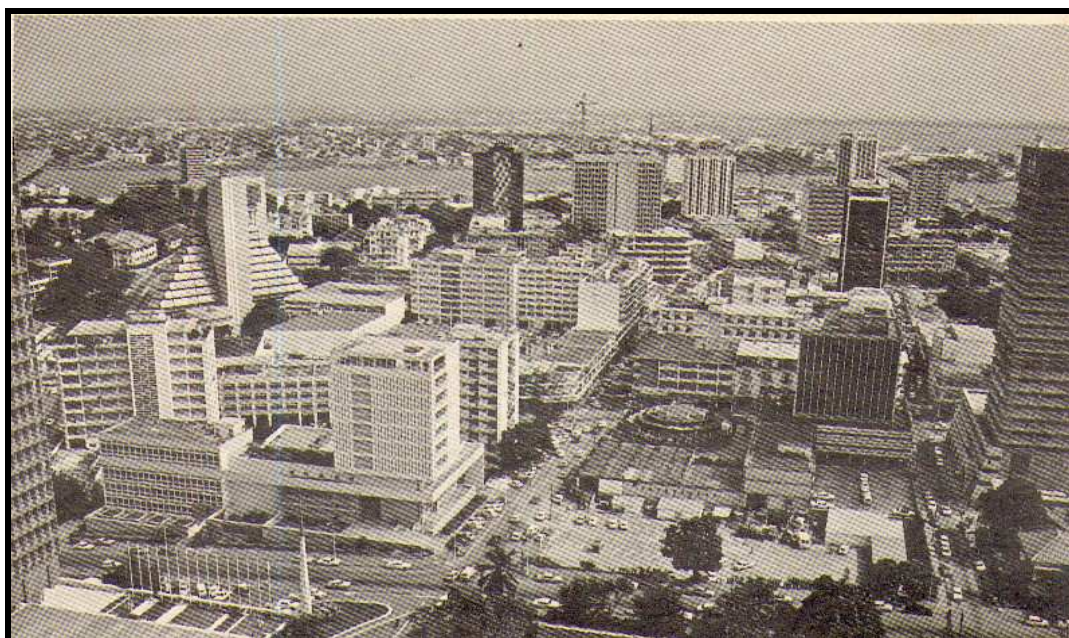
<sup>96</sup> MOSSOA L. (2005), *Les contours réels des politiques urbaines en Afrique subsaharienne francophone : décalage entre outils des pouvoirs publics et stratégies dominantes des citoyens*, Mémoire d'HDR, Université Michel de Montaigne de Bordeaux III, p.73.

<sup>97</sup> PAQUOT T. (1992), *Le monde des villes : panorama urbain de la planète*, Paris, Complexe, pp. 157-158.

française sur les plans d'urbanisme, et aussi divers textes sur le permis de construire et les lotissements, « *comme si la similitude des structures foncières, administratives et politiques appelait le recours aux mêmes solutions institutionnelles et techniques* »<sup>98</sup>.

La législation française en ce temps répondait à une situation bien identifiée. Il s'agissait de généraliser les plans sur la soumission des propriétaires privés aux effets imposés par les plans, de faciliter l'expropriation et la préemption ouvertes par les opérations en zone de rénovation, zone à urbaniser en priorité, zone d'aménagement différé, etc... Cette opération s'est révélée comme un modèle extraverti parce qu'il mimait un projet étranger peu adapté aux réalités locales ivoiriennes.

**Figure 3: Vue générale du centre d'Abidjan dans les années 1970**



Source: Photo F. Guittoneau reprise par L. Mossoa (2005).

Comme le constate Mossoa, les autorités ivoiriennes s'empressèrent de combler ce décalage en rédigeant à l'abri des textes importés, une législation corrective en la matière qui cadre avec la réalité locale. L'inadaptation de cette législation n'est pas moins présentée par des travaux portant sur Abidjan. L'urbanisation de Yopougon a permis à Alphonse Yapi-Diahou<sup>99</sup> de mettre en rapport droit autochtone du sol et droit moderne. L'irréductibilité des droits traditionnels des ethnies autochtones (Ebrié, Akyé) met en lumière, entre autre, l'échec du projet qui visait à ériger cette commune en ville proprement dit. C'est la question de la

<sup>98</sup> MOSSOA L. op. cit., p.81.

<sup>99</sup> YAPI-DIAHOU A. (1981), *Etude de l'urbanisation de la périphérie d'Abidjan: l'urbanisation de Yopougon*, Thèse de 3eme cycle, Université Toulouse-Le Mirail, 322 p.

maîtrise urbaine qui est posée à travers les plans d'urbanisme. Combien de villes africaines parviennent à maîtriser leurs espaces ? On n'en connaît pas si non très peu. L'expérience d'une ville comme Harare qui ne connaissait pas de bidonvilles parce que la politique urbaine coloniale était l'une des plus sévères d'Afrique est aujourd'hui, semble-t-il, remise en cause. Mais Harare n'a jamais été une ville appropriée par ces citoyens. Les analyses de P. Gervais-Lambony sont éloquentes à cet effet. Pour revenir sur le vif du sujet, intéressons nous cette fois à une ville de la zone des grands lacs : Bujumbura

### **2.2.3.2. Bujumbura : un projet de S.D.A.U. décalé de la population**

La situation qui a prévalu pour le développement urbain de la capitale burundaise est presque identique à celle que nous venons d'évoquer. Les impératifs de développement de Bujumbura, amenèrent les pouvoirs publics dans les années 80, à solliciter via la coopération française, un plan d'aménagement de leur principale ville. Le projet établi à cette époque par un cabinet d'étude français, répondait à des exigences modernes. Ce schéma envisageait d'insérer sur le plan institutionnel plusieurs corps de métiers : préfets, ingénieurs des Ponts et Chaussées, groupes d'études et de programmation, mairies, urbanistes de l'Etat.

Si l'adoption d'un projet d'urbanisme destiné à projeter à long terme l'aménagement d'une aire urbaine est louable en soi, il n'en demeure pas moins que celle-ci s'élabore à partir des attentes locales. Dans le cas qui nous intéresse, l'adoption d'un plan d'aménagement d'une telle ampleur paraît décalée des besoins de l'ensemble de la population de Bujumbura qui mène semble-t-il un mode de vie « non européen ». Comme le rappelle Mossoa « *le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme français a été inventé, en 1967, pour autoriser les services d'Etat à imposer aux élus locaux une certaine forme économiciste et techniciste de planification urbaine, en réaction contre l'urbanisme traditionnel jugé trop marqué par l'électoralisme* ». <sup>100</sup> Or, dans les années 80, au moment où les pouvoirs publics d'alors souscrivaient à cette commande, le Burundi n'était que très faiblement doté d'instances d'aménagement urbain <sup>101</sup>. Certes, l'observation d'une commande à l'échelle nationale dans le cas de la Côte d'Ivoire et d'une autre à l'échelle d'une capitale pour le Burundi constitue la nuance, la conséquence est dans les deux cas, l'adoption des pratiques d'urbanisme inadaptées à l'environnement local.

<sup>100</sup> MOSSOA L. op. cit., p. 83

<sup>101</sup> MASSIAH G. et TRIBILLON J.F. (1985), « Les différents visages de la planification urbaine », *Politique africaine*, n°17, pp. 8-19.



La multiplication des exemples n'a pour finalité que de mettre en évidence les situations de mimétisme issues du décalage des théories fonctionnalistes en plans et les effets de la planification urbaine en Afrique. Elles ne consistent dans le cadre d'une ville qu'à structurer une partie, généralement le centre et à délaissier les extensions urbaines. Dans de telles conditions, les moyens financiers sont, soit insuffisants, soit les plans sont étrangers à la culture locale comme dans le cas de Sokodé au Togo que nous allons voir dans les lignes qui suivent.

### **2.2.3.3. Sokodé : un plan d'urbanisme plutôt destiné à une ville développée**

La ville de Sokodé, mieux étudiée par Claude Barbier<sup>102</sup>, nécessitait dans les années 70, un plan directeur d'urbanisme illustrée par la figure 4. Nous n'en relèverons que les éléments qui permettent d'expliquer l'idée que défend ce chapitre. Les pouvoirs publics togolais sollicitent l'expertise des bureaux d'étude étrangers, essentiellement italiens pour maîtriser la croissance d'une ville de 50 000 habitants dominée par la production de l'habitat populaire.

Le plan ainsi élaboré est plutôt destiné à une ville développée. Il envisage la construction de villes nouvelles en rasant des pans entiers de cités existantes. La construction d'équipements lourds notamment de voies rectilignes est proposée par le projet. Les ponts sont abondants. La réalisation d'un périphérique contournant l'aire urbaine permet de déconcentrer la circulation dans les quartiers.

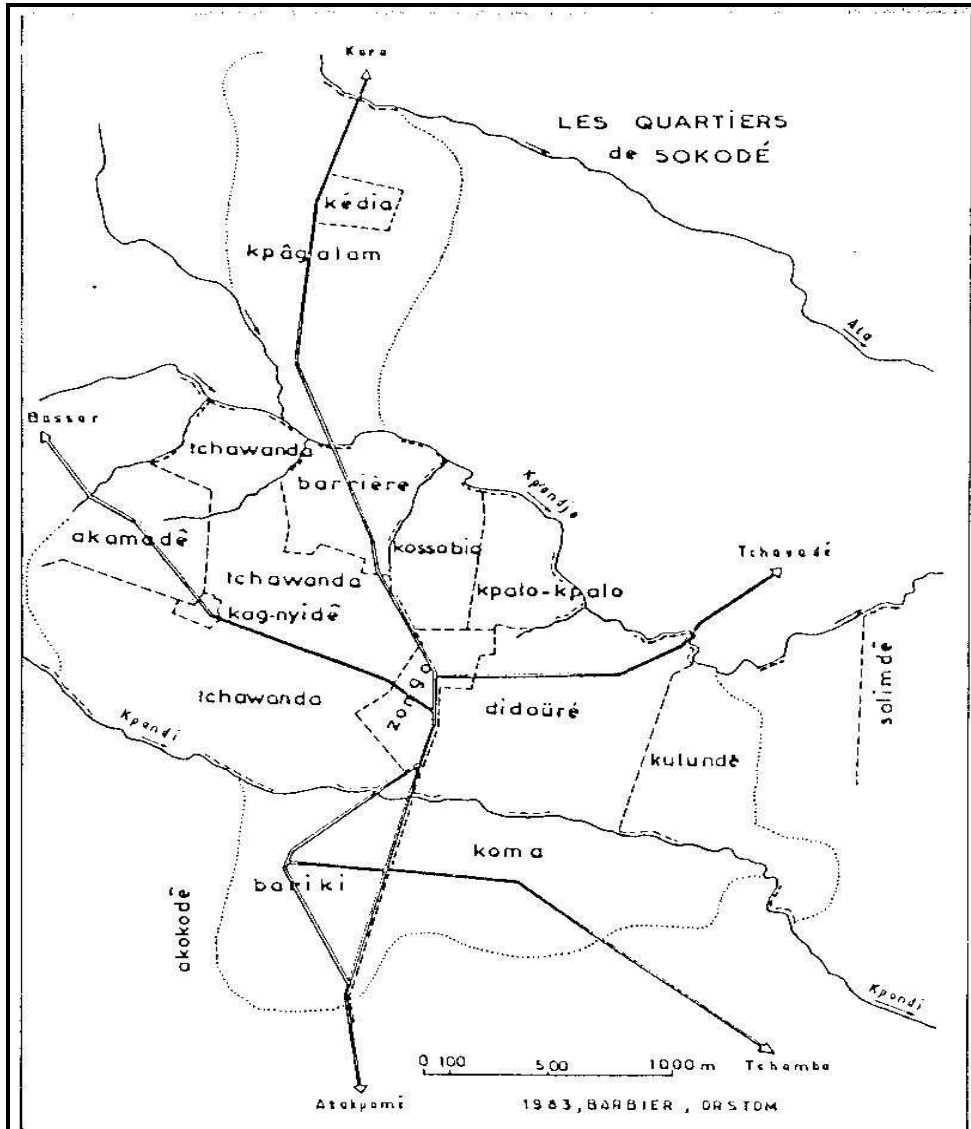
Les manquements inhérents à ce projet ne peuvent pas tous être relevés. Toutefois, parmi les plus importants, on peut noter le coût essentiellement exorbitant des travaux. Il paraît très coûteux pour les finances publiques d'un Etat en développement comme le Togo. Le tracé de routes rectilignes suppose aussi que les habitants disposent pour la plupart de moyen individuel de déplacement de type voiture particulière. Dans le cas de Sokodé, cela traduit une connaissance approximative du terrain et de la culture locale. Les projections auraient aussi porté sur les voies internes aux quartiers davantage utilisées par les deux-roues et les piétons. La ville togolaise, si l'on s'en tient aux analyses de P. Gervais-Lambony, est appropriée par ces habitants. Sous le coup des constructions pharaoniques qui pourraient se révéler inadaptées à la vie locale, c'est la mémoire de l'espace urbain de Sokodé qui disparaît. Cela montre la méconnaissance de la ville par ses aménageurs. Barbier relève que « *ce document d'urbanisme devait constituer un outil au service de l'intervention des pouvoirs publics en*

---

<sup>102</sup> BARBIER J.C. (1985), « Sokodé (Togo) : un plan d'urbanisme contesté », *Cités africaines*, n°2, pp.7-12

leur permettant d'agir, à long terme, par la réserve des terrains nécessaires, de répartir les équipements selon les besoins des populations, d'éviter aussi les faux pas ».

**Figure 4:** Esquisse du plan d'urbanisme directeur de Sokodé au Togo (1978)



## ***Conclusion du chapitre 2***

Ce chapitre, consacré aux modèles théoriques d'organisation urbaine en Afrique, avait pour but de compléter les connaissances sur la production de la ville africaine contemporaine. Il s'agissait de présenter tour à tour les modèles urbains dominants. Le modèle autochtone, au-delà de la capacité organisatrice que l'on peut accorder aux espaces à vieille tradition urbaine, est demeuré largement favorable à l'aristocratie locale autour de laquelle, l'essentiel de l'espace bâtie s'organisait. Les conquêtes de populations en vue de former des grands groupements ne visaient pas directement l'aménagement d'un environnement. Il s'agissait de répondre en nombre à des besoins politiques, commerciaux de cette époque. L'espace Yoruba structuré en trois générations de villes le montre à suffisance. Pour ce qui est du modèle colonial, on peut lui reconnaître la mise en place d'une maîtrise de l'espace par un principe capitaliste marchand en vigueur déjà à l'époque en Europe. Dans un cadre africain, méconnaissant les valeurs européennes, l'espace n'a été transformé que pour les intérêts des populations intégrées aux valeurs marchandes. Sur ce point, ce modèle n'a transformé l'espace que pour les intérêts ethniques d'un groupe, d'où la ségrégation dans la ville. Se posant en héritier du modèle colonial, le modèle étatique n'en fait pas moins. Il renforce les positions de l'ancienne puissance colonisatrice, celles des entreprises multinationales. Les couches locales très aisées de la population prennent les avantages urbains qu'occupaient les anciens fonctionnaires coloniaux. Les populations les plus nombreuses sont reléguées dans des taudis urbains. Les efforts de planification des villes sollicités par les pouvoirs publics pour éradiquer la pauvreté dans la ville sont demeurés de simples déclarations d'intention. Les plans élaborés nécessitant une culture urbaine des citoyens, sont inadaptés aux réalités locales. Ils révèlent comme le confirme le dernier point abordé, une précarité des moyens d'Etat et un mimétisme des modèles européens. C'est sur les notes de ce tableau de la ville africaine que nous allons nous intéresser à la situation du Gabon.

### ***CHAPITRE 3 : LA PRODUCTION DE LA VILLE DE LIBREVILLE***

Libreville est le produit de la colonisation française. A l'emplacement où il n'existait que quelques villages côtiers, s'est développée une ville. Cette transformation spatiale commence donc en 1848 par la construction d'un fortin baptisé le Fort d'Aumale qui par la suite s'étendant jusqu'au plateau, s'insère dans le plan d'urbanisme de 1939 dit plan d'intérêt général. Ainsi, sortent de terre des espaces : administratif représenté par le bâtiment du Gouvernement et ses dépendances ; militaire représenté par la poudrerie et la caserne des officiers de la Marine ; religieux dont le vicariat apostolique, espace commercial porté par le port et les factoreries ; espace social représenté par la construction de deux cités coloniales, reliés à l'aéroport grâce à la construction d'une voie. Les bases de la construction de la future capitale gabonaise sont jetées à cette période. Bases qui seront soutenues par un pouvoir local dont la volonté de maîtrise de l'espace est manifeste depuis les indépendances. Le volontarisme d'Etat se matérialise par la mise en place d'un ministère d'urbanisme dans les années 1970 et le soutien de plusieurs opérations d'urbanisme depuis 1960 jusque dans les années 1990. Période pendant laquelle, les multiples actions des pouvoirs publics se sont concrétisées par la construction d'infrastructures publiques - le centre administratif de la vallée de Sainte-Marie, des équipements lourds - la construction d'un boulevard triomphal, d'une voie Express en 1977, celle de plusieurs cités qui se développent le long de cette voie rapide. Cités qui ont accueilli une catégorie de la société, celle dont la solvabilité permettait d'accéder à la propriété. Et enfin, les diverses interventions des populations, pour la majorité, démunies, ont transformé l'espace urbain librevillois. Interventions pour la plupart ne s'inscrivant pas dans les pratiques dites modernes héritées de l'Etat colonial et poursuivies par les pouvoirs publics d'alors mais qui trouvent leur explication dans les pratiques plutôt locales d'usage du sol. Ce sont donc la conjonction des pratiques dites modernes de l'Etat et celles isolées des populations qui vont faire de Libreville, une ville hybride sur le plan urbain.

#### ***3.1-Les facteurs et les mécanismes de la production urbaine de Libreville***

La production de la ville se manifeste par l'augmentation du nombre de citoyens. C'est aussi le développement dans la ville qui se fait autour de certaines activités. C'est enfin l'extension des formes urbaines d'occupation du sol. Ainsi, la production de l'espace urbain met en conjonction deux réalités, les hommes et le cadre naturel. La question de la production

urbaine nous est vite apparue dans ce chapitre comme préliminaire à la compréhension des problèmes d'urbanisme dans la ville de Libreville.

### **3.1.1-Les déterminants de la production urbaine**

#### **3.1.1.1-Un site de la ville très contraignant**

Comme Nziengui Mabila l'a noté avant nous, « *le cadre topographique dans lequel la ville de Libreville s'est enracinée exerce une influence déterminante sur les formes d'organisation ou d'aménagement de son espace* »<sup>103</sup>. Dans la capitale gabonaise, la mer s'enfonce dans les terres, formant par endroit des marécages. Morcelée, complexe, la topographie est aussi mouvementée<sup>104</sup>. Ces contraintes imposées par le milieu exercent une influence sur l'espace urbain, imposant de facto certaines limites et rendant nécessaire des aménagements spécifiques. On peut citer l'instabilité du site de la ville en 1850. L'abandon de celui-ci pour des raisons d'hygiène avait été préféré à un plateau jugé plutôt salubre et propice au développement de la future Libreville.

Pour comprendre les contraintes qu'impose ce site sur les modes de croissance de la ville, tentons de donner les traits grossiers du relief. Il se présente à Libreville de la façon suivante :

- au nord de l'aéroport, une zone d'altitude plus ou moins plate atteint à peine les 25 mètres ;
- au sud de l'aéroport, une zone côtière faite de montagnes plafonne jusqu'à 126 mètres d'altitude au Mont Bouët et à Nkol-Ngoum aux environs de la Route Nationale 1, l'altitude mesure 118 mètres à Bisségué.

Couvertes d'épaisses forêts dans les parties hautes, les vallées sont marécageuses. Elles sont produites par des torrents, favorisés par la présence de ces collines et qui se jettent dans la mer. Parmi ces derniers, on a :

- la rivière Gué-Gué avec 35 ha de vallée marécageuse ;

---

<sup>103</sup> NZIENGUI MABILA P.C. (1987), *Dynamique urbaine du grand Libreville. Laisser-faire et volonté d'aménagement*. Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Bordeaux III, p.57

<sup>104</sup> LASSERRE G. op. cit., dans son ouvrage l'auteur revient sur le relief de Libreville.

- la rivière Awondo avec un bassin hydrique borné par une crête de colline que traverse l'Avenue Léon Mba, se jette à la mer par un pont entre l'hôpital Jeanne Ebori et le ministère des Affaires étrangères ;
- la rivière Arambo, parallèle au boulevard, se jette à la mer au niveau de l'hôtel Dowé ;
- la rivière M'batavéa assainie, se jette à la mer à côté du Novotel Denis Rapontchombo ;
- la rivière Lowé, limite la ville au Sud et ouvre sur la zone portuaire d'Owendo.

Ces contraintes du site n'ont pas favorisé l'élaboration d'un plan géométrique et régulier de la ville. La complexité du tracé de la ville ne relève pas du hasard. La ville a d'abord été occupée sur ses buttes, préservées des inondations. Ensuite, la pression démographique a conduit les plus démunis à coloniser les zones marécageuses près du centre ville. Propice à un développement en îlots comme on le verra dans l'extension de la ville, le relief offre deux variétés d'occupation de l'espace. Dans un premier temps, ce sont les terrains perchés sur les collines ou ceux sur le littoral qui attirent le plus les citoyens. Ils sont les premiers à être lotis. Dans un second temps, ce sont les vallées inondées et inondables qui sont envahies sans aménagements préalables. C'est une des contraintes majeures pour la réalisation d'infrastructures en général et surtout celles des transports.

### **3.1.1.2-Les contraintes liées au climat**

Equatorial et estuarien, ces caractères du climat influent sur la ville de Libreville et son agglomération et imposent un certain nombre de contraintes. D'abord, le climat équatorial s'explique par la répartition des saisons : une grande période pluvieuse qui dure 6 mois dans l'année et une petite plutôt sèche de 3 mois. Le climat estuarien explique l'importance des précipitations. Il tombe une moyenne de 3000 mm d'eau par an. D'origine littorale, les pluies qui arrosent la ville sont des averses violentes. Leur puissance n'impose pas de résistance aux infrastructures notamment les rues. Les quartiers sont inondés après leur passage. Ce climat fait de Libreville une ville très chaude. Permanente en saison humide, la chaleur y est étouffante. De même, la température moyenne annuelle qui est de l'ordre de 26°C varie très peu dans l'année. Très élevée à Libreville (2841,7mm), la pluviométrie influe directement sur la morphologie de Libreville. Les sols sont donc soumis à une activité érosive continue qui les lessive et les rend instables.

La formation des zones marécageuses dans de nombreuses vallées est provoquée par ce climat. Il est donc favorable à une activité végétative qui couvre presque l'ensemble de l'agglomération et particulièrement les zones non habitées. Sa force est telle que les pouvoirs publics en mènent depuis longtemps une lutte perdue par ces derniers. Sur l'aménagement urbain parce que c'est ce qui nous intéresse, ces contraintes vont le différencier. Le paysage urbain qui en résulte est hétérogène.

Les conditions de la formation du sol de Libreville se présentent de la façon qui suit :

- la chaleur favorise la décomposition chimique ;
- l'humidité, les précipitations et le ruissellement entraînent le lessivage des matières organiques, diminuant ainsi la teneur du sol en humus.

La végétation n'a pas un aspect très important à Libreville. L'occupation de l'espace par les populations se fait à ses dépens. En effet, les citadins s'attaquent à la nature pour aménager leur espace d'habitation. Ils reculent le couvert végétal en abattant les arbres et en ôtant toutes les herbes jusqu'à dénuder le sol. Cependant, là où la pression humaine se relâche, la végétation reprend ses droits comme près de Libreville où elle consomme les restes de la sous-préfecture de Foulouzem. La préservation de l'environnement dans la construction de la ville est une des grandes faiblesses des pouvoirs publics. En s'installant dans la zone de Sibang, les populations ont érodé une partie de cette chaîne de collines et grignoté la forêt classée qui s'y trouve. Les traces de ces occupations sont encore visibles et les pouvoirs publics n'ont que très peu réagi par rapport à ces désagréments.

Dans l'ensemble, la couverture végétale de Libreville mêle discontinuité et hétérogénéité. La densité des strates herbacées et celle des éléments ligneux varient en fonction de la topographie. Sur les sommets des collines et sur les rebords immédiats, les herbes et les arbustes sont peu abondantes. La savane, résultat des différentes érosions du sol est moins touffue et moins verdoyante.

### 3.1.1.3-Les aspects démographiques de la production

Il s'agit ici de donner un tableau évolutif de la population de Libreville. La croissance démographique étant l'un des principaux facteurs de la production de la ville, elle nous est donnée par les recensements établis dans la capitale gabonaise depuis l'époque coloniale jusqu'à nos jours. Mais avant d'examiner ces chiffres, il est important de relever en l'absence d'outils statistiques fiables permettant de suivre de manière rigoureuse cette évolution de la population urbaine, les données approximatives qui reflètent plus ou moins la réalité sur le terrain.

Des données démographiques sur la capitale gabonaise existent<sup>105</sup>. Cependant, elles sont vieilles d'une quarantaine d'années. Elles révélaient que 74% de la population étaient des provinciaux contre 26% de Librevillois de naissance. Le rôle joué par l'exode rural est bien déjà relevé par ces études. Ces populations proviennent des régions intérieures du pays et grossièrement de celles qui ont servi de réservoirs pour les recrutements des chantiers forestiers de l'époque coloniale. Parmi les régions les plus importantes se trouve le Woleu Ntem, la Ngounié, la Nyanga, le Haut-Ogooué, etc.

Selon des démographes dignes de foi, les chiffres sur la population gabonaise et particulièrement sur sa capitale méritent d'être avancés avec beaucoup de précautions en raison de certains enjeux politiques voire géopolitiques<sup>106</sup>. Les statistiques disponibles de la base de données *Africapolis*, confirment le doublement de la population de Libreville chaque année et ce, depuis l'indépendance (cf. Figure 5). Elle est passée de 10.400 habitants en 1950 à 490.817 habitants en 2000. La projection pour 2010 fixe la population à 611.706 habitants. La place de l'exode rural s'est renforcée avec également un afflux important d'immigrés africains. Ce sont des ressortissants camerounais, équato-guinéens, béninois, tchadiens, ghanéens, nigériens, etc. Ils ont été attirés pour certains par les grands travaux de développement économique (1970-1980) créateurs d'emplois, pour d'autres par la prospérité économique favorable aux activités commerciales dont ils sont détenteurs.

Cette évolution rapide de la population de Libreville nécessite la mise en place d'un certain nombre d'infrastructures urbaines notamment la construction d'équipements administratifs, de logements et de routes indispensables aux déplacements des citoyens. C'est donc face à ces exigences urbaines que les pouvoirs publics devront répondre. Il s'agit de

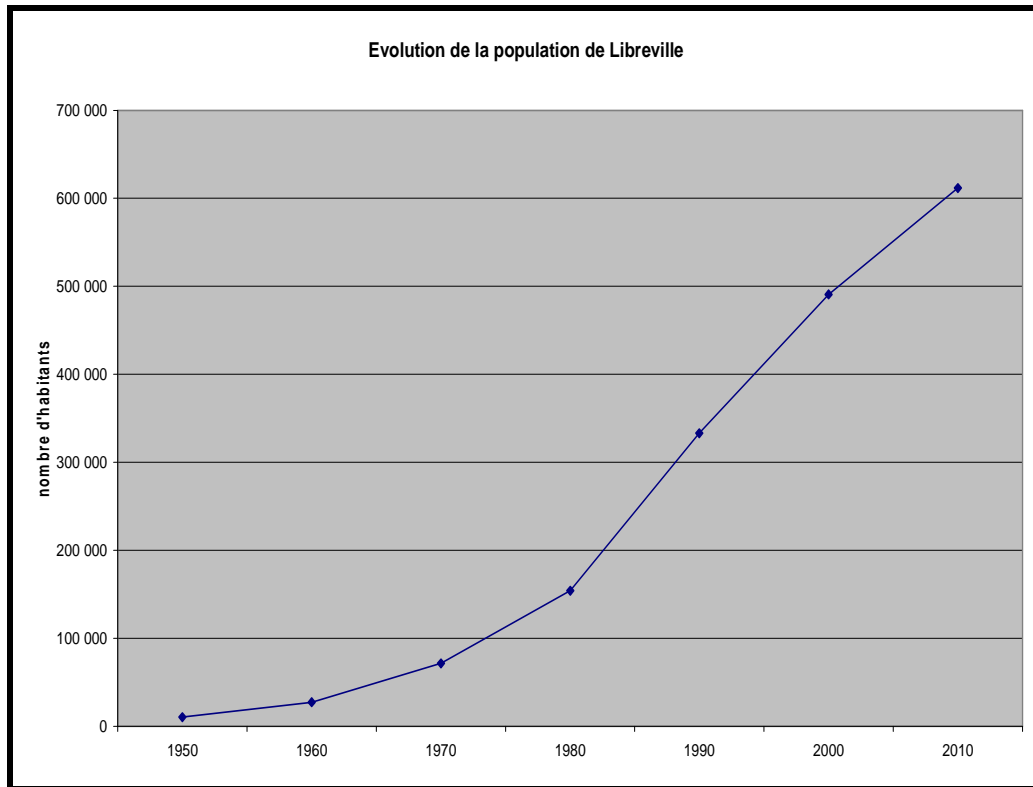
<sup>105</sup> Lasserre G. (1970), « Les mécanismes de la croissance et les structures démographiques de Libreville (1953-1970) », *La croissance urbaine en Afrique noire et Madagascar*, CNRS, Paris, pp. 1-19.

<sup>106</sup> Certaines confidences nous ont été faites sur le désaccord dans les chiffres concernant la population entre les mairies dirigées par l'opposition et les données avancées par les pouvoirs publics.



comprendre comment cette production a été posée à la veille des indépendances et quelles ont été les réponses apportées dans ce sens par les pouvoirs publics actuels.

***Figure 5: Evolution de la population de Libreville, 1950-2010***



Source : base Africapolis, <http://www.e-geopolis.eu/> (consulté en mars 2011)

### **3.1.2-Les manifestations de cette production urbaine**

#### **3.1.2.1-La production urbaine pendant la période coloniale ou les débuts de la planification urbaine**

La période coloniale ne peut être passée sous silence en ce qui concerne la production urbaine. C'est en effet la période de création des villes, notamment dans un espace comme le Gabon qui n'avait pas de tradition urbaine. C'est à ce moment qu'on a été posées les bases de la planification urbaine, d'abord par l'adoption dans le cadre de l'AEF de plans d'urbanisme d'intérêt général pour les principales villes gabonaises de Port-Gentil et Libreville (cf. Figure 6), ensuite par la mise en place d'un ensemble d'éléments urbains qui n'existaient pas auparavant, sur lesquels nous allons insister.

La période coloniale commence au Gabon par l'installation des premiers colons sur d'anciens villages autochtones Mpongwé, suite à la signature de traités dits de protectorat

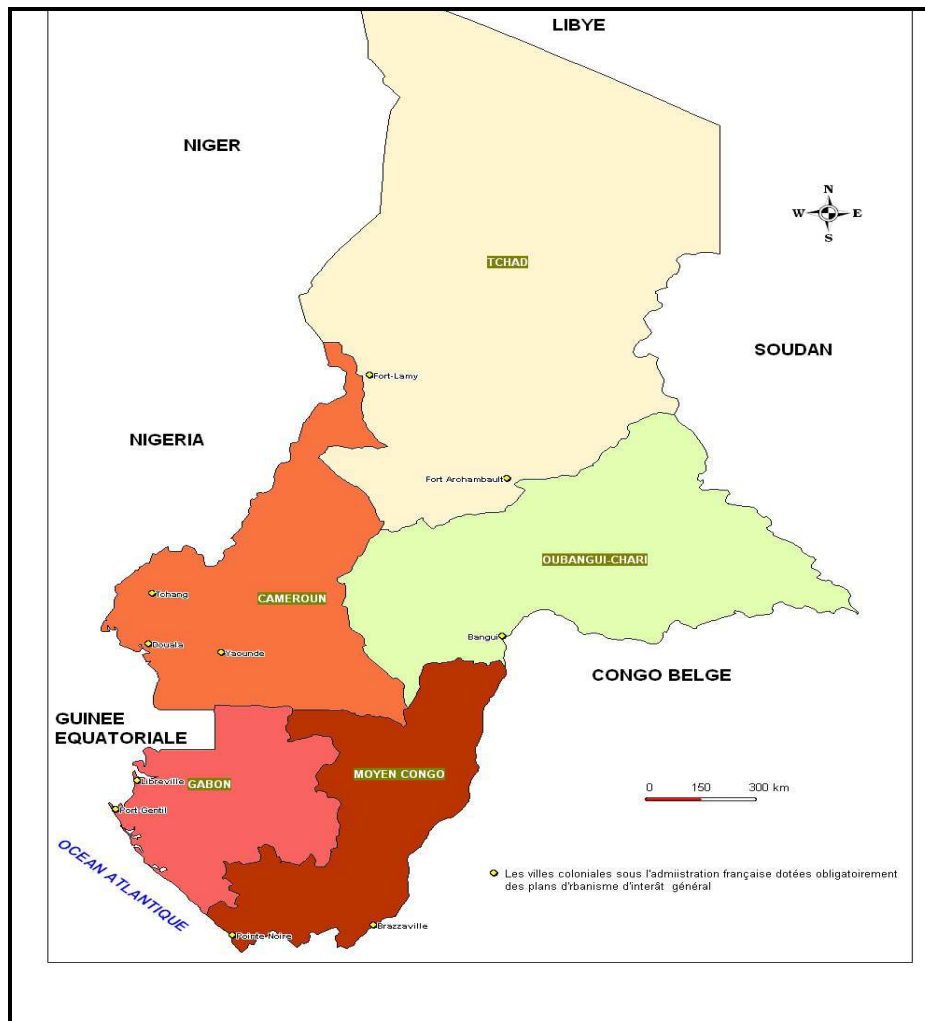
entre les chefs de tribus riverains de l'estuaire du Gabon et les représentants français de la Marine.

Dès 1843 commence l'occupation effective des portions de terre considérées comme cédées à la France. Elle se matérialise très tôt par la construction d'un fortin baptisé Fort d'Aumale. L'embryon de la future Libreville, à l'emplacement de l'actuelle mission Sainte-Marie entre les rivières Arambo et Awondo, accueille le comptoir français du Gabon. Quelques années plus tard, en 1849, les esclaves libérés du négrier l'Alesia s'installèrent en amont du Fort d'Aumale, dans le secteur appelé « Plateau ». Sur le plan administratif, la nouvelle situation entraîne la mise sur pied d'une administration par la construction d'un certain nombre d'édifices et d'équipements urbains : l'hôtel du Gouvernement, un hôpital, une caserne militaire (camp Baraka). D'autres éléments urbains sont ainsi associés à l'espace naissant. C'est par exemple la construction en 1844, d'une église et de bâtiments annexes suscités par l'arrivée du Révérend Père Bessieux. L'édification d'une poste, d'un service de douane, d'une jetée en guise de port pour le commerce, etc. complète la série de bâtiments nécessaires pour organiser cet espace.

C'est pour relier, bien plus tard, ce premier ensemble urbain à un aéroport que sera construite la voie qui longe le littoral et qui est appelée aujourd'hui le Boulevard de l'Indépendance ou Boulevard du bord de mer. Ainsi, se mettent progressivement en place les différents espaces assurant une fonction dans la ville. Il s'agit des quartiers administratifs (bâtiments publics et logements des fonctionnaires), militaires (poudrerie et caserne des officiers), commerçants (factoreries et port) et religieux (vicariat apostolique) autour d'un noyau central qui est formé par l'hôtel du Gouvernement et ses dépendances.

En somme voici comment se résume l'essentiel des éléments urbains qui attestent d'une maîtrise de l'espace dont les quelques fonctionnaires coloniaux, les militaires de la Marine et le personnel ecclésiastique vivant au Gabon avaient besoin. Cet ensemble urbain attire déjà à cette époque des populations locales qui cherchent à s'installer à proximité de la ville coloniale. La ville naissante va connaître une expansion sous le nouveau pouvoir local héritier de l'Etat colonial. Ce sont les différentes étapes de sa formation qui suivent.

**Figure 6: Villes coloniales de l'AEF et du Cameroun, dotées obligatoirement de plans d'urbanisme d'intérêt général**



*Source: Mossoa L., op cit, p. 123*

### 3.1.2.2-De 1960 à 1980 ou l'extension spectaculaire de la ville

Avant de poursuivre son extension spectaculaire, la ville coloniale, circonscrite à ses débuts à la côte, va connaître une forte densification. Dès 1960, le centre-ville est l'objet de gigantesques travaux d'aménagement sous la conduite des pouvoirs publics. Par la destruction de bâtiments coloniaux et la reconstruction d'immeubles modernes, le pouvoir local entend imprimer sa marque dans l'espace urbain. Dès 1965, près de 90 milliards de francs CFA d'investissements sont consacrés par l'Etat à la construction d'immeubles d'intérêt public et à la réfection des rues de l'ancien quartier du Plateau. Ainsi s'y érigent désormais d'imposantes et nombreuses constructions d'architecture moderne (une quarantaine dans l'ensemble), et

divers services publics. Des travaux gigantesques se sont poursuivis dans cette zone pour l'édification d'un complexe présidentiel (Palais et bureaux) qui occupe totalement l'ancien quartier administratif et résidentiel colonial.

A partir des années 1970 un nouveau palais présidentiel, tout de marbre, de nombreux bâtiments officiels représentant les ministères sont construits dans une architecture en dur et en hauteur. La production de nombreux buildings à vocation résidentielle, commerciale, bancaires, de services et représentant le plus souvent des sièges sociaux de plusieurs sociétés installées au Gabon sont érigés dans la zone de l'ancien plateau. Il s'agit des immeubles Elf-Gabon, U.T.A., A.G.I.P., HOLLANDO, Banque de Paris et Pays-Bas, CECA-GADIS à U.G.B (Crédit Lyonnais), BICIG (B.N.P.), TOTAL, AIR-AFRIQUE, SEEG, etc... et aux structures hôtelières qui s'égrènent sur le bord de mer, OKOUME PALACE (Intercontinental), DIALOGUE, NOVOTEL, ...<sup>107</sup>

Ces équipements forment donc avec l'ensemble administratif déjà décrit un tissu urbain homogène et surtout dense qui nécessite de nouveaux espaces d'accueil. C'est cette saturation de l'ancien quartier du Plateau qui conduit les pouvoirs publics à créer une zone administrative parallèle au noyau urbain initial de la ville.

Des bâtiments officiels sont produits par extension de ce noyau le long de certains axes routiers principaux. C'est le cas du « Boulevard triomphal » autour duquel s'est greffé un important complexe résidentiel, commercial, bancaire et administratif et dont l'inachèvement a abouti au départ des habitants. Sur le « Boulevard Express », plusieurs immeubles administratifs sont bâtis – Hôtel de ville, Ministère de verre des Affaires étrangères, Palais de justice, Etat-major des forces armées<sup>108</sup>. Trois étapes essentielles permettent de suivre l'extension de la ville. Il s'agit du développement vers l'aéroport au nord, vers le port d'Owendo au sud, et vers l'intérieur à l'est.

### **3.1.2.2.1-Vers le Nord**

Désormais prise en tenaille par les quartiers africains, la ville coloniale ne pouvait s'étendre au-delà de ses limites initiales. En effet, la pénurie d'espace est telle que les constructions qui caractérisaient la ville moderne, vont pénétrer les villages autochtones les plus proches. Les besoins de logements affichés par le personnel administratif local et les populations européennes travaillant à Libreville conduisent les pouvoirs publics à produire de

---

<sup>107</sup> BOUYOU J.M. (1986), *La production de l'espace urbain au Gabon, une étude sur Libreville*, Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Université René Descartes, Sciences humaines, Sorbonne, p. 70.

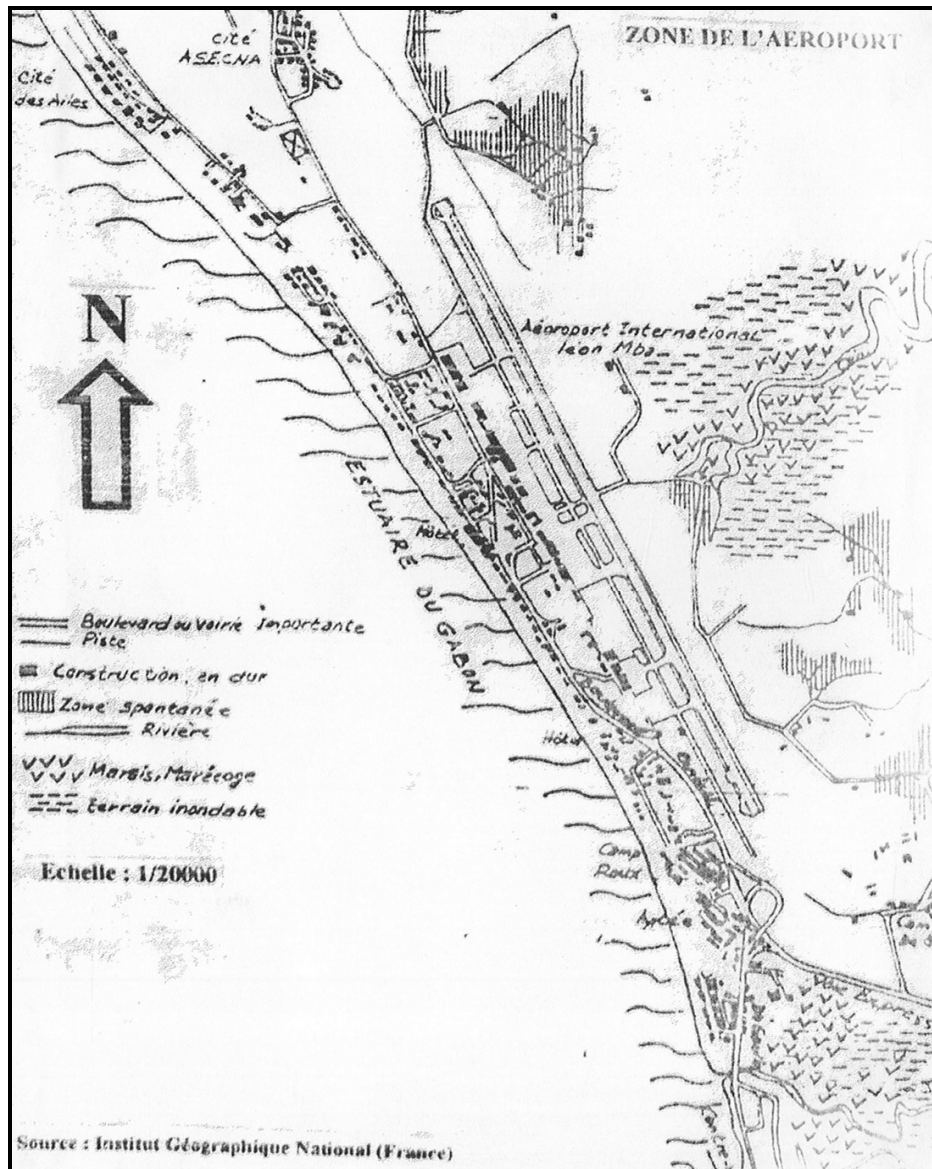
<sup>108</sup> Idem, p.69.

nouvelles zones d'habitat planifié, au-delà des zones d'habitation primaires autour du « Plateau ». La topographie de la partie nord de la ville favorise son développement le long du littoral.

La nature du milieu est telle que cet espace était propice pour accueillir les aménagements de cette époque. La partie nord de la ville est entourée d'eau. Un espace marécageux que forme le bassin alluvial de la Ntsini au-delà duquel ne pouvaient se poursuivre les aménagements. C'est dans cette zone que les premiers lotissements de Libreville sont construits dans les années 1965. Ils se matérialisent par la cité de Batterie IV, les Trois quartiers et les quartiers de Louis et Quaben, autrefois, d'anciens villages autochtones. L'urbanisation naissante du nord de Libreville s'est accélérée avec la construction d'infrastructures scolaires de type secondaire. Il s'agit des lycées technique et Léon Mba. L'édification de logements destinés au personnel de l'aviation (cité ASECNA) ne finit de transformer le paysage urbain autour de l'aéroport.

Certaines initiatives privées et publiques ont cours dans le nord de Libreville. Elles finissent par donner une allure urbaine à cette partie de la ville. D'abord, l'habitat constitue un des changements les plus remarquables. Sa densité a été particulièrement renforcée. Elle structure l'espace avec les cités résidentielles, les camps militaires et les propriétés particulières, cossues. L'habitat populaire n'est pas en reste dans ce paysage en pleine mutation même si elle n'atomise pas l'espace nord de Libreville. On commence à la rencontrer aux alentours de l'aéroport. Ensuite, de nombreuses activités urbaines sont stimulées grâce aux grandes connexions que sont la voie express et le boulevard du bord de mer au reste de la ville. Ce sont la fonction commerciale que représentent les compagnies aériennes, les agences de location automobile et les différentes stations services qui se sont saisi des transformations en cours. La fonction touristique semble très bien s'être intégrée à l'espace nord. De nombreux voyageurs qui arrivent à Libreville ou transitent par son aéroport trouvent sur place des hôtels. C'est l'exemple de l'intercontinental Okoumé palace, du Tropicana ou du Gamba. Ces établissements ont leur bâtiment le long du bord de mer. La fonction administrative n'est pas moins présente. Les services de douanes et de police qui encadrent les activités générées par l'aéroport, ont leurs locaux dans les bâtiments de cette infrastructure.

**Figure 7: Extension urbaine vers le nord vers les années 1965.**



Sous une forte pression de la population, la partie située au-delà de la zone aéroportuaire est devenue le théâtre d'une mutation immobilière (cf. Figure 7). Celle-ci s'exerce en direction de la route du Cap Estérias et d'Angondjé. Ainsi, de nouvelles zones d'habitation ont été bâties. Ce sont la Cité des Ailes pour l'Armée de l'air, la nouvelle cité de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (ASECNA), le camp de la garde républicaine, anciennement appelée garde présidentielle. Des propriétés privées cossues se sont aussi installées non loin du rivage de la mer. On peut à cet effet, faire remarquer que le Nord de la ville, modelé auparavant par le tracé du littoral, rectiligne du Nord au Sud ne le sera plus. Si de nombreux marécages près de l'aéroport orientent l'urbanisation vers le Cap

sur une bande de 1 à 2 kilomètres le long de la côte et de la principale voie la traversant, cette zone a tendance aussi à s'étendre d'Ouest en Est. L'arrivée de citadins plus ou moins aisés vers cette périphérie a amené les pouvoirs publics et les autres promoteurs privés à créer plusieurs structures. Le Delta postal, le centre international de civilisation bantou (CICIBA), l'Institut pédagogique national (IPN) et les lotissements déjà cités de l'ASECNA et la société nationale immobilière (SNI) ainsi que les lotissements planifiés d'Angondjé disent la transformation. L'occupation de l'espace dans cette partie de la ville s'est poursuivie en forme d'îlots d'habitations. Cela accentue l'urbanisation de façon progressive. Les anciens villages (Angondjé village, Avorbam, Avorayong, Malibé I et II) configurent l'espace interne où l'occupation du sol suit généralement les vieilles pistes conduisant jadis vers les champs. Du côté opposé à la mer et qui entoure l'aéroport, une production de l'habitat individuel davantage populaire colonise cet espace. Cependant, les équipements routiers qui ont participé de manière considérable à la transformation du paysage nord de Libreville, n'ont pas suivi l'évolution de l'occupation spatiale. En dépit d'une fonction résidentielle et touristique bien représentées, deux voies d'accès encadrent la partie Nord de Libreville. Il s'agit de la voie Express et du Boulevard du Général De Gaulle qui se rejoignent près de l'aéroport. Ils forment une voie unique après l'aéroport et en direction du Cap Estérias. Cette situation pourrait être envisagée comme une des difficultés à laquelle les citadins seraient confrontés sur le plan des mobilités qui nous occupent. En effet, les pouvoirs publics auraient pu anticiper sur les capacités de ces voies et l'affluence des activités génératrices de déplacement qui ne cessent de s'implanter dans cette zone. Hormis ces deux équipements lourds, il n'existe pas de voies secondaires permettant de relier la partie Nord au reste de la ville. Les seules bretelles sont celles qui connectent les villas à la voie principale. Or, ces infrastructures routières ne sont pas utilisées par tous ceux qui travaillent dans cette périphérie urbanisée.

### **3.1.2.2.2-Vers le Sud**

Faiblement occupé par d'anciens villages autochtones, le Sud de Libreville s'est aussi beaucoup transformé. Le développement d'infrastructures routières notamment du périphérique qui rejoint la voie du boulevard du bord de mer en un gigantesque échangeur (Lalala) a favorisé la création de zones commerciales et industrielles. On peut citer la société meunière et avicole du Gabon (SMAG), de SODUCO, des ateliers et chantiers d'Afrique Equatoriale ACAE. Les espaces villageois environnants se sont incontestablement urbanisés au contact de ces activités. Le paysage constitutif de cette zone était rural, fait d'anciennes

cases. Il s'est muté en quartiers urbains dont les transformations ont surtout touché les maisons. Pour évaluer cette évolution, on peut constater que les cases coloniales d'autrefois sur pilotis et à véranda qui structuraient ces villages dont Guy Lasserre faisait écho dans les années 1950, sont devenues des maisons en dur. Comme l'a si bien relevé avant nous Madébé, cette mutation s'est effectuée par la perte de leur aspect rural. Si l'on constate une ferveur pour les activités commerciales dans cette partie de la ville, elle reste associée au bâti. Les maisons basses construites en dur servant de logement familial font aussi office de commerce. Les transformations majeures qui touchent le cadre bâti s'observent davantage en bordure de route. Les immeubles abritant des entreprises s'égrainent le long des voies goudronnées. On en observe après le carrefour IAI avant d'atteindre l'échangeur de Lalala. Les habitations précaires ne sont pas moins constitutives du paysage sud de la ville. On les rencontre le plus souvent derrière les grandes bâtisses ou près des routes. C'est le cas par exemple après le club hippique en partant du carrefour IAI. Des maisons en planches colonisent à gauche l'espace qui jouxte l'échangeur de Lalala.

Concernant les infrastructures routières, elles ont fait défaut dans le sud de Libreville. Cette situation a longtemps maintenu à l'écart de la ville certaines habitations. C'est d'ailleurs une des raisons qui poussa les pouvoirs publics à connecter Lalala au centre par la route. Cet aménagement a fait remplacer le vide qui existait avec Glass par un espace résidentiel qui peut-être qualifié de plus ou moins cohérent. Désormais, les citoyens qui habitent ce quartier considéré comme le bout du monde jusque dans les années 1965, peuvent rejoindre le centre par le prolongement du Boulevard de la République et les artères que sont le Boulevard J. Remy Issembe et le Boulevard Gaston Guibet.

Comme le dit Wolkowitsch<sup>109</sup>, «Toute infrastructure nouvelle est considérée comme un axe ou un pôle structurant ; c'est en fonction de celui-ci qu'on se propose d'ordonner la croissance urbaine, d'aménager une zone industrielle, ...). L'aménagement dans la partie sud et notamment dans le quartier de Lalala a été amorcé grâce à cette ancienne voie que constitue le bord de mer. La production du bâti a suivi son tracé ainsi que celui des axes qui lui sont rattachés. Ce sont surtout les sièges d'entreprise, les grands établissements de commerce ainsi que les bâtiments d'intérêt public qui ont ce privilège. On peut remarquer qu'en partant de Glass pour Lalala, les magasins : Sogame équipe, Brossette Gabon ou les ministères tel la planification et l'aménagement du territoire, occupent bien la position précédemment décrite. Les citoyens qui n'avaient pas les moyens de bâtir leur habitation le

---

<sup>109</sup>WOLKOWITSCH M. (1978), « Géographie appliquée aux transports », *Initiation à la géographie appliquée*, Paris, Masson, pp. 159-188.



long de cette infrastructure du fait sa non continuité jusqu'à Lalala, se sont installés là où les possibilités de construire s'offraient. C'est dans ces zones que les voies permettant la circulation des véhicules sont rares du fait d'une présence humaine qui a précédé celle des équipements. C'est aussi dans ces quartiers que les pistes plus abondantes que les routes goudronnées, posent des problèmes de mobilité à l'intérieur du quartier.

Plus au sud de Lalala, l'urbanisation s'est poursuivie de chaque côté de la voie principale jusqu'à Owendo en dehors de quelques endroits où l'on traverse des espaces non construits. L'occupation de l'espace s'est faite en îlots. Elle laisse davantage observer des ensembles à vocation résidentielle et industrielle.

Concernant les cités résidentielles, elles présentent une certaine maîtrise de l'espace. Construites selon un plan régulier, les maisons sont accessibles à partir des voies internes au lotissement. Des équipements hospitaliers succèdent les espaces résidentiels après le pont Nomba. Cet ensemble présente une certaine cohérence dans la mesure où espace social et logements cohabitent.

Dans certaines cités, des lieux accueillant des commerces y sont repérables. Pour d'autres, les cités sont à proximité des écoles et même des lycées (lycée technique Omar bongo) comme à la SNI et à l'OCTRA. Cette dernière a initié un plan d'aménagement de voirie qui a permis de construire 160 logements pour son personnel qualifié et subalterne. Ces lotissements occupent deux axes perpendiculaires. Plus au Nord, la Société Nationale Immobilière (SNI) a construit plus de 1000 logements socio-économiques. D'autres cités ont élu cette voie principale du sud de la ville pour héberger un personnel très qualifié. Il s'agit des entreprises Dragages et SOCOBA. Depuis les années 1980, la périphérie Sud a aussi attiré des vagues d'implantations d'habitat populaire.

Concernant les sociétés industrielles, elles ne forment pas une zone d'activité bien identifiée dans le Sud hormis dans la zone d'Owendo plus précisément au port. Les entreprises se sont installées de façon éparpillée. Cette situation s'explique par le fait que l'implantation des premières entreprises coloniales n'a pas été délocalisée plus au sud vers le port. C'est le cas des ACAE, avant le pont Nomba, qui ont maintenu leur emplacement. Celui-ci a attiré sur place d'autres activités. L'espace industriel commence à ce niveau, puis est interrompu dans sa progression, soit par des milieux marécageux ou boisés, soit par le bâti résidentiel individuel. Elle reprend après maintes ruptures au niveau de la SOBRAGA pour se poursuivre avec une concentration nette au port.

Dans l'ensemble, la périphérie Sud présente sur le plan urbanistique une cohésion relative. Les fonctions représentatives de l'espace sont dispersées. Les cités d'habitat planifié

s'égrainent le long de la route. Elles sont séparées des entreprises industrielles par les infrastructures de santé : la maternité Joséphine Bongo et l'hôpital pédiatrique d'Owendo (HPO) après le pont Nomba. En dehors de l'organisation interne aux cités, les ensembles constitutifs du Sud de Libreville sont organisés ou aménagés de manière qu'on les retrouve disséminés dans l'espace. Ici on peut voir des entreprises industrielles, là des cités résidentielles et, plus loin, une zone industrialo-portuaire.

S'agissant de la zone industrialo-portuaire, elle constitue avec les nombreuses entreprises qui s'y sont implantées, une zone très visitée. Elle doit sa création au littoral qui a modelé le tracé de la route principale qui connecte Libreville à Owendo. Sur le plan des transports, ce point situé à l'extrémité de l'agglomération est plus ou moins mal relié à la capitale. Hormis la principale voie dont nous avons largement soulignée l'importance dans la croissance spatiale au sud de la ville, il n'existe pas d'équipements routiers d'envergure qui seraient utilisés par les véhicules particuliers et les gros porteurs des entreprises.

On peut dire que le développement et la multiplication des activités, l'attrait du littoral et l'augmentation de la population ont favorisé l'extension de l'espace urbain le long de la rive droite du Komo. C'est d'ailleurs face à la pression démographique que le problème de la maîtrise de l'espace va se poser avec acuité aux pouvoirs publics à partir de 1965. Or cette maîtrise spatiale est indispensable pour une évolution rationnelle de l'agglomération librevilloise. Cette évolution ne peut se concentrer le long de la côte parce que la croissance et ses conséquences sont difficilement contrôlables, surtout à cette époque où la majorité de la population est mal préparée aux codes urbains. De nombreuses implantations vont élire l'intérieur et les autorités tenteront d'organiser des actions à petite échelle afin de circonscrire le développement désordonné de la ville. On constatera d'ailleurs que dans les développements concernant les opérations d'urbanisme analysées ultérieurement que ces actions se sont soldées par des échecs.

### **3.1.2.2.3-Vers l'hinterland**

Consécutives à la saturation du centre, la croissance de Libreville vers son hinterland a respecté trois phases distinctes que nous pouvons suivre pas à pas.

La première phase correspond à la période 1962-1965. Le périmètre de la ville connaît alors sa première extension. Le tracé de la route des crêtes par les quartiers Nkembo, la Peyrie, Likouala et Nombakélé formait la première périphérie de Libreville. Sa mise en valeur entraîne la création d'autres voies qui la connectent au boulevard du bord de mer. Une des

conséquences spatiales provoquée par cette infrastructure est la dilatation de l'espace habité. Trois types d'occupation de l'espace ont entraîné la croissance de la ville vers l'intérieur entre 1960 et 1970. La matérialisation en est la production de lotissements, une implantation des habitations le long des routes créées et l'occupation des espaces vierges.

Concernant la production de lotissements, les pouvoirs publics, à travers des programmes d'aménagement ont créé tour à tour les lotissements d'Akébé. Il s'agissait de 426 maisons individuelles ; les lotissements de la Peyrie et ceux de Likouala. Les maisons construites à la Peyrie s'inscrivaient dans un plan cadastral élaboré à l'avance. Les 340 maisons de Likouala étaient des logements économiques individuels en duplex. Leur construction a nécessité des travaux d'assainissement et d'assèchement des marais. Les nouveaux quartiers ainsi créés sont entourés par de nouvelles implantations humaines que forment les quartiers Akébé-Plaine, Venez-voir, Belle-vue, Rio, etc. La différence avec les lotissements publics, est que ces quartiers sont dominés par des constructions qui rappellent en ce temps les campagnes intérieures.

Concernant l'implantation des habitations le long des routes créées, elle est consécutive à l'extension progressive de la ville vers la périphérie. Les populations à cette époque, soucieuses de se rapprocher du centre, érigent leur habitation le long des voies nouvellement construites. L'exemple de la route des crêtes que nous avons évoqué précédemment est intéressant. La plupart des maisons qu'on retrouve sur cette route sont généralement des constructions en dur. Les propriétaires de ces habitations sont pour la plupart des catégories importantes d'une société librevilloise en construction. On peut se rendre compte dans le quartier la Peyrie que les habitations en dur et à étage qui côtoient la route dont l'architecture rappelle les années 60 appartiennent à des personnalités connues. C'est par exemple le cas de la famille Léon Mba ou de Paul Malékou qui possèdent des propriétés sur l'axe qui relie le feu rouge de la Peyrie au marché Mont-Bouët. De même vers « Petit-Paris », c'est l'immeuble de Jean Stanislas Migolet ancien ministre qui domine cette zone.

Concernant les terrains vierges et leur occupation, deux logiques semblent en avoir été suivies. La première a été motivée par la faible spéculation foncière dont font l'objet ces espaces. Localisés dans des bas fonds, ces terrains n'intéressaient pas les Librevillois riches. Cette opportunité a été plutôt saisie par les populations pauvres. De même, la proximité de ces espaces avec le centre constituait une aubaine pour les plus démunis. La vallée de Sainte-Marie, qui dans les années 80, sera le cœur d'une vaste opération de déguerpissement de ses populations pour faire place à la construction de bâtiments publics, est l'un des exemples les

plus connus. A l'emplacement où, il n'existait que des marécages, des bidonvilles ont fait leur apparition. Ces campagnes « modernisées » regroupaient majoritairement des constructions en planche. Quant à l'accès aux fournitures, il était très limité. L'éclairage public, l'adduction d'eau, le système de drainage des eaux usées n'avaient pas été installés. Toutefois, les citoyens n'étaient pas marginalisés par rapport au centre. Ils étaient plutôt sous-intégrés dans la mesure où l'essentiel de leurs conditions de vie ne sont pas celles que l'on se fait habituellement des personnes qui vivent en ville.

La seconde logique relève de l'installation le long des routes de crête de populations plus ou moins aisées. L'insertion dans la ville se faisant encore suivant des logiques de regroupements par affinités, derrière de belles maisons en hauteur, se répandaient des quartiers à forte domination ethnique voire régionale. Les populations d'une même contrée se regroupant pour combattre par solidarité les opportunités qui ne sont pas couvertes par la ville. Ce qui a donné une connotation ethno régionale à certains quartiers comme Pont d'Akébé pour les ressortissants du Haut-Ogooué, Derrière la prison pour les populations du Nord du Gabon, Rio et Kinguéle pour les populations du Sud.

Produite à proximité du centre, l'invasion des terrains s'est poursuivie vers l'intérieur où des quartiers entiers sont composés de baraquements. L'ampleur du phénomène à cette époque, fait que ces quartiers de fortune tendent déjà à former des espaces homogènes. L'absence de voiries et des voies d'accès, d'équipements collectifs, les difficultés de transport, les terrains non aménagés, constituent le lot des problèmes auxquels font face ses occupants.

En somme, l'extension de la ville vers l'hinterland est à la fois l'œuvre des pouvoirs et celle des populations. Les premiers programmes d'aménagement et d'équipement de la ville entre 1962 et 1965 ont agrandi le périmètre de Libreville avec l'ouverture de la route des crêtes. C'est le long de cette route que les populations nanties érigent leur maison. Mais auparavant c'est la construction de logements planifiés à travers des programmes d'aménagement public dans les quartiers où passe cette voie qui participent à l'extension de la ville. Enfin, les populations plus pauvres se sont saisi de ces opportunités pour coloniser les espaces vides par la production d'un habitat précaire. C'est par ces pratiques d'occupation de l'espace que certains citoyens s'installeront vers l'intérieur. Les pouvoirs publics entendent maîtriser la périphérie par la production d'un habitat planifié. Cependant, la persistance d'un habitat populaire à proximité des cités en construction donnera comme le suggèrent les lignes suivantes un développement contrasté de la périphérie.

### **3.1.3-De 1980 à nos jours ou le développement contrasté de la périphérie**

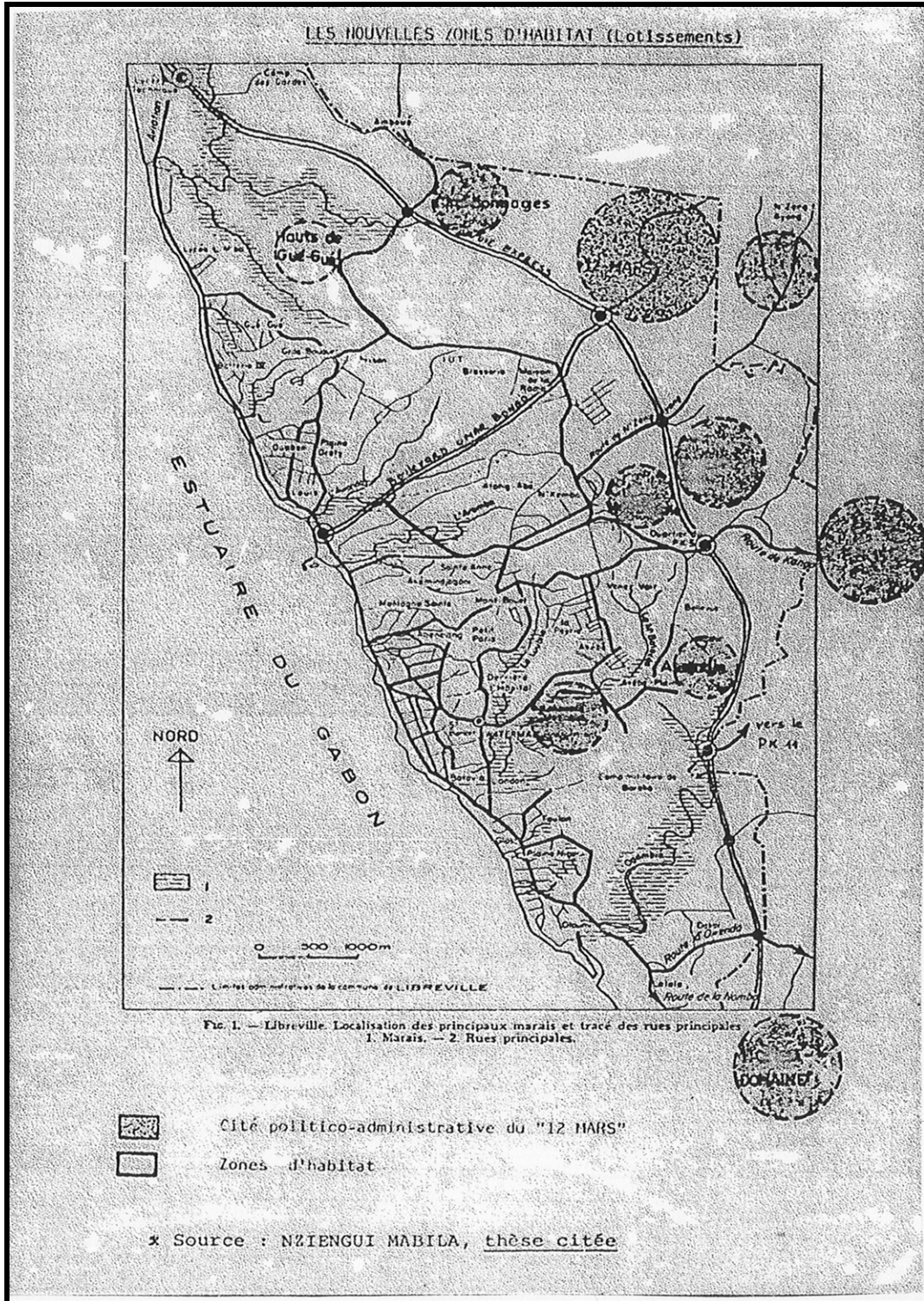
#### **3.1.3.1-Les nouvelles zones d'habitat planifié**

Ces nouvelles zones d'habitat planifié sont apparues depuis les années 1970 et surtout 1980. De telles opérations ont vu le jour à la faveur d'une économie financière très favorable dont le doublement des prix du pétrole sur le marché mondial a offert aux pouvoirs publics des ressources importantes<sup>110</sup>. A cet effet, des lotissements conçus par le Ministère de l'Habitat et destinés au logement des cadres participent au dispositif d'extension de la ville autour de l'axe routier de la voie Express et vers le sud de la ville. Tout au long de ce périphérique, on peut remarquer un certain nombre d'aménagements qui transforment le paysage habituellement monotone de la périphérie des villes africaines. Parmi ces aménagements (cf. Figure 8), se trouvent le récent lotissement du bas de Guégué pour une cité de cadres, la cité présidentielle du 12 Mars destinée aussi aux membres des hautes institutions de l'Etat comme la cour constitutionnelle, la cité des Charbonnages qui accueille professeurs, hauts fonctionnaires de l'Etat, etc., les cités Avéa II et Mébiame, le lotissement de Nzeng-Ayong, le lotissement Damas Aléka pour une cité de cadres, la cité de Awendje, la cité de Mindoubé des agents de la CNSS et plus au sud de la ville vers Owendo, la cité de Nomba Domaine.

---

<sup>110</sup> De nombreuses sources sur les moyens financiers colossaux du Gabon sont disponibles, nous nous reportons uniquement sur les travaux de R. Pourtier et notamment : POURTIER R. (1979), « Ville et espace en Afrique noire : l'exemple du Gabon », *L'Espace géographique*, n°2, pp. 119-130.

**Figure 8: Les nouvelles zones d'habitat dans les années 80**



Le passage du périphérique va aussi permettre l'intégration d'anciens villages environnants dont l'aménagement d'une partie de leurs espaces s'est matérialisé en lotissements. C'est le cas des cités de Nzeng-Ayong qui débordent aussi sur les terres de Sibang. La voie Express sert aussi d'axe à partir duquel naissent, raccordées par des échangeurs ou des carrefours, plusieurs voies en direction des différents pôles de la ville. Cela signifie qu'au moment où une nouvelle route a été construite avec le dessein de circonscrire le développement ou l'extension de l'espace urbain, elle a toujours servi de point de départ pour une nouvelle conquête spatiale. C'est ainsi qu'à cette époque, Libreville s'étend en profondeur sur plus de 8 km. Elle émettait une antenne le long de la route nationale qui la relie au reste du pays, jusqu'au-delà du PK11.

Les ressources financières qui ont permis de financer la constitution de nombreux logements sociaux ont favorisé la multiplication des cités résidentielles à la périphérie. D'autres équipements urbains ont pu être construits pendant cette période de conjoncture économique favorable et ont participé à la transformation du paysage urbain. Le but poursuivi par les pouvoirs publics d'alors était de donner, comme le dit Mendome<sup>111</sup>, à Libreville, les allures de la capitale d'un pays prospère et moderne, grâce à une architecture gigantesque et susceptible de frapper l'imagination des touristes étrangers. La ferveur constructive des équipements dans le centre-ville tout comme les cités affectées à une catégorie bien spécifique de la population se font dans cette orientation. Par conséquent, ces opérations n'ont pas prévu l'accueil des populations les plus démunies dont les conditions de logement posent davantage de problèmes. Ce sont ces populations que l'on retrouve déjà dans les quartiers pauvres de Libreville comme Petit-Paris, la Vallée de Sainte-Marie et qui sont victimes d'opérations d'expulsion menées par les pouvoirs publics<sup>112</sup>. Ces citoyens, auxquels on ajoute les populations nouvellement arrivées des villes de l'intérieur du pays, rencontrent des difficultés énormes pour se loger. Ils sont contraints de se reporter vers la périphérie de la capitale<sup>113</sup> où tout un réseau de solidarités est activé pour trouver un toit. Ces implantations contribuent à l'extension des quartiers périphériques.

---

<sup>111</sup> NZOUGUET MENDOME E. op. cit., p.174.

<sup>112</sup> BOUYOU J.M. op. cit., p. 133-141.

<sup>113</sup> RAMAZANI A. (1993), « Croissance périphérique et mobilité résidentielle à Kinshasa (Zaire) », *Espaces Tropicaux*, n°10, Talence, CEGET-CNRS, pp.193-206.

### 3.1.3.2-L'extension des quartiers périphériques

En sus du développement de nombreux lotissements comme nous venons de le voir, le passage de la voie Express a aussi entraîné l'extension des quartiers périphériques vers l'est. Extension dont l'étalement, lié à l'horizontalité du bâti, consomme beaucoup d'espace par l'auto-construction, qui permet de pallier le manque de logement social. Ce phénomène s'est fait sous forme d'occupation de l'espace le long de la Route Nationale 1 (RN1) avec des implantations éparses qui se resserrent au fil du temps<sup>114</sup>. Outre l'implantation des quartiers d'habitats planifiés que nous avons vus, la voie Express a aussi favorisé le développement des quartiers d'habitats spontanés. Le tableau 2 que nous empruntons à Madébé, montre leur démultiplication jusque vers la fin des années 1980. Il s'agit entre autres de Terre Nouvelle, Beauséjour, le PK8, le PK11, Ossengue ou Mindoubé qui accueillent majoritairement des populations pauvres.

***Tableau 2 : Les nouveaux quartiers de Libreville de 1969 à 1988***

1969-1974	1974-1988
-Cité Léon Mebiame (Avéa I)	-Awendjé I et II -Beauséjour
-Nzeng-Ayong (Village)	-Nomba Domaine -Haut de Gué-Gué
-Cocotiers	-Cité OCTRA -Kolikak
-Avéa (quartier)	-Alibandeng -Cité Damas Aléka
-Sabroga	-Ambowé -Akébé Kinguélé
-Sotéga	-Terre Nouvelle -PK 8
-Sociga	-Charbonnage -PK 11
-Likouala-Mossaka	-Cité Avéa II -Derrière la Prison -Ossengue -Mindoubé

*Source : D. Madébé, op. cit., p.30.*

La spéculation foncière en vigueur dans les métropoles africaines, explique la présence des couches aisées<sup>115</sup> bien qu'elles se distinguent du reste du quartier par la beauté de leur maison.

<sup>114</sup> MOUSSAVOU I.-R. (2000), *Croissance urbaine-Systèmes fonciers et gestion des espaces urbains : l'exemple de Libreville*, Université de Bordeaux III.

<sup>115</sup> GERVAIS-LAMBONY P. (1994), *De Lomé à Harare. Le fait citoyen*, Paris, Karthala-IFRA, 472 p.



Quant aux populations démunies, qui sont ici majoritaires, elles sont pour la plupart les victimes d'opérations de déguerpissement des quartiers pauvres près du centre ville. Les pouvoirs publics les exproprient sur la base du principe que nous avons analysé dans le deuxième chapitre, celui du monopole foncier de l'Etat. Il s'agit de populations vivant autrefois dans les quartiers comme Petit-Paris où sera construit le complexe omnisport ou encore la vallée de Sainte-Marie qui abritera des infrastructures administratives. A la suite donc de ces opérations, elles vont s'installer dans les quartiers périphériques du PK8, de Terre Nouvelle ou du Beauséjour.

S'agissant de l'aménagement de ces quartiers, Mendome<sup>116</sup> nous dit déjà dans les années 1970, qu'il se caractérise par une faible urbanisation. Autrement dit, les structures matérielles qui définissent la ville, à savoir le tracé des rues et leur goudronnage, l'électrification, l'adduction d'eau, les jardins, etc... sont inexistantes à cette période. Même si ces quartiers se retrouvent en milieu urbain, le terme de village qu'on utilise pour les qualifier ne souffre d'ailleurs d'aucune contestation. Car on y rencontre encore des cases en bois recouvertes de pailles et intégrées à des plantations vivrières, des bergeries et des basses-cours, etc...

Les conditions d'installation des populations dans ces quartiers une quinzaine d'années plus tard n'ont guère évolué. Bouyou<sup>117</sup> nous révèle que les terrains qui ont servi d'accueil à ces citadins, sont toujours dépourvus d'infrastructures de toutes sortes. Décrivant ainsi les circonstances d'implantation des dites populations, ce même auteur souligne que le processus de reconstruction s'est effectué par une délicate opération de démolition – récupération – construction. Ce qui conduit sur le plan du logement à reproduire dans les nouveaux lieux d'implantation des habitations de moins bonne qualité que des cases traditionnelles. Sur le plan des transports, les problèmes d'éloignement avec les lieux de scolarisation et d'emplois des chefs de ménage, restent totaux. Sur le plan de l'adduction d'eau, à défaut de se contenter d'une seule borne fontaine installée précipitamment par les pouvoirs publics comme c'est le cas au PK8 dans les années 1970, les populations sont obligées de parcourir des kilomètres pour l'approvisionnement de la maisonnée.

Comme on peut ainsi le constater les conditions de vie dans les quartiers périphériques n'ont que très peu évolué, années après années, dans le sens de la modernité urbaine. Elles se traduisent par un manque criard d'emplois permettant de rehausser le niveau de vie des citadins, une absence totale d'habitat social remplacée par de nombreuses cases en bois

---

<sup>116</sup> NZOUGUET MENDOME E. op. cit., p. 185-186

<sup>117</sup> BOUYOU J.M. op. cit., p. 150-152.

construites par les populations dans l'urgence de se loger, et une précarité de voiries et réseaux divers (VRD) support essentiel pour le transport des citoyens.

### ***3.2-Les différentes opérations de planification urbaine***

En dépit de son relief morcelé, Libreville ne laisse pas observer des discontinuités importantes dans son périmètre urbain, ce qui la distingue d'autres villes comme Conakry. On constate néanmoins des difficultés de lecture du paysage concernant la délimitation des zones en fonction de leurs activités dominantes. Si l'on peut traiter à part le centre-ville qui se distingue par sa verticalité ou les zones industrielles repérables sur photographie aérienne, le reste de l'agglomération semble constituer un ensemble compact. En revanche, avec les transformations que la ville a connues ces dernières années, de grands ensembles commencent à se dessiner dans le paysage. De même, on peut aujourd'hui localiser les pôles d'activités et l'habitat urbain hétérogène où se mélangent parfois des habitations modernes et des habitations précaires. Les opérations d'urbanisme et d'aménagement initiées jusqu'ici par les pouvoirs publics avaient pour buts d'éradiquer ces modes de constitution des espaces urbains, par la mise en place de la structure actuelle de réseau de voies urbaines.

#### **3.2.1-Les plans d'urbanisme de Libreville**

Plusieurs plans d'urbanisme ont été élaborés pour la ville de Libreville. Ils sont le travail de bureaux d'études et cabinets d'architecture étrangers contactés par les pouvoirs publics de 1960 jusqu'en 1990. La faiblesse de tous ces plans est qu'ils n'ont jamais pris en compte l'ensemble de la ville. Parmi les plus importants, le plan d'urbanisme colonial de 1939 est inaugural de l'aménagement de l'espace de Libreville. Ce plan est suivi tour à tour du plan du français Pottier, celui de l'italien d'Olivo et du SDAU du cabinet d'architecture GERI-LOISON.

##### **3.2.1.1-Le plan d'urbanisme colonial de 1939**

Etabli par l'architecte M. Boy, le plan d'urbanisme colonial de 1939 n'a pas pris en compte, à cette époque, le développement des villages environnants. Il consistait à mettre de l'ordre en empêchant l'avancée des villages africains vers la ville blanche par la mise en place d'une zone *non-aedificandi* comme le montre la figure 9. Dès l'installation des premières

factoreries sur la côte, la progression des populations locales vers ces lieux de distribution des produits européens est telle qu'elle enserme déjà dans les années 30 la ville européenne. La zone du plateau avait besoin de s'étendre par l'installation de nouvelles infrastructures nécessaires aux populations blanches. Ainsi on peut noter comme figure remarquable de l'urbanisme colonial, la partition de l'espace urbain en deux zones, la ville « coloniale » et les quartiers africains.

Le caractère non préconçu de l'organisation des quartiers de Libreville issu de ce plan est total. « *Le plan de Libreville est le résultat de la croissance inorganisée de la ville européenne et des faubourgs africains, et non l'application d'un plan systématique d'urbanisme* »<sup>118</sup>. La forte poussée urbaine qui allait s'en suivre a mis en échec le projet de 1939 si bien que, dès 1958, Guy Lasserre estimait qu'aucune solution de continuité ne séparait le centre de la ville des quartiers africains.

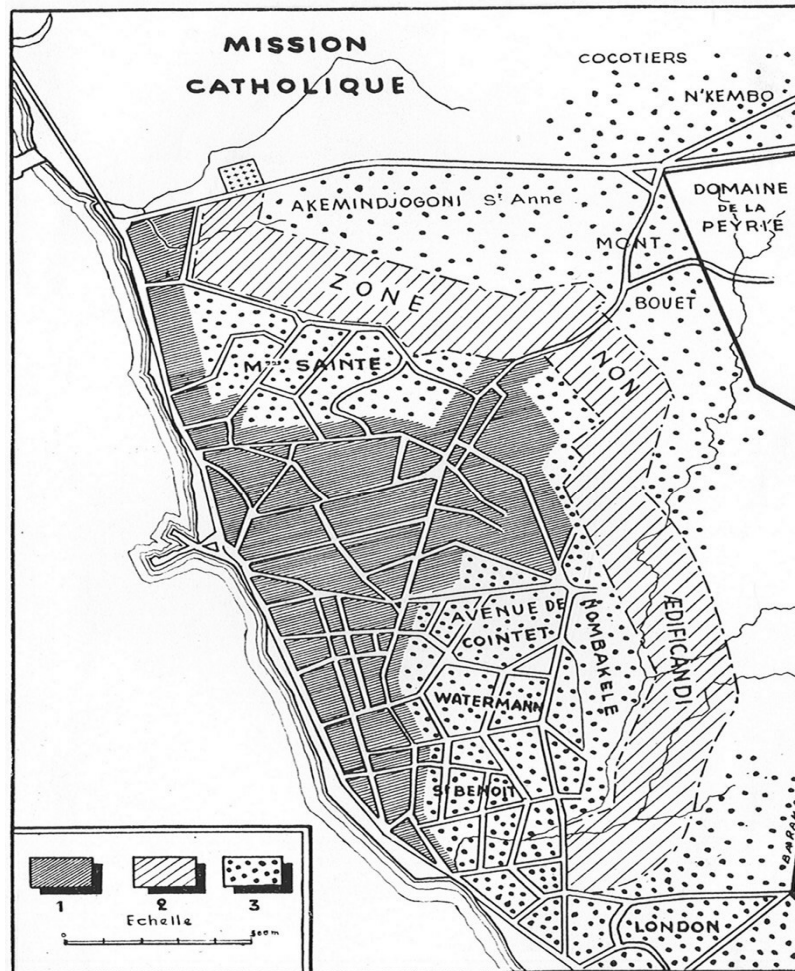
Les plans coloniaux en général n'étaient pas appliqués de façon systématique. Les réalisations en matière d'urbanisme, il faut le signaler dépendaient surtout de l'importance économique des villes et de leur place dans l'organisation territoriale. Dans ce système, les colonies de seconde zone étaient moins privilégiées que les capitales de fédérations à savoir Dakar et Brazzaville. Au Gabon, s'agissant du plan d'urbanisme de Libreville, les crédits de la caisse centrale ont permis la réalisation d'importants travaux de débroussaillage, terrassement et nivellement, de nouveaux lotissements comme la cité africaine de Louis et des travaux de voirie, d'adduction d'eau et d'électrification<sup>119</sup>. La construction d'une de ces cités qui va accueillir le quartier colonial de cette époque n'a pas été fonction du plan de 1939. Elle a été motivée par les besoins propres des agents coloniaux de cette époque de se rapprocher de la mer. Toutefois, le réseau viaire actuel de Libreville a scrupuleusement épousé la trame laissée par les aménagements coloniaux.

---

<sup>118</sup> LASSERRE G. op. cit., p.10.

<sup>119</sup> MOSSOA L. op cit., p 130.

**Figure 9: Le plan d'urbanisme de 1939**



Source : G. Lasserre, 1958, op. cit. 1- ville européenne, 2-zone non bâtie, 3- villages africains

### 3.2.1.2-Le plan Pottier (1962) : un projet partiellement abouti

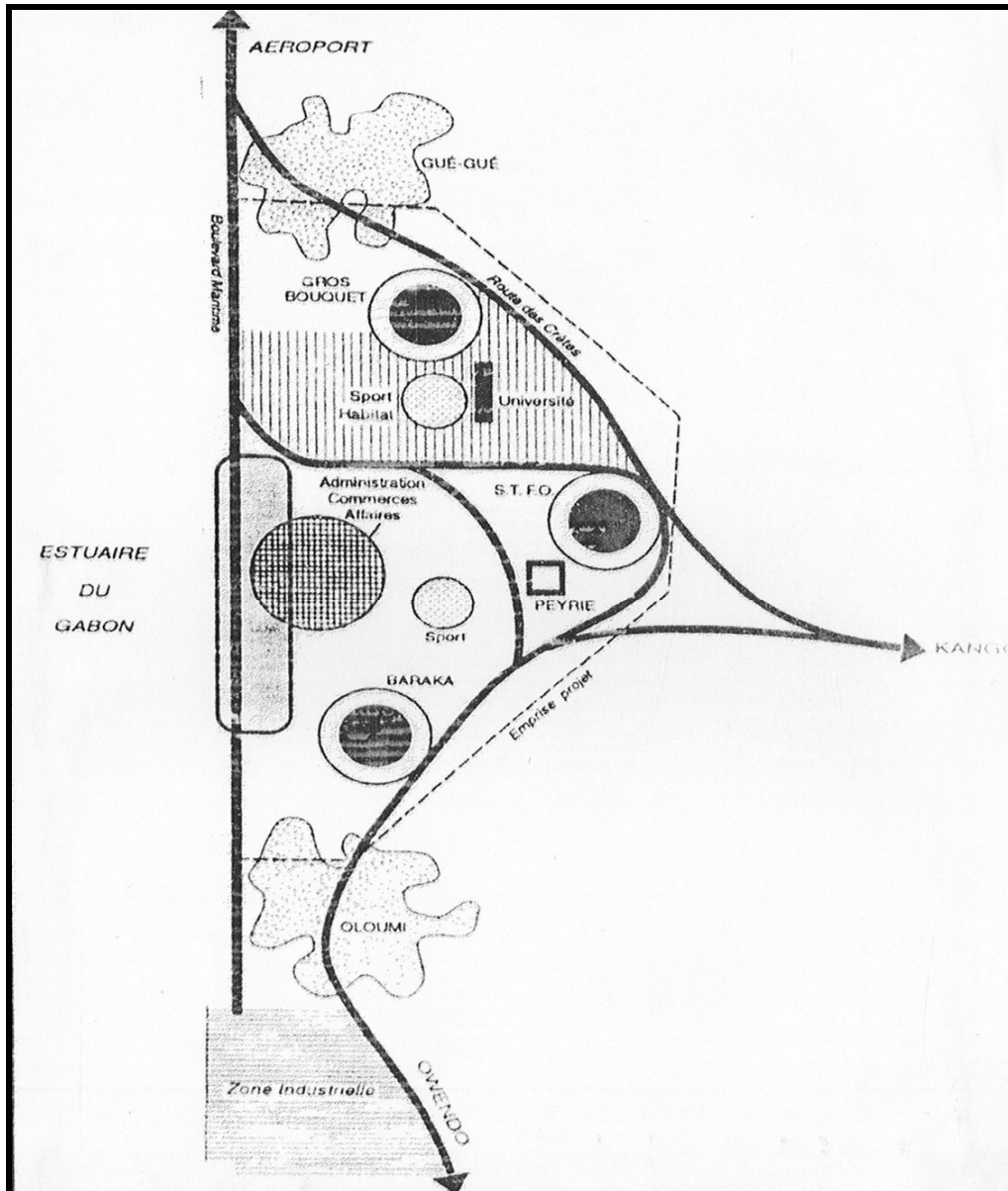
Conçu au début des années 1960 par l'architecte français Henri Pottier, le plan Pottier avait pour but de mettre un terme à l'occupation anarchique de l'espace et mettre de la cohésion urbaine sur le plan social et spatial<sup>120</sup>. Cette commande entendait définir dans une fourchette de dix années, le cadre du développement urbain de l'agglomération librevilloise, pour une population d'environ 75 000 habitants. L'espace concerné par ce projet est circonscrit aux deux vallées marécageuses de Gué-Gué et d'Oloumi ; respectivement au nord-est et au sud-ouest. Les principaux éléments urbains attendus de ce plan, concernaient des secteurs divers. Ils stimuleraient l'habitat, le commerce et les affaires, l'enseignement et le

<sup>120</sup> NGUEMA R.M. (2006), « Développement de la ville, découpage et appropriation des territoires urbains au Gabon : le cas de Libreville », *Annales de l'Université Omar Bongo*, n° 12, pp. 54-81

sport, l'industrie, les espaces verts (cf. Figure 10). La matérialisation de ce projet concernant l'habitat se traduit par les réalisations que l'on rencontre dans les zones de Mbatavéa, Akémindjogoni, Batterie IV, Gué-Gué et la vallée de Sainte-Marie. Celles-ci ont vu le jour par la récupération de terrains utilisables au nom du principe du monopole foncier de l'Etat. L'administration publique centrale a conservé le centre-ville par l'édification de bâtiments importants autour de la Présidence de la République. D'autres institutions ont maintenu leurs emplacements initiaux. Ce sont les camps militaire et de gendarmerie de Baraka et Gros Bouquet ainsi que les concessions du service forestier (STFO). Le passage d'une infrastructure routière au-delà de ces équipements a permis de définir les limites administratives de l'agglomération. Le centre-ville s'est aussi modernisé avec le développement du commerce et des affaires et ce, le long du boulevard du bord de mer. Au nord de la Mission Sainte-Marie, l'université et les écoles qui lui sont rattachées occupent un campus près duquel un complexe sportif a été bâti. Ces réalisations maintenaient sur place les populations des quartiers environnants. La partie sud de la ville devait accueillir la zone industrielle, plus exactement après Oloumi. Quelques voies réalisées à cette occasion permettraient la connexion avec l'Est de la ville. Il s'agit d'une voie ferrée et d'un embranchement à la route nationale 1. Par là même, les travailleurs habitant les quartiers Akébé ou Nkembo accéderaient sans difficultés à leur zone d'emploi. Ainsi se mettait en place un réseau de transport primaire et secondaire constitué de voies reliant les zones d'habitat au centre ainsi que les activités naissantes et de bretelles connectant les quartiers entre eux.

Au terme de cette rapide présentation, on peut dire que le plan Pottier a été partiellement appliqué. Dans certaines zones des transformations sont apparues. L'édification d'un centre administratif, d'une université, d'un complexe sportif, d'un hypermarché, d'une maison de la radio en sont les manifestations. Cependant, l'habitat a connu des débordements anarchiques dans la périphérie. Il n'a structuré la ville que dans les zones centrales. A moitié réalisé, ce projet allait céder la place à de nouvelles orientations. Ses réalisations étaient jugées par les autorités publiques trop coûteuses. Le plan d'Olivo-Prass (1965) allait repenser un nouvel aménagement de l'espace urbain librevillois.

**Figure 10: Schématisation du Plan Pottier (1962)**



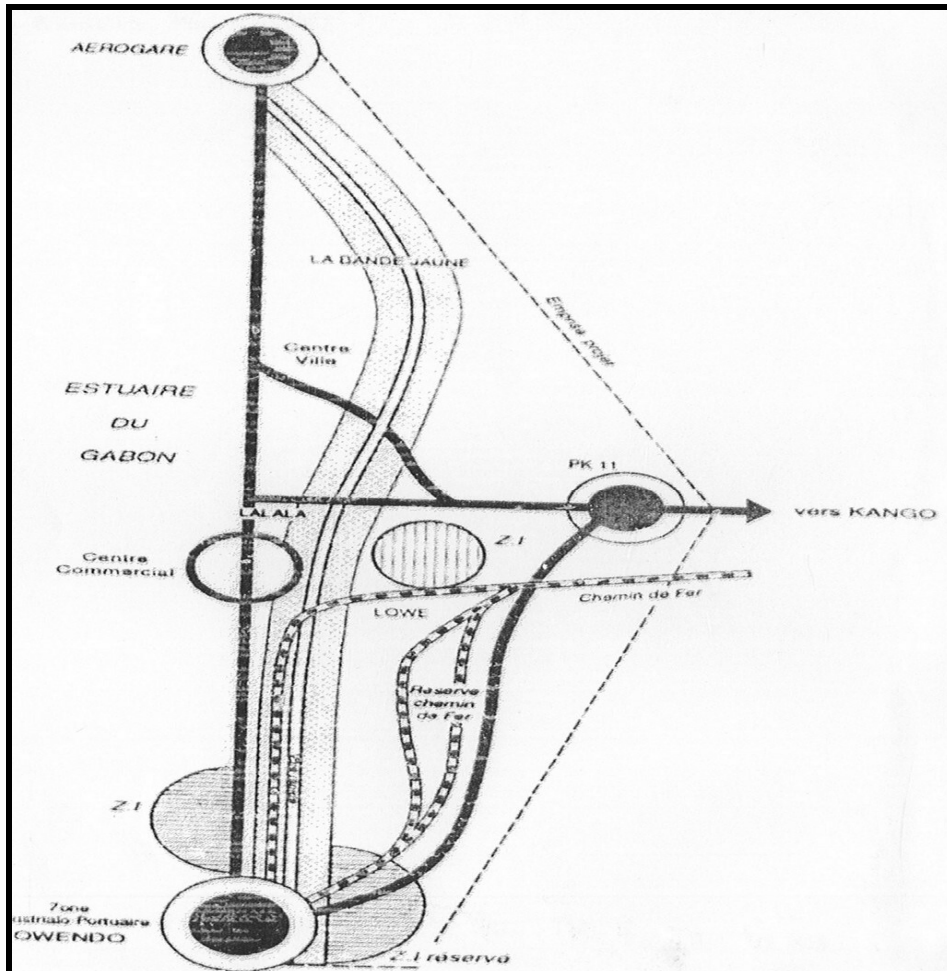
*Source : Nziengui Mabila, op. cit.*

### 3.2.1.3-Le plan d'Olivo-Prass, quand le caractère onéreux du projet bloque ce dernier

Préparé par le groupe italien d'Olivo-Prass et adopté par les pouvoirs publics gabonais en 1965, ce plan (cf. Figure 11) définirait le périmètre urbain du « Grand Libreville ». En intégrant le Cap Estérias au nord et Owendo au sud, il affirmait le développement linéaire de Libreville. Dans une sorte de bande jaune traversant la ville des équipements collectifs

allaient voir le jour. Autrement dit, étaient prévus la construction d'une rocade à l'Est, la création d'une demi-douzaine de nouveaux quartiers accueillant près de 10 000 habitants, l'aménagement d'une zone industrialo-portuaire au sud de Libreville, pouvant contenir les unités de production, les équipements collectifs et une population de 22 000 habitants.

**Figure 11: Schématisation du Plan Olivo-Prass (1965)**



Source : Nziengui Mabila, *op. cit.*

La rocade Est constitue une des manifestations les plus remarquables de ce projet. La construction de cet ouvrage a permis l'implantation de nombreuses cités d'habitat planifié du nord au sud de celui-ci dans les années 70-80. Le quartier Nzeng-Ayong a bénéficié d'un équipement plus diversifié grâce à sa proximité avec cette infrastructure. Si l'on s'en tient aux espoirs fondés par les pouvoirs publics dans ce projet, les transformations engendrées par le plan d'Olivo-Prass sont insuffisantes. Les propos de Nziengui Mabila ne vont pas à l'encontre

de ce que nous relevons. « ...le schéma directeur d'aménagement de l'ensemble Libreville-Owendo proposé par le groupe Olivo-Prass n'avait pas reçu un écho favorable auprès des autorités gabonaises ». Selon lui, les pouvoirs publics le trouvaient futuristes et onéreux. On retrouve là, les problèmes qui surviennent lorsqu'il s'agit d'appliquer des plans d'urbanisme dans les villes africaines que relève déjà F. Bodin. Ils éclairent non seulement sur les difficultés financières des Etats en développement mais aussi de la culture locale incompatible avec des projets venant des pays du Nord que nous avons analysés dans le deuxième chapitre.

### **3.2.1.4-Le SDAU de 1994**

N'étant pas jusqu'alors dotée d'un schéma d'aménagement claire, Libreville reste en proie à une occupation anarchique de son espace qui s'observe particulièrement vers la périphérie. Depuis 1980, cette question s'est de nouveau posée aux pouvoirs publics. Elle a été suscitée par la loi n°3 du 8 juin 1981<sup>121</sup> sur la réglementation de l'urbanisme dans les agglomérations gabonaises. C'est donc à cet effet que le cabinet d'architecture et d'urbanisme GERI-LOISON a été contacté. Le processus devant conduire à l'approbation du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de Libreville étant long, quelques options concernant l'extension de l'agglomération sont connues et peuvent être présentées.

- Le modèle n°1 proposé par la figure 12 présente un strict développement semi-circulaire qui prend en compte le périmètre actuel et le de la route nationale 1. Un tel modèle présente des avantages et éventuellement des inconvénients. Les changements majeurs que ce projet peut générer sont entre autre la création d'autres rocade urbaines qui étendraient la circulation à d'autres zones que le centre. La création d'un nouveau centre pour équilibrer le poids écrasant du centre ville est un impératif. Sa localisation dans le nord à hauteur du quartier Agondjé permettrait d'étendre la ville vers l'intérieur en préservant la forêt classée de la Mondah. Vers le sud de la ville, ce projet insère les infrastructures de transport existantes dans un système de rocade urbaines. Les espaces intégrés dans cette mouvance seraient équipés d'infrastructures nécessaires à la vie des populations qui habiteraient ces nouvelles zones urbanisées.

L'inconvénient majeur de ce modèle est de refermer l'urbanisation de Libreville autour de son agglomération. Ce système de voirie classique ne favorise pas les rapports entre

---

<sup>121</sup> Ministère de l'Habitat de l'Urbanisme et du Cadastre, loi n°3 du 8 juin 1981 fixant le cadre de la Réglementation d'urbanisme, Libreville.

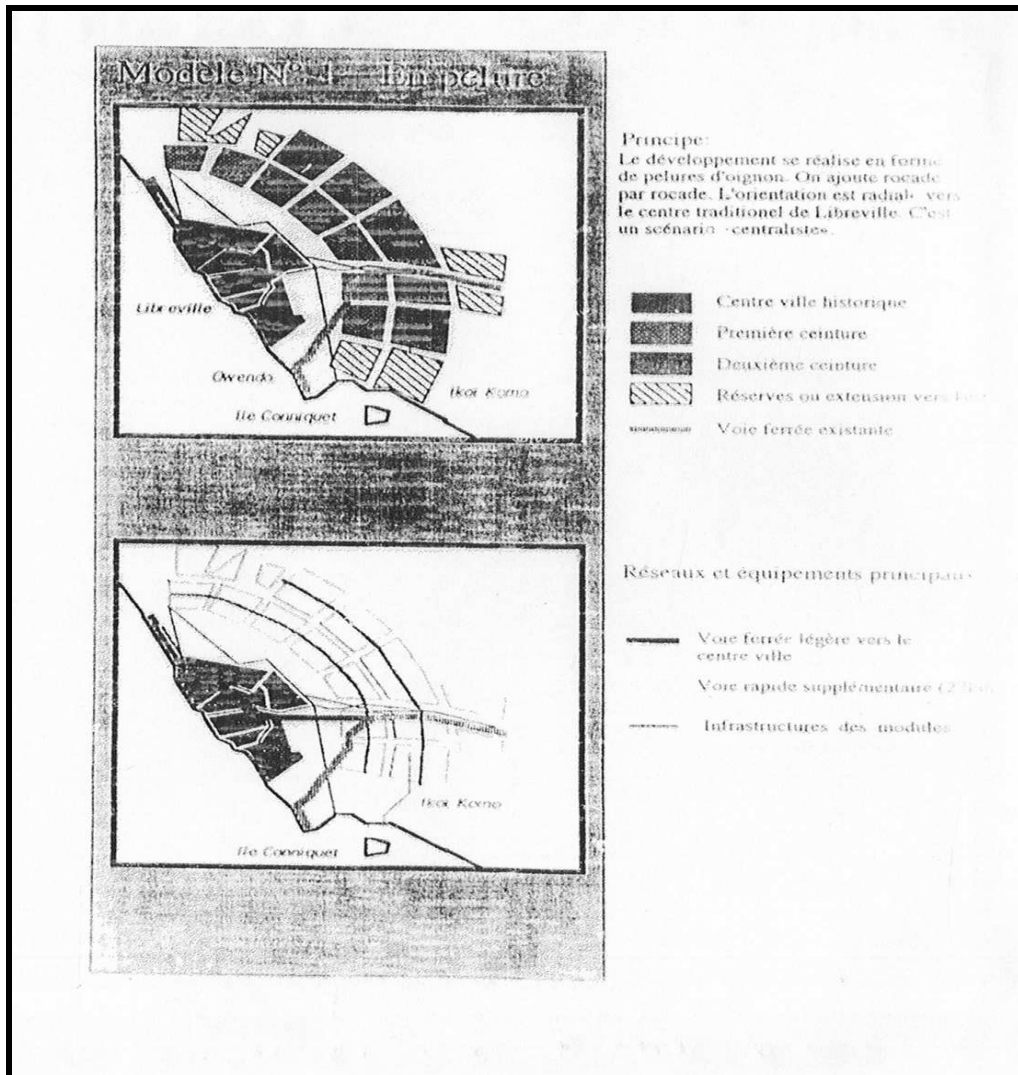


le centre et l'intérieur du pays. Cependant la connexion entre Libreville et les villes secondaires a besoin d'être entretenue pour stimuler le développement des seconds.

- Le modèle n°2 (figure 13) met en relief un strict développement en demi-cercle mais inversé. L'espace concerné va du nord de l'Ikoï Komo jusqu'à Nkoulamvam et touche la route nationale 1. Ce modèle projette de créer une nouvelle cité dans des terres vierges. Il s'agit des espaces localisés entre les rivières Kam et Anbowé, la route nationale 1 et l'est de la ville. C'est pour cela que ce modèle est semi centralisé parce que le projet de la ville se trouve au-delà de la deuxième rocade. Projeté dans un espace qui précède la présence humaine, ce modèle a plus de chance d'être conduit à son terme si les moyens disponibles ne font pas défaut.

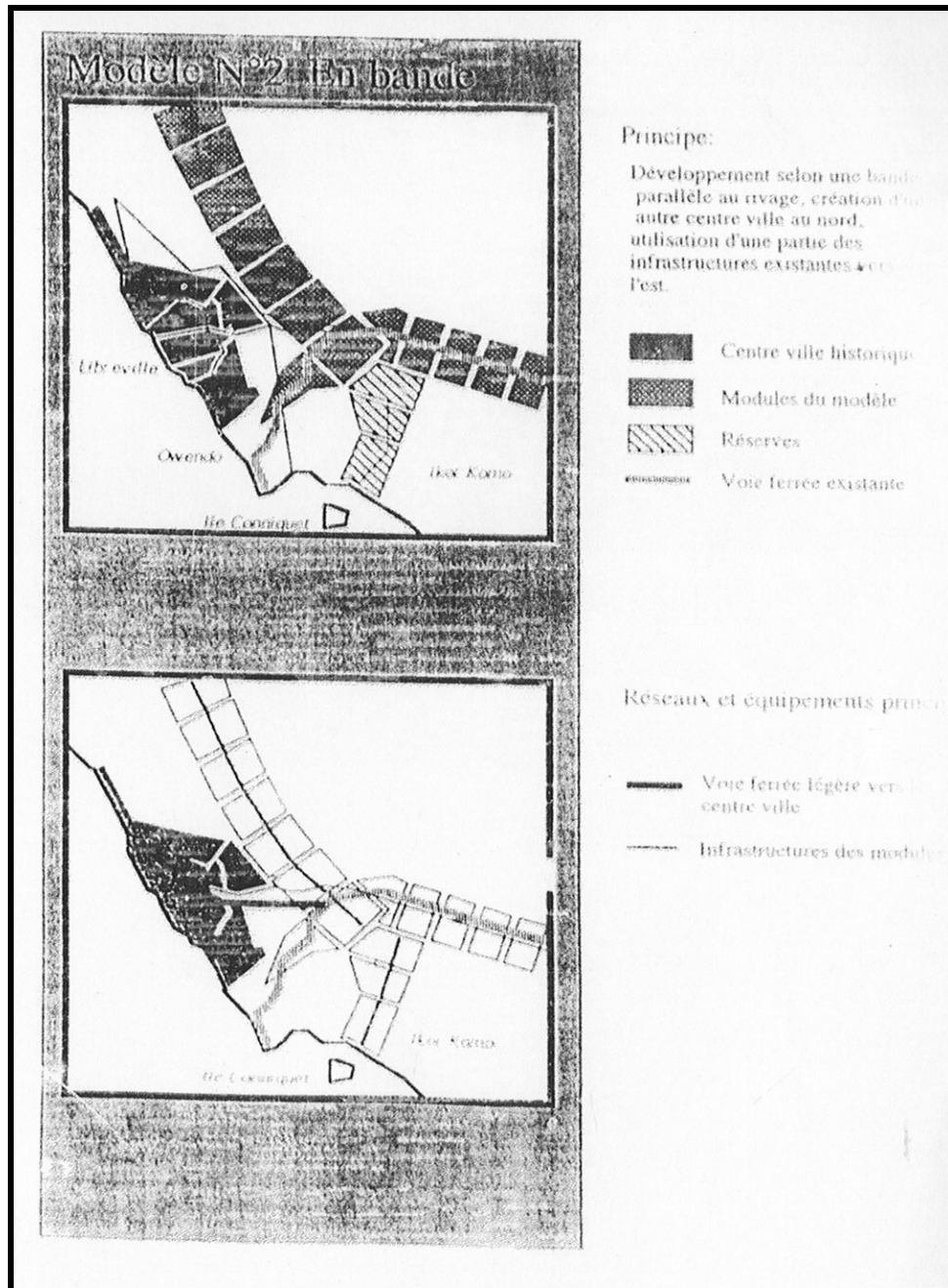
- Le modèle n°3 (figure 14) avance un strict développement circulaire autour de l'Ikoï Komo et une extension du quartier Nzeng-Ayong. En se déployant le long des infrastructures existantes, ce projet permet de suivre le couloir d'infrastructures jusqu'à Nkok (P.K. 27), ensuite jusqu'à Ntoun ; ou prendre la rive gauche de l'Ikoï Nkok Komo, jusque vers l'île Coniquet. Melen serait le point central de ce projet. Estimé comme plus économique, ce modèle d'aménagement utilise un maximum d'infrastructures déjà en place.

**Figure 12: Le modèle n°1 (en pelure) du SDAU de Libreville**



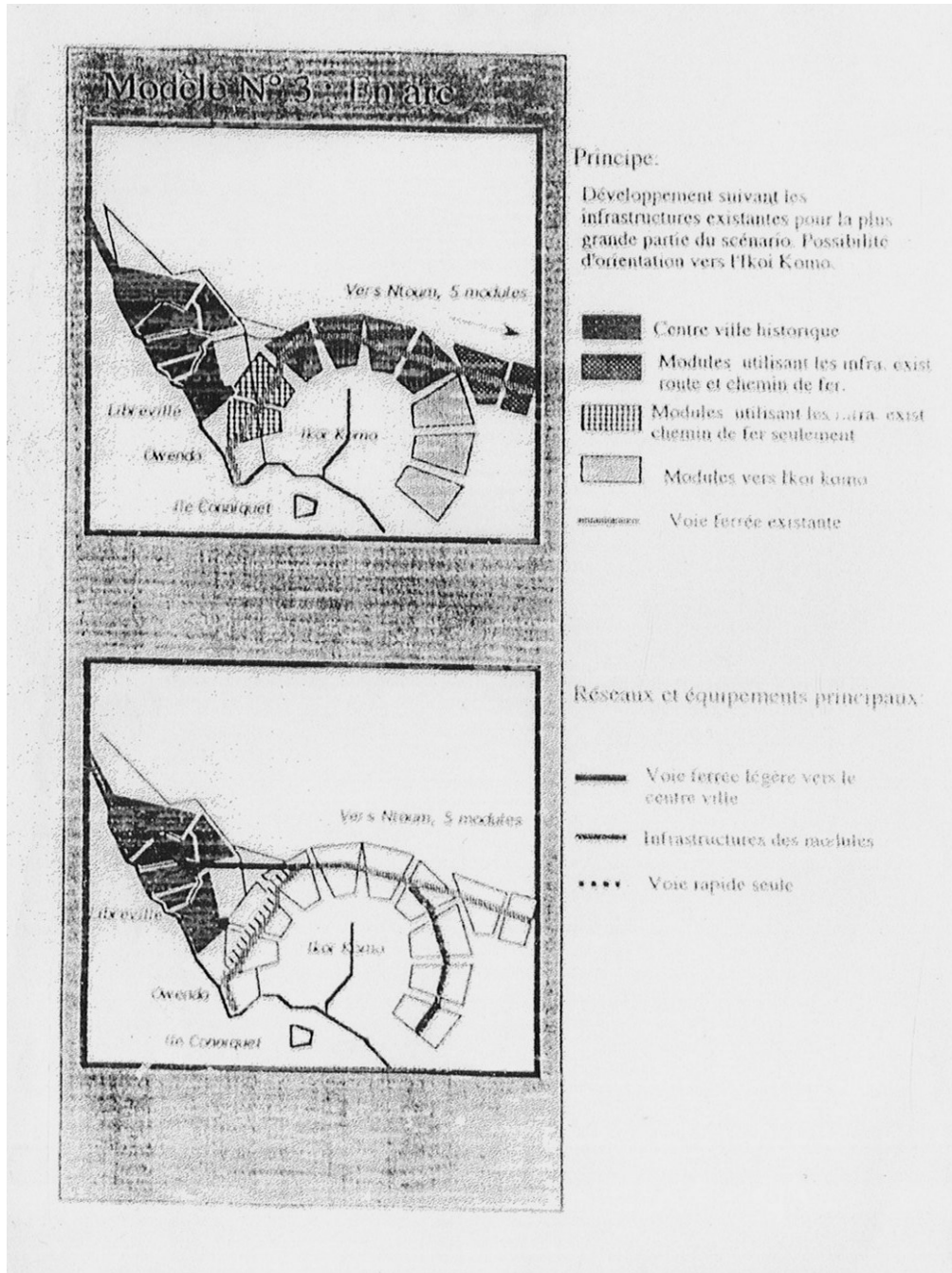
*Source : SDAU de Libreville, Proposition d'Orientation, 1994*

**Figure 13: Le modèle n°2 du SDAU de Libreville**



*Source : SDAU de Libreville, Proposition d'Orientation, 1994*

**Figure 14: Le modèle n°3 du SDAU de Libreville**



*Source : SDAU de Libreville, Proposition d'Orientation, 1994*

Aussi volontaristes qu'ils paraissent schématiquement, ces projets ne s'appliqueraient pas sans susciter de vives réactions auprès des populations qui squattent davantage des espaces inoccupés. Le contrôle du foncier et du bâti ne semble pas être acquis à Libreville. Cependant, ces trois projets recommandent des espaces entièrement vierges qu'il serait difficile de trouver dans la situation actuelle de Libreville.

Trois phases constituent le protocole d'élaboration d'un schéma directeur : d'abord, on procède au recueil, à l'analyse et au traitement analytique de l'ensemble des informations disponibles ; ensuite la proposition des modèles d'aménagement est effectuée et enfin le choix d'un scénario d'évolution et l'établissement du S.D.A.U. proprement dit clôt ce projet<sup>122</sup>. Selon les textes officiels<sup>123</sup>, la troisième phase relative aux moyens financiers et aux consensus n'arrive pas à fédérer les parties concernées par ce projet. On retrouve des éléments qui ont été largement analysés dans ce mémoire.

### ***Conclusion du chapitre 3***

Naguère espace qui n'a pas connu de ville, le Gabon va connaître son développement urbain sous l'influence de la colonisation française. Elle érige dans un espace où ne régnaient que quelques villages côtiers, les premières infrastructures urbaines qui serviront d'embryon à la ville future. Au moment où le pouvoir échoit aux autorités locales, Libreville connaît un développement spectaculaire très influencé par la nature du site de la ville qui favorise son étirement le long de la mer. Au cours de cette période (1960-1980) la ville se dote d'un certain nombre d'infrastructures publiques et d'équipements lourds que l'on rencontre dans Libreville intra-muros, au nord et au sud de la ville. De 1980 à nos jours, la capitale gabonaise connaît un développement contrasté dans sa périphérie. La production par les pouvoirs publics d'un habitat planifié le long de la voie rapide, n'a pas pris en compte celle des populations les plus démunies. La maîtrise de l'espace urbain léguée par le plan d'urbanisme colonial de 1939 a été poursuivie pour les pouvoirs publics comme le montrent les opérations de planification urbaine de la ville de Libreville (Plan Pottier et Plan Olivo-Prass). Cependant, l'explosion urbaine rapide engendrée par les arrivées massives de populations a réhabilité des modes anciens de production de l'espace qui se traduisent aujourd'hui par l'extension anarchique de la zone périphérique. Quant à l'organisation urbaine de Libreville, elle se poursuivra comme on peut le voir avec la mise en place prochaine d'un plan directeur d'aménagement de la ville de Libreville et de trois modèles de développement de SDAU. Ces différentes opérations font de Libreville une ville hybride, mêlant pratiques d'urbanisme modernes et méthodes lignagères d'occupation de l'espace. Libreville est une ville singulière de l'Afrique urbaine.

---

<sup>122</sup> ENGO ASSOUMOU H.-C. op. cit., p. 164.

<sup>123</sup> Ministère de l'Habitat du Cadastre et de l'Urbanisme. *S.D.A.U de Libreville, phase 2 : Réflexions et principes d'aménagement*, p. 21.

## ***Conclusion de la première partie***

Arrivé au terme de cette première partie, nous avons essayé, au fil des chapitres, d'apporter des éléments de réponse aux questions regroupées en trois temps que nous soulevions au début de cette étude.

Au sujet de la relativisation du fait urbain précolonial, nous savons que l'urbanisation n'était favorable qu'aux milieux ouverts qui avaient l'avantage de rassembler un nombre important de personnes. Ces espaces étaient davantage voués à créer des villes grâce aux contacts et aux échanges qu'ils pouvaient avoir avec l'extérieur. Les regroupements ont été aussi facilités par la présence d'Etats précoloniaux, dont l'autorité indéniable contrôlait les activités commerciales génératrices de développement urbain. A l'exception du domaine contrôlé par les Yoruba, le massif forestier ne permettait pas des concentrations humaines massives. En forêt, les structures lignagères n'ont qu'une faible emprise sur l'espace et sur les hommes.

Actuellement, la ville croît de manière exponentielle en Afrique au point que l'on peut parler d'explosion urbaine. Elle reste marquée par des taux d'urbanisation jamais enregistrés auparavant, une transition démographique effectuée dans des conditions exceptionnelles, un exode rural massif. Cette situation entraîne d'énormes problèmes de logement, d'emploi de transport dont le secteur informel constitue la seule alternative possible.

Aussi trois modèles d'organisation urbaine permettent de comprendre le fonctionnement des cités subsahariennes. Ces modèles ne parviennent pas à résoudre les problèmes fondamentaux auxquels sont confrontés l'ensemble des citoyens africains. Elaborés à l'avantage des couches citadines solvables comme des entreprises capitalistes, les plans d'urbanisme sont en grand décalage avec la réalité des milieux dans lesquels ils sont sensés s'appliquer. Dans de pareilles conditions, ils ne laissent que peu d'alternative aux populations les plus démunies qui réhabilitent les modes anciens d'occupation du sol.

Dans ce schéma général, la situation de Libreville, capitale du Gabon, est apparue comme une singularité faisant de cette cité côtière une ville hybride. Dans ce pays, la ville est issue de la colonisation française. Les colons ont d'abord, très tôt, imposé un mode d'organisation urbaine inspiré de la métropole. Par la suite, ce modèle a été repris par les autorités publiques. L'absence de maîtrise continue de l'espace, renforcée par une explosion urbaine rapide dans les années 1980 a pris de cours les initiatives publiques. Les modèles lignagers de production de l'espace, presque inexistant jusqu'ici, sont apparus avec l'arrivée

de populations de l'arrière-pays. Ils sont à l'origine de l'extension démesurée des quartiers périphériques.

Cette brève histoire de la croissance et de l'aménagement de Libreville doit nous aider à comprendre les problèmes de transport qui se posent dans la périphérie de cette ville. Mais avant de les étudier, il importe de proposer une synthèse des connaissances sur la question des transports dans les villes africaines.

**DEUXIÈME PARTIE : TRANSPORTS ET MOBILITÉS POPULAIRES  
URBAINES : UN ÉCLAIRAGE THÉORIQUE**





## Introduction de la deuxième partie

La mobilité s'entend comme « *la relation sociale au changement de lieu, c'est-à-dire comme l'ensemble des modalités par lesquelles les membres d'une société traitent la possibilité qu'eux-mêmes ou d'autres occupent successivement plusieurs localisations* »<sup>124</sup>. Cette définition dépasse l'idée qu'on pourrait se faire des mobilités comme simple déplacement. Elle associe un certain nombre de valeurs sociales, comme la possibilité de se déplacer ou encore les opportunités qui y sont associées. Cette définition rejoint celle de Michel Lussault : « *la mobilité ne se limite pas au déplacement physique effectif et ses techniques (qu'on appellera transport), mais embrasse les idéologies et les technologies en cours dans une société* »<sup>125</sup>.

Cette deuxième partie dresse un panorama de la connaissance des mobilités pour savoir comment la communauté scientifique pense les mobilités des personnes démunies en Occident, dans les pays en développement et Afrique Subsaharienne. Dans certains pays occidentaux comme les Etats-Unis par exemple, les révoltes des ghettos ethniques américains de la fin des années soixante engendrées par l'exclusion des minorités du marché du travail, ont porté cette thématique sur la table de la recherche. Depuis ce temps, elle a fait l'objet d'une attention renouvelée récemment dans le cadre des programmes de *workfare*, c'est-à-dire de remise au travail des personnes dépendantes de l'assistance. Au Royaume-Uni, depuis quelques années, l'arrivée d'un gouvernement travailliste, soucieux de s'attaquer de manière plus ou moins forte à la question du chômage, n'est pas insensible à la fois aux questions de pauvreté et d'exclusion. En France, des initiatives heureuses ont été prises, tant sur le plan des politiques publiques (intégration d'une réflexion sur la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville) que sur celui de la connaissance (programme de recherche sur le thème « mobilité et inégalités », à l'initiative du Puca<sup>126</sup> et du Prédit<sup>127</sup>).

Dans les pays en développement, la mobilité des personnes à faibles revenus est un thème encore peu exploré. Certes insuffisantes, les références existent mais elles ne permettent pas de dresser un profil de la mobilité des pauvres en raison des particularismes

---

<sup>124</sup> LEVY J. (2000), « Les nouveaux espaces de la mobilité », Bonnet M., Desjeux D. (éds.), *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF, p. 155.

<sup>125</sup> LUSSAULT M. (2004), « La mobilité comme événement », Allemand S, Ascher F., Bourdin A. (eds), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, p. 112.

<sup>126</sup> Plan urbanisme construction architecture.

<sup>127</sup> Programme de recherche, développement et innovation dans les transports.

entre continents et même entre pays à l'intérieur d'un même continent. Si quelques grandes lignes des comportements de mobilité peuvent être retenues pour l'Amérique latine, il n'en va pas de même pour l'Asie où des particularités ne permettent pas d'établir un portrait général de mobilité.

En Afrique subsaharienne, les travaux concernant la mobilité des personnes à faibles revenus sont rares. Ceux qui existent, concernent l'Afrique de l'Ouest alors que l'Afrique centrale est marginalisée. Là encore, seules quelques capitales paraissent mieux couvertes que les autres villes.

Les politiques de gestion des mobilités sont abordées, dans ces mêmes pays notamment aux Etats-Unis, en Grande Bretagne et en France, dans les pays en développement et en Afrique subsaharienne. Les politiques de gestion de ces mobilités à Libreville vont clore cette partie.

## **CHAPITRE 4 : LA RECHERCHE SUR LES MOBILITÉS DES POPULATIONS URBAINES A FAIBLES REVENUS**

Trois niveaux d'appréhension des mobilités des personnes à faibles revenus sont retenus pour rendre compte de l'état de la recherche : les pays occidentaux, les pays en développement, les pays en développement de l'Afrique subsaharienne.

### ***4.1-L'état des connaissances sur les mobilités des populations urbaines à faibles revenus en Occident***

Le choix de s'intéresser aux Etats-Unis, au Royaume-Uni et à la France s'explique par l'avancée des travaux de recherche sur la mobilité, l'exclusion et la réinsertion des catégories défavorisées.

#### **4.1.1-Les mobilités des plus démunis aux Etats-Unis, une approche organisée autour de l'accès à l'emploi**

Aux Etats-Unis, la recherche sur les mobilités des plus démunis porte principalement sur l'accès au marché du travail. Les approches intégrant l'ensemble des raisons de déplacement des populations à bas revenus dans la vie quotidienne restent encore marginales<sup>128</sup> même si leur tendance à se développer est réelle. Depuis une trentaine d'années, le concept du *spatial mismatch* a fortement influencé la recherche américaine.

En Outre atlantique, la structuration des villes est telle que les lieux d'emplois se situent loin des zones résidentielles. Pour cela, les personnes à faibles revenus, ne disposant pas de véhicule personnel, rencontrent plus de difficultés de mobilité pour accéder aux lieux d'emplois. Ces individus sont généralement installés dans les « ghettos » des centres urbains où les possibilités de trouver un emploi, même le moins qualifié, sont inexistantes. Ainsi, pour permettre l'accès de ces catégories fragiles à l'employabilité délocalisé dans les zones de banlieue, le *Personal Responsibility and Work Opportunities Reconciliation Act* (1996) a mis en place une vaste politique de remise au travail des bénéficiaires des aides sociales. Le passage d'une politique de welfare à une politique de workfare (ou welfare-to-work), a suscité un certain renouveau des recherches.

---

<sup>128</sup> CLIFTON K. J. (2003), *Examining Travel Choices of Low-Income Populations : Issues, Methods, and New Approaches*, 10th International Conference on Travel Behaviour Research, Moving through nets : The physical and social dimensions of travel, Lucerne, 10-15 August, 23 p.

L'impact du désajustement spatial entre les lieux d'habitation et les zones d'emplois pour un retour au travail plus important des populations à bas revenus a suscité de nombreux travaux. Les résultats issus de ces recherches restent discutés. A la dimension spatiale, sont venus s'ajouter d'autres facteurs tels : le manque de qualification, la discrimination raciale, l'absence de motorisation, qui expliquent la faible mobilité des personnes démunies. On peut ainsi ranger dans ces travaux, les recherches menées par Ross (1998) ; Taylor et Ong (1995)<sup>129</sup>.

Toutefois, les avis ne sont pas unanimes sur le rôle positif des transports publics dans la recherche d'emplois des plus démunis. Les travaux de Ong et Blumenberg (1998)<sup>130</sup> se démarquent à ce niveau. Par ailleurs, certaines recherches avancent plutôt une motorisation des ménages à bas revenus. Cette condition apparaît pour ces analystes comme le moyen pour permettre l'accès des pauvres vers les zones d'emplois<sup>131</sup>.

Ces recherches éclairent l'étude des mobilités des populations à faibles revenus à Libreville sur deux aspects : les zones de résidence des plus démunis dans la capitale gabonaise se trouvent éloignées des zones d'emploi notamment de la zone portuaire attractive par le nombre d'entreprises qui s'y sont implantées et l'absence de liaisons directes entre ces zones d'emplois et les quartiers périphériques, pose des difficultés de déplacement importantes pour les plus démunis. En dehors de ces deux constats la structuration des villes reste différente et ne permet pas d'établir des comparaisons plus poussées.

#### **4.1.2-Au Royaume-Uni, une dépendance automobile des plus démunis**

Au Royaume-Uni, les personnes qui ne disposent pas d'une voiture particulière ne peuvent pas accéder à un nombre de plus en plus grand d'activités éducatives, à l'emploi et aux centres commerciaux. La dispersion de l'affectation des sols entraîne un style de vie qui nécessite de nombreux déplacements<sup>132</sup>. La dépendance automobile est donc plus grande. Elle

<sup>129</sup>ROSS S. L. (1998), "Racial Differences in Residential and Job Mobility : Evidence Concerning the Spatial Mismatch Hypothesis", *Journal of Urban Economics*, n°43, pp. 112-135, 1998.

TAYLOR BRIAN D. et ONG L. M. (1995), "Spatial Mismatch or Automobile Mismatch ? An examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas", *Urban Studies*, vol. 32, n°9, pp. 1453-1473.

<sup>130</sup> ONG P. M. et BLUMENBERG E. (1998), « Job access, commute and travel burden among welfare recipients », *Urban Studies*, vol.35, pp. 77-93.

<sup>131</sup> CERVERO R., SANDOVAL O. et LANDIS J. (2002), *Transportation as a stimulus to welfare-to-work: private versus public mobility*. [en ligne] Disponible sur <<http://www.uctc.net/papers/435.pdf>>, 28p.

MURAKAMI E. et YOUNG J. (1997), *Daily Travel by Persons with Low Income*, NPTS Symposium, Tampa, Florida, 29-31 October.

<sup>132</sup> KAREN L. (2004), « Mobilité et pauvreté : le diagnostic au Royaume-Uni », in J.-P. ORFEUIL. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 75-97.

affecte les mobilités des ménages modestes à cause de la déréglementation des transports publics<sup>133</sup>. La hausse de la tarification dans les transports en commun réduit l'accès à leur mobilité. Ces individus sont obligés d'utiliser la marche à pied pour les déplacements liés aux visites et loisirs<sup>134</sup>. Les travaux initiés par Grieco<sup>135</sup> sur les systèmes d'entraide des ménages pauvres du Merseyside, pour tenter de résoudre leur mobilité quotidienne interviennent dans ce contexte.

C'est autour des années 1990 que les difficultés de déplacement des ménages modestes ont surgi. La volonté de résoudre l'exclusion sociale des plus pauvres s'est matérialisée à travers un programme initié par le gouvernement travailliste. Arrivée en 1997, cette équipe a créé une unité en charge de l'exclusion sociale (SEU) qui avait pour mission de regrouper la recherche sur cette question dans plusieurs domaines que sont l'éducation, la santé, les transports. Les conclusions tirées de ces recherches étaient unanimes sur la défaillance des services publics particulièrement des transports dans la mise à l'écart des plus fragiles. Le niveau de motorisation des ménages s'est révélé comme un critère d'exclusion sociale des plus démunis dans le secteur des transports<sup>136</sup>.

Les recherches qui ont été menées dès 1999 sur les liens entre exclusion sociale et transport ont pour la plupart mis en évidence l'absence de données empiriques sur la manière dont se déplacent les plus démunis. Toutefois, la majorité de ces études ont relevé l'intérêt des approches sur le concept d'accessibilité. C'est le cas des analyses de plusieurs travaux notamment de Church et Frost<sup>137</sup>. A partir des années 2000, les relations entre exclusion sociale et transport sont connues et publiées par le ministère des transports. Parmi les principaux facteurs liés aux transports qui renforcent l'exclusion sociale, Karen Lucas<sup>138</sup> en retient trois qui paraissent pertinents à savoir : *l'aménagement foncier et les prestations de services locaux, l'insuffisance des moyens de transport ; les effets délétères liés à la circulation routière.*

---

<sup>133</sup> NUTLEY S. D. (1996), « Rural transport problems and non-car populations in the USA: a UK perspective », *Journal of Transport Geography*, vol.4, n°2, pp. 93-106.

<sup>134</sup> DONALD R.G. et PICKUP L. (1991), "The effects of local bus deregulation in Great Britain on low income families: the case of Merseyside", *Transportation Planning and Technology*, vol.15, n°2/4, pp.331-347.

<sup>135</sup> GRIECO M. (1995), « Time Pressures and Low-income Families : The Implications for « Social » Transport Policy in Europe », *Community Development Journal*, vol. 30, n°4, pp. 347-363.

<sup>136</sup> GAFFON P., HINE J.P. et MITCHELL F. (2001), *The role of transport on social exclusion in urban Scotland : literature review*. <[http://www.Scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/rtseuc\\_01.htm](http://www.Scotland.gov.uk/cru/kd01/blue/rtseuc_01.htm)>. Scotland executive central research unit, 35 p.

<sup>137</sup> CHURCH A. et FROST M. (1999), *Transport and Social exclusion. Report of the London Transport Planning*.

<sup>138</sup> KAREN L. op cit., p. 81-82.

On se gardera comme dans la structuration des villes américaines, d'établir des comparaisons qui n'ont rien de commun avec Libreville. Au Royaume-Uni, c'est l'importance que prend la voiture individuelle qui fait que certaines activités s'installent à l'extérieur des villes où elles ont besoin d'espaces pour accueillir les usagers. C'est l'exemple des centres commerciaux ou des grands hôpitaux. La déréglementation des transports publics est telle que cette prestation va coûter chère à ceux qui ne disposent pas de leur propre voiture. Si l'éloignement des services publics des lieux de résidence des plus défavorisés éclaire la situation de Libreville, les problèmes ne se posent pas de la même manière en termes de transport. C'est aussi en termes d'offre de transport disponible et de connexion par rapport aux services publics qu'il faut appréhender la situation.

#### **4.1.3-Les mobilités des personnes les plus démunies en France, une dépendance locale**

En France, l'éloignement de la population des services publics est moins marqué. *Ce processus de dépendance à l'égard de l'espace local, témoigne toutefois, dans le quartier de résidence, de ressources qui viennent alléger les contraintes de la pauvreté*<sup>139</sup>. Cette particularité hexagonale n'empêche pas de constater des inégalités de mobilité chez les plus pauvres. Parmi les orientations principales qui caractérisent cette question, deux nous semblent jusqu'alors connues. La première s'intéresse à la dimension économique, mettant en avant les ressources. La seconde porte sur les modes de différenciation territoriale privilégiant une approche spatialisée du problème.

Les travaux privilégiant les caractéristiques socio-économiques des habitants analysent la mobilité des groupes bien spécifiques comme les chômeurs, les jeunes, les femmes ou les personnes immigrées. Les conditions de mobilité particulières rencontrées par ces catégories d'individus relèvent de plusieurs raisons : difficultés à se repérer dans la ville, sentiment d'insécurité dans un espace public dont on ne maîtrise pas les codes, contexte social soucieux de préserver certaines valeurs culturelles, modèles de consommations spécifiques, etc. On peut ranger dans cette première entrée les travaux des auteurs comme Abdelkrim (1994) ; Begag (1991, 1993 et 1995) ; Coutras, (1993)<sup>140</sup>.

<sup>139</sup> COUTARD O., DUPUY G. et FOL S. (2002), « La dépendance périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? » *Espaces et sociétés*, n°108-109, p. 9.

<sup>140</sup> ABDELKRIM CHIKH RABIA. (1994), « Transports et parcours. Déplacements des femmes dans les quartiers périphériques », Duhem B., Gourdon J.-L., Lassave P., Ostrowetsky S. *Villes et Transports*, Actes du séminaire, Tome 1. Plan Urbain. ; BEGAG A. (1991), *La ville des autres : la famille immigrée et l'espace urbain*, Pul, Lyon, 159 p. ; BEGAG A. (1993), « rouiller et s'arracher, réapprendre à flâner », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 Juin-Septembre, pp. 180-187 ; BEGAG A. (1995), *Espace et exclusion – Mobilités*

D'autres approches ont tenté d'élaborer une vision plus globale, tout en restant focalisées sur les situations de pauvreté ou de grande pauvreté. On peut faire référence aux travaux de E. Le Breton (2004) ; Mignot et al., (2001)<sup>141</sup>. Ils décrivent une mobilité relativement limitée et font état de réelles pratiques d'économie des ressources physiques et financières. Au sein des catégories les plus démunies, la mobilité s'inscrit dans des territoires éclatés au périmètre restreint dont les frontières sont à la fois techniques et sociales. Les espaces connus s'opposent alors à l'immense terrain inconnu que constitue le reste de l'agglomération.

Concernant les analyses qui rendent compte des inégalités de mobilité suivant une approche très territorialisée du problème, on retrouve les études et les rapports conduits dans les quartiers sociaux et commandés par les services de l'Etat ou les autorités organisatrices de transport (CETE, 1996 ; CERTU, 1993 ; CETUR, 1993 ; CNT, 1991)<sup>142</sup>. Au début des années 1990, des recherches ont mis en évidence les stratégies développées par les résidents des quartiers défavorisés pour se déplacer. Si les situations d'enfermement étaient de plus en plus rares, la desserte en transports en commun, calée sur les besoins de « l'individu moyen » ou des « inclus » apparaissait mal adaptée. Essentiellement radio-concentrique et concentrée sur les heures de pointe, l'offre spatio-temporelle restait généralement défailante au regard des besoins spécifiques des habitants, davantage exposés aux horaires de travail atypiques, à l'emploi industriel de périphérie, aux établissements scolaires professionnels plus dispersés et souvent mal desservis.

« Les quartiers difficiles » ont fait l'objet de nombreuses analyses. La recherche a par exemple souligné les problèmes de mobilité auxquels sont confrontés les populations dans le périurbain. On citera les travaux de Coutard et al., 1998 ; Rougé, 2005<sup>143</sup>. Ce que cette entrée

---

*dans les quartiers périphériques d'Avignon*, Paris, L'Harmattan, 165 p. ; COUTRAS J. (1993), « La mobilité des femmes au quotidien », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 Juin-Septembre, pp. 162-179.

<sup>141</sup> LE BRETON E. (2004), « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire », Orfeuil J.-P. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 115-146. MIGNOT D., ROSALES MONTANO S., HARZO C., CHOLEZ C., CLERGET M.-P., CUSSET J.-M., DIAZ OLVERA L., DEGUILHEM Y., LAINEZ V., PAULO C., PELOT V. (2001), *Mobilité et Grande Pauvreté*. Recherche financée par le PREDIT-PUCA. Laboratoire d'économie des transports, Observatoire social de Lyon, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 222 p.

<sup>142</sup> CETE DE L'OUVEST (1996), *La mobilité et les pratiques de déplacements des personnes précaires et l'usage des transports urbains dans l'agglomération nantaise* ; CERTU (1993), *Déplacements et liens sociaux*, Actes du séminaire Octobre 1992 - Juillet 1993, 294 p ; CETUR (1993), *Les transports face au désenclavement des quartiers*, Bagneux, 54 p ; CNT (1991), *Transports urbains et exclusion sociale*, 37 p.

<sup>143</sup> ROUGÉ L. (2005), Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains : entre contraintes, tactiques et captivité, Colloque Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale, Vaulx-en-Velin, 21-22 Avril.



présente de nouveau est que les situations de précarité et les difficultés financières se répartissent de manière diffuse sur le territoire, même si certains cumulent les difficultés. Dans un contexte où le besoin d'accéder à la mobilité se fait impérieux, forte pression budgétaire, fatigue, perte de repères sociaux et désillusion face à un mode de vie valorisé, caractérisent le vécu quotidien des périurbains modestes qui voient ainsi leurs attentes fortement contrariées. Pour cela, leur déplacement ne concerne que les besoins vitaux. Hormis les mobilités liés au travail, les périurbains sortent pour les achats domestiques alors que les déplacements qui concernent les loisirs et les visites sont très limités ou quasiment inexistantes. Deux modèles de pauvreté périurbaine s'opposent en France et au Royaume-Uni.<sup>144</sup> Le modèle français basé sur la dépendance locale se caractérise par la proximité des infrastructures nécessaires au lieu de résidence. Il se signale par « une utilisation parcimonieuse de l'espace-temps ». *Les distances parcourues sont plus réduites. On a recours au transport collectif tout en limitant son usage. On maximise la marche à pied ou l'usage du deux-roues, si possible motorisé. On se fait parfois accompagner en voiture<sup>145</sup> ». Le modèle britannique de « la dépendance automobile » se caractérise par la répartition spatiale des lieux, de la dégradation des transports en commun et de la flexibilité du marché de l'emploi.*

Si la dépendance locale met en évidence la satisfaction des besoins des populations dans leurs lieux de résidence grâce aux services de proximité, cette situation n'est pas la même à Libreville où les quartiers périphériques sont dépendants du centre ville à plusieurs niveaux. En dépit de quelques infrastructures scolaires que l'on rencontre dans cette partie de la ville et qui maintiennent sur place une partie de la population scolarisée, les habitants de ces quartiers s'orientent vers le centre pour leurs achats autant que pour leurs démarches administratives.

#### ***4.2-Les mobilités des populations urbaines à faibles revenus dans les pays en développement***

Dans les pays en développement, les populations urbaines à faibles revenus se déplacent en dépit de leurs faibles moyens. On peut, à partir des images qui retracent des phénomènes de transport comme l'usage important du vélo dans les villes asiatiques ou des

---

<sup>144</sup> COUTARD O., DUPUY G. et FOL S. (2002), « La pauvreté périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? » *Espaces et sociétés*, n°108-109, pp. 155-175.

<sup>145</sup> Idem, p.165.

passagers accrochés à des bus dans une cité latino-américaine<sup>146</sup>, se rendre très vite à l'évidence. Mais au-delà de ces représentations, les déterminants des déplacements de ces populations demeurent encore incertains. Que sait-on par exemple des travaux sur ces mobilités ? C'est pourquoi, comprendre les mobilités de cette catégorie particulière de la population nécessite d'effectuer ne fus que de manière brève, un état des savoirs sur cette question. Deux points essentiels vont être abordés pour situer l'état de la recherche dans les pays en développement. Dans un premier temps, sera présentée la recherche sur les mobilités populaires en Amérique latine, et dans un second temps, vont terminer ce sous chapitre, les travaux sur les mobilités des plus démunis en Asie.

#### **4.2.1-La recherche sur les mobilités populaires en Amérique latine**

En Amérique latine, les premiers travaux connus qui traitent des mobilités populaires sont présentés en 1985 à l'atelier de recherche de Quito<sup>147</sup>. Avant ces années, il n'est presque pas évident d'avoir une idée précise sur l'état de la recherche dans ce domaine. Ces travaux ont l'avantage de donner un tableau qui apparaît encore comme synthétique des mobilités dans les villes latino-américaines. Autrement dit, quelques grandes lignes des comportements de mobilité peuvent déjà en être établies. Ainsi, la ségrégation spatiale et la contrainte du revenu, dépendants de l'offre de transport collectif, raisonnés et organisés davantage au niveau de la cellule familiale que de l'individu, en privilégiant les actifs par rapport aux inactifs, constituent le point fort de ces travaux.

Ces dernières années, les pays latino-américains ont largement investi dans des infrastructures de transport. Ces transformations dynamisent les déplacements des citoyens notamment ceux des catégories les plus démunies dans les grandes villes brésiliennes. Les analyses d'Aragao J., Brasileiro A., Colucci S. et Castanha L. parues en 1994, dans l'ouvrage dirigé par X. Godard intitulé : *Les transports dans les villes du Sud*<sup>148</sup>, défendent cette amélioration. Cependant, les mobilités populaires n'ont pas particulièrement évolué. Elles sont encore très marquées par une discrimination dans l'accès à certains lieux de la ville due à une insuffisance criarde de revenus dont les plus touchés sont les couches populaires. On

---

<sup>146</sup> DIAZ OLVERA L. et PLAT D. op cit., pp. 293-294.

<sup>147</sup> HENRY E. et FIGUREO O. (éd.), (1985), *Transports urbains et services en Amérique latine*. T. I. *Transports et citoyens*. Arceuil, Inrets, Quito, Ciudad, 368p.

<sup>148</sup> GODARD X. (dir.) (1994), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala-Codatu, 358 p.

pourrait associer à ces analyses, un certain nombre de travaux notamment de Orrico Filho (1988) ; Lamadrid et Sanchez (1990) ; Arcusin et al., (1993)<sup>149</sup>.

Certes rares, les travaux récents, qui s'intéressent aux mobilités des citadins démunis dans certaines villes latino-américaines, ne semblent pas infirmer les analyses établies auparavant, c'est-à-dire il y a un peu plus de quinze ans maintenant. Autrement dit, ces travaux confirment de manière forte l'interdiction de certains espaces urbains à certaines catégories sociales pour des raisons de pauvreté. En 2000, Dureau constatait déjà ce phénomène dans la ville de Bogota<sup>150</sup>. 7 années plus tard, la thèse de P. Avellaneda sur Santiago du Chili<sup>151</sup> s'inscrit dans cette lignée.

Sans nier l'importance des études menées en Amérique latine sur les transports, elles n'éclairent pas suffisamment les mobilités des plus démunis à Libreville. On ne sait quasiment rien par exemple sur l'usage des modes comme la marche à pied par les plus pauvres. A l'inverse des villes latino-américaines où la ségrégation spatiale est relevée comme à Bogota, à Libreville c'est davantage un problème de mauvaises connexions des espaces résidentielles périphériques aux zones d'opportunités qui se pose que celui d'une limitation d'accès à certains espaces.

#### **4.2.2-Les travaux sur les mobilités des plus démunis en Asie**

En Asie, il n'est pas évident de dresser une figure générale des mobilités des plus démunis. Continuent à persister entre les métropoles asiatiques, des différenciations qui rendent compte des particularités de chacune d'elles. Mais les mobilités des plus démunis ne constituent pas un champ vierge, loin de là. Des travaux existent sur diverses villes, notamment indiennes (Mauder, 1986 ; Ranganathan et al., 1988 ; Sarna et Bhatia, 1990),

---

<sup>149</sup> ORRICO FILHO R.D. (1988), « Transports collectifs. Tarifs et budgets familiaux », *Textes complets de la IVe Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association CODATU, 12 p. ; LAMADRID A.T. et SANCHEZ J. (1990), « La movilidad urbana. El caso del departamento de La Matanza » *Textes complets de la Ve Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association CODATU, pp. 725-735.

ARCUSIN S., BRENNAN P., TERNAVASIO A., TURCO N., VICENTE O. (1993), « Urban Transport Deregulation and Evolution of Mobility in Buenos Aires », *Textes complets de la Vie Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association CODATU, pp. 67-77.

<sup>150</sup> DUREAU F. (2000), « Les nouvelles échelles de la ségrégation à Bogota », DUREAU F., DUPONT V., LELIEVRE E., LEVY J.-P., LULLE T. (coord.), *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Paris, Economica – IRD Ed., pp. 247-256.

<sup>151</sup> AVELLANEDA P. (2007), *Movilidad, pobreza y exclusion social*, Thèse de doctorat, Departamento de geografia de la Universitat Autonoma de Barcelona. Sabadell. [en ligne], disponible sur [www.tesisenxara.net/TESIS\\_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf](http://www.tesisenxara.net/TESIS_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf).

indonésiennes (Cusset et Lavigne, 1988 ; Soegijoko et Cusset, 1988) ou philippines (Kurokawa et al., 1989 ; Villoria, 1993)<sup>152</sup>.

### ***4.3-Les mobilités des populations urbaines à faibles revenus en Afrique subsaharienne***

En Afrique subsaharienne, les populations urbaines à faibles revenus ne sont pas immobiles. L'image récurrente qui atteste de leur mobilité est celle des marcheurs que l'on rencontre le long des rues des métropoles africaines. Mais ces représentations ne renseignent pas suffisamment sur les déterminants de leurs déplacements. Au-delà des clichés qui sont véhiculés, les mobilités des populations urbaines à faibles revenus présentent des nuances au sein d'une sous-région et même d'une capitale à une autre et qui échappent au grand public. Pour rendre compte de ces mobilités, nous allons d'abord présenter les travaux sur les mobilités des pauvres dans les villes d'Afrique de l'Ouest. Cette présentation va insister sur la différenciation qui existe entre les capitales ouest-africaines. Ensuite, nous terminerons sur la pauvreté et mobilité en Afrique centrale.

#### **4.3.1-Les travaux sur la mobilité des pauvres dans les villes d'Afrique de l'Ouest**

Les travaux qui portent sur les transports en Afrique de l'Ouest sont nombreux. Nous n'allons présenter que ceux qui touchent aux enjeux sociaux des transports qui intéressent davantage notre étude. Deux points vont être abordés pour rendre compte des travaux sur les mobilités dans les villes d'Afrique de l'Ouest : les enquêtes-ménages dans les métropoles de l'Afrique de l'Ouest et le coût des déplacements dans les villes d'Afrique de l'Ouest.

---

<sup>152</sup> MAUNDER D.A.C. (1986), « Public Transport of the Urban Poor in Delhi, Indian », *IIIe Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement. 6. Prise en compte des usagers*, Paris, association Codatu, 14 p. ; RANGANATHAN N., SHARMA A. et GUPTA S. (1988), « Assessment of Household Travel Budgets Using Activity Diaries : Case Study of Nagpur », *Textes complets de la IVe Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu, 12 p. ; CUSSET J.-M. et LAVIGNE J.-C. (1988), *Les transports collectifs urbains dans les villes moyennes de Java*, Caen, Paradigme, coll. Transports et communication, 141 p. ; SOEGIJOKO B.T.S. et CUSSET J.-M. (1988), « Compared Mobility and Transport Perception in the Medium-Sized Cities of Java », *Textes complets de la Vie Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu, 10 p. ; VILLORA Jr O.G. (1993), « Travel-Activity Patterns in Davao City (Philippines) : Classification and Identification of Determinants », *Textes complets de la Vie Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu, pp.13-23.

#### 4.3.1.1-Les enquêtes-ménages dans les métropoles de l’Afrique de l’Ouest

Organisées autour des années 1990 par les chercheurs du Laboratoire d’Economie de Transports de Lyon (LET), les enquêtes-ménages (Ouagadougou en 1992, Bamako en 1993, Niamey en 1996 et Dakar en 2000) ont fait l’objet de nombreuses publications<sup>153</sup>. Elles peuvent être considérées à l’heure actuelle comme les premiers travaux d’envergure sur la demande de déplacements et les pratiques de mobilité dans quelques grandes villes de l’Afrique de l’Ouest. S’agissant de la demande de déplacements, l’utilisation des modes est étroitement corrélée à la dimension spatiale du déplacement. Ces enquêtes mettent en évidence une répartition spatiale des flux. Ainsi, 5 flux de déplacements sont présentés : à l’intérieur du quartier d’habitat, entre le quartier et une zone contiguë, entre le quartier et le centre ville, autres, issus ou allant vers le quartier, sans extrémité dans le quartier.

La mobilité dans ces capitales est essentiellement une mobilité de proximité car la majorité des déplacements tournent autour du quartier et ne dépassent pas les quartiers limitrophes. Si ce premier point renferme un certain nombre de variables qui peuvent être reprises pour comprendre la mobilité des populations des quartiers périphériques à Libreville à savoir : A l’intérieur du quartier d’habitat, entre le quartier et une zone contiguë, entre le quartier et le centre ville qui ont été abordés dans l’étude statistique, la mobilité dans les quartiers périphériques de Libreville dépasse les limites du quartier et se vérifie sur l’ensemble de la ville.

La ventilation des déplacements selon l’heure à laquelle ils ont lieu, permet d’identifier des pointes distinctes dans ces villes. Il en résulte quatre périodes de pointe : en début et en fin de matinée et en début et fin d’après-midi.

---

<sup>153</sup> DIAZ OLVERA L. et PLAT D. (2003), « M comme Mobilité » GODARD X. (éd.) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, collection Economie et Développement, pp. 203-218,  
 DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. et SAHABANA M. (2004), *Mobilité et pauvreté en Afrique subsaharienne. Eclairages à partir de quelques enquêtes-ménages*, Colloque SITRASS 7, Dakar, 22-24 mars, [en ligne] disponible sur [http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/39/PDF/Sitrass2004\\_MOBILITE.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/39/PDF/Sitrass2004_MOBILITE.pdf) ,  
 DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P. (2005), « Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d’Afrique de l’Ouest. Le cas de Dakar », Buisson M.A., Mignot D. (éds), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, de Boeck Collection, Economie Société Région. pp. 245-261.  
 DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. et SAHABANA M. (2005), La marche à pied dans les villes africaines, *Transports*, n°429. pp. 24-31.  
 DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P. (2002), « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L’exemple de Niamey », Bussière Y., Madre J.-L., (éds), *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L’Harmattan, pp. 147-175.  
 DIAZ OLVERA L. et PLAT D. (1996) « Mobilités quotidiennes à Ouagadougou », *Cahiers des sciences humaines*, 32, (2), pp. 293-309.

D'autres thèmes comme les modes de déplacements utilisés dans ces villes sont étudiés. Ainsi, la répartition modale des déplacements fait intervenir : la marche à pied, la bicyclette, les deux-roues moteur, la voiture et le transport collectif. La mobilité dans ces capitales est essentiellement une mobilité de proximité car la majorité des déplacements tournent autour du quartier et ne dépassent pas les quartiers limitrophes.

Les motifs de déplacement sont structurés par une dizaine de catégories que sont les achats, les accompagnements, les démarches, les études, les loisirs, la religion, le travail, les visites, etc. Ainsi, près de la moitié des déplacements est générée par les activités liées à la vie professionnelle (travail, études). Ce sont ces flux qui correspondent à des parcours plus longs et donnent lieu à un moindre recours à la marche du fait du report vers les modes motorisés disponibles. Les déplacements liés à la vie domestique et la vie sociale se font à l'intérieur du quartier d'habitat.

S'agissant des pratiques de mobilité, elles sont influencées par les déterminants socio-économiques, c'est-à-dire le genre, le revenu et le lieu de résidence. La répartition des mobilités masculines et féminines dans les villes étudiées révèle une inégalité sexuelle qui s'explique par les pesanteurs socioculturelles. Les femmes ont des taux de mobilité très faibles, limités le plus souvent au domicile alors que les hommes développent des mobilités plus élevées.

D'une manière générale, les mobilités varient selon le statut d'activité. En mettant en évidence la population entre actifs et inactifs, ces enquêtes nuancent les mobilités selon le genre. Les actives se déplacent plus que les inactives tous modes confondus alors que la différence est nulle chez les hommes. Par ailleurs la population active plus âgée masculine et féminine fait deux fois plus de déplacements mécanisés que la population inactive, plus jeune dépourvue de revenus.

Enfin, la position dans le cycle de vie influence les mobilités dans les villes sahéliennes. Ainsi, les jeunes ont des mobilités quotidiennes très élevées, marquées par les activités scolaires. Pour les adultes mariés, les mobilités sont très développées chez les hommes parce qu'ils deviennent le principal soutien économique du ménage alors que chez les femmes, les mobilités sont limitées en raison des responsabilités dans le fonctionnement du ménage. Les personnes âgées se déplacent de moins en moins en raison de la vieillesse.

Les mobilités des populations pauvres dans les villes d'Afrique de l'Ouest s'expliquent par la prise en compte de ces différents thèmes. Si ces enquêtes-mobilité peuvent inspirer l'étude des mobilités des populations des quartiers périphériques de Libreville sur

certain points notamment la répartition spatiale des flux (les déplacements à l'intérieur du quartier, et entre le quartier et le centre ville), les modes de déplacements utilisés (marche à pied, transport collectif) ou encore les motifs de déplacements (travail, études, loisirs, achats, démarches), ces enquêtes présentent un certain nombre de limites dans le cadre de notre étude. L'impossibilité de n'avoir pas pris en compte dans les déplacements des populations périphériques, la place d'autres modes comme la bicyclette, les deux-roues moteur et la voiture particulière.

#### **4.3.1.2-Les enquêtes-consommation et mobilité et le coût des déplacements dans les villes d'Afrique de l'Ouest**

Les enquêtes-consommation constituent à l'heure actuelle, le meilleur référent en matière de connaissance des dépenses de transport des populations pauvres dans les villes d'Afrique de l'Ouest. En 1996, les résultats obtenus sur les dépenses des ménages dans ces villes montrent des écarts sensibles. La part du transport double de Dakar ou Lomé (8%) à Ouagadougou (16%). Dans toutes les villes, une part prédominante du budget est consacrée à l'alimentation, les dépenses de transport constituant le deuxième poste à Bamako, Cotonou et Niamey, le troisième à Abidjan et Ouagadougou, mais seulement le quatrième à Dakar et Lomé. Ces données ne présentent pas des estimations convergentes parce que de nombreux facteurs comme la taille de la ville, le niveau de richesse, les spécificités des systèmes de transport, les différences démographiques, les particularismes socioculturels, voire les conditions d'accès à la propriété du logement...<sup>154</sup>, entrent en ligne de compte et influent sur l'affectation des ressources.

A l'exception des valeurs extrêmes, un poids du transport compris entre 8% et 15% se dégage de l'étude des enquêtes-consommation.

Les dépenses de transport sont aussi connues à partir des enquêtes-mobilité. Selon des enquêtes réalisées dans les années 80, les ménages de la ville nigériane de Jos dépensaient 13% de leur revenu en transport et ceux de Dar es Salam 16%<sup>155</sup>. A Abidjan, à la fin des années 80, les dépenses en transport collectif étaient estimées à 9% du revenu moyen et à 13% du revenu médian, mais approchaient les 20% pour les ménages pauvres. A Ouagadougou, la diffusion très répandue du deux-roues à moteur explique que le transport captait 20% du

---

<sup>154</sup> DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P. (2004), *Le coût des déplacements quotidiens des ménages dans les villes d'Afrique subsaharienne*, Colloque SITRASS 7, Dakar, 22-24 mars, p. 134.

<sup>155</sup> MAUNDER D.A.C. et FOURACRE Ph.R. (1987), *Public Transport Provision in Dar es Salam, Tanzania*. Transport and Road Research Laboratory (Overseas Unit) (Coll. Working paper, n°231).

revenu des ménages en 1992. Une enquête de 1996 auprès d'une centaine d'actifs pauvres résidant à Dakar montre que 55% dépendent moins de 20%<sup>156</sup>.

Comme on peut le constater, il n'existe pas de données convergentes sur le coût des déplacements des populations pauvres dans les villes où les enquêtes ont été menées. Seules des estimations peuvent être avancées parce que « les tarifs de transport public sont naturellement variables selon les villes et surtout selon les modes de transport, selon les types de liaison et selon les périodes... »<sup>157</sup>. D'après certaines sources<sup>158</sup> on a une dépense moyenne de transport par ménage estimée à :

- 194 671 Fcfa par an à Dakar, pour une dépense totale de 2,376 millions de Fcfa par ménage
- 182 210 Fcfa par ménage et par an à Ouagadougou pour un budget total de 1 282 000 Fcfa, soit une part de 15,6% du budget total (hors transfert). Cela correspond encore à une dépense mensuelle moyenne de 2 693 Fcfa par tête.
- 163 000 Fcfa par ménage à Abidjan en 1996 d'après l'Ebc (sous estimation), mais 320 000 Fcfa en 1998 d'après l'Env.

S'agissant du budget dont disposent les populations pauvres dans les villes africaines, il ne permet pas à cette catégorie sociale d'accéder régulièrement à un mode de transport motorisé.

#### **4.3.2-La recherche portant sur la pauvreté et la mobilité urbaine en Afrique centrale**

Rares sont les recherches qui se sont penchées sur la question de la mobilité urbaine en rapport avec la pauvreté en Afrique centrale. En dehors d'un travail conduit par le réseau SITRASS<sup>159</sup> qui tente d'effacer le blanc existant dans la connaissance des déplacements des pauvres dans ce sous-continent, les travaux sur ce thème sont rarissimes. Deux temps vont faire l'état des connaissances sur ce domaine. L'un parlera de l'unique recherche sur la mobilité des pauvres à Douala, et l'autre du désintérêt de la recherche au Gabon sur ce thème.

---

<sup>156</sup> DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P. op cit., p. 4.

<sup>157</sup> GODARD X. (2003), « T comme tarif ou le poids des dépenses de transport des ménages » Godard X. *Les transports et la ville au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala, Inrets, p.311.

<sup>158</sup> GODARD X. op cit., p. 316.

<sup>159</sup> SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne), 2003, *Pauvreté et mobilité à Douala*, 142 p.



#### 4.3.2.1-La pauvreté et mobilité à Douala au Cameroun

Hormis ce travail de référence mené par le SITRASS (Solidarité internationale sur les transports et la recherche en Afrique subsaharienne) en rapport avec la Banque mondiale sur la ville de Douala au Cameroun que nous avons déjà rappelé, un grand vide persiste encore dans la connaissance des déplacements des populations les plus démunies. Plusieurs thèmes y sont abordés mais nous allons nous focaliser uniquement sur la mobilité quotidienne des citoyens pauvres à Douala. Pour la connaître, les déplacements sont d'abord présentés en fonction du mode utilisé.

Sept modes sont étudiés en semaine et le samedi : la marche à pied, les deux-roues moteur et vélos, la voiture, le bendskin, le taxi collectif et les autres transports publics. Il en ressort que la marche à pied représente le moyen de transport le plus utilisé tant en semaine que le samedi. Ils sont suivis par les transports collectifs que sont les taxis collectifs et bendskins. Ils assurent 53% et 33%. Les autres transports publics ne recueillent qu'un faible pourcentage.

Ensuite, les déplacements sont étudiés en fonction du nombre de trajets. Ils permettent de saisir en détail l'utilisation des modes et leur variation entre les jours de semaine et le samedi. Il en ressort que les déplacements avec un seul trajet sont dominés par la marche à pied, tandis que les transports collectifs, notamment les taxis et les bendskins, prédominent comme mode principal dans les autres déplacements. La marche à pied est aussi utilisée comme mode secondaire.

Les déplacements concernent trois domaines : le travail et les études, l'activité domestique et la sociabilité. En semaine, le travail et les études représentent le principal motif de déplacement, suivis de près par les activités liées au fonctionnement du ménage qui regroupent l'approvisionnement en eau, les achats, les services et démarches, la santé. Les déplacements liés à la sociabilité représentent un quart des mobiles de sortie. La part des déplacements liés aux activités professionnelles et aux études diminue le samedi, alors que ceux liés à la sociabilité, faibles en semaine, augmente sensiblement. L'usage des modes étant lié aux distances à parcourir, les flux des déplacements sont saisis en fonction de la liaison et du mode de transport. Ainsi, trois flux de déplacements sont étudiés : interne au quartier du domicile, entre le quartier du domicile et un quartier limitrophe et autre type de liaison. Il en ressort que la marche à pied est le premier mode quelle que soit la liaison.

L'étude établit une comparaison sur un certain nombre de thèmes notamment les motifs de déplacement, la répartition modale des déplacements entre pauvres et non-pauvres.

Il en ressort que les non-pauvres se déplacent davantage que les pauvres parce que le poids des activités professionnelles leur est plus important. Les tâches domestiques constituent le premier facteur de mobilité des pauvres. La sociabilité maintient les deux groupes à un niveau identique. Les non-pauvres utilisent davantage les modes mécanisés qui privilégient la marche.

Enfin, l'étude identifie cinq groupes de citadins pauvres : les scolaires, les femmes actives, les femmes inactives, les hommes actifs et les hommes inactifs. Il en ressort que les déplacements pour l'école et les activités professionnelles sont le principal motif de mobilité. Arrivent ensuite les déplacements pour le fonctionnement du ménage et ceux liés à la sociabilité. Les scolaires formant le groupe le plus important est aussi le plus mobile. Leur mobilité s'exerce à pied.

La mobilité des pauvres à Douala s'explique à travers l'ensemble des thèmes abordés par cette étude. Par rapport à notre étude, nous n'avons pas pu, ni nous référer à certains modes étudiés comme le bendskin, la voiture, le vélo, les deux-roues moteur, ni prendre en compte la situation des non pauvres.

#### **4.3.2.2-La recherche au Gabon**

Les mobilités des personnes à faibles revenus n'ont pas encore fait l'objet de développements dans la recherche gabonaise. En dehors de quelques analyses qui effleurent ce thème, la manière dont se déplacent les populations pauvres ainsi que les modes de transport qu'elles utilisent demeurent peu étudiés. Et pourtant, cette catégorie sociale est la plus importante en terme numérique dans la ville de Libreville. L'article de Fidèle Allogho Nkoghe, paru en 2006 dans la revue *Humanitas* de l'Ecole Normale Supérieure de Libreville, intitulé : *Le transport clandestin à Libreville ou clando : de la marge au centre d'une activité alternative au transport officiel*<sup>160</sup>, essaie de montrer comment à partir des lieux que ce mode investit, des activités marchandes s'y greffent et contribuent à son dynamisme par la clientèle qui les fréquente. L'auteur montre aussi, dans un contexte de crise des transports officiels, que le clando s'impose comme un moyen de transport largement utilisé par les habitants de cette cité. Le document de travail de Prosper Nang Métougue<sup>161</sup>, tout comme les mémoires de Maîtrise soutenus à l'université de Libreville par Missengué Alain et Tsamba

---

<sup>160</sup> ALLOGHO NKOGHE F. op cit.

<sup>161</sup> METOUGUE NANG P. op cit.

Jean Marie<sup>162</sup>, peuvent être inclus dans cette lignée, avec pour les deux derniers une focalisation sur une échelle moins importante. Quant à la recherche sur les transports en géographie, elle existe. Cependant, les travaux disponibles ignorent la question des mobilités des plus démunis. Concernant les travaux qui abordent la question des transports, ces derniers les orientent sous l'angle de l'organisation de l'espace et du développement régional ou encore de l'économie. On peut, à cet effet, citer la thèse de géographie de Emmanuel Ango Meye, *Les transports intérieurs au Gabon : la circulation terrestre (rail, route, fleuve)*<sup>163</sup> présentée en 1984 dans laquelle, l'auteur analyse les conditions d'établissement, l'état et les conditions d'utilisation et de coordination des divers modes de transports terrestres existant au Gabon. On peut mettre sous le même registre, la thèse de Clément Allogo Minko intitulée : *Analyse de la cohérence entre développement, aménagement et transports : le cas du transport aérien au Gabon*<sup>164</sup>, présentée la même année. Dieudonné Madébé inscrit son travail dans l'aménagement du territoire et le transport des personnes. Il s'intéresse à la question de la circulation urbaine dans la capitale. Dans sa thèse, *Libreville, la ville et les problèmes de circulation urbaine* soutenue en 1990, Madébé dresse un sombre tableau des conditions de circulation à Libreville, en mettant l'accent sur les défaillances de la voirie urbaine et le manque d'aires de stationnement ; il analyse aussi de manière fine l'offre de transport et les modes de déplacements des populations dans les années 1980. Edouard Mvome Nzé, en choisissant de travailler sur *Routes et développement régional au Gabon*<sup>165</sup>, étudie l'organisation de l'espace et le développement régional en tenant compte du réseau routier.

Malgré l'intérêt que ces travaux accordent aux enjeux liés à l'espace notamment la réduction des distances, aménagement des territoires, effet structurant des transports, les enjeux sociaux continuent d'être ignorés. Cette tendance consiste à concentrer les études sur l'offre de transport et à délaissier les déterminants des déplacements des populations. Or, nous dit J.P. Orfeuill « Décrire la mobilité d'un citoyen « moyen » n'a ainsi que peu de sens et il

---

<sup>162</sup> MISSENGUE A. (2006), *Le transport formel et informel dans le 6<sup>e</sup> arrondissement de Libreville : complémentarité ou concurrence ?* Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, 101 p.

TSAMBA J. M. (2003), *Le transport clandestin dans la périphérie nord de Libreville*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, 132 p.

<sup>163</sup> ANGO MEYE E. (1984), *Les transports intérieurs au Gabon : la circulation terrestre (rail, route, fleuve)*. Thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle de Géographie, Université de Bordeaux III, 315 p.

<sup>164</sup> ALLOGO MINKO C. (1984), *Analyse de la cohérence entre développement, aménagement et transports : le cas du transport aérien au Gabon*, Thèse de 3<sup>e</sup> cycle d'Economie des Transports, Aix-Marseille, 397 p.

<sup>165</sup> MVOME NZE E. (1999), *Routes et développement régional au Gabon*, Thèse de doctorat (géographie), Université de Bordeaux III, 434 p.

importe, au contraire, de chercher les déterminants sociaux majeurs des comportements individuels, si l'on veut ensuite « construire un cadre interprétatif situant les pratiques de mobilité dans les transformations plus globales de la société, portées par les évolutions de l'économie, des politiques publiques, des systèmes de valeurs, ou encore de l'occupation de l'espace, et se donner les moyens de construire des visions prospectives de manière à faire débattre sur les enjeux comme sur les moyens »<sup>166</sup>.

### ***Conclusion du chapitre 4***

Au terme de ce chapitre sur la recherche portant sur les mobilités des populations urbaines à faibles revenus, nous pouvons retenir que, dans les pays occidentaux, les travaux prenant en compte les déplacements des plus démunis existent. Cependant, les approches varient d'un pays à l'autre. Aux Etats-Unis, la recherche a produit des connaissances très discutées portant sur une mobilité des plus pauvres liée à l'emploi. Les approches plus générales visant à intégrer l'ensemble des motifs de déplacement de la vie quotidienne restent encore marginales. La situation n'est guère différente au Royaume-Uni où la déréglementation des transports fait que la question de l'accessibilité des plus pauvres aux zones d'emplois est davantage posée. En France, la question de l'accès aux services publics se retrouve dans la thématique plus large de l'accessibilité à la ville. En cela, elle n'est qu'une finalité parmi d'autres de la politique des transports.

Dans les pays en développement, la recherche ne permet pas d'établir des connaissances globales sur les déplacements des plus démunis. En Amérique latine par exemple, les travaux convergent vers des mobilités réduites pour cause de pauvreté. Dans les pays asiatiques, les connaissances restent parcellaires.

En Afrique subsaharienne, il n'est pas aisé d'établir un portrait général des mobilités des plus pauvres. La recherche montre une prépondérance des déplacements pédestres, mais des particularités entre pays restent liées au niveau de richesse, à la configuration géographique, aux pesanteurs sociologiques, aux choix méthodologiques, etc.

En Afrique centrale et particulièrement à Douala, les mobilités des plus démunis restent celles de proximité avec une domination de la marche dans tous les déplacements. Au

---

<sup>166</sup> ORFEUIL J. P. (2000), *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Arcueil, Inrets, p. 42.

Gabon, les mobilités des populations à faibles revenus sont inconnues à cause d'une recherche encore vierge.

## **CHAPITRE 5 : LES POLITIQUES DE GESTION DE LA MOBILITÉ**

Domaine d'intervention de la puissance publique, 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. Des contre-exemples relativisent cette mission canonique à cause des moyens insuffisants dont disposent les Etats comme dans les pays pauvres.

Dans les pays du Nord, malgré l'expansion de l'automobile, un grand nombre de citoyens, pour des raisons économiques, physiques ou par choix n'utilisent pas de voiture. Les perspectives sont menacées, pour ce grand nombre, par la dépendance toujours plus grande à l'automobile lorsqu'il s'agit d'accéder aux bassins d'emploi géographiquement dispersés. Le besoin de mobilité augmente pour ces captifs des transports en commun et engendre une « pauvreté du transport » et une exclusion sociale. Pour solutionner tous ces problèmes, les autorités des pays occidentaux travaillent pour une meilleure résorption de cette sous-mobilité aux Etats-Unis<sup>167</sup>, en Angleterre<sup>168</sup> et France<sup>169</sup>.

Dans les pays en développement, la situation paraît moins évidente que dans les pays développés pour des raisons liées le plus souvent à l'indisponibilité des ressources. Toutefois avec la mobilisation des moyens importants issus des prêts internationaux, des équipements de transports dignes des pays développés sont réalisés. Des politiques tarifaires préférentielles sont pratiquées à l'endroit des populations à bas revenus. Grâce à des initiatives publiques, qui vont équiper les pays concernés en bus, en métro, en tramway, ou encore en train urbains, les populations les plus démunies développent des mobilités relativement variées. Cependant, ces efforts pourraient être compromis par les faibles revenus dont disposent les masses populaires dans les pays en développement.

---

<sup>167</sup> CERVERO R. (2004), « Etats-Unis : l'innovation au service de la réinsertion en Californie », in J.-P. ORFEUIL. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 163-177.

<sup>168</sup> MURRAY G. (2004), « La volonté exemplaire d'une autorité organisatrice de transport : Liverpool », Orfeuil J.-P. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp.147-154.

<sup>169</sup> ORFEUIL J. -P. (2004), « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui », Orfeuil J.-P. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 27-47.

En Afrique subsaharienne, les mobilités des plus démunis, longtemps dépendantes des transports collectifs, se rétrécissent. Le déficit flagrant des ressources publiques, accentué par la crise financière des années 1980, ne permet plus aux pouvoirs publics d'envisager une intégration spatiale des périphéries urbaines par l'aménagement des routes dans les zones de forte concentration humaine. Ils ne peuvent non plus envisager, pour les mêmes raisons, une insertion des plus démunis par une politique tarifaire qui stimulerait leurs déplacements. Poussée par les effets de la libéralisation des transports, l'entrée en scène du secteur artisanal permet aux plus démunis de sortir tant bien que mal de leurs quartiers.

Dans ce chapitre, il sera question des politiques de gestion des mobilités particulièrement des transports en se basant sur deux approches. Une approche privilégie l'analyse des ressources des usagers pour comprendre l'inadéquation entre l'offre de transport et les besoins de certaines populations ne pouvant accéder à cette offre à cause de son coût élevé. L'autre analyse les politiques urbaines et montre comment les choix des aménageurs et des urbanistes ne parviennent pas à rapprocher les espaces résidentiels des zones d'activités, qu'elles soient des zones de travail industriel ou de services ou encore des zones commerciales.

Trois temps vont être abordés dans ce chapitre pour comprendre comment les politiques urbaines aident à la mobilité des personnes les plus démunies. Dans un premier temps, les politiques des mobilités dans les pays occidentaux analyseront la situation qui prévaut aux Etats-Unis, au Royaume-Uni et en France. Dans un deuxième temps, les politiques des mobilités dans les pays en développement montreront en quoi elles s'adaptent ou ne s'adaptent pas à la situation des plus démunis. Les politiques des mobilités en Afrique subsaharienne feront connaître l'expérience des plus démunis dans cette partie du monde dans un troisième temps.

## ***5.1- Les politiques de mobilité dans les pays occidentaux***

### **5.1.1-Aux Etats-Unis, une politique de l'accès à l'emploi pour les plus pauvres**

Aux Etats-Unis, les mobilités des populations démunies sont déterminées par l'accès à l'emploi. En effet, dans les grandes métropoles américaines, les bassins d'emploi se créent à la périphérie des villes. Par rapport à l'insertion professionnelle de nombreux Américains à bas revenus habitant les centres-villes, ce désajustement pose un grand problème dans la

mesure où ces citoyens ne disposent pas d'un véhicule<sup>170</sup>. De surcroît, entre ces centres-villes et les bassins d'emplois, il n'existe pas de transports en commun. Seules les populations disposant d'un mode individuel peuvent accéder à ces emplois. *Durant les années quatre-vingt, 84% de la croissance de la population des cinquante plus grosses métropoles américaines s'est effectuée hors du centre-ville. Cependant, ce phénomène d'étalement est loin d'avoir été homogène ; les minorités et les personnes à bas revenus ont mis beaucoup plus de temps à migrer vers les banlieues que les Blancs*<sup>171</sup>. Pour éviter la résurgence des émeutes urbaines des ghettos noirs des années soixante, occasionnées par un taux élevé du chômage<sup>172</sup>, comment les pouvoirs publics aux Etats-Unis en sont-ils parvenus à favoriser les mobilités des Américains les plus fragiles vers les zones d'emplois ?

Malgré les ressources allouées par les programmes fédéraux, l'échec des transports en commun dans l'insertion professionnelle des résidents des centres-villes en Californie dans les années quatre-vingt dix, a révélé les difficultés que rencontrent les usagers à bas revenus. En effet, même si les transports en commun apparaissent comme des modes plus près des populations économiquement faibles, *les données relatives aux conditions de transport des personnes à bas revenus résidant dans trois grosses agglomérations métropolitaines des Etats-Unis ont fait apparaître que les temps de trajet effectués en bus, aux heures d'affluence, étaient trois à quatre fois plus longs que ceux qui sont effectués en automobile*<sup>173</sup>.

De nombreuses solutions ont été expérimentées pour favoriser l'accès à l'emploi notamment les services de transports assurant les trajets inverses, c'est-à-dire les migrations domicile-travail :

- L'extension des horaires des services des transports publics. Cette mesure visait à encourager l'insertion professionnelle de personnes postulant pour les emplois peu rémunérés dont les horaires sont souvent décalés par rapport aux horaires habituels. La mise en service de bus, la nuit et les week-ends a, par exemple, permis aux populations pauvres de la région d'Oakland de faire les trajets entre leur

---

<sup>170</sup> ORFEUIL J. -P. (2004), « Pas de voiture, pas d'emploi : la situation aux Etats-Unis », Orfeuil J.-P. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir Bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aude, pp. 99-177.

<sup>171</sup> CERVERO R. (2004), « Etats-Unis : l'innovation au service de la réinsertion en Californie », Orfeuil J.-P. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, p.163.

<sup>172</sup> Idem, p.164.

<sup>173</sup> CERVERO R. op. cit., p. 166.



domicile et les zones d'emplois. Malgré cela, ces expériences ont donné dans d'autres régions des résultats très peu satisfaisants.

- Les nouveaux itinéraires ciblés. La suppression de certains arrêts sur des lignes de banlieue, a attiré de nombreux laissés pour compte des transports, particulièrement les personnes défavorisées. Cette situation a permis à certaines compagnies d'accroître leurs chiffres d'affaires et à certaines lignes de gagner en crédibilité auprès des usagers. Les témoignages donnés sur certaines lignes montrent que l'accès des populations à faibles ressources sur les lieux d'emplois connaît un succès inattendu. C'est le cas de la ligne 422, qui parcourt sur près de 80 kilomètres, la banlieue de Los Angeles. Cervero note à propos que : *Sept usagers sur dix considéreraient que les services de cette ligne étaient globalement bons ou très bons*<sup>174</sup>. Une autre ligne, la 215 dans le Comté de Yolo toujours en Californie, a permis à plus de 300 personnes de trouver un emploi dans un casino situé en périphérie. La particularité de cette liaison est de traverser une zone semi-rurale qui ne comporte donc pas d'arrêts. Elle relie sur près de 37 kilomètres, Woodlands, centre d'habitation de ces anciens bénéficiaires de l'aide sociale à *Cache Creek*, le nom du casino amérindien.

- Les services de navette. Il s'agit de minibus qui facilitent les déplacements des personnes pauvres habitant dans des zones excentrées vers les zones d'emplois en effectuant du « porte-à-porte ». Ces services forment aussi des chauffeurs qui peuvent être recrutés par les agences de transport en commun ou les prestataires de services de transports semi-collectifs à la fin de leur formation. *A ce jour, ce programme a permis la création de plus de 100 emplois. Une fois leur diplôme obtenu, 33% des personnes formées ont obtenu un emploi dans la compagnie Lift Line, 21% un emploi lié au secteur de transports, et 9% dans un autre secteur d'activité*<sup>175</sup>. Ce n'est que dans le comté de Santa Cruz que les services de navette ont pu réellement favoriser la mobilité des populations démunies par l'emploi. Ambitieux et très coûteux, ce programme a reçu des critiques de la part des compagnies de transport concurrentes.

---

<sup>174</sup> Idem, p.168.

<sup>175</sup> CERVERO R. op. cit., p.170.

- Le crédit automobile à faible taux d'intérêt. Certains comtés de Californie ont favorisé l'incitation à la mobilité automobile pour permettre aux plus démunis de rejoindre les zones suburbaines d'emplois pour les mêmes raisons que le reste des Américains. Testée sur deux types de comté, l'un semi rural et l'autre très urbanisé, cette mesure a produit des résultats soutenables. D'abord, dans les comtés semi-ruraux, l'accès à la propriété automobile est accrédité par les ménages pauvres. En dehors des trajets vers les lieux d'emplois, ces derniers pouvaient accompagner les enfants à l'école ou à la crèche, se rendre chez le médecin ou au centre de formation professionnelle. Quant aux actifs possédant une automobile, ils optent pour le développement des services de bus. Dans le comté de Yolo, l'accès à l'automobile a permis aux populations démunies d'être mobiles. Ensuite, dans les comtés urbanisés, c'est-à-dire, où des réseaux de transport existent, un faible pourcentage des plus démunis a accrédité l'achat d'une automobile, alors que la majorité a opté pour les transports publics. Les actifs ont soutenu cette mesure qui leur permettrait de mettre de côté leur véhicule. C'est le cas dans le comté de San Diego où de nombreuses populations pauvres ont une plus grande mobilité.

Comme nous venons de le voir, les mobilités des personnes démunies restent liées à l'accès aux zones d'emplois. Pour y parvenir, les autorités américaines répondent par des mesures adaptées tant aux publics qu'aux zones urbaines concernées. Ainsi l'accroissement des transports publics dans les comtés urbanisés et l'accès à l'automobile dans les zones semi-rurales permet aux plus démunis d'être plus mobiles.

### **5.1.2-Au Royaume-Uni, la prise en compte du lien entre transport et exclusion sociale**

Au Royaume-Uni, depuis la déréglementation du transport par autobus, les coûts des transports constituent un premier obstacle à la mobilité des groupes sociaux modestes. Les dépenses de transport entament une plus grande proportion des revenus précaires de ces personnes, bien qu'elles consacrent moins pour leurs déplacements<sup>176</sup>.

A Liverpool, la recherche d'un emploi ou d'une formation est limitée et à cela s'ajoutent les problèmes du logement, de la délinquance, de l'échec scolaire, de l'accès à la

---

<sup>176</sup> KAREN L. (2004), op cit., p. 87

santé, qui touchent durement les populations démunies. Dans l'agglomération de Merseyside au nord-ouest de l'Angleterre, les pouvoirs publics en partenariat avec divers organismes et notamment les prestataires de services de transport aident à lutter contre l'exclusion sociale des plus fragiles. Un plan transport envisagé par le Merseytravel favorise les populations démunies dans leur recherche d'emploi<sup>177</sup>.

Pour mieux répondre aux besoins en transport des zones défavorisées, des *Community Links Team* chargés d'évaluer les difficultés que rencontrent les plus démunis sont mis en place par le Merseytravel. Outre la création de nouvelles lignes rattachant les lieux d'habitation aux zones d'emplois, l'effort porte préférentiellement sur la réduction des tarifs des bus, généralement trop élevés. Ces mesures permettent des mobilités plus étendues pour les plus démunis. Dans la même perspective un *Job Link* a vu le jour.

Financé par des partenaires du programme de régénération urbaine, ce service propose un réseau de transport reliant les zones défavorisées aux zones d'investissements stratégiques. Des véhicules sont aussi disponibles sur la base d'un service à la demande. Les agences pour l'emploi l'utilisent pour accompagner les demandeurs d'emploi à des entretiens d'embauche et s'assurer que les personnes placées sous leurs soins parviennent sur leur lieu de travail, dans le cas où celui-ci n'est pas desservi par un service de bus régulier<sup>178</sup>. L'efficacité de cette structure dans la réinsertion des plus pauvres est attestée comme le note Murray Grant « ... *le service Job Link a prouvé sa fiabilité, et le service à la demande est en passe d'offrir de nouvelles possibilités aux résidents, comme l'accès à des emplois à horaires décalés, le soir, le week-end ou pouvoir effectuer des heures ou une activité supplémentaires* »<sup>179</sup>.

Au Royaume-Uni, où la déréglementation des transports rend les coûts de transport élevés pour les plus démunis, les politiques de gestion des mobilités consistent à favoriser un grand accès des pauvres aux transports en leur proposant une faible tarification. De même, en rattachant par des véhicules les lieux d'emplois aux quartiers populaires, les pauvres développent des mobilités plus élevées.

---

<sup>177</sup> MURRAY G. (2004), « La volonté exemplaire d'une autorité organisatrice de transport : Liverpool », Orfeuil J.-P. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aude, pp.147-154.

<sup>178</sup> Idem.

<sup>179</sup> MURRAY G. op cit.

### 5.1.3-En France, l'insertion des plus démunis dans la politique globale de la ville

En France, l'accès des plus démunis à la ville est garanti par le droit au transport<sup>180</sup>. Celui-ci est intégré dans la politique globale de la ville. Les plus démunis se déplacent grâce à une couverture des territoires en réseau de transport et des politiques de soutien des mobilités des personnes à faibles ressources.

Concernant la couverture des territoires en réseau de transport, un ensemble de lois ont été prises pour montrer que le transport public est un outil de décroisement social et spatial qui permet de prendre en charge les populations des quartiers connaissant des difficultés de tous ordres (économique, social, financier). Outre la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982, plusieurs lois précisent les conditions de mise en œuvre concrètes du droit au transport. La Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire (LOADT) de 1995 stipule que l'Etat doit assurer le respect d'un égal accès au service public de transport (article 2). Garantir l'accessibilité de tous les citoyens aux emplois, à l'éducation, à la santé et aux autres activités économiques et sociales, fait également partie des objectifs des Plans de Déplacements Urbains (PDU), rendus obligatoires dans les villes de plus de 100 000 habitants par la loi sur l'air de 1996. De même les articles 133 et 138 de la loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions de 1998 prévoient des mécanismes d'aides favorisant l'accès au transport. En 2000, s'est réellement affirmée la volonté de s'attaquer aux inégalités dans les transports avec la loi SRU « Solidarité et Renouvellement Urbain », précisant ainsi les modalités concrètes de mise en application du droit au transport.

Concernant les politiques de soutien des mobilités des personnes à faibles revenus, des tarifs préférentiels sont observés à l'endroit des plus démunis. Cette tarification sociale a permis de réparer des inégalités entre les citoyens qui ne peuvent s'offrir une voiture particulière. Avant de stagner, les titres gratuits ont été appliqués dans les réseaux des principales villes françaises entre 1975 et 1985<sup>181</sup>. Depuis 1990, ces politiques tarifaires vont évoluer. D'abord, les actions des communes sur leurs propres territoires à destination

---

<sup>180</sup> DUHEM B. et AUBERTEL P. (2003), *Droit au transport : où en est-on ? Quelques enseignements du programme de recherche « Déplacements et inégalités » Puca/Prédit 1999-2002*, 5 p. [en ligne] disponible sur <http://www.google.fr/search?q=droit+au+transport%3A+o%C3%B9+en+est-on%3F&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:fr:official&client=firefox-a>, 5 p. (accédé en janvier 2010)

<sup>181</sup> BIEBER A. et MASSOT M.-H. (1988), « Réflexions sur l'évolution des politiques tarifaires dans les transports collectifs urbains », *RTS*, n° 18-19, pp. 30-40.

exclusive de leurs concitoyens et électeurs sont fondées en des politiques d'agglomération mises en œuvre à l'échelle des réseaux dans leur ensemble. Ensuite, les tarifications sociales ont été réservées aux personnes âgées et aux scolaires. Peu à peu, les demandeurs d'emplois, les rmistes et d'autres populations définies sur la base du niveau de revenus accèdent aux tarifs sociaux<sup>182</sup>.

Ces différents dispositifs législatifs illustrent la spécificité française consistant à traiter les problèmes de mobilité en insistant sur le rôle du service public de transport. Parallèlement pourtant, des initiatives diverses conduites par des associations d'insertion ou des collectivités locales, proposent des mesures d'aides à la mobilité afin de répondre aux besoins spécifiques de certains groupes sociaux (prêt de véhicules et de deux-roues, transport à la demande, taxi social, aide au permis de conduire). Ces démarches variées, basées sur l'observation directe des besoins formulés par les individus, se caractérisent par une réelle approche multi-modale dans la résolution des problèmes et permettent ainsi de compléter des politiques focalisées sur les transports en commun. Ces ajustements, souvent louables, sont toutefois souvent menacés par les difficultés de financement.

## ***5.2- Les politiques de mobilité dans les pays en développement***

### **5.2.1-En Amérique latine, des investissements de transport, dignes des pays développés pour des mobilités populaires**

En raison de leur faiblesse économique, les personnes les plus démunies se déplacent un peu moins que celles qui disposent de revenus dans les cités latino-américaines<sup>183</sup>. Depuis une trentaine d'années, de nombreuses villes ont investi dans des transports dignes des pays développés pour faciliter les mobilités populaires. Il s'agit d'autobus en site propre (*busways*). Ce système connaît un véritable succès qui, selon certains analystes,<sup>184</sup> pourrait inspirer les métropoles en développement ainsi que les villes développées. En se servant d'une double entrée, l'une par l'espace et l'autre par les tarifs proposés, nous allons voir comment ces

---

<sup>182</sup> LE BRETON E. (2004), « Nouveaux problèmes de mobilité, nouveaux acteurs ? L'aide à la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle » Orfeuil J.-P. *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, p.121.

<sup>183</sup> ORRICO FILHO R.D. (1988), « Transports collectifs. Tarifs et budgets familiaux », *Textes complets de la IVe Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association CODATU, 14 p.

<sup>184</sup> SAHABANA M. (2005), *Dakar et Douala vs Bogota et Curitiba : l'Amérique du Sud, un exemple de régulation efficace des transports urbains pour l'Afrique subsaharienne ?* [en ligne] disponible sur <http://preludes-lorraine.org/pdf/C7.pdf#page=125>  
 ROGAT J. et HINOSTROZA M. *Sustainable Transport Practices in Latin America* [en ligne] disponible sur [http://www.risoe.dk/rispubl/reports/ris-r-1608\\_280-293.pdf](http://www.risoe.dk/rispubl/reports/ris-r-1608_280-293.pdf), pp.280-293. (année non mentionnée)

infrastructures répondent ou ne répondent pas aux besoins des plus nombreux. C'est le cas du Transmilénio de Bogota et du Réseau Intégré de Transports curitibain (RIT).

Bogota et Curitiba, respectivement capitale de la Colombie et capitale du Parana au Brésil doivent leur réussite de transport à une maîtrise spatiale organisée en amont par une volonté politique. Maîtrise spatiale qu'on ne retrouve pas toujours dans les villes en développement. Sous l'impulsion des autorités municipales, ces deux villes se sont dotées d'une politique de gestion de leur voirie. A Bogota, le maire Enrique Penalosa a transformé la ville en initiant un certain nombre de réalisations dont les plus importantes, résumées par M. Sahabana<sup>185</sup>, sont les suivantes:

- la construction de 300 kilomètres de pistes cyclables
- la suppression de stationnement et l'élargissement de trottoirs
- la légalisation de plus de 300 quartiers populaires et leur équipement en eau potable
- le bitumage des routes et l'éclairage public
- 35 kilomètres de site propre
- Une soixantaine de stations et terminaux avec parkings
- Aires de service et chemins piétonniers
- Plus de 100 kilomètres de routes de rabattement

Le tout a été suivi par une campagne de sensibilisation menée auprès des habitants de Bogota.

A Curitiba, la municipalité s'est appuyée sur un plan d'urbanisme cohérent. Ce schéma directeur devrait comprendre<sup>186</sup> :

- la limitation de la densité dans le centre
- la diffusion de celle-ci le long des corridors
- la diminution de la congestion dans le centre et à la promotion des « modes doux » de déplacements dans les quartiers
- la facilitation de l'accessibilité des couches défavorisées aux services et aux lieux de travail par l'achat de terrains et la construction de résidences pour ces populations le long des corridors

---

<sup>185</sup> SAHABANA M. op. cit., p.136.

<sup>186</sup> Idem, p. 135.

- le développement d'une zone industrielle concentrant une grande proportion des emplois de l'agglomération aux limites de la ville.

Sur le plan socio-économique, le Transmilénio de Bogota et le RIT de Curitiba assurent une intégration par les tarifs qui sont offerts sur l'ensemble de leur réseau. Le premier enregistre près de 30 000 passagers/heure par sens, ce qui fait de ce réseau de bus le plus performant au monde. Le second assure près de 75% de migrations pendulaires dont la ville de Curitiba possède l'un des taux de motorisation les plus élevés du Brésil<sup>187</sup>. Mais ce qui paraît plus remarquable c'est comme le relèvent Smith et Hensher<sup>188</sup> (1998), que la politique tarifaire mise en place vise à ne pas subventionner le ticket de transport tout en ne faisant pas dépenser au travailleur moyen plus de 10% de ses ressources pour ses déplacements. Si cela vaut aussi pour le système de transports collectifs de Bogota dont nous avons vu l'affluence, l'intégration par les tarifs est une pratique des transports qui tend à s'étendre à d'autres villes brésiliennes<sup>189</sup>.

A Salvador, les migrations pendulaires sont assurées grâce à la politique locale des mobilités qui oblige les entreprises sur place à prendre en charge les déplacements de leurs employés à hauteur de 6%. C'est surtout à Recife où ces mesures rencontrent un engouement auprès des populations à faibles revenus. Hormis les employés qui bénéficient de la mesure « Vale Transporte », un bon de transport, les étudiants ont aussi accès aux bas tarifs des transports. Nous sommes là dans les années 1980. Les tendances qui se mettent en place avec le développement de nouvelles technologies de transports, à travers trois alternatives (l'autobus, le tramway, le métro et le train), vont accélérer les mobilités des plus nombreux. Déjà envisagées à Salvador, Recife, Curitiba, ces mesures vont atteindre d'autres villes comme Campinas, Rio de Janeiro, Brasilia, Goiania, Terezina, Belo Horizonte, Maceio, João Pessoa où le tramway desservira particulièrement les couloirs utilisés par les populations de bas revenus<sup>190</sup>. Le caractère social du bon de transport profite à une catégorie de la

---

<sup>187</sup> TRB (1999), *Private Urban Transit Systems and Low-Cost Mobility Solutions in Major Latin American Cities*, Washington, 40 p.

<sup>188</sup> SMITH N. et HENSHER D. (1998), The Future of Exclusive Busways: the Brazilian Experience, *Transport Reviews* 18-2, pp. 131-152.

<sup>189</sup> ARAGO J., BRASILEIRO A., COLUCCI S. et CASTANHA L. (1994), « La place des transports collectifs dans les villes: les cas de Recife, Salvador, Joao Pessoa et Maceio (Brésil) », Godard X. (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala, pp. 99-111.

<sup>190</sup> Idem, p. 107.

population, les employés avec ce qui s'observe dans les pays développés à savoir l'expérience française du « versement transport ».

Mais dans de grandes métropoles latino-américaines où le développement d'infrastructures modernes est amorcé, les plus nombreux se déplacent plus facilement. C'est le cas de Mexico où, desservant l'ensemble du District fédéral, le métro favorise les mobilités des plus démunis à moindre coût<sup>191</sup>. Cette situation n'a pas manqué de soulever, de la part des bailleurs internationaux comme la Banque mondiale, des remarques incisives à l'encontre des autorités mexicaines. A côté de cela, le réseau de bus en site propre n'est pas en reste.

Le succès rencontré par le développement des infrastructures de transport et les politiques des mobilités mises en place sont à l'origine de nouvelles initiatives dans le continent latino-américain. On les voit au Guatemala, en Equateur, etc.

Toutefois, il faut nuancer la situation des transports dans ce sous-continent en ce qui concerne la prise en compte des mobilités des personnes à faibles revenus. Au caractère positif du « Vale Transport » on peut opposer l'exclusion d'une bonne partie de la population démunie comme les chômeurs, les travailleurs indépendants et tous ceux qui exercent, pour s'en sortir, une activité informelle<sup>192</sup>. Au Chili par exemple, la mise en construction du Transantiago avait pour finalité de favoriser l'intégration des plus nombreux par les transports collectifs. Par là même, cette infrastructure devrait donner aux santiaguinos une identité territoriale<sup>193</sup>. Si l'on s'en tient à une thèse récente<sup>194</sup> qui montre l'importance du transport public pour les populations des zones périphériques voulant se rendre dans les espaces où se concentrent la plupart des opportunités, c'est plutôt l'exclusion sociale qui prévaut à Santiago. Les communautés urbaines pauvres en Asie connaissent le même sort. Les moyens de transport ne desservent que difficilement les périphéries lointaines.

---

<sup>191</sup> HENRY E. (1997), « L'irrésistible percée du métro de Mexico », *Les Annales des Ponts et Chaussées*, n°83, Paris, ENPC, p. 63-75, [en ligne] disponible sur

[http://www.megapole.org/IMG/pdf/mexicoMetro\\_anpont83\\_1997\\_eh.pdf](http://www.megapole.org/IMG/pdf/mexicoMetro_anpont83_1997_eh.pdf), p. 63.

<sup>192</sup> ARAGAO J., BRASILEIRO A., COLUCCI et CASTANHA L. op. cit., p. 109.

<sup>193</sup> ETCHEBERRY J. (2004), *Transantiago : opportunité d'investissements dans le processus de modernisation du transport public de Santiago, Transantiago, Chile*, [en ligne]

[www.transantiago.cl/descargas/Transantiago\\_Opportunitate\\_dInvestissements\\_dans\\_le\\_processus\\_de\\_Modernisation\\_du\\_Transport\\_Publicque\\_de\\_Santiago.oppt](http://www.transantiago.cl/descargas/Transantiago_Opportunitate_dInvestissements_dans_le_processus_de_Modernisation_du_Transport_Publicque_de_Santiago.oppt),

<sup>194</sup> AVELLANEDA P. (2007), *Movilidad, pobreza y exclusion social*, Thèse de Doctorat, Departamento de geografía de la Universitat Autònoma de Barcelona, Sabadell. [en ligne], disponible sur [www.tesisenxarxa.net/TESIS\\_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf](http://www.tesisenxarxa.net/TESIS_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf), accédé le 25 mars 2008.



### **5.2.2-En Asie, des moyens de transport délaissant les périphéries lointaines.**

Dans les villes asiatiques, les communautés urbaines riches se déplacent mieux que celles dites pauvres. Les lieux de localisation des communautés urbaines démunies ne sont que très peu desservis par les moyens de transport offerts au public. Nous nous appuyerons sur une étude menée à Delhi pour montrer ces contradictions.

L'étude menée à Delhi<sup>195</sup> porte sur les besoins de transport des habitants pauvres. Elle s'appuie sur un certain nombre de critères comme les catégories socioprofessionnelles, les revenus et le lieu de résidence des habitants pour mieux ressortir le contraste entre les communautés riches et celles économiquement faibles. En effet, l'urbanisation de Delhi éclaire très bien cette situation. Dans la capitale indienne, les catégories sociales aisées occupent les meilleurs emplacements résidentiels alors que les catégories les plus démunies s'installent dans les espaces périphériques. Or, ces espaces sont ceux où les équipements en tout genre nécessitent des subventions urgentes pour combler leur déficit. Mais à cause du faible pouvoir économique des catégories qui y résident, les crédits ne sont pas toujours disponibles. En matière de transport, les compagnies publiques ne desservent pas les zones très éloignées du centre ville. Sur ces lignes, les bus publics ne sont pas nombreux. La DTC, la principale entreprise publique perd de l'argent dans les zones à faibles revenus. Les transports privés désertent aussi ces espaces et fréquentent davantage les zones riches. Une des conséquences d'une telle situation est que les revenus influencent le lieu de résidence qui, à son tour influence le mode de transport utilisé. Les populations démunies n'ont pas plus de choix que de recourir à la marche pour atteindre certains lieux dans la ville. Selon l'étude citée plus haut, beaucoup d'étudiants se déplacent à pied dans les quartiers populaires. Ce qui ne s'observe pas dans les quartiers riches où il est prévu un ramassage scolaire.

### **5.2.3-En Afrique du Nord, le métro léger de Tunis, un équipement de transport de pointe insérant les quartiers éloignés**

Deux idées essentielles seront développées pour comprendre comment le métro léger de Tunis contribue à insérer les quartiers éloignés dans la ville. Dans un premier temps, il s'agira de situer le projet du métro qui est un équipement de transport de pointe par rapport au

---

<sup>195</sup> MAUNDER D.A.C. (1986), « Public Transport Needs of the Urban Poor in Delhi, India », *IIIe Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, 6, *Prise en compte des usagers*, Paris, association CODATU, 14 p.

système de transport qui prévaut à Tunis avant sa réalisation. Dans un second temps, nous parlerons du réseau du métro, ses effets sur l'intégration de l'espace et des citadins notamment les plus modestes.

Rappelons que la ville de Tunis était un faubourg de Carthage pendant l'Antiquité. Elle s'est ensuite organisée avec la Médina selon un schéma radioconcentrique autour d'un centre unique à la fois politique, religieux et commercial. Tunis est structurée en fonction de ce centre fonctionnel et d'un axe majeur qui le prolonge vers l'Est jusqu'à la Porte de Mer, actuelle Porte de France. Avec le Protectorat (1881), la ville européenne s'est développée vers l'Est entre la Médina et le lac, où un port a été créé (1894-98). La ville moderne développée selon un plan en damier le long d'un axe Est-Ouest reliant la Porte de la Mer au port, ville coloniale, va concentrer très tôt les pouvoirs de décision aux dépens de l'ancien centre, la Médina<sup>196</sup>. Le développement des transports urbains semble condamner l'ancien centre qui demeure inaccessible à la voiture avec ses rues étroites.

Quatre axes de croissance structurent l'urbanisation de la ville de Tunis que rappellent Boukhris et Khun<sup>197</sup>:

- vers l'Est sur la côte où les banlieues résidentielles se sont développées (La Marsa, Sidi Bou Saïd, Carthage etc...),
- au Nord en direction de l'Ariana avec en dominance des lotissements résidentiels,
- au Sud avec un habitat de moyen standing (Montfleury, Bellevue, ...), ouvrier (Mégrine, Ben Arous), et populaire (Kabbaria),
- à l'Ouest se développe un habitat de moyen standing (Le Bardo, Manouba).

La conjonction de trois phénomènes a entraîné un accroissement de la mobilité de la population qui s'est accompagnée d'une utilisation plus importante du transport en commun par les couches moyennes ou à faible revenu : le rythme accéléré de croissance vécu par la métropole, la poussée démographique et urbanistique, l'amélioration des revenus des ménages au cours de la décennie 70. Avant 1985, date de la mise en service de la première ligne du métro, à l'exception des taxis urbains (3 500 environ) et des sociétés et administrations autorisées à transporter leur personnel, trois opérateurs assurent le transport collectif dans l'agglomération de Tunis<sup>198</sup> :

---

<sup>196</sup> BOUKHRIS T. et KHUN F. *L'intégration d'un métro léger dans un réseau de transports collectifs d'une métropole* [en ligne] sur : noehumanist.net, 20 p. accédé en décembre 2009. (année non mentionnée)

<sup>197</sup> Idem, p. 9.

<sup>198</sup> ALLEGUE H., BOUKHRIS T. et KHUN F. (1994), « Le métro léger de Tunis : sept temps ans après la première mise en service », GODARD X. (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala, pp.73-88.

- la Société nationale des transports (SNT) qui exploite en 1984, 153 lignes d'autobus sur un réseau urbain et suburbain.
- La Société du métro léger de Tunis (SMLT) exploitant en 1985 la ligne ferroviaire (le TGM) de 19 km et la ligne sud du métro première ligne du réseau (9,5 km).
- La Société nationale des chemins de fer tunisiens (SNCFT), qui exploite deux lignes ferroviaires de banlieue : Tunis-Hamman Lif (18 km) et Tunis-Bir Kassa (8 km).

Depuis son achèvement, le métro connaît une grande fréquentation comme l'atteste l'affluence sur ses différentes lignes. C'est ainsi que sur la ligne sud, elle est passée de 17,6 millions de voyageurs en 1986 à 23,3 millions de voyageurs en 1990. La croissance rapide de la correspondance bus-métro, de l'ordre de 10 % en moyenne par an, a contribué à l'évolution du trafic global qui a augmenté d'environ 6 % par an<sup>199</sup>.

Mise en service en novembre 1989, le trafic sur la ligne nord a atteint 23,4 millions de voyageurs en 1990. Le trafic de correspondance représente 25% du trafic de la ligne contre 15 % uniquement sur la ligne sud. Sur la ligne ouest, la fréquentation journalière est passée de 5 000 voyageurs à 9 500 voyageurs en 1991. 18 000 voyageurs sont transportés quotidiennement sur cette ligne en 1992<sup>200</sup>.

S'agissant de l'intégration physique de l'espace tunisois, on peut dire que le projet de métro léger, mis en service ligne par ligne depuis 1985, s'est adapté à une urbanisation existante. Le couple bus-métro permet, en termes de places-kilomètre offertes, de le vérifier. En s'appuyant sur les analyses fines de H. Allegue, T. Boukhris et F. Kuhn, on remarque que l'offre à ce sujet a augmenté pour le métro et pour l'autobus au détriment du TGM et de la SNCFT qui a sensiblement baissé entre 1985 et 1990. L'offre en PKO de la SNT est passée de 2658,3 millions de PKO en 1985 à 3264 millions de PKO en 1990, soit une augmentation de 22,8 % ou 4,2 % par an et cela malgré la suppression de certaines lignes dont les ressources ont été redéployées sur d'autres secteurs de la ville. L'offre en PKO du métro léger est passée de 417,4 millions de PKO en 1986 première année pleine à 764 millions de PKO en 1990 soit une augmentation de 83 % ou 16,3 % par an. Dès la mise en service du métro léger, on a dû mettre en place une importante offre notamment pour l'heure de pointe, les usagers ont réagi progressivement puisque sur la ligne sud, la fréquentation est passée de 17,7 à 21,8 millions d'usagers entre 1986 et 1988, soit une progression de 23 % sur deux ans. En parallèle, l'offre a été sensiblement réajustée à la baisse notamment pendant les heures creuses de 417 à 382,5

<sup>199</sup> ALLEGUE H., BOUKHRIS T. et KHUN F. op. cit., p. 80.

<sup>200</sup> Idem, p. 81.

millions de PKO soit une baisse de 5,3 % sur la même période. La mise en service de la ligne nord en novembre 1989 et des lignes ouest et nord-ouest en juillet 1990 a fait passer l'offre de 413 millions de PKO en 1989 à 940 millions de PKO en 1991 soit une progression de 128 % pour un accroissement du trafic de 138 %. L'effet réseau qui a commencé à se dessiner (le tracé en « Y ») va augmenter avec l'extension de la ligne Nord-Ouest vers Ettadhamen, mise en service en septembre 1992. Celle-ci sera prolongée vers la cité Ibn Khaldoun en juillet 1993. La ligne Ouest sera mise en service jusqu'à Den Den en juillet 1994.

Pour favoriser l'accès des plus démunis aux transports, un certain nombre de prestations sont mises à la disposition des usagers. Parmi les plus importantes, il y a le ticket ordinaire. Il favorise la correspondance gratuite entre les lignes d'autobus et le métro. Néanmoins, il n'y a pas de correspondance gratuite entre 2 lignes d'autobus. Ensuite, la carte hebdomadaire, la carte multivoyages (TGM), l'abonnement scolaire, l'abonnement mensuel autorisant un nombre illimité de voyage comme le précédent sans correspondance intermodale et l'abonnement annuel sont proposés<sup>201</sup>. Ces offres, conçues pour fidéliser la clientèle et réduire les coûts de perception, sont très prisées uniquement pour les tickets ou les coupons et les abonnements scolaires et dans une moindre mesure les abonnements mensuels. Les autres forfaits en dépit de leurs tarifs réduits sont peu utilisés. Pour l'instant, il n'existe pas une intégration tarifaire sur les 3 modes (bus-métro-trains de banlieue) comme on peut l'observer dans les transports en commun des pays développés. Cette mesure permettrait de donner une impulsion à la fréquentation du réseau et améliorer la productivité des exploitants avec le développement des titres à vue et des titres prépayés pour réduire les coûts de perception et à terme faciliter l'exploitation d'un agent sur les autobus par exemple. Il reste aussi aux transports en commun tunisois de se doter d'une autorité organisatrice qui devrait permettre de coordonner les différents intervenants, concevoir, planifier, gérer les ressources financières et mettre en place l'insertion des prix des transports urbains.

Arrivé au terme de ces développements, les analyses sur l'expérience du métro léger de Tunis avait pour objet de voir son impact sur les transports en commun dans la ville et son agglomération d'une part, et à travers ses effets, comment elle insère les quartiers périphériques et les populations démunies dans la ville, d'autre part. Dans un premier temps, il s'avère que la dégradation des transports en commun que l'on enregistre dans la ville avant les années 80 due à l'accroissement démographique, à une urbanisation qui s'est étendue en

---

<sup>201</sup> BOUKHRIS T. et KHUN F. op. cit., p. 17.

forme de « X » et à l'usage de transports devenant inadaptés à l'ensemble de l'agglomération, s'est particulièrement amélioré avec la mise en place du réseau métro qui a su s'adapter à l'urbanisation existante. Les statistiques utilisées pour illustrer ces évolutions, donnent la mesure réelle du phénomène. Il ressort que la réalisation du projet métro a redynamisé les autres modes de transport. C'est le cas du couple bus-métro qui a vu l'offre en termes de places-kilomètre offertes (PKO) augmenter de manière significative de l'ordre de 2658,3 millions en 1985 à 3264 millions de PKO en 1990 pour la SNT et de 417,4 millions en 1986 à 764 millions de PKO en 1990 soit 83 % pour le métro léger. Sur le plan urbain, le métro léger a permis d'intégrer physiquement les différentes parties de la ville.

Dans un second temps, à l'intégration physique de l'espace a succédé une intégration tarifaire même si celle-ci pourrait être relativisée par une absence de symbiose entre les trois modes existants. Somme toute, les tunisois se déplacent aujourd'hui plus qu'autrefois grâce des titres à tarifs réduits. Cette situation est illustrée par le succès que rencontrent les tickets ordinaires, les abonnements scolaires ou les cartes mensuelles au nombre de voyages illimités. On peut dire pour finir que le métro léger de Tunis, au vu des importantes mutations qu'il a engendrées, est un mode de transport de masse.

### ***5.3-Les politiques de mobilité en Afrique subsaharienne***

En Afrique subsaharienne, les transports collectifs jouent un rôle important dans le fonctionnement des villes. La grande majorité des citoyens, ne possédant pas de véhicules personnels, sont captifs de l'offre publique qui au demeurant n'est pas toujours disponible. Tout en gardant le fil conducteur de ce chapitre à savoir comment les politiques s'adaptent-elles à la mobilité des pauvres, nous aborderons dans un premier temps, les transports collectifs et la manière dont ils n'arrivent plus à satisfaire les déplacements populaires, dans un second temps, le tournant dans les transports que constituent les programmes d'ajustement structurel et leurs effets avec l'entrée en scène des autres composantes du système de transport collectif, enfin nous terminerons notre analyse par les différences et les disparités qui ponctuent les transports dans les villes africaines.

### **5.3.1-Des mobilités urbaines de plus en plus contrariées par l'insuffisance des infrastructures de transport et la pauvreté des ressources des populations**

Depuis 15 à 20 ans, les mobilités urbaines sont dépendantes des transports collectifs qui ont évolué grâce au soutien apporté par les pouvoirs publics. Les tarifs pratiqués depuis leur création, sont restés généreux. Les entreprises de service public ont assuré les déplacements citadins en appliquant des tarifs à caractère social. A Brazzaville, la Régie Municipale de Brazzaville (la RMTB) transporte, dès 1965, les Brazzavillois moyennant un coût dérisoire de 25 FCFA<sup>202</sup>. Ce tarif s'est maintenu pendant près de 15 ans. D'abord limités à la ville coloniale, les transports collectifs vont ensuite s'étendre à l'extension urbaine des métropoles en croissance. A Brazzaville, ces mutations vont concerner les quartiers de Kinsoundi et Talangäï, autrefois considérés comme des périphéries lointaines.

Dans les années 70, de nombreuses entreprises publiques se créent ou se recréent dans les métropoles africaines avec comme objectif la satisfaction de la demande populaire. Les tarifs qui vont suivre, n'évoluent pas. Ils sont unifiés à l'ensemble des capitales à 100 FCFA renforçant l'importance du service public dans les transports collectifs. Le tableau ci-après donne un ordre de grandeur des transports collectifs à Brazzaville. La part des autobus reste importante.

---

<sup>202</sup> GODARD X. et KAMA J. (1986), *Le système de transport collectif à Brazzaville* [en ligne] disponible sur [http://horizon.documentation.ird.fr/exldoc/pleins\\_textes/pleins\\_textes\\_7/carton01/25700.pdf](http://horizon.documentation.ird.fr/exldoc/pleins_textes/pleins_textes_7/carton01/25700.pdf)

**Tableau 3 : Estimation d'ordre de grandeur des principales variables du système de transport collectif à Brazzaville (Avril 86)**

	Véhicules en nombre en exploitation/ jour/parc	Voyageurs par jour	Emplois Directs	Capital investi (millions CFA)	Chiffre d'affaire jour millions CFA
Autobus STUB	50/80	80 000	850	2,8 Md	7,5 M
Foula-Foula	150/300	90 000	700	2,4 Md	9 M
Taxis	800/1000	20 000	1 300	4 Md	12 M
Ramassage Employeur	120/150	10 000	150	1,5 Md	-
Total		200 000	3 000	10,7 Md	28, 5 M

*Source: X. Godard, J. Kama., 1986, p.155.*

Si les efforts des pouvoirs publics ont consisté, à partir de ce qui précède, à soutenir les mobilités populaires dans la ville, il se trouve que les plus pauvres éprouvent depuis les années 1980, des difficultés à se déplacer.

Sur le plan urbain, les Etats, suite aux effets des programmes d'ajustement structurel, n'ont plus d'argent suffisant pour financer la construction des routes dans la ville et surtout dans les extensions urbaines. Dans de nombreuses métropoles, de nouvelles infrastructures routières n'ont pas vu le jour depuis la crise financière de la décennie 80. Les ressources disponibles sont affectées aux projets jugés stratégiques. Les axes principaux irriguant les quartiers périphériques en dégradation, limitent l'accès aux transports collectifs. Les mobilités des citoyens pauvres s'appauvrissent par ces effets conjoncturels. Il n'est pas surprenant qu'à terme, les plus démunis soient interdits d'accès aux opportunités qu'offre la ville.

S'agissant des mobilités populaires, elles se raréfient à l'échelle des métropoles. Les études menées dans certaines villes comme à Lusaka dans le quartier de Chawama<sup>203</sup> ou à Yaoundé<sup>204</sup> montrent que les plus démunis réduisent leurs déplacements pour cause de manque de ressources. En effet, les politiques de gestion de mobilité sont très insuffisantes. Elles ne soutiennent pas les tarifs de transport pour les plus démunis. Cette situation fait qu'un usage régulier des transports collectifs est un coût financier non négligeable pour des populations pauvres.

Si les pouvoirs publics maintiennent de manière officielle les tarifs de transport à des prix bas comme à Libreville au Gabon, les transporteurs par le fractionnement des trajets, contournent ces mesures comme à Dakar<sup>205</sup>. Les failles des politiques de gestion de mobilité sont davantage visibles avec la croissance spatiale et démographique. L'absence d'une autorité de régulation fait que les transporteurs collectifs particulièrement les taxis urbains ont tendance à se concentrer sur les liaisons les plus rémunératrices mais aussi sur les clientèles les plus rentables délaissant certains secteurs pauvres. Ce phénomène s'observe bien dans les rues de Libreville mais on peut aussi l'étendre à plusieurs capitales africaines. Une telle situation constitue une porte d'entrée pour les autres acteurs des transports comme le secteur artisanal que nous verrons bientôt sans pour autant que l'offre de transport arrive à satisfaire la demande citadine populaire.

Deux faits essentiels peuvent être retenus pour suivre les politiques des mobilités des plus démunis. D'abord, la politique tarifaire a largement été encouragée par les pouvoirs publics à la création des transports collectifs. Elle a permis d'assurer plus ou moins les déplacements citadins pendant près d'une quinzaine d'années comme on a pu le voir à partir des exemples empruntés à la ville de Brazzaville. Depuis 1980, les pouvoirs publics sont confrontés à des problèmes financiers énormes qui les empêchent de construire de nouvelles routes dans les espaces nécessaires. Ces espaces demeurent ainsi des enclaves des transports publics réguliers. Leur carence commence à être observée.

Ensuite, la situation financière des populations est catastrophique. Elle conduit donc les catégories pauvres à opérer des choix dans leurs déplacements, lorsqu'elles ne sont pas obligées de rester dans leurs quartiers. Les pouvoirs publics ne subventionnant pas les

---

<sup>203</sup> WORLD BANK (1994), Zambia Poverty Assessment. Vol. IV : Urban Sector Services : an Assessment of Service Provision in the Context of Zambia's Urban Poverty. Human Resources Division, Southern Africa Department, Africa Regional Office (Report n° 12985-ZA).

<sup>204</sup> NGASSAM A. et ROUBAUD F. (1994), *Cameroun, un profil de pauvreté*, DSCN, DIAL.

<sup>205</sup> LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F. et BAILLON A. (2004) « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, n°32, p. 118.



catégories les plus démunies comme cela se fait dans certaines villes en développement, ces populations sont assignées à résidence. Elles le seront davantage si rien n'est fait dans ce sens. Ainsi, les programmes d'ajustement structurel ouvrant les transports au secteur artisanal, vont constituer une solution d'appoint aux mobilités des plus démunis. Les effets de ces politiques méritent d'être analysés.

### **5.3.2-Les effets des programmes d'ajustement structurel depuis les années 1980**

Les programmes d'ajustement structurel (PAS), imposés aux Etats africains par les institutions de Bretton Wood, commencent à la fin de la décennie 1980. Il s'agit d'un procès des pouvoirs publics actuellement en faillite et incapables d'organiser le service public pour l'ensemble des populations notamment dans le domaine des transports. Le retrait de l'Etat, envisagé par ces instances, devrait être remplacé par les acteurs privés beaucoup plus dynamiques. Autrement dit, le secteur privé deviendrait un nouvel acteur avec lequel, il va falloir conjuguer dans les transports urbains<sup>206</sup>.

Pour améliorer l'efficacité des transports urbains, les PAS préconisent une déréglementation. Fonctionnant d'abord dans les quartiers périphériques, les transports privés ont progressivement évolué pour s'installer dans les zones centrales et concurrencer directement les autobus publics. Ils n'ont pas souvent eu recours à une autorisation pour opérer dans le tissu urbain. De même, aucune déclaration n'a été faite par les pouvoirs publics qui avaient pourtant jusqu'ici proclamé le monopole du service public pour les autobus.

C'est en 1932 que les « *woro-woro* » assurent les transports à Abidjan alors que la ville ne comptait que 10 000 habitants. Ils prenaient des passagers n'importe où dans la ville, à condition d'avoir de la place et les déposaient là où ces derniers le désiraient. Le prix de la course était de 30 FCFA par personne quelle que fût la longueur du trajet. Cet attrait leur valut la dénomination de « taxis 30/30 », qui se traduit en langue malinké par « *woro-woro* »<sup>207</sup>. L'urbanisation accélérée de la ville, débutée dans les années 1950, marquée par l'ouverture du canal de Vridi et la croissance démographique d'Abidjan estimée à 150 000 habitants en 1959, conduit les pouvoirs publics d'alors à envisager des transports de service public. En 1961 et en 1964, la SOTRA et les taxis compteurs sont préférés aux « *woro-woros* » qui sont alors interdits.

<sup>206</sup> BARRET R. (1994), « The role of the World Bank in the development of urban transport in sub-Saharan Africa », GODARD X. (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala-Codatu, p.277-290.

<sup>207</sup> DEMUR C. (1969), *Les transports urbains à Abidjan*, Paris, Mémoire de maîtrise, 44 p.

Profitant de la déréglementation, les transports en commun vont jouer le rôle de rabattement sur les lignes de desserte des autobus. Les « *gbakas* » vont exploiter des lignes illégales sur des segments de marché à l'intérieur du périmètre dont l'exploitation est exclusivement dévolue à la SOTRA. Cette situation est aussi égale pour les taxis « *woro-woros* » qui ont multiplié leur parc par dix en moins d'une quinzaine d'années. L'effectif estimé à 1000 véhicules en 1989 est passé à 5 000 en 1998<sup>208</sup>, puis à environ 10 000 en 2003 et 12 000 en 2005<sup>209</sup>. La part de marché des autobus est passée de 47% en 1988 à 27% en 1998, puis 24% en 2002 pendant que le secteur artisanal double, voire triple les siennes<sup>210</sup>. Mais leur accès n'est pas à la portée de la majorité des citoyens. Le bus coûte 200 FCFA alors que le woro-woro est maintenu à 100F CFA.

À Brazzaville, les foula-foula apparus pour la première fois dans la capitale congolaise entre 1976 et 1980 se saisissent du dysfonctionnement de la STB et de l'appel lancé par les autorités municipales aux particuliers pour mettre en exploitation provisoire tout moyen de transport collectif confortable<sup>211</sup>. C'est le point de départ de ce mode de transport dans la capitale du Congo. Fixé à 25 FCFA, le tarif des foula-foula satisfait une grande clientèle. Les passagers transportés quotidiennement par ce mode dépassent assez fortement ceux transportés par la société publique (la STUB). Au total, 90 000 voyageurs sont enregistrés par jour contre 45 à 80 000 au STUB. Les foula-foula restent à côté des autobus urbains les modes de transports les plus utilisés par les Brazzavillois comme le suggèrent les chiffres du tableau n°3. Leur résurgence en 1984-1985 a supplanté totalement l'entreprise municipale défaillante (la STUB). Maintenant aussi ses activités sur les liaisons périphériques telles que Total-Kinsoundi ou la desserte de la base aérienne, les foula-foula ont augmenté leur nombre de véhicules. Le prix du voyage ayant évolué est fixé à 100 FCFA. Ce qui reste accessible aux populations démunies des quartiers populaires de Brazzaville.

Au Sénégal, la libéralisation des transports a permis la montée en puissance des transports collectifs dans les rues de Dakar<sup>212</sup> au détriment du secteur public assuré jusque là par la SOTRAC. Les stratégies d'appropriation du transport collectif sont telles que les transports privés couvrent l'ensemble de l'espace urbain et particulièrement les zones où la demande est plus importante comme à Guédiawaye, une des banlieues populaires de Dakar. D'abord, des têtes de lignes sont directement installées près des nouveaux quartiers pour

<sup>208</sup> ADOLEHOUME et NAGOME (2002), cités par KASSI I. p. 136.

<sup>209</sup> YEO DOFOUNGO A., AGETU – DEP - SEP (2005), *Les taxis communaux de Yopougon*, Abidjan, 57p.

<sup>210</sup> ZORO BI NAGONE (2002), cite par KASSI I., p.136.

<sup>211</sup> GODARD X. et KAMA J. op. cit., p. 157.

<sup>212</sup> LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F., BAILLON A. op. cit.,

capter les « laissés pour compte » des transports dakarois. Ensuite, les transports artisanaux se mettent en double ligne à proximité des pôles de convergence d'usagers comme les marchés, les gares, les hôpitaux, les postes etc. qui sont aussi les lieux réservés au transport de service public. Enfin, les transports collectifs développent de nouvelles lignes qui contournent les points de congestion de la circulation et permettent des gains de temps substantiels pour atteindre le cœur de la ville. Selon certaines analyses<sup>213</sup>, les transports artisanaux présentent de nombreux atouts qui expliquent leur préférence auprès des citoyens par rapport aux transports réguliers. Parmi eux, la souplesse et la modicité des tarifs sont remarquables. D'une manière générale, les prix des trajets pratiqués sont en deçà de ceux homologués. C'est le cas entre le centre ville et la proche banlieue, où les tarifs habituels de 110 à 125 FCFA, sont ramenés en heure de pointe à 100 FCFA. Dans un contexte de paupérisation des ménages, l'offre artisanale privée est celle qui tend à solutionner les problèmes de mobilité des citoyens les plus démunis.

Toujours dans les considérations relatives aux effets des programmes d'ajustement structurel qui se sont appliqués au domaine des transports, le moto-taxi est apparu dans les années 80 dans plusieurs pays d'Afrique subsaharienne comme le Niger, le Cameroun ou le Bénin<sup>214</sup>. En une trentaine d'années, il est devenu une réponse à un besoin de mobilité. Comblant les insuffisances des taxis-automobiles et des autobus, il est le seul à parcourir les axes secondaires et les zones inaccessibles aux autres modes de transport. Dans une ville comme Cotonou qui présente de nombreuses contraintes à l'urbanisation et à la circulation, le taxi-moto est aujourd'hui le transport le plus approprié. Comme le dit Agossou : « *il correspond aux déplacements sur courtes distances, compris entre un et cinq km, et aux déplacements sur longues distances, supérieurs à cinq km, mouvements intra-muros et déplacements de la périphérie vers le centre ville, spécialement pour les usagers situés hors des grands axes, desservis plus ou moins régulièrement par taxis-ville ou par ligne d'autobus* »<sup>215</sup>. Quant aux tarifs du taxi-moto, des enquêtes réalisées dans certaines métropoles où il est très utilisé montrent que les prix sont inférieurs à ceux des autres modes de transport public. C'est le cas dans la ville camerounaise de Douala où pour plus de 80% des citoyens pauvres qui y ont recours, pensent que ce mode est plutôt bon marché. Le coût

---

<sup>213</sup> Idem, p.120.

<sup>214</sup> DIAZ OLVEIRA L., PLAT D., SAHABANA. « *La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara* » [en ligne] disponible sur [http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/17/57/29/PDF/Diaz\\_Plat\\_Pochet\\_Sahabana.pdf](http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/17/57/29/PDF/Diaz_Plat_Pochet_Sahabana.pdf) (année non mentionnée)

<sup>215</sup> AGOSSOU (2004), « Les taxis-motos zemidjan à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, n°32, p.138.

d'un déplacement réalisé en moto-taxi représente en moyenne deux tiers de celui d'un déplacement en taxi collectif (122 FCFA contre 185 FCFA, respectivement)<sup>216</sup>.

En dépit tout de même de l'accès à la mobilité offert aux personnes ne pouvant pas s'acheter une voiture particulière, les transports collectifs sont aussi associés au désordre urbain<sup>217</sup>. A Niamey par exemple, la société publique, la SNTN, connaît depuis le début des années 1980, une situation financière précaire qui a réduit ses lignes et leurs fréquences. Le secteur privé n'assure qu'un service incomplet, du fait notamment d'une absence de concertation entre les différents opérateurs. Pour les usagers, il en résulte une qualité de service médiocre et des coûts élevés qui les amènent à privilégier les déplacements indispensables dans le recours aux transports collectifs<sup>218</sup>. Cette situation pourrait être étendue à Conakry avec les mêmes conséquences depuis la cessation d'activité de la SOGETRAG. Ces cas de figures pourraient être cités en guise de contre-exemples de pouvoirs publics dominant des politiques de gestion de mobilité. Ils masquent très mal la précarité des moyens dont disposent l'Etat, pour équiper le territoire de réseau digne de la circulation routière et pour mettre en place des instances de régulation des transports. Face à l'irréductibilité de certains à se soumettre à un cadre institutionnel malgré tout décrié, les autorités publiques envisagent, comme au Cameroun, l'éradication d'une activité qu'ils estiment aujourd'hui incontrôlable<sup>219</sup>. Malgré un tableau sombre que l'on peut dresser des transports dans les villes africaines, des différences et des disparités persistent selon les villes. C'est ce que nous allons tenter de démontrer.

### 5.3.3-Les différences et les disparités entre villes africaines

Au début des années 1990, la crise des entreprises d'autobus dans la plupart des métropoles africaines avait permis l'émergence du secteur informel. Dans les années 2000, Godard et Teurnier constataient un durcissement de cette situation. Dans certaines villes, les entreprises d'autobus organisées ou encadrées par la puissance publique ont disparu et dans la

<sup>216</sup> DIAZ OLVEIRA L., PLAT D., SAHABANA M. op. cit., p.13.

<sup>217</sup> ABOTSI KOSSI EMENEF. A. (2004), *Un cas de transport urbain en Afrique. Les taxis motos au Togo*, université Paris XII Val de Marne, DEA transport, p. 10.  
[http://www.transpots.com/fichiers/travaux/travaux\\_2005/AA-Transports\\_Urbains\\_Togo.pdf](http://www.transpots.com/fichiers/travaux/travaux_2005/AA-Transports_Urbains_Togo.pdf), accédé le 19/01/10

<sup>218</sup> DIAZ OLVEIRA L., PLAT D. et POCHET P. « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey », Bussière Y. et Madre J.-L., (éds), 2002, *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, 2002, p.150.

<sup>219</sup> SAHABANA M. *Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable* [en ligne] disponible sur [http://www.euromedina.org/bibliotheque\\_fichiers/VC\\_Auf\\_TexteSahabana.pdf](http://www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/VC_Auf_TexteSahabana.pdf), (année non mentionnée)

quasi-totalité des villes au sud du Sahara, le transport public est contrôlé à plus de 90% par le secteur artisanal. Comme l'ont minutieusement étudié les deux auteurs, les estimations suivantes sont observées :

- Abidjan (1998) : 65% environ
- Bamako (2000) : 100% depuis la cessation d'activité des deux entreprises d'autobus
- Cotonou (1998) : 100%
- Dakar (2000) : 95%
- Dar Es Salam (1999) : 98%
- Douala : 100% depuis la disparition de la SOTUC
- Harare : 96%
- Lomé : 100%
- Nairobi : 70%
- Ouagadougou : 75%
- Yaoundé : 100% depuis la disparition de la SOTUC

On pourrait ajouter à cette liste non exhaustive, les villes qui ont été touchées par la guerre civile ces dernières années. Au vu de l'instabilité occasionnée par les confrontations entre milices et armées régulières, le secteur artisanal a refait surface. C'est le cas des foula-foula à Brazzaville et Kinshasa, pour ne citer que ces deux villes.

Le rôle décrié de la puissance publique dans l'organisation des transports relance l'idée de la création d'un cadre institutionnel. Celui-ci est essentiel selon Godard (1994) « pour qu'une politique cohérente et durable se déploie. Même si tous les conflits institutionnels ne peuvent être résolus, il importe de se doter d'institutions dont l'autorité soit cohérente avec la couverture spatiale des systèmes de transport et avec les arbitrages intermodaux à effectuer ». Choisie comme ville phare du programme SSATP, Dakar devient en 1992, le point de départ de cette réflexion avec la création d'un comité de suivi des transports urbains. Dans les années 1990, plusieurs pays souscrivent à la nécessité d'une réforme institutionnelle dans les transports urbains. Parmi eux: le Burkina Faso, le Cameroun, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Ghana et la Tanzanie en sont les principaux; des structures sont mises en place pour réfléchir à l'avenir des transports urbains dans chaque capitale et à une meilleure coordination<sup>220</sup>. Mais dans la finalisation de ce projet, on enregistre encore des

---

<sup>220</sup> BULTYNCK P. (1998), *Transports urbains- Plan de développement stratégique 1998-2002*, Washington, Banque mondiale, 19 p.

blocages majeurs. Ceux-ci révèlent des enjeux politiques voire économiques. En effet, les Etats n'admettent pas le transfert de leurs prérogatives à des collectivités territoriales. C'est le cas au Burkina Faso où la création d'un Conseil exécutif des transports urbains d'Ouagadougou sur l'exemple du Sénégal, échoue.

A l'exception de l'Afrique du Sud qui présente dans ce domaine un projet beaucoup plus abouti, seuls deux pays en Afrique subsaharienne envisagent avec sérénité, dans un contexte de déréglementation des transports, la coordination des transports urbains. Il s'agit du Sénégal et la Côte d'Ivoire. En effet, si les contextes politiques, juridiques ainsi que les mécanismes de création présentent des similitudes, les systèmes sénégalais et ivoiriens présentent davantage de points convergents que divergents. Parmi les similitudes, dans les principales capitales des deux pays, le secteur privé assure la desserte des transports. Elle a profité des failles du système public pour s'imposer. Sur le plan institutionnel, Plusieurs ministères gèrent le domaine des transports. Il s'agit de l'Équipement, le Commerce, les Finances et l'Intérieur. Si l'on ajoute à ces institutions les collectivités locales qui gèrent le transport dans leur périmètre, on rend compte du désordre qui structure les transports dans ces pays. Au sujet des différences, le système de transport à Dakar qui s'était construit autour d'une compagnie publique, la SOTRAC a disparu alors qu'à Abidjan celui-ci s'est maintenu en réformant le fonctionnement de la SOTRA. Toutefois, dans les deux pays, deux structures de régulation des transports ont vu le jour avec le soutien de la Banque mondiale et la volonté des gouvernements de chaque Etat. Il s'agit du Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD) et de l'Agence des transports urbains d'Abidjan (AGETU).

A Dakar, le projet de la création du CETUD est élaboré en 1991. Il est inspiré du modèle français d'une autorité organisatrice des transports. Il est prévu que cette autorité soit placée sous la tutelle du ministère des Transports terrestres et dirigée par un organisme collégial. Évalué à 75 millions de francs CFA, le budget annuel de la CETUD serait constitué par une taxe additionnelle sur les carburants qui contribuerait à l'alimentation d'un fonds de développement des transports. C'est en septembre 1995, que la décision de la création d'une autorité en charge des transports urbains dans la capitale sénégalaise, est prise. En août 1997, cette structure est reconnue et devient le maître d'œuvre du premier programme de transport urbain.

A Abidjan, c'est en 1992 que des réflexions sont menées par les pouvoirs publics en vue de la réorganisation des transports urbains dans la capitale ivoirienne. Le but est de mettre en place une structure unique de régulation des transports en s'inspirant de l'exemple de Dakar. La mise en place d'un tel projet est d'autant plus souhaitée que plusieurs acteurs

interviennent dans les transports en Côte d'Ivoire : l'Etat, la ville d'Abidjan et les communes. De bureau d'étude et de conseil de la ville d'Abidjan en matière de transport en 1992-1995, à agence autonome en 1997, l'AGETU est créée en 1999. Cette structure vit grâce au financement de la Banque mondiale et à la participation de l'Etat. En dépit du fait qu'il soit reconnu comme l'instance organisatrice des transports urbains à Abidjan, on note des difficultés dans le fonctionnement de l'AGETU. Comme le relève J. Lombard, « *la structure, chargée de gérer les activités des différents acteurs du secteur et d'arbitrer les conflits, est engluée dans des rapports antagonistes avec les communes* »<sup>221</sup>.

Deux pays bénéficient d'une structure d'organisation des transports. Il s'agit du Sénégal et de la Côte d'Ivoire. Ces instances ont mis du temps à se mettre en place. Des enjeux majeurs ont toujours émaillé leur fonctionnement. A Dakar, malgré l'existence du CETUD, les réalisations menées par cette institution manquent encore au chapitre. A Abidjan, l'AGETU ne parvient pas à jouer pleinement son rôle. Lombard note à cet effet que « *les hésitations politiques et les contradictions des lois de finances de 2004 et 2005, exacerbe ces différends et fait apparaître l'idée d'une agence confinée à sa vocation première, celle de cabinet d'études* »<sup>222</sup>. Toutefois, ces deux villes apparaissent comme ceux où les dispositions institutionnelles sont en place pour mieux encadrer le domaine des transports en Afrique subsaharienne francophone. Dans les pays où les compagnies officielles ont disparu, les transports irréguliers investissent l'espace urbain avec une faible régulation de ces derniers.

Apparaît un troisième type de figure où l'entreprise de service public existe. Elle opère avec les taxis urbains dans le centre régulé alors que les autres transports desservent une périphérie beaucoup moins contrôlée. C'est l'exemple de Libreville cas du Gabon.

## ***Conclusion du chapitre 5***

Faire le tour du monde des politiques de mobilité en tentant de voir comment ces dernières aident à la mobilité des populations à faibles revenus était l'objectif du chapitre 5. Voir aussi comment l'approche de type sociologique privilégiant la pauvreté des individus se différencie ou se complète avec celle des urbanistes en était une attente. Il en ressort que dans les pays développés, des politiques concrètes visant l'accès à l'emploi des plus nombreux existent. Dans les pays en développement, hormis quelques mesures encourageantes

---

<sup>221</sup> LOMBARD J., ZOUHOULA BI M. R., 2008, op cit., p. 200.

<sup>222</sup> Idem.

concernant de manière faible les plus démunis, les pays d'Afrique subsaharienne ne subventionnent pas de quelques manières que ce soient, les déplacements des populations les plus fragiles.

Aux Etats-Unis, les politiques de mobilité des personnes économiquement faibles reposent sur l'adoption par les pouvoirs publics, d'un ensemble de mesures pour faciliter l'insertion professionnelle des personnes démunies. Il s'agit de l'extension des horaires des services des transports publics, de nouveaux itinéraires ciblés, de services de navette, du crédit automobile à faible taux d'intérêt. Ces politiques sont efficaces parce qu'elles sont dirigées sur des catégories ciblées de la population en prenant en compte les cas individuels et globaux. Elles répondent aux besoins de mobilité en fonction des caractéristiques spécifiques des zones urbaines, suburbaines ou rurales. Elles montrent aussi comment les politiques envisagées relient les zones de résidence aux bassins d'emplois.

Au Royaume-Uni, les politiques de gestion de mobilités favorisent les déplacements des groupes sociaux les plus fragiles par la réduction des tarifs élevés des bus. Le service *Job Link* permet de rattacher les lieux de résidences aux zones d'emplois. Grâce au service « à la demande » de nombreux demandeurs d'emploi peuvent rejoindre les zones d'emplois non desservies par les bus. On peut aussi vérifier ici comment les approches sociologique par la pauvreté et urbanistique se complètent.

En France, un ensemble de dispositifs législatifs garantit les mobilités des plus démunis. Les politiques de gestion des mobilités consistent à favoriser l'accès des plus démunis aux transports. Autrement dit, les personnes disposant de faibles ressources bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50% ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur (article 123). La loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine (LOV) de 2003, soutient le développement des transports publics qui représentent pour les habitants des quartiers en difficulté, le premier moyen de déplacement vers les structures d'emplois.

Dans les pays en développement, les politiques de gestion des mobilités offrent des résultats mitigés. Dans certains pays comme au Brésil et en Tunisie, des aides à la mobilité sont mises en place. Elles concernent encore minoritairement certaines catégories sociales comme les travailleurs et les étudiants. Mais les zones d'habitats populaires restent encore fortement marginalisées dans les villes asiatiques comme Delhi ou en Amérique latine, notamment au Chili.



Dans les villes africaines, les déplacements des plus démunis longtemps dépendant des transports collectifs connaissent des problèmes en raison de la crise. Les entreprises publiques ont disparu dans nombre de métropoles aggravant les difficultés de déplacement dans les quartiers périphériques. Toutefois, les pays présentent des situations de transport différentes en raison de l'inexistence de structures de régulation dans beaucoup d'entre eux. Avec la crise et ses effets les politiques d'ajustement structurel, les pays ont ouvert la voie au secteur artisanal pour tenter de faciliter la mobilité des plus démunis. Les approches sociologique et urbanistique semblent se différencier.

## ***CHAPITRE 6 : LES MOBILITES A LIBREVILLE***

Le chapitre 6 portant sur les mobilités à Libreville s'inscrit dans la logique des approches annoncées au chapitre précédent. Connaître les politiques de gestion des mobilités dans cette capitale africaine est un impératif de cette étude. Les différents plans d'urbanisme adoptés par les pouvoirs publics ont permis de différencier dans le tissu urbain des espaces plus ou moins homogènes (espaces de services, espace résidentiel, zones d'activités, etc.) entre lesquels s'établissent des déplacements plus ou moins aisés ou à l'inverse très contraints.

La présentation de la différenciation des espaces urbains établie pendant la colonisation montre les grandes zones entre lesquelles se structurent les échanges. Par la suite l'analyse du monopole de l'entreprise de service public de transport et du privilège dont bénéficient les taxis urbains donne un aperçu du fonctionnement du système de transport à Libreville. Enfin l'exposé des politiques de gestion termine ce chapitre.

### ***6.1-Les débuts des mobilités à Libreville***

La fabrication de la ville par les urbanistes et en particulier par les urbanistes coloniaux a joué un rôle important dans les mobilités à Libreville.

#### **6.1.1-Le zoning colonial et l'amorce des mobilités à Libreville**

Les mobilités à Libreville se développent à partir des années 1950 avec la mise en place dans la petite ville blanche d'un zoning colonial. A cette époque, la ville est constituée des noyaux administratif et commercial. Un fortin dénommé Fort d'Aumale est élevé à l'emplacement de l'actuel port môle et une église et des bâtiments annexes forment le quartier religieux à l'emplacement de Sainte-Marie. De nouveaux espaces sont progressivement bâtis sur les terres cédées par les populations autochtones à l'administration de la marine pour accueillir les populations européennes de Libreville. En 1953, la zone résidentielle regroupe les quartiers de Batterie IV, Gué-Gué et Trois quartiers, elle s'étend ensuite en direction du plateau, vers l'actuelle Présidence de la république. Cet emplacement accueille l'hôtel du gouvernement, les services de douane, la poste. Pour rapprocher les quartiers résidentiels du

quartier administratif certains services techniques sont délocalisés vers le Nord-Ouest de la ville, comme le cadastre et l'urbanisme, l'agriculture, les eaux et forêts, etc.

Libreville compte deux pôles urbains distincts : le plateau avec l'administration et Batterie IV le quartier résidentiel avec quelques services déconcentrés. La ville coloniale s'étend alors sur 8,5 km du Nord au Sud et sur une distance de 1,7 km entre le port Môle et le quartier Mont-Bouët à l'Est. L'usage de l'automobile par les agents de l'administration est nécessaire pour rejoindre ces deux extrémités<sup>223</sup>. Ainsi, le zoning colonial qui structurerait progressivement la petite ville jette les bases du développement de Libreville.

### **6.1.2-La poursuite du zoning colonial et le renforcement des déplacements à Libreville**

A la fin des années 1970, Libreville est engagée dans une vaste rénovation urbaine. Les espaces légués par la colonisation s'étendent en direction des quartiers péricentraux et le retour au centre ville des fonctions administratives est marqué par la destruction d'anciens bâtiments historiques et l'édification d'immeubles d'architecture moderne. Le centre traditionnel est remodelé et dédoublé dans le quartier Sainte-Marie. « *En réalité, même si l'on note une certaine discontinuité spatiale, la vallée Sainte Marie peut-être considérée comme une excroissance du vieux noyau dans la mesure où les deux unités regroupent les mêmes activités urbaines et sont reliées par deux boulevards de grande importance : le boulevard de l'Indépendance et le boulevard Triomphal* »<sup>224</sup>. Autrefois localisée dans le centre, la fonction résidentielle de la ville se délocalise au Nord et au Sud ainsi que vers l'Est de la ville. C'est le cas des lotissements planifiés d'Agondjé vers l'aéroport, de Nomba Domaine vers Owendo, des cités Charbonnages, Nzeng-Ayong, Damas, le long du périphérique. Encore maintenue dans le centre blanc par la présence du stade Révérend Père Lefebvre, la fonction sportive est remplacée par la construction de deux stades omnisports pouvant contenir chacun près de 40.000 spectateurs dans le sud de la ville<sup>225</sup>.

La fonction commerciale constitue l'une des mutations les plus spectaculaires de Libreville. Elle conserve sa primauté dans le centre ville. Plusieurs immeubles élevés dans la mouvance urbaine accueillent les grands centres commerciaux tels que Magamod, Ceca Gadis, Paris-Gabon, Personnaz -et Gardin, Mbolo, etc. Certains sites sont valorisés voire

<sup>223</sup> LASSERRE G. op cit., 259

<sup>224</sup> NGUEMA R.M. (2007) « Rénovation urbaine et dynamique démo-spatiale de la ville de Libreville », *revue gabonaise de Géographie*, n°2, p.84.

<sup>225</sup> NZOUGUET MENDOME E. op cit., p.180

requalifiés à cette occasion comme à côté du collège Immaculée Conception où un hypermarché CKDO Géant est ouvert depuis les années 2000. Si les hôtels et les banques ont élu pour la plupart le centre historique, quelques services commerciaux de gros migrent vers les quartiers péricentraux rénovés comme Nombakélé. La saturation du centre commence à poser problème et « *les espaces interstitiels que l'urbanisation avait longtemps contournés cèdent sous la vague de construction* »<sup>226</sup>. C'est pour séparer les industries des résidences que les entreprises vont être relocalisées dans la zone marécageuse d'Oloumi et, bien plus tard, dans la zone industrialo-portuaire d'Owendo. On retrouve là les deux pôles qui déjà structuraient la ville coloniale.

La Libreville des années 1960 a beaucoup changé. Elle s'étend désormais au-delà de l'aéroport en direction du cap Estérias, jusqu'à Owendo, au sud-est où l'urbanisation est continue depuis la capitale. L'époque où certains quartiers comme Lalala désignaient en quelque sorte le bout du monde est révolue. La construction d'un périphérique a rapproché les quartiers populaires des zones d'emplois situées dans le sud-est par l'usage de l'automobile. Le programme de rénovation de Libreville a entraîné une densification des mouvements pendulaires. Les principales destinations des populations périphériques sont situées sur le bord de mer, c'est-à-dire le centre ville, le port et la zone industrielle<sup>227</sup>.

### **6.1.3-La croissance de Libreville vers sa périphérie et les problèmes de mobilité**

L'extension de la ville vers la périphérie, inorganisée, sans plans d'urbanisme a entraîné des déplacements intenses. Ce processus s'est accéléré avec l'augmentation des prix des terrains contraignant la population à s'éloigner du centre ville. Environ 2 000 personnes sont déplacées entre 1975 et 2001, selon les analyses de Nguéma<sup>228</sup>. Ces populations devaient bénéficier d'un cadre de relogement qui n'a pas été réalisé. En dehors de quelques travaux de viabilisation, de parcellisation et de reconstruction de quelques logements sociaux, les espaces qui accueillent les populations sont plutôt sans aménagements. Des quartiers se développent de l'autre côté du périphérique sur les collines comme le mont Bisségoué ou la chaîne de montagne de Sibang. C'est le cas pour Bisségoué, les quartiers Plein Ciel et Beau-séjour, pour Sibang du PK7, PK8 et PK9 des quartiers édifiés dans les années 1960 sur les terroirs des villages de Nzeng-Ayong et Sibang. Dans les années 1970, plus exactement au moment de la

<sup>226</sup> POURTIER R. (1989), *Le Gabon, Etat et développement*, tome 2, Paris, L'Harmattan, p. 253.

<sup>227</sup> NGUEMA R.M. op cit., p.87

<sup>228</sup> Idem, p.81

construction de la voie Express, les anciens citadins sont expulsés des terrains utilisés par les pouvoirs publics près du centre ; ils envahissent alors ces hauteurs qui ne bénéficient d'aucun équipement urbain. L'urbanisation accélérée de la capitale gabonaise déclenche des vagues d'exode rural qui entassent des migrants dans cet arrière-pays librevillois. Quand les autorités nationales ont pris conscience du processus, les terres perchées ainsi que les bas-fonds de la périphérie étaient complètement occupés.

Dans ces périphéries les voiries de quartiers n'y sont pas monnaie courante. Celles aménagées comme à Plein Ciel, faute d'entretien sont aujourd'hui défectueuses. Cette situation pose des problèmes aigus de circulation. Une étude relativement récente sur la voirie et la structuration urbaine à Libreville<sup>229</sup> confirme ces faits. Elle montre que les quartiers populaires concentrent un ensemble de pistes et de sentiers sinueux, de routes sans revêtement ou l'ayant perdu, rendant les déplacements pénibles et ne facilitant pas par la même occasion leur accès.

La pénurie en équipements rend ces espaces très dépendants du centre-ville où l'essentiel des pratiques urbaines s'exercent. L'absence d'entreprises publiques, le faible niveau de structures sanitaires et scolaires, l'inexistence des services publics générateurs de déplacements, n'ont pas ici générés d'activités et en l'absence de besoin de transport la construction de réseau routier n'a pas suivi. En outre la forte pression foncière a induit une densification telle que les maisons sont collées les unes aux autres, défiant les règles d'urbanisme. Dans ces conditions l'aménagement de ces quartiers est quasiment impossible à réaliser. Tracer des routes à travers les constructions anarchiques, ou encore construire de grands équipements publics dans des terrains accidentés relève de l'exploit. Les différents plans urbains élaborés pour la ville de Libreville esquivent complètement cette partie importante de la cité (voir partie I, figures 10 et 11).

## ***6.2-Les opérateurs : entre monopole du système de l'entreprise de service public et privilège des taxis urbains***

Les opérateurs publics de transport ont plus ou moins bénéficié d'un cadre juridique, économique et social favorable à leur développement. Profitant du monopole du marché, CTG, la SOTRAL, la SOTRAVIL ou la SGTT puis la SOGATRA n'étaient concernées que de loin par la concurrence. Elles manquaient cruellement de dynamisme. Les nombreuses

---

<sup>229</sup> ENGO ASSOUMOU H.C. (2005), *Voirie et structuration urbaine dans la croissance de la ville de Libreville (Gabon)*, Université Pierre Mendès France, Grenoble, 544p.

subventions qu'elles recevaient des pouvoirs publics servaient simplement à couvrir les déficits d'exploitation qui la maintenaient en activité et le coût de la gratuité offerte à certaines catégories sociales. Leurs prestations s'étendaient également au transport scolaire de la ville de Libreville.

Ces pratiques affichent bien la volonté des pouvoirs publics de donner au transport urbain un caractère social, même si cette solidarité ne couvre pas de façon efficace l'ensemble des populations démunies. Ce système associant l'aide aux plus pauvres avec une incitation à voyager en transport collectif est plus que jamais présent.

Mais à Libreville, outre les bus publics les taxis assurent également les déplacements des citoyens. Se saisissant des difficultés de la compagnie de service public, les taxis se sont multipliés couvrant presque sans partage certaines zones comme le centre ville, les quartiers centraux et les nouvelles zones urbanisées. Ces précisions données, deux grandes idées vont être développées pour parler des opérateurs de transport à Libreville. La première concerne le monopole du modèle de l'entreprise de service public, la seconde est la place privilégiée des taxis urbains dans l'offre de transport à Libreville.

## **6.2.1-Le monopole du modèle de l'entreprise de service public**

D'abord premier mode de transport motorisé qui se développe à Libreville dès les années 50, pour répondre à la demande de la population coloniale de l'époque, l'entreprise de service public évolue pour s'adapter aux besoins des populations locales. Tout en se maintenant comme mode de transport par excellence des citoyens, le service public à l'instar des autres capitales africaines connaît des périodes sombres et des moments de sauvetage. L'historique de ce mode de transport et les problèmes auxquels fait face la SOGATRA sont décrits pour montrer le caractère social de ce mode de transport.

### **6.2.1.1-Historique du transport de service public**

Le service public de transport remonte au début des années 1950. Depuis sa création il enregistre un développement qui bien qu'irrégulier en fait l'un des principaux modes en vigueur dans les transports au Gabon. Jusqu'en 1954, c'est-à-dire avant la mise en place d'un service de transports en commun, les citoyens se déplaçaient par leurs propres moyens. Pourvus de véhicules administratifs et de voitures particulières, les populations européennes sont les seules à développer des mobilités motorisées. Détenteurs d'emplois subalternes, les populations africaines ne peuvent accéder aux « automobilités » pour reprendre une

expression de G. Dupuy<sup>230</sup>. Pour se rendre dans la ville coloniale où sont déjà concentrés tous les emplois, les Africains ont recours à leurs pieds comme mode de déplacement<sup>231</sup>.

Les premières demandes de transport apparaissent avec l'installation des familles européennes dans les quartiers coloniaux de Batterie IV et de Gué-Gué. Elles suscitent la création de la première entreprise de transport en commun, la Société des Transports d'Afrique Equatoriale (S.T.A.E.). Entreprise privée, équipée de quatre autobus modernes, la S.T.A.E assure les transports sur les points essentiels de la ville<sup>232</sup>. Dès sa mise en fonction, l'entreprise de transport naissante se trouve vite débordée par les demandes venant cette fois de la clientèle africaine. Après les indépendances, ce modèle devient celui des sociétés d'économie mixte qui se développent en Afrique francophone avec le soutien important des bailleurs de fonds français<sup>233</sup>. Si la crise de la décennie quatre-vingt<sup>234</sup>, est le détonateur de la fin de ce modèle dans plusieurs capitales africaines (Godard, 2000), les signes précurseurs de la faiblesse des sociétés d'économie mixte sont déjà enregistrés au cours des trente dernières années (1965 à 1996) à Libreville. Commencés en 1965, les déboires se poursuivent jusque dans les années 1990. Ils sont marqués par une vague de fermetures des entreprises parmi lesquelles celle de la société de transport gabonais (CTG) entre 1965 et 1975, de la société de transport de Libreville (SOTRAL) entre 1972 et 1976, de la société des transports des villes (SOTRAVIL) entre 1979 et 1986, et de la société gabonaise de transit et de transport (SGTT) entre 1994 et 1996<sup>235</sup>.

Depuis 1997, le transport en commun est assuré par la société gabonaise des transports (SOGATRA). Un cadre préférentiel est élaboré à cet effet pour prévenir la concurrence très forte des taxis urbains. La priorité accordée aux bus publics est, par moment, exploitée de façon excessive par les conducteurs. Comprenant tout au plus 40 autobus en état de marche, la flotte de véhicules doit transporter près de 50 000 étudiants par jour. En mauvais état dans les quartiers populaires, les voiries affectent considérablement le parc automobile de la SOGATRA. Relevé comme une cause majeure de la dégradation du matériel roulant, l'équipement routier est en forte dégradation dans la périphérie. C'est le cas de la route

---

<sup>230</sup> DUPUY G. (2000), « Automobilités : Quelles relations à l'espace ? », Bonnet M., Desjeux D. *Les territoires de la mobilité*, Sciences sociales et sociétés, PUF, pp. 37-51.

<sup>231</sup> LASSERRE G. op. cit., p. 259

<sup>232</sup> En dehors des quartiers coloniaux où gravitent l'essentiel des transports, seuls deux itinéraires sont desservis en direction des quartiers africains : l'un vers Lalala et l'autre vers Nombakélé – Mont Bouët.

<sup>233</sup> Plus de 1,1 milliard de francs français ont été versés aux réseaux de transports collectifs d'Afrique francophone entre 1975 et 1989 par la Caisse centrale de coopération économique.

<sup>234</sup> Nous reviendrons, dans les lignes qui suivent, sur cette crise pour comprendre les difficultés de la SOGATRA.

<sup>235</sup> Plan Directeur Intermodal des Transports (1998-2015)

nationale 1 qui dessert un ensemble de quartiers allant du PK6 au PK12, où les autobus stationnent sur des chaussées défoncées. La faible capacité de l'offre publique à couvrir les besoins de transport de près de 500 000 habitants (Libreville et son agglomération) a certes affecté la principale entreprise publique de la capitale gabonaise, pour autant, elle n'a jamais disparu. Si dans la plupart des métropoles, les entreprises sont dans une situation critique ou ont cessé leur activité, le soutien financier et matériel apporté de manière continue, bon an mal an, par les pouvoirs publics, va faire de Libreville, une des capitales africaines où le modèle de l'entreprise de service public s'est maintenu en dépit des problèmes de transport actuels.

### **6.2.1.2-La SOGATRA et les problèmes de transport actuels**

Depuis la décennie quatre-vingt, la plupart des entreprises subsahariennes de service public connaissent une crise sans précédent. Celle-ci empire dans les années 1990. Parmi les problèmes qui assaillent les compagnies publiques se trouvent le sureffectif de leur personnel, le coût d'entretien du matériel, les difficultés à obtenir les pièces de rechange, les problèmes de trésorerie etc., toutes choses étant égales par ailleurs, le transport urbain public à Libreville reste confronté aux problèmes des entreprises publiques africaines. Si la SOGATRA a pu être épargnée par le raz de marée qui a emporté toutes les autres entreprises, on se gardera d'afficher un optimisme aveugle et sans fondement.

D'abord, le maintien de la SOGATRA, ne saurait être comparé à celui de la société des transports abidjanais (SOTRA) en Côte d'Ivoire. L'expérience ivoirienne est celle d'une entreprise de taille importante de plus d'un millier de véhicules et de 6 000 employés. Elle doit répondre à la demande d'une population qui s'élève déjà en 1998 à près de 3 millions d'habitants. Avec un parc automobile qui a considérablement régressé (près d'une quarantaine d'autobus disparus), une demande citadine qui n'atteint pas 300 voire 400 000 habitants, la situation de Libreville reste de très loin comparable à celle d'Abidjan. Sur le plan organisationnel, en dépit du fait que quelques rares abris de bus ont été construits, les horaires de passage irréguliers, ne figurent nulle part. Sur le plan de la gestion, la SOTRA s'est défaite des pesanteurs du passé en se dotant d'un système de gestion efficace. Elle s'est entourée d'un personnel compétent. Cette expérience relevée comme inédite, est presque inégalée en Afrique francophone. A Libreville, la SOGATRA s'est maintenue sans opérer de réformes en profondeur comme on peut le voir ailleurs. Le système de gestion est demeuré archaïque.



Depuis 1997, la SOGATRA assure un transport gratuit pour tous les établissements secondaires de la capitale avec une fusion avec la compagnie de transport scolaire.

Grâce à la bonne santé économique du pays, la SOGATRA a survécu avec les fonds publics colossaux injectés dans son fonctionnement par l'Etat. Les pouvoirs publics ont investi jusqu'alors plusieurs milliards de francs CFA pour sa survie. En effet, on peut voir dans la gratuité des transports collectifs, un moyen pour le gouvernement de compenser la pauvreté des usagers des transports qui sont généralement les populations démunies et l'absence d'aménagement des zones d'habitation populaire. Les taxis urbains quant à eux jouent un rôle privilégié dans les transports à Libreville. Toutefois, les pouvoirs publics ont tendance à contrôler le coût de transport de cet opérateur privé.

### **6.2.2-La place privilégiée des taxis-villes dans l'offre de transport urbain**

Les taxis-villes ou taxis urbains qui abondent dans les rues de Libreville se sont développés après les années 1950. Profitant des difficultés rencontrées par les entreprises publiques notamment leurs fermetures répétées, ils se sont imposés dans le tissu urbain de Libreville. Moyens de déplacement inévitables dans la ville, les taxis urbains jouent un rôle privilégié dans l'offre de transport à Libreville, et ce en raison de leur accessibilité.

Fixé à 100 FCFA<sup>236</sup>, le prix d'un voyage n'a pas évolué officiellement depuis plusieurs années. Cette situation rend ce mode attractif. Le système de ramassage consiste à prendre en cours de route des passagers allant dans la même direction que le premier usager monté à bord. Cela permet au « taximan »<sup>237</sup> de recharger son véhicule au fur et à mesure que les premiers passagers descendent. La desserte des plus vieux quartiers ainsi que des quartiers populaires accessibles est assurée majoritairement par ces véhicules de 4 places. Ces derniers sont adaptés pour une course<sup>238</sup> en direction des mêmes quartiers, de l'aéroport ou du centre hospitalier.

En vigueur dans d'autres capitales africaines comme Abidjan, les taxis-villes, automobiles avec passager unique ou encore les taxis-compteurs n'ont pas vu le jour à Libreville. Ce système n'aurait pas connu un enthousiasme certain dans une ville peu étendue et où la majorité des infrastructures routières convergent vers un centre étriqué. Par ailleurs, avec la croissance de la ville vers sa périphérie, des minibus sont apparus. L'extension de leur aire de desserte, du centre-ville aux confins du front d'urbanisation, permet au plus grand

<sup>236</sup> 100 FCFA valent 0,15 euros

<sup>237</sup> Nom communément donné à tout conducteur de taxi à Libreville

<sup>238</sup> Il s'agit d'une réquisition express d'un taxi pour un déplacement payé de 1 000 à 2 000 FCFA

nombre de satisfaire ses besoins de mobilité. Leur faible coût, selon le type de taxi emprunté, est aussi à l'origine de leur succès auprès des Librevillois<sup>239</sup>. Plusieurs marques de véhicules dont les japonaises (Toyota, Hiace) connaissent un succès certain.

Depuis 1990, les questions des déplacements sont inhérentes à la croissance démographique de Libreville. La ville compte en 2004 près de 4 000 taxis pour une population de 500 000 habitants. Devenu insuffisant par rapport à la demande citadine, ce nombre est toutefois non négligeable si on le compare à celui des bus publics dans les mêmes années. Dans le même temps, les syndicats de transporteurs qui se sont constitués, entre autre suite à la crise de 1990, exigent des pouvoirs publics une augmentation du prix du voyage au regard de la cherté du prix du carburant à la pompe et des taxes administratives élevées pour mettre en circulation un taxi urbain. Les propriétaires et les conducteurs de taxis collectifs n'ont pas particulièrement attendu la réponse des autorités publiques<sup>240</sup> pour augmenter les prix sur les trajets. Cet état de fait a bouleversé les habitudes des usagers. Avoir un taxi collectif aux heures de pointe oblige les oblige à proposer deux voire trois fois le tarif habituel. Des files interminables se forment aux abords des routes en attente d'un transport collectif. Face aux difficultés croissantes des pouvoirs publics à répondre par l'offre publique à la demande des populations citadines, les transports « clandestins » se sont saisis de cette opportunité pour s'imposer dans la ville ou certains secteurs de celle-ci. Il s'agit comme le dit R. Cervero : « *de multiples formes de transport non organisées par la puissance publique, relevant d'une initiative individuelle non contrôlée et surtout non sanctionnée, obéissant alors aux lois du marché et fonctionnant de manière informelle et illicite avec des degrés divers* »<sup>241</sup>. Les avantages de ce mode de transport sur la mobilité urbaine, obligent les pouvoirs publics à les considérer comme faisant partie des moyens de transport existants.

### ***6.3-Les politiques de gestion : changements de principes gestionnaires et ouverture vers le secteur artisanal***

Le programme de restructuration institutionnelle qui devrait permettre à terme la définition d'une politique intégrée des transports urbains dans d'autres villes du continent, a eu ses effets à Libreville. L'univers actuel des transports urbains librevillois n'est pas un fait

<sup>239</sup> On peut prendre un minibus pour une distance allant jusqu'à 3 voire 4 km moyennant 100FCFA

<sup>240</sup> Les pouvoirs publics sont opposés à un quelconque relèvement du prix du voyage sans offrir d'autres alternatives à ce problème qui affecte depuis plusieurs années les usagers des transports.

<sup>241</sup> Cité par GODARD X., *Les transports et la ville au Sud du Sahara, le temps de la débrouille et du désordre inventif*, INRETS, Karthala, 2003, 410 p.

isolé. Il est la conséquence d'une politique de décentralisation à travers laquelle les collectivités locales deviennent des gestionnaires des transports collectifs. Elles ont la charge de veiller à la meilleure mobilité des habitants en leur offrant les conditions de desserte nécessaires mais aussi en intégrant les opérateurs de transport qui facilitent les déplacements des citoyens. C'est dans ce contexte que le secteur artisanal a été reconsidéré, puis associé d'une certaine façon, parmi les opérateurs de transport. A Libreville, le changement intervenu à la Mairie centrale avec l'arrivée d'une majorité s'identifiant à un parti de l'opposition, le RNB<sup>242</sup>, a usé des dispositions légales pour initier certains de projets. Depuis 2003, une nouvelle équipe municipale dominée par le retour du PDG<sup>243</sup> à l'hôtel de ville, poursuit son action dans la gestion des transports qui ouvre la voie au secteur artisanal. Ce sous-chapitre s'articulera autour de deux grandes idées : la décentralisation municipale et gestion des transports collectifs et l'ouverture nécessaire vers le secteur artisanal.

### **6.3.1-Décentralisation municipale et gestion des transports collectifs**

Deux points seront développés pour comprendre la décentralisation municipale et la gestion des transports collectifs : il s'agira, dans un premier temps du transfert de compétences dans le domaine des transports et dans un second, des enjeux que suscite ce transfert.

#### **6.3.1.1-Le transfert de compétences dans le domaine des transports**

L'indépendance des nations africaines avait vu les nouveaux Etats prendre en main leur destin en matière de transport au point de devenir des transporteurs en puissance. Qu'ils s'agissent des compagnies de transport routier collectif, compagnies de chemin de fer, compagnies aériennes, ou encore maritimes, elles appartenaient toutes à l'Etat<sup>244</sup>. Leur bilan est aujourd'hui sévère. Le besoin d'un transfert de compétences dans le domaine des transports s'en trouve justifié. Les politiques d'ajustement structurel qui s'appliquent aux pays subsahariens, à partir des années 1980, ont été accompagnées par une remise en cause de la centralisation au profit d'un développement de l'administration locale suppléant les défaillances de l'urbanisme officiel. Pour capitaliser les nombreuses initiatives locales, pour donner des réponses concrètes aux besoins des populations, pour gérer les services publics

---

<sup>242</sup> Rassemblement national des bûcherons (RNB)

<sup>243</sup> Parti démocratique gabonais (PDG)

<sup>244</sup> LOMABARD J., M.R. ZOUHOULA BI. (2008), « Des instances de régulation pourquoi faire ? Avenir délicat dans le transport urbain (Abidjan, Dakar) », Bredeloup S., Bertoncello B., Lombard J. (éds), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, Paris, L'Harmattan, p.195.

urbains et pour collecter auprès des citoyens des ressources supplémentaires, l'échelle municipale est apparue plus appropriée.

Dans le domaine des transports, l'adoption d'un ensemble de lois pouvant impulser un début d'organisation est resté au stade des bonnes intentions. Ainsi, les administrations locales n'ont pas accompagné les recompositions du paysage économique et social et n'ont pas pu prendre les relais d'une certaine forme de régulation économique et sociale.

A l'instar de la Côte d'Ivoire, l'organisation municipale au Gabon fut d'abord précisée par la loi de 1955, réaménagée par l'ordonnance n° 24 du 6 Avril de 1963. Ces deux lois établissent une distinction assez nette entre les communes dites de plein exercice et celles de moyen exercice. Les premières voient le maire et ses adjoints être élus par un conseil municipal alors que dans les secondes, le maire et ses pairs sont nommés par l'Etat. La situation de la commune de Libreville étant particulière, le maire est nommé et révoqué par décret du Chef de l'Etat pris en conseil des ministres. Depuis 1980, la capitale gabonaise est divisée en deux communes : Libreville et Owendo. De 1996 à 2003, la géopolitique interne de Libreville est marquée par un changement à l'hôtel de ville. L'arrivée d'une majorité municipale incarnée par le RNB, promulgue la loi 15/96 relative à la décentralisation. Les pouvoirs publics s'étant désengagés de certaines missions confiées aux collectivités locales, cette mesure exige que le conseil municipal ait une maîtrise de leurs activités. Prévoyant un transfert de compétences notamment dans le domaine des transports, la loi 15/96 reconnaît aux deux communes un certain nombre d'attributions par exemple dans la délivrance des autorisations de transport ; dans la perception des redevances relatives à l'exploitation des transports publics dans les deux villes. Pour faciliter leur identification, les taxis urbains sont peints en blanc et rouge dans la commune de Libreville, alors qu'ils sont bleus et blancs dans la commune voisine d'Owendo. Ils sont aussi reconnus à partir de leur numéro de portière obtenus dans leur municipalité respective.

Payant des taxes dans leur commune respective, les taxis avaient leur activité circonscrite aux aires d'enregistrement. Le texte de loi 15/96 comporte toutefois un vide juridique, particulièrement pour les activités de taxis collectifs entre les communes, d'où au début la difficulté de leur statut, voire de leur reconnaissance par les institutions en charge du secteur. Toutefois, ce type de desserte était exceptionnellement autorisé entre les deux communes. L'arrivée du secteur artisanal étend les véhicules privés à l'ensemble de la ville. Ces derniers menacent les intérêts des taxis urbains et de la SOGATRA. Conscients de ce phénomène, les autorités publiques cherchent à limiter leur présence au centre ville et préserver les transports réguliers.

### 6.3.1.2-Les enjeux du transfert

Lorsque les transports suburbains à l'origine « transports clandestins » apparaissent discrètement dans la ville de Libreville dans les années 1990, les pouvoirs publics ne semblent pas intéressés par ce mode de transport jugé provisoire bien qu'on les retrouve en double file à proximité des transports collectifs légaux près des marchés, des gares routières ou des grands carrefours. Autour des années 2000, au moment où ce secteur commence à envahir de nombreux points stratégiques de la ville<sup>245</sup>, la libéralisation est déjà amorcée sur le terrain. Ces transports tiennent une place importante dans les réponses apportées à la demande populaire que malheureusement les pouvoirs publics peinent à honorer. Pour les instances décisionnelles, c'est un défi important auquel il faut apporter des solutions concrètes. Mais la gestion des transports qui concerne plusieurs structures étatiques et notamment les collectivités locales engage des responsabilités diverses.

D'abord financiers, les enjeux d'un tel transfert font que les pouvoirs publics vont se retrouver au centre d'une gestion fiscale importante. En effet, les transports sont une activité lucrative qui garantit aux trésoreries locales des ressources colossales qui se raréfient. S'agissant de la commune de Libreville, le désengagement du pouvoir central de ses missions confiées aux collectivités locales a également signifié un retrait des moyens humains, juridiques et surtout financiers<sup>246</sup>. Selon une étude déjà citée en rapport avec les marchés dans la ville africaine, les principaux bénéficiaires des taxes prélevées sur les équipements marchands sans que les conditions de vente des commerçants soient améliorées sont les gestionnaires de ces structures. La privatisation des services publics à des fins personnelles est largement décriée en Afrique. La Côte d'Ivoire offre sur ce point des exemples intéressants. Il suffit de se reporter aux travaux récents de S. Bredeloup<sup>247</sup> sur les marchés à Abidjan pour avoir la mesure du phénomène. De nombreuses irrégularités sont aussi présentes dans le contrôle des activités de transport<sup>248</sup>. Les pratiques corruptives qui permettent de détourner à des fins personnelles les redevances perçues sont patentes. Maintes fois floués par ces pratiques, les transporteurs savent mieux que quiconque de quoi il est réellement question.

<sup>245</sup> METOUGUE NANG P. op. cit., p.4.

<sup>246</sup> Le discours de Mba Abessole Maire de Libreville lors de la présentation de vœux au feu Président de la République Omar Bongo en 2006 était particulièrement retentissant sur ces points.

<sup>247</sup> BREDELOUP S. (2008), « Conflits de compétences entre acteurs publics dans la gestion des marchés d'Abidjan et de Dakar » Bredeloup S., Bertoncello B., Lombard J. (éds), *Abidjan et Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, Paris, L'Harmattan, pp. 155-168.

<sup>248</sup> LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F. et BAILLON A. op. cit., p. 119.

Sur ce point, le tribut qu'ils paient, est extrêmement lourd. Ces pratiques sont favorisées par l'absence de contrôle et des régies municipales déficientes.

Les recettes engrangées ne sont jamais investies dans l'aménagement des voies utilisées par les usagers de transport. Elles ne le sont encore moins dans la construction des gares de stationnement. Le choix des leaders syndicaux s'est porté sur une gestion informelle des lieux de chargement et leur contrôle par des réseaux mafieux. Dans les années 90 par exemple, le contrôle de la gare routière de Libreville était entre les mains d'une bande dirigée par un dénommé Bonbon qui prélevait des taxes importantes sans que l'équipement ne soit aménagé. Comme le relève dans son étude Irène Kassi, « *les autorités locales ont toujours manifesté une tolérance, voire un laisser-faire dans la pratique spatiale, vis-à-vis des activités informelles qui se multiplient. Les implantations anarchiques des gares informelles, l'utilisation des trottoirs pour le stationnement et le ramassage des clients sont plus ou moins tolérés, conduisant à une profonde transformation du paysage urbain* ». <sup>249</sup> Dans les années 2000, avant l'intervention du pouvoir municipal, le syndicat dirigé par un certain Menié, régnait sur les transports urbains et notamment sur les carrefours-gares engendrés par les transports suburbains avec les mêmes conséquences <sup>250</sup>.

Dans les transports suburbains ceux qui exercent sans permis de transport côtoient ceux qui remplissent les conditions fixées par les autorités municipales. Dans les deux cas, les transporteurs paient des taxes même si elles ne sont guère comparables à celles que recouvrent les transports officiels : taxis et taxis bus. La mise en place de formules permettant à ces opérateurs de devenir des transporteurs à part entière, est urgente. L'objectif de remplir les conditions requises pour exercer les transports est tout à fait louable en soi, mais ne devrait pas faire oublier que ce secteur remplit une fonction sociale importante, notamment par les revenus qu'il apporte aux ménages. Aussi longtemps que des passerelles ne seront pas envisagées pour que certains ne soient pas toujours confinés dans la périphérie, cela continuera à susciter des interrogations sur la modernisation à terme de ce secteur <sup>251</sup>.

Dépassées par les difficultés de transport auxquelles sont confrontées les populations notamment dans la périphérie, les collectivités territoriales s'emploient à encadrer les transports artisanaux. Ce secteur apparaît comme une alternative au transport officiel notamment dans les zones irrégulières densément habitées. Pour cela, les responsables

---

<sup>249</sup> KASSI I. op. cit., p.111.

<sup>250</sup> Informations recueillies à la Mairie centrale de Libreville auprès des services chargés des transports urbains.

<sup>251</sup> METOUGUE NANG P. op. cit., p. 10.

municipaux prévoient en 2006 une délibération dénommée « *transport urbain de seconde zone* ». <sup>252</sup> Ils espèrent par cette résolution exercer une ouverture nécessaire vers ce secteur.

### **6.3.2-L'ouverture nécessaire vers le secteur artisanal**

A travers entre autre l'émergence fulgurante du transport « clandestin » dans les rues de Libreville, d'une part, et l'engouement populaire pour le transport artisanal, d'autre part, s'ouvre un secteur artisanal.

#### **6.3.2.1-L'émergence fulgurante du transport « clandestin » dans les rues de Libreville**

L'émergence du transport « clandestin » dans les rues de Libreville commence au moment où les pouvoirs publics tentent de maîtriser le phénomène. En effet, l'Etat a sponsorisé une étude qui prévoit : « *un cadre encourageant l'accès des transporteurs privés avec des autobus et des minibus, sur la base d'appel à la concurrence pour l'attribution des lignes d'autobus sur des parcours et avec des fréquences fixées ; mise en place d'une autorité régulatrice autonome et indépendante pour définir le plan de circulation, le cahier des charges des opérateurs de bus et les règles des concessions ; instauration d'un suivi des conditions d'exploitation, de tarification et de sécurité afin d'assurer les droits des usagers ; enfin, soutien à la création de petites entreprises de transport (avec formation à la gestion, regroupement pour réduire les coûts d'acquisition des véhicules, des pièces et des réparations) et à l'organisation de gares routières et de points de transferts. Cette étude devrait être suivie par des études sur le transport routier et la sécurité routière pour encourager le secteur privé à être plus professionnel et à satisfaire aux normes de sécurité* ». <sup>253</sup>

Ce réaménagement du transport urbain n'a pas été suivi d'effets, puisque les « clandos » sont apparus de manière significative. Leur présence a remis en cause les deux types d'opérateurs formels cités ci-dessus. Il s'agit de « ... *transporteurs ne disposent pas d'un système de gestion cohérent et ne remplissent pas toujours les conditions requises pour exercer la profession...* ». <sup>254</sup> Cette situation pose des problèmes aux autorités gestionnaires notamment la difficulté de suivre leurs activités. Selon l'étude menée par P. Metougue Nang,

<sup>252</sup> ALLOGHO NKOGHE F.M. op. cit., p. 42.

<sup>253</sup> METOUGUE NANG P. op. cit., p. 8.

<sup>254</sup> Idem, p. 8.

Libreville compte aujourd'hui près de 2 000 véhicules voués à cette activité. Ce qui peut d'ailleurs paraître très révélateur dans une ville où l'accès à l'automobile est un fait partagé par une minorité de la population.

Deux catégories de transports « clandestins » sont observées sur les routes et les rues de Libreville :

- *les transports « clandestins » opérant de façon occasionnelle : ils regroupent des détenteurs de véhicules privés qui s'adonnent au transport dans un moment de la journée ou de la semaine : une après-midi ou un week-end. Les ressources engrangées sont directement utilisées pour les besoins de leur foyer.*
- *Les transports « clandestins » opérant de façon permanente : ils rassemblent des individus qui exercent leur activité comme des professionnels du transport urbain. On y trouve des propriétaires de véhicules mais aussi des personnes travaillant pour le compte d'un patron.<sup>255</sup>*

Ce sont ces deux catégories particulières du transport collectif que les populations démunies périphériques empruntent le plus souvent pour sortir de leur quartier avant d'embarquer dans les taxis urbains.

### **6.3.2.2-L'engouement populaire pour le transport artisanal**

L'engouement populaire pour le transport artisanal s'explique non seulement par la croissance démographique mais surtout par leur proximité des quartiers périphériques. C'est là que les citadins, n'ayant pas les ressources financières nécessaires pour occuper un habitat au centre ville, trouvent le moyen de se loger par des réseaux divers. De façon générale, ces quartiers restent à la fois marqués par la rareté des équipements et par une mauvaise qualité de la voirie. L'insuffisante couverture spatiale des transports collectifs accentue le risque d'enclavement de ces quartiers. C'est aussi là que les opportunités de transport sont accueillies comme soulagement par les populations les plus démunies.

Les transports suburbains exercent une véritable concurrence aux transports officiels. Ils se positionnent comme une alternative aux carences du transport public dans ces zones. Face à cette situation, les pouvoirs publics se sont vus obligés de leur concéder une place sur

---

<sup>255</sup> METOUGUE NANG P. op. cit., 8.



ce marché. C'est dans ces conditions que, ne pouvant organiser le transport pour le plus grand nombre, l'Etat a autorisé leur présence dans les quartiers périphériques de la capitale, réservant le centre-ville aux taxis urbains. Depuis les années 2000, les transports suburbains se sont davantage rapprochés des populations périphériques.

Les recherches sur le transport artisanal ne sont pas abondantes. Les travaux qui existent, certes très localisés<sup>256</sup>, évaluent l'engouement des citoyens pour ce secteur. Les transports « clandestins » sont bien intégrés dans les déplacements des citoyens à Libreville. Une étude relativement récente<sup>257</sup> déjà citée confirme cette situation. L'auteur dresse une cartographie des carrefours-gares suscités par ce secteur. Ces places sont aussi des lieux de forte fréquentation populaire. Selon la même étude, les citoyens reconnaissent de manière unanime leur dépendance à l'égard de ce mode de transport. A en croire les discussions informelles que nous avons menées avec les conducteurs des dits transports en 2004, l'interdiction de ce mode de déplacement dans la ville pourrait engendrer une crise sans précédent entre les pouvoirs publics, les personnes qui ont investi ce secteur mais aussi les populations qui trouvent dans ce créneau, un moyen de pallier à leurs difficultés de déplacement.

### ***Conclusion du chapitre 6***

Le développement des mobilités à Libreville se fonde sur trois facteurs. Le premier est le développement de la ville. Libreville est structurée par deux pôles essentiels, un centre ville, lieu de concentration de tous les services et un port, zone d'implantation de nombreuses entreprises et bassin d'emplois. Cette structuration de la ville est héritée des aménagements coloniaux qui mettent en place les premiers plans urbains. Avec le gonflement des espaces urbains particulièrement vers la périphérie, cesse une urbanisation régulière de la ville. Le deuxième facteur est l'offre des opérateurs de transport. Longtemps assuré par les transports publics : entreprise publique et taxis urbains, les déplacements sont restés à des prix modiques. S'agissant de l'entreprise publique, elle a assuré la gratuité des transports de certaines catégories (les scolaires) d'où ses difficultés financières et sa faillite. Quant aux

---

<sup>256</sup> MABICKA B. (1999), *Le transport informel des personnes à la périphérie de Libreville*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, 121 p.

TSAMBA J.M. (2003), *Le transport clandestin dans la périphérie nord de Libreville*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, 132 p.

MISSENGUE A. (2006), *Le transport formel et informel dans le 6<sup>e</sup> arrondissement de Libreville : Complémentarité ou concurrence*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, 101 p.

<sup>257</sup> ALLOGHO NKOGHE F. op cit., p. 50.

taxis urbains, leur prix est resté inchangé pendant des décennies sous la pression des hommes politiques. Le sectionnement du parcours par ces derniers est une manière détournée pour pratiquer des hausses substantielles de tarif à l'heure de pointe. Le troisième facteur est d'ordre gestionnaire. La crise des transports et la montée de la demande citadine dans les quartiers périphériques dépourvus de transport public, a conduit les autorités à ouvrir les transports urbains au secteur artisanal.

### ***Conclusion de la deuxième partie***

La deuxième partie de cette étude portait sur les transports urbains, un éclairage théorique nécessaire pour appréhender les mobilités populaires urbaines. Il s'agissait à travers les trois chapitres qui composent cette partie de rendre compte, d'abord de la recherche sur les mobilités des populations urbaines à faibles revenus en Occident, dans les pays en développement et en Afrique subsaharienne (chapitre 4). Ensuite, les politiques de gestion de la mobilité devraient montrer en quoi elles s'adaptent ou ne s'adaptent pas à la mobilité des populations à faibles revenus en Occident, dans les pays en développement et en Afrique subsaharienne (chapitre 5). Enfin, les mobilités des personnes démunies à Libreville terminent cette partie (chapitre 6).

Portée de manière différente sur la table de la recherche, les travaux sur les mobilités des populations à faibles revenus dans les pays occidentaux commencent à prendre forme. Aux Etats-Unis, les révoltes des ghettos noirs face à la pénurie d'emplois dans les centres urbains, ont stimulé la recherche sur les mobilités des plus démunis. Les travaux qui en ont résulté ont produit des résultats divers. Ils proposent des solutions variées prenant en compte la particularité et la généralité des situations de pauvreté. Au Royaume-Uni, la question des mobilités des plus démunis liée à l'exclusion sociale, a produit des travaux importants depuis l'arrivée d'un gouvernement travailliste décidé à insérer socialement les populations faibles. En France, la recherche sur la mobilité des plus démunis est très avancée. Etudiée dans différentes disciplines comme l'économie, la sociologie, la géographie, etc., la prise en compte des mobilités des plus démunis s'inscrit dans une politique globale de la ville.

Les politiques de gestion des mobilités dans les pays occidentaux ont consisté à favoriser les déplacements des plus démunis pour la recherche d'emploi. Il s'agissait de développer davantage les transports en commun entre les lieux d'habitation et la périphérie, de faciliter l'accès à l'automobile, d'agir sur l'insertion sociale et d'équiper les quartiers d'habitat social en infrastructures de transport. Dans les pays en développement, un effort

d'équipement des villes en moyens de transport modernes est en train de se réaliser pour faciliter les déplacements des plus démunis. L'adoption d'une politique tarifaire préférentielle et la mise en place des avantages pour certaines catégories de la population aident partiellement à la mobilité des plus nombreux. Cependant beaucoup éprouvent encore de grosses difficultés pour se déplacer. En Afrique subsaharienne, les plus démunis se déplacent beaucoup moins avec la crise financière des années 1980 qui a interrompu l'équipement en transport dans les villes. Le manque des ressources contraint les plus démunis à demeurer dans leurs quartiers. A Libreville, les mobilités des personnes à faibles revenus sont tournées vers le centre ville, gisement de services et le port, lieu d'implantation des entreprises et bassin d'emplois. De même, la desserte assurée depuis les années 1960 par la compagnie de service public et les taxis urbains, ne pouvant contenir la croissance urbaine notamment les quartiers périphériques, les transports suburbains ont fait leur apparition.

**TROISIÈME PARTIE : LES HABITANTS PÉRIPHÉRIQUES :  
MOBILITÉ ET ADAPTATION**



## **Introduction de la troisième partie**

La troisième partie de notre étude nous conduit nécessairement à changer d'approche. Il ne sera plus question de raisonner sur l'ensemble de l'agglomération de Libreville ou même de toute la périphérie, mais plutôt de nous consacrer à un terrain d'étude plus restreint, un ensemble de quartiers sélectionnés au préalable. Mais avant de revenir sur les raisons qui ont guidé leur choix, il faut rappeler que dans cette partie de notre travail, il est d'abord question de comprendre les mobilités des populations à faibles revenus vivant dans la périphérie de Libreville. Nous nous appuyons sur des travaux antérieurs<sup>258</sup> qui nous paraissent pertinents et permettent de définir trois ensembles périphériques : au Nord, à l'Est et au Sud. Nous ne couvrons pas dans ce travail la totalité de la périphérie librevilloise. Nous avons décidé de ne pas enquêter dans la partie Sud parce qu'il s'agit d'une zone plutôt à vocation industrielle, même si l'existence de zones résidentielles organisées autour des cités OCTRA, SNI, OPRAG a suscité l'apparition d'autres formes d'habitat moins contrôlées. Par contre, les périphéries Nord et Est, zones de forte poussée d'urbanisation, avec des implantations d'habitat planifié et surtout d'habitat populaire, sont elles à vocation essentiellement résidentielle. C'est pour cette raison que nous les avons privilégiées. D'abord, le premier arrondissement de la ville dans lequel se situe la périphérie Nord, compte près de 90 000 habitants. Ensuite le sixième arrondissement, qui rassemble la périphérie Est moitié Nord, est peuplé de 110 000 habitants. Enfin, le cinquième arrondissement qui comprend la périphérie Est moitié Sud, totalise 130 000 habitants (cf. annexe III). Ce qui, sur le plan des transports, représente une demande significative.

Trois chapitres vont composer cette troisième partie. Il sera question de présenter notre terrain d'étude. Sera privilégiée la description des quartiers dans lesquels se sont déroulées nos investigations. Dans cette description nous insisterons, d'une part, sur l'urbanisation des quartiers en mettant en évidence les équipements rencontrés et d'autre part la desserte par les transports. Elle portera sur les conditions-types de transport des populations périphériques (chapitre 7). L'organisation socio-spatiale générale des transports dans la périphérie sera ensuite présentée, à partir des résultats obtenus de notre enquête. C'est ici que commence à se décliner un début de réponse à nos hypothèses de recherche (chapitre 8). Enfin, nous terminerons par une interprétation approfondie de nos résultats qui donne la réelle mesure de l'adaptation des mobilités des populations périphériques (chapitre 9).

---

<sup>258</sup> NGUEMA R-M., op cit., p.89.



## **CHAPITRE 7 : DIVERSITÉ PÉRIPHÉRIQUE ET PROBLÈMES DE TRANSPORT**

La présentation des quartiers dans lesquels se sont déroulées nos investigations (Figure 15) est une étape importante de cette étude. Il s'agit de Diba diba, Plein Ciel et Nzeng-Ayong. Ces quartiers n'ont pour l'essentiel pas bénéficié d'aménagements publics. En dehors de quelques cités destinées à une catégorie moyenne voire supérieure de la société, les quartiers sont auto-construits. Ils accueillent en majorité des populations à faibles revenus, et qui sont de surcroît obligées de se loger elles-mêmes et de se déplacer par leurs propres moyens. C'est aussi dans ces quartiers que les transports suburbains se sont multipliés face à une demande accrue. C'est précisément en raison de ces aménagements insuffisants et des problèmes corrélatifs de transport qu'on y rencontre qu'ils ont été choisis pour cette étude. En effet, « *le choix du terrain ne peut se faire en fonction de critères de pertinence théorique pressentie* »<sup>259</sup>. Deux descriptions essentielles sont alors nécessaires : l'une porte sur les modalités de l'urbanisation des quartiers concernés, en insistant sur les équipements dont la présence ou l'absence est susceptible d'expliquer les mobilités des populations. L'autre description porte sur une chaîne-type de déplacement des populations périphériques vers le centre ville, en montrant l'articulation des moyens de transport utilisés par ces dernières.

Nous présenterons dans un premier temps, dans la périphérie Nord, les deux quartiers voisins des Charbonnages et de Diba diba, qui ont été notre premier terrain d'enquête. Nous évoquerons aussi les extensions de Diba diba. Puis nous passerons à la périphérie Est moitié Nord, où nous présenterons les modalités de l'urbanisation dans le quartier de Nzeng-Ayong (et ses extensions), puis dans la zone de Sibang, et en particulier dans les quartiers PK 9 jusqu'au PK12. Nous évoquerons enfin les modalités d'urbanisation de la périphérie Est moitié Sud, en nous focalisant sur les cités Damas, Awendjé et sur les quartiers Plein Ciel et Beau-séjour. Pour permettre de mieux situer les éléments décrits dans le texte, nous y avons inséré un certain nombre d'extraits de la carte topographique de Libreville.

---

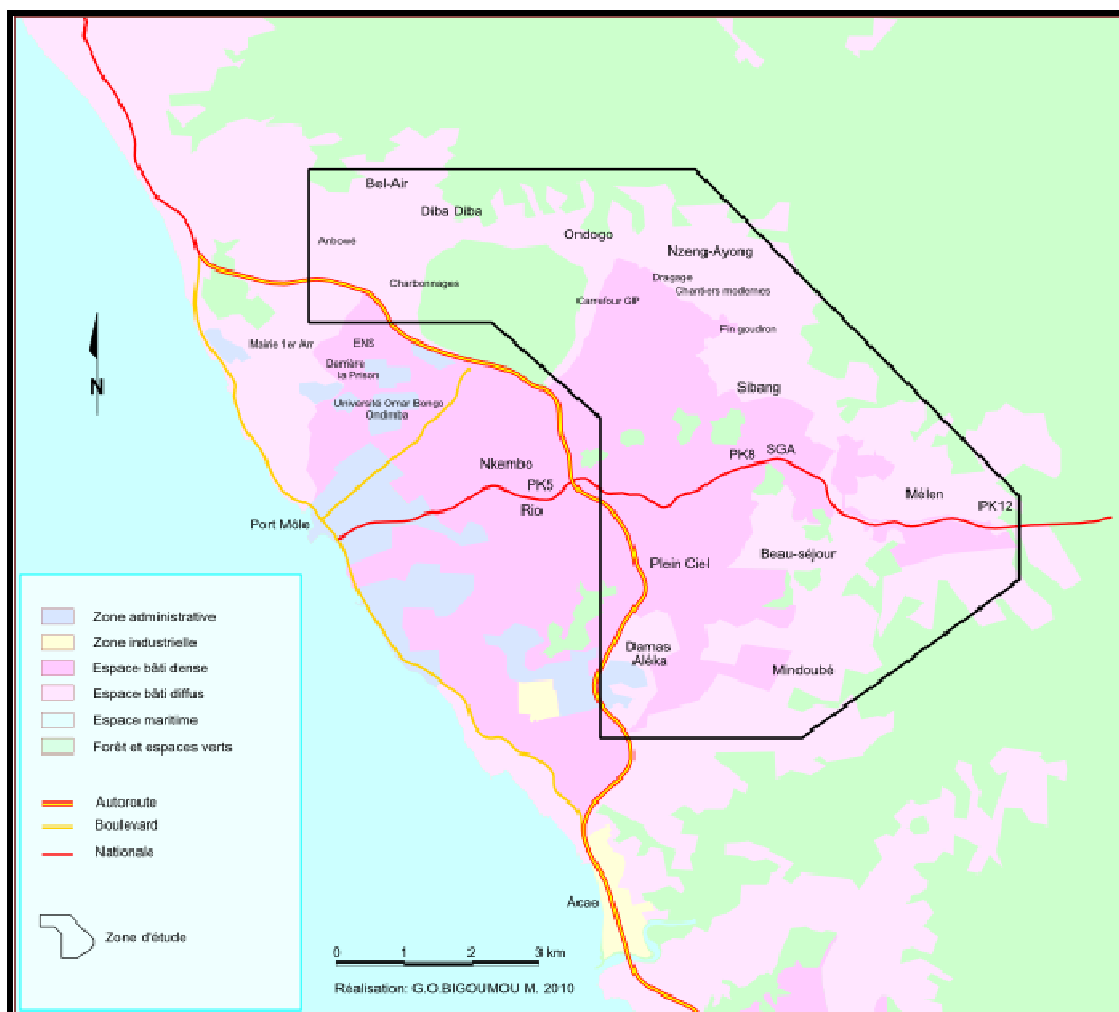
<sup>259</sup> ARBORIO A.M. et FOURNIER P. (1999), *L'Enquête et ses méthodes : l'observation directe*, Paris, Nathan, p. 7.



### 7.1-La diversité de la périphérie : une urbanisation à deux vitesses ?

La périphérie de Libreville présente un paysage pluriel qui reflète une urbanisation à deux vitesses. Celle-ci comprend des espaces structurés qui renvoient à l'image que l'on se fait de la ville en tant que milieu organisé et des espaces non-structurés plus proches du milieu rural. Organisés par les programmes publics, les espaces structurés se rencontrent, en grande partie, à proximité de la voie express. Fruits d'initiatives individuelles et populaires, les espaces non-structurés occupent généralement les terres intérieures non prises en compte par les investissements publics. Pour ainsi rendre compte de cette urbanisation à deux vitesses, nous aborderons dans un premier temps, la périphérie Nord et son urbanisation duale, dans un deuxième temps, la périphérie Est moitié Nord : un entre-deux urbain, et dans un troisième temps la périphérie Est moitié Sud : une urbanisation à demi maîtrisée.

**Figure 15:** La présentation des quartiers étudiés



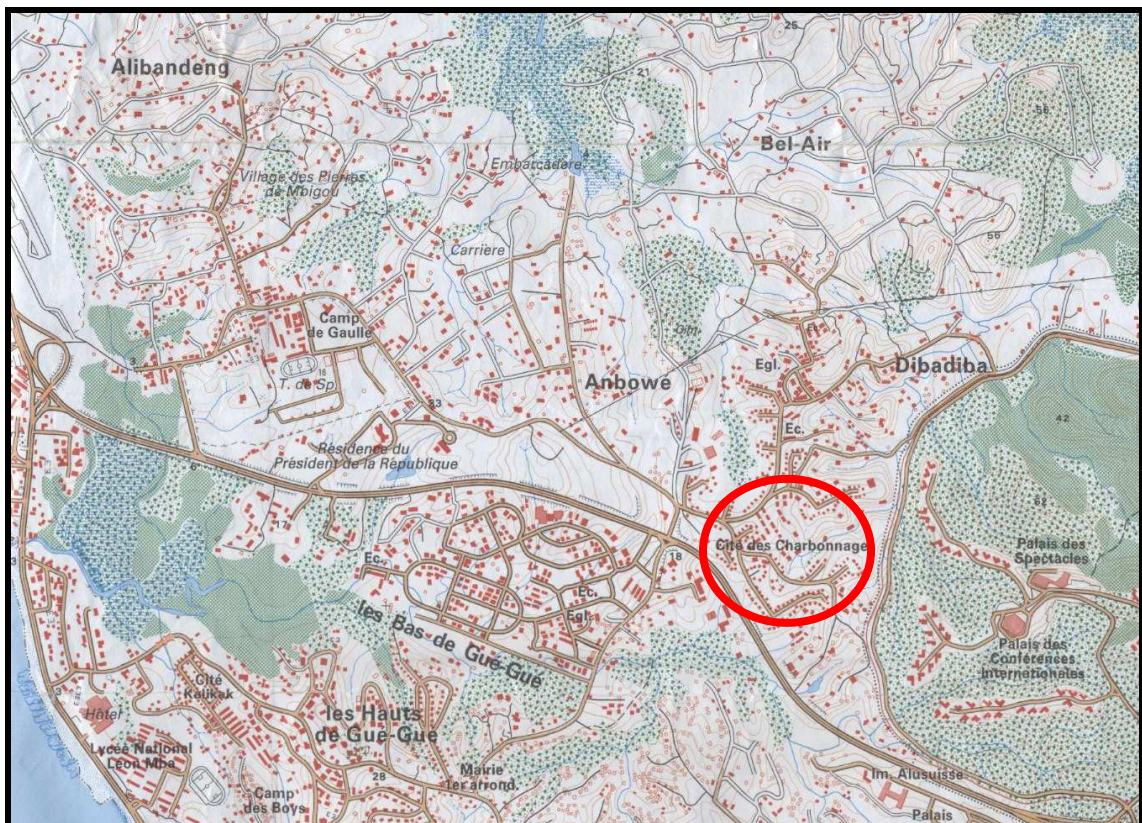
### 7.1.1-La périphérie Nord et son urbanisation duale

Deux points suffiront à résumer l'urbanisation duale de la périphérie Nord, il s'agira de présenter tour à tour le quartier des Charbonnages, qui correspond à une urbanisation maîtrisée et Diba diba, une urbanisation spontanée.

#### 7.1.1.1. Les Charbonnages, une urbanisation maîtrisée

Situés dans la périphérie Nord de Libreville, plus exactement entre la cité de la démocratie au sud et Alibandeng à l'ouest, les Charbonnages présentent une urbanisation maîtrisée.

**Figure 16: Les Charbonnages**



N.B: en rouge, cité des Charbonnages.

Source : carte topographique Libreville, IGN 1/20 000, 2005

Deux faits essentiels permettent de bien la saisir : il s'agit de la construction de la première et de la deuxième cité des Charbonnages. La première cité des Charbonnages commence à l'extrême droite de la résidence Mboumbou Miyakou, c'est-à-dire en direction

de la pépinière. Construite dans les années 1980, la cité des Charbonnages accueille des hauts magistrats, des hauts fonctionnaires des finances et des hauts cadres de l'administration publique et parapublique gabonaise qui disposent des moyens financiers importants pour accéder à la propriété. Initiées par les pouvoirs publics, les habitations sont de grand standing. Bâties selon un plan d'aménagement, ces maisons comptent plus de 3 chambres et sont dotées d'un garage. Le confort y est remarquable comme le laissent observer de grandes baies vitrées au niveau de la salle de séjour. Raccordées au réseau d'eau et d'électricité, ces villas sont liées par des ruelles. L'éclairage public n'est pas en reste. En simple location dans les années 1980, ces habitations sont accessibles à la propriété depuis 1995. Profitant de la location-vente, les anciens locataires, maintenant propriétaires de ces habitations, modifient les plans initiaux de construction des villas. C'est surtout depuis les années 1998 que les transformations des villas sont plus importantes. Elles se matérialisent sur place par des aménagements divers. Sans étage au départ, de nombreuses villas en comptent aujourd'hui au moins un. Mais c'est aussi l'édification devant chaque villa de portail d'entrée qui témoigne des transformations majeures de la cité des Charbonnages.

Après l'école conventionnée, commence en principe la seconde cité des Charbonnages. A l'inverse de la première, la deuxième cité construite dans les mêmes années selon aussi un plan d'urbanisme destiné à accueillir cette fois la classe moyenne, est de standing inférieur. Les villas sont construites sur des lots de dimension moins importante. Bien que raccordées au réseau d'eau et d'électricité, les villas ne sont pas, pour le plus grand nombre, entourées de clôture. Une infime partie par contre se distingue nettement des maisons voisines parce qu'elle est située dans une parcelle érigée d'une barrière. Quelques résidents se sont saisis également de l'accession à la propriété pour modifier leurs villas, en ajoutant soit de nouvelles pièces, soit un étage au-dessus. De belles maisons particulières renforcent l'espace résidentiel déjà constitué par la cité.

L'espace social est constitué par l'école conventionnée dont nous avons déjà parlé et l'école publique des Charbonnages. Ces infrastructures sont situées à proximité des habitations. La première école accueille les enfants des cadres supérieurs qui habitent l'une des deux cités. La seconde reçoit plutôt les enfants des cadres moyens. Des installations sportives constituées de terrains de basket complètent cet environnement. Au petit rond-point de l'école conventionnée, on peut aussi relever à gauche de cette infrastructure, quelques épiceries, des salons de coiffure, des pressings, des bars et de petits commerces. Plus loin, se dresse l'école publique des Charbonnages.

Entre la voie de la cité des Charbonnages et celle du Camp de Gaulle, c'est la direction Diba diba Anbowè. Cette voie non goudronnée forme une ceinture avec la voie de droite sur laquelle se sont implantées les cités des Charbonnages précédemment décrites. Cette route rencontre le quartier Bel Air et permet par la même occasion de rattraper l'embranchement sur Diba diba. Sur la gauche en début de rue, quelques bistrotts se dissimulent dans l'alignement des maisons. Sur la droite et à l'étroit de la rue, se tiennent quelquefois des agents de police contrôlant la circulation des véhicules sur cet axe. L'espace bâti commence aussi à ce niveau avec, sur la gauche, quelques résidences privées. En face, on peut observer au premier plan, dans une petite vallée moins encaissée: une scierie lise en service dans les années 1990 et maintenant fermée. Au second plan, la vue se pose sur des habitations particulières de style moderne. Devant quelques villas, des 4x4 sont stationnés. En quittant l'usine de transformation de bois, on atteint une petite cité bleue dont les travaux sont en cours d'achèvement. Sur près de 2 km, les véhicules traversent des terrains où les habitations sont rares avant de retrouver les espaces construits sur des terrains en hauteur. Une observation plus fine permet cependant de distinguer dans cette verdure qu'occupe l'ancien cimetière Anbowè, de petits champs et jardins de légumes qui sont entretenus par des ressortissants ghanéens.

L'espace ainsi présenté, qui part du rond-point Mboumbou Miyakou en direction de la pépinière, montre une urbanisation maîtrisée. Il s'agit d'un espace résidentiel constitué par les deux cités des Charbonnages dont la construction a nécessité des infrastructures scolaires (l'école conventionnée et l'école publique des Charbonnages). On peut ajouter les villas particulières que l'on rencontre dans la direction d'Anbowè. Elle témoigne des ressources importantes dont disposent les catégories sociales présentes. Mais la cherté du foncier et donc du logement a exclu une frange importante de la population, obligée de se loger par des infiltrations et occupations sans titre de l'espace. Cette situation a provoqué dans les terrains proches de ceux qu'on vient de décrire, une sorte d'urbanisation spontanée. C'est le cas dans le quartier Diba diba.

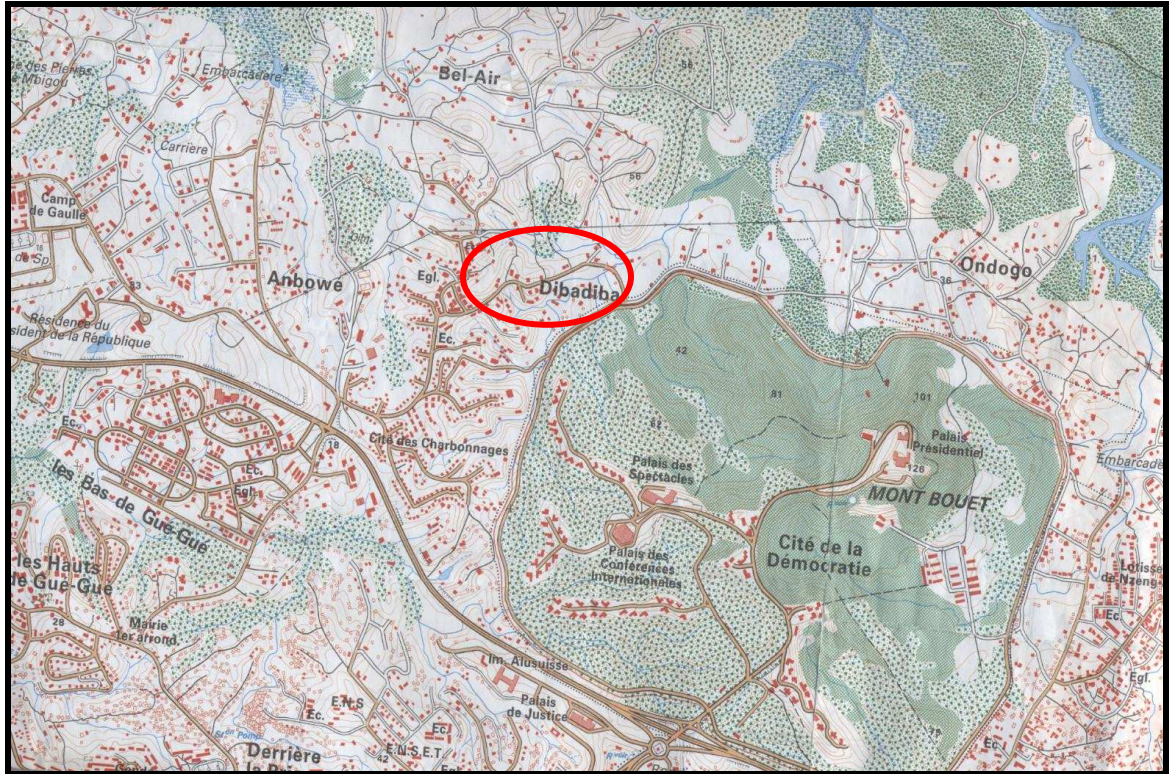
### **7.1.1.2-Diba diba, une urbanisation spontanée**

Le quartier Diba diba commence à la fin de la seconde cité des Charbonnages, peinte en jaune, et se termine au carrefour qui mène vers le quartier Ondogo sur la gauche. La route qui traverse le quartier Diba diba est goudronnée sur près d'1 km environ, jusqu'à la pompe



publique. Situées pour la plupart en amont de ce quartier, les habitations modernes se localisent à 600 m de la seconde cité.

**Figure 17: Diba diba**



*N.B: en rouge, le quartier Diba diba*

*Source : carte topographique Libreville, IGN 1/20 000, 2005*

Ce sont des populations aisées qui ont accédé à la propriété foncière et bâti leur maison. Mais après cette limite, la voie pénètre le quartier en suivant une petite pente. L'aménagement qui prévaut à partir de là est une urbanisation spontanée jusqu'au terminus du quartier. Les maisons qui sont construites de chaque côté de la route sont pour certaines de l'habitat précaire, pour d'autres des maisons en dur mais non inscrites dans des parcelles. La chaussée est souvent obstruée soit du fait de l'entreposage des matériaux de construction : sable, brique, etc. soit par le stationnement des véhicules. Dans cette partie du quartier, le cadre bâti est faible. De nombreux espaces vides séparent les habitations. Les maisons en dur, plus modernes, sont perchées sur les hauteurs. Les habitations pauvres sont généralement dans les bas-fonds. Derrière ces logis, coule un cours d'eau qui inonde la zone en saison de pluie. La construction d'une buse évite les inondations comme on en enregistrait avant le pont Assélé.

Après la pompe publique, la route est plutôt couverte de latérite. Les trous creusés dans le sol obligent les automobilistes à avancer lentement. Les constructions rencontrées dans cette partie du quartier, jusqu'avant la limite avec le quartier Ondogo, sont pauvres. On en observe après le petit tournant sur le flanc droit de cette route. A cet endroit, se dresse un petit kiosque de vente de crédit pour téléphone. Mais bien avant, on peut voir un petit atelier de dépannage automobile, un dépôt de bois de construction : chevron, latte, planche. En face, un boutiquier vend des produits de première nécessité : pain, conserves, huile, savon, etc. On est à la fin de Diba diba mais avant de se diriger vers le quartier Ondogo, il y a la direction Manguier.

Manguier est une extension du quartier Diba diba qui se situe aussi près d'Ondogo. Elle s'est transformée au cours des années 2000. Avant sa mutation, les populations autochtones y entretenaient des plantations. Cette partie de Diba diba était aussi fréquentée par les riverains pour les manguiers qui y poussaient en abondance. De nouvelles populations s'y installent à partir des années 2000. Ce sont des catégories moyennes qui achètent des terrains à bâtir auprès des autochtones. Ici comme dans d'autres espaces de Diba diba, la verdure est encore abondante. On peut le constater tout le long de la route qui pénètre ce sous-quartier. En latérite, la route qui mène à Manguier en partant du carrefour Diba diba fait environ 2 km. Les maisons ne sont pas construites en bordure immédiat de la route. Certaines constructions sont dans des parcelles. D'autres sont en voie de l'être comme en témoignent les briques entreposées devant certaines maisons. Quelques habitations précaires s'y trouvent par exemple à proximité du lycée. Au terminus de ce trajet se dresse le lycée de Diba diba. Construit en 2006, cet établissement n'accueille que le premier cycle. De nouvelles classes s'ouvrent chaque année. Auparavant les jeunes de ce quartier fréquentaient le lycée Léon Mba, le lycée Paul Marie Ngoundjou ou encore le collège d'Agondjè. Pour lutter contre les retards des élèves vers les établissements situés au bord de mer, les pouvoirs publics ont décidé de construire le lycée public de Diba diba à Manguier.

De Diba diba à Ondogo, la route est en latérite. Sur la droite, elle côtoie la barrière de la cité de la Démocratie sur près de 150 à 200 m avant de rencontrer les premières habitations. La route suit une légère pente puis remonte plus loin. Une cité de la GP (garde présidentielle) dont les travaux sont interrompus est sur le même côté. Sur la gauche, après une menuiserie et un salon de coiffure, les maisons qui suivent sont des constructions modernes entre lesquelles s'intercalent des boutiques. Au rond-point, certains véhicules tournent pour revenir vers Diba diba et les Charbonnages. D'autres embarquent les passagers et prennent la direction de Nzeng-Ayong qui aboutit à carrefour GP. De chaque côté de ce carrefour, des habitations de

tout genre reprennent. On peut observer, en face, un mélange d'habitat moderne et précaire. A gauche, il y a une impasse qui donne sur des constructions en dur. Les commerces ici se résument à un petit boutiquier et les services à une cordonnerie. Les deux occupent des constructions précaires.

### **7.1.2-La périphérie Est moitié Nord : un entre-deux urbain**

La périphérie Est moitié Nord présente un paysage, à quelques exceptions près, différent de la périphérie Nord. Cette partie de la ville a bénéficié des investissements publics qui l'ont structuré en tant que « ville ». Toutefois, l'absence de contrôle des autorités et surtout le relâchement de leurs efforts a fait que les investissements populaires ont vite entouré les réalisations publiques donnant le paysage d'un entre-deux urbain. Trois points vont permettre de suivre cet entre-deux urbain, d'abord, Nzeng-Ayong, un modèle d'urbanisation pour un quartier périphérique, ensuite, les extensions de Nzeng-Ayong ou les contradictions des faits urbains, enfin, Sibang, une urbanisation le long de la route nationale 1.

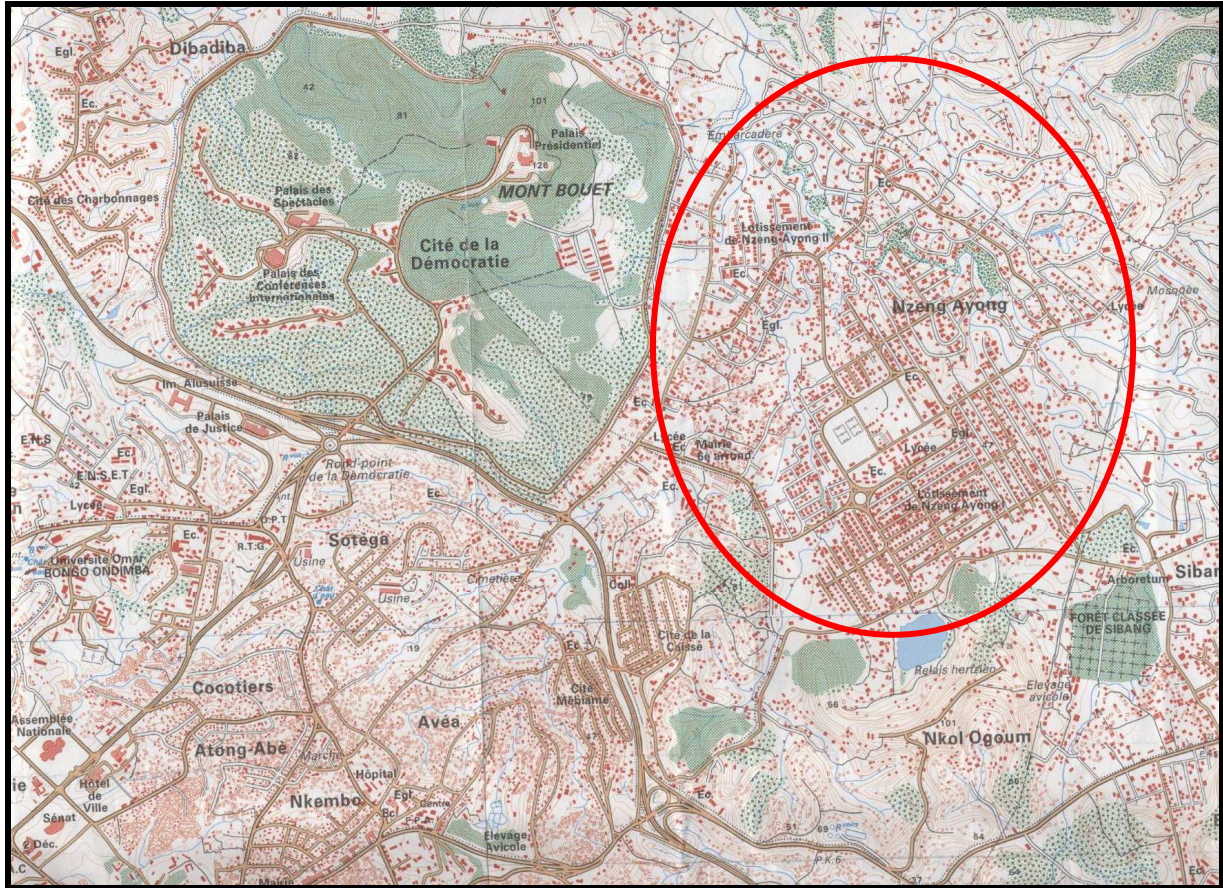
#### **7.1.2.1-Nzeng-Ayong, un modèle d'urbanisation pour un quartier périphérique**

Limité au Nord et à l'Ouest par la cité de la Démocratie et la voie express, et au Sud par Sibang, Nzeng-Ayong se transforme dans les années 1980. Ce quartier est parfois cité comme un modèle d'urbanisation à Libreville puisqu'il regroupe un certain nombre de fonctions ou d'espaces qui font de cet ancien village un espace urbain. Analysons plus en détail les transformations de ce quartier.

Une des fonctions dominantes à Nzeng-Ayong est la fonction résidentielle. Celle-ci est marquée par la construction d'un habitat planifié. Il s'agit des lotissements Nzeng-Ayong I et II.

Nzeng-Ayong I se situe pas très loin du grand rond-point. Construite dans les années 80, cette cité comprend des lots de taille raisonnable dans un plan en damier. Les maisons, sans étage, sont entourées d'une barrière. Elles comptent un séjour, chambres, cuisine, douche et sanitaire.



**Figure 18: Nzeng-Ayong**

*N.B:* en rouge, le quartier Nzeng-Ayong

*Source :* carte topographique Libreville, IGN 1/20 000, 2005

Les principaux occupants sont des populations appartenant à la classe moyenne. Les moyens dont elles disposent leur ont permis de devenir dans les années 80 des locataires. En 2010, le paysage de cette cité n'a pas beaucoup changé et les maisons ne comptent pas d'étage malgré l'accès à la propriété de leurs occupants.

Nzeng-Ayong II correspond à la nouvelle cité. Elle se situe au premier tournant en quittant le carrefour GP et se termine au second tournant en allant vers Dragage. Deux types de constructions s'observent ici. Il s'agit en amont de maisons de dimension moyenne. Localisées dans des parcelles, ces maisons sont construites dans un plan en damier permettant l'accès des véhicules jusqu'aux logements. En aval, les maisons sont plus grandes. Situées derrière une clôture, les habitations comprennent un étage (cf. figure 19).

La prépondérance résidentielle a augmenté dans ce quartier du fait de la construction de logements particuliers dans les espaces à proximité des cités. Ce sont des villas dont l'architecture moderne se différencie des logements de la cité sans pour autant ternir



l'harmonie générale du paysage. Ces habitations se trouvent à gauche de la voie qui mène vers la nouvelle cité en partant du rond-point, mais aussi en allant vers le PK8 toujours du même côté, à partir du lieu où chargent les véhicules.

**Figure 19: La cité de Nzeng-Ayong II**



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 14 janvier 2010, 14h.*

*La fonction résidentielle est l'une des mieux représentées dans la périphérie comme ici la nouvelle cité appelée Nzeng-Ayong II.*

Une autre fonction perceptible dans l'environnement bâti que joue ce quartier est la fonction administrative dont la mairie, la Poste, les services de police sont les éléments constitutifs. La mairie de Nzeng-Ayong se situe, lorsqu'on pénètre le quartier, près de la station d'essence. Son importance s'est renforcée car elle n'est pas simple une mairie de quartier, mais accueille aussi l'ensemble des populations du 6<sup>e</sup> arrondissement. Dans les années 80, cet équipement public dominait cet espace qui s'est beaucoup densifié. Le bureau de poste se situe à gauche avant d'atteindre la mairie. Sa capacité a aussi augmenté et se trouve même débordée par les extensions du quartier que nous allons voir ultérieurement. Nzeng-Ayong compte aussi un commissariat de police. Il se situe près de la pharmacie de Nzeng-Ayong, à côté des infrastructures sportives. Ainsi, la fonction administrative, représentée dans l'espace bâti, est complétée par la fonction sociale qui joue aussi un rôle

primordial dans ce quartier. Les équipements scolaires sont nombreux sur place. Ils font d'ailleurs de Nzeng-Ayong un espace étudiant dans la périphérie de la ville.

Lors de l'urbanisation de ce quartier, la fonction sociale n'a pas été négligée. Elle s'est accrue sur place avec la multiplication des infrastructures scolaires. Le quartier compte un centre scolaire quasiment complet de la maternelle jusqu'au secondaire. Le plus important est celui à côté du grand rond-point. Il regroupe autant des établissements publics que privés comme c'est le cas pour le lycée public Jean Hilaire Obame et le lycée Mbélé 2 qui coexistent sur un même lieu. Cette fonction est aussi visible à proximité de la mairie où l'on observe après la station, le lycée Mbélé 1 et après la mairie, la fondation EPI. Dans la nouvelle cité, école primaire et centre préscolaire sont directement intégrés dans la cité. Des infrastructures sportives sont aussi présentes. Il s'agit de deux terrains de football que l'on trouve en allant du rond-point vers le carrefour GP. La fonction religieuse est assurée par la construction d'une église érigée tout près du centre scolaire. La présence des Sœurs à quelques mètres renforce l'espace religieux.

La fonction commerciale ne s'est pas particulièrement développée dans ce quartier. Autrement dit, on ne rencontre pas à Nzeng-Ayong un espace que l'on pourrait assimiler à un centre commercial du type Mbolo. Certes, les grandes enseignes telle « Gaboprix » sont représentées dans la nouvelle cité ainsi que des magasins tenus par des ressortissants libanais que l'on rencontre autour du rond-point mais aussi le long de la voie d'entrée dans le quartier après les feux de signalisation. Mais il s'agit uniquement d'un commerce de détail qui n'a rien de commun avec les vitrines du centre ville. Quant au marché du quartier, il est délaissé par les commerçants qui préfèrent s'installer à proximité des lieux de grande affluence comme les carrefours. Cette situation est à l'origine de la production de marchés informels comme dans la zone du feu rouge.

Comme précédemment décrit, plusieurs espaces caractérisent le quartier Nzeng-Ayong. Il s'agit de l'espace résidentiel dont nous avons vu la prééminence avec les cités de Nzeng-Ayong I et II ; de l'espace administratif représenté par une mairie, un bureau de poste, un commissariat de police qui accueillent les populations du quartier et du sixième arrondissement ; de l'espace social dont les établissements allant du préscolaire au secondaire spécifient ce quartier. Ces espaces sont aussi bien agencés dans l'environnement bâti comme le montre la cohabitation espace résidentiel (cités I et II) - espace social (établissements scolaires) - espace administratif (mairie, poste, etc.). Au terme de cette description nous pouvons dire que Nzeng-Ayong est un modèle d'urbanisation qui pourrait inspirer les autres quartiers. Cette urbanisation rapidement présentée, une des questions que l'on peut se poser

est de savoir où se situent les constructions anarchiques habituelles des villes africaines dans ce quartier ? C'est à cela que nous allons consacrer le prochain point.

***Figure 20: Les infrastructures scolaires de Nzeng-Ayong***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 5 janvier 2010, vers midi*

*Les infrastructures scolaires dominent aussi la périphérie et permettent à certains résidents de scolariser leurs enfants sur place. Nzeng-Ayong est l'un des quartiers périphériques les mieux équipés de la ville avec son complexe scolaire où domine le lycée Jean Hilaire Aubame.*

### **7.1.2.2-Les extensions de Nzeng-Ayong ou les contradictions du fait urbain**

En même temps que les couches moyennes s'insèrent dans Nzeng-Ayong, les couches les plus démunies sont exclues des lotissements. Ce sont, entre autres, ces laissés pour compte qui produisent les extensions révélant les faits contradictoires de l'urbanisation<sup>260</sup>. Nous allons maintenant voir les différents espaces qui composent ces extensions.

<sup>260</sup> Au départ, les lotissements ont été créés pour accueillir les populations pauvres déguerpies des terrains près du centre ville. La lourdeur administrative dans la distribution des lots a fait que ces parcelles sont revenues aux classes moyennes et à tous ceux qui disposaient des ressources importantes pour occuper les terrains et se construire une maison.

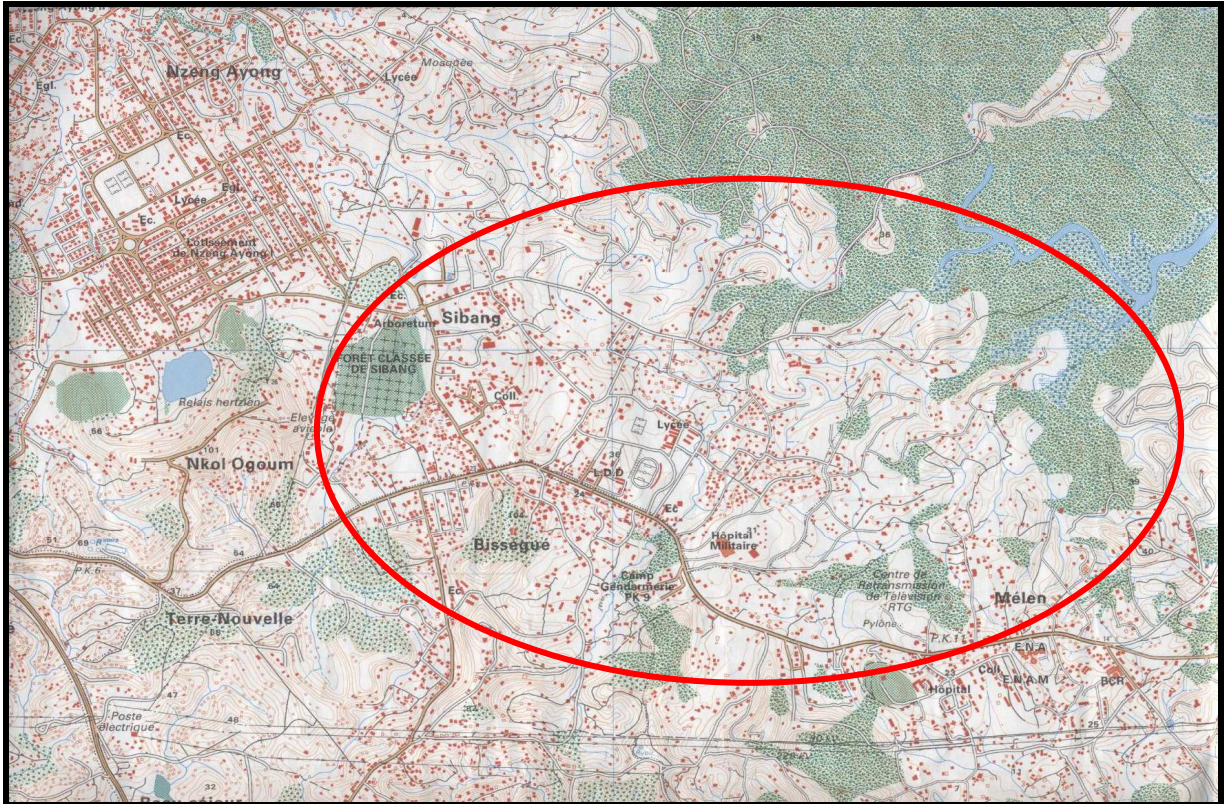
Quatre extensions sont reliées à Nzeng-Ayong. Il s'agit de Fin Goudron, Chantiers modernes, Dragage et Carrefour GP. Comme les plans d'aménagement urbain ne comprennent pas ces périmètres, ces extensions ont accueilli, en plus des couches pauvres, des populations disposant de davantage de ressources et intéressées par les opportunités foncières, dans une stratégie d'occupation individuelle liée à la pénurie d'espace constructible. Etant donné que les terrains ont été occupés en fonction des opportunités foncières, les voiries sont inadaptées, et souvent non goudronnées, à l'exception de Carrefour GP, l'issue qui sert de voie principale et pénètre le quartier en écharpe. Nombreuses, les routes traditionnelles (pistes, chemins) sont les plus utilisées pour atteindre l'accès central. Déployée de manière déconcertante, la fonction résidentielle est dominée ici par un habitat individuel sans délimitation visible de parcelle. Les espaces à vocation commerciale, administrative, de loisir, etc. sont presque totalement absents. Il faut dire que l'aspect du paysage n'est en rien villageois. Les habitations modernes dans des concessions bien délimitées sont exceptionnelles, on en trouve néanmoins par endroits comme à Carrefour GP. Il n'y a guère de formes régulières et organisées. Quelques équipements sociaux se sont implantés donnant à ces quartiers une animation certaine. Il s'agit du lycée de Fin Goudron, des écoles publiques à Carrefour GP et à Dragage. Par leur architecture et leur construction relativement récente, ces infrastructures transforment le paysage monotone de ces quartiers. La pénurie d'emplois sur place oblige néanmoins les actifs à quitter tous les jours leur quartier de résidence pour se rendre vers les pôles d'activité situés en direction du littoral.

La description des extensions de Nzeng-Ayong (Fin Goudron, Chantiers modernes, Dragage et Carrefour GP) se termine ici. Elle a permis de relever l'absence d'un certain nombre de fonctions notamment administratives, commerciales, de loisir, nécessaires à la vie des populations vivant sur place. Ce qui déterminera le niveau important des mobilités des habitants de ces « enclaves ». Nous allons maintenant évoquer les modalités d'urbanisation des quartiers situés derrière Nzeng-Ayong.

### **7.1.2.3-Sibang, une urbanisation le long de la route nationale 1**

Commencée avec l'occupation des terrains situés en bordure de route, l'urbanisation de Sibang s'est poursuivie en profondeur dans les terres basses de chaque côté de la route nationale 1.



**Figure 21: Sibang et ses extensions**

*N.B.: en rouge, Sibang et ses extensions*

*Source : carte topographique Libreville, IGN 1/20 000, 2005*

Le paysage de Sibang est dominé par l'environnement bâti. La première fonction introduite par les pouvoirs publics dans les années 1970 est la fonction administrative. Elle se traduit sur place par une dispersion des équipements en bordure de la route nationale 1. Ainsi, l'hôpital régional et le camp militaire de Mélen (BCR), l'Ecole Nationale d'Administration du PK11 (ENA) et le camp de gendarmerie du PK9 sont construits dans ce secteur, à la fois pour contrôler l'espace et encadrer les populations. C'est dans les années 2000 que l'espace administratif tend à se consolider dans cette partie de la ville. Avec la construction de l'hôpital d'instruction des Armées et la mise en chantier en face de cette infrastructure d'une école d'application des services de santé militaire, la présence du camp de gendarmerie du PK9 et l'augmentation de sa capacité résidentielle, la fonction administrative devient plus visible.

La croissance résidentielle débute dans les années 60-70. D'abord de manière lente après l'Indépendance, elle s'accélère ensuite dans les années 90 jusqu'aux années 2000. La production de l'habitat planifié a privilégié l'occupation des terrains situés en bordure de route alors que l'habitat spontané s'est implanté en profondeur dans les terres basses.

S'agissant de l'habitat planifié, on peut constater qu'en dehors de la cité des Horizons qui accueille la classe moyenne, il n'y a pas eu de production importante de ce type de logement. L'habitat individuel plus spontané connaît une croissance que l'on peut observer sur deux plans. Le premier est la production de villas et de résidences particulières. Celles-ci sont construites sur des parcelles bien délimitées, parfois très vastes. C'est le cas au PK12, au PK13 et dans la zone de Bikélé où certaines personnalités politiques possèdent de grandes propriétés. Le second plan est la multiplication de l'habitat populaire près des infrastructures que nous avons présentées ci-dessus. Il est particulièrement présent derrière le camp militaire de Mélen en direction de la voie ferrée. Aussi, près du camp de gendarmerie du PK9, les populations grignotent les collines pour installer leur maison. C'est surtout derrière le nouvel hôpital militaire que le logement populaire s'accroît avec la création à l'initiative des populations, d'un nouveau quartier appelé Bangos.

***Figure 22: Implantation d'un nouveau quartier derrière l'hôpital des armées (PK9)***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 9 janvier 2010.*

*La construction d'infrastructures publiques dans les quartiers périphériques est une occasion pour les populations de créer de nouvelles zones d'habitation comme au PK9. Un nouveau quartier enserrme l'hôpital des armées.*

Même si elle commence seulement à prendre forme dans l'espace bâti, la fonction sociale reste défailante à plus d'un titre. Sibang ne possède pas d'infrastructures sociales

d'envergure, en dehors de quelques équipements scolaires. On ne rencontre pas sur place des structures déconcentrées des secteurs de recherche et d'enseignement supérieur comme on peut le voir par exemple à Owendo. Malgré la construction ces dernières années de quelques infrastructures scolaires, la population étudiante est obligée de se déplacer quotidiennement vers des zones mieux pourvues en établissements secondaires et supérieurs comme le centre-ville.

Dans la zone de Sibang, le commerce n'est guère florissant. On n'observe pas d'implantations de la grande distribution ou de magasins bien achalandés. Cette fonction se limite au commerce de détail organisé soit par des Libanais ou des Africains possédant des boutiques de produits de première nécessité. Les activités les plus visitées par les populations sont les échoppes, les bistrots, les gargotes, les motels, qui s'égrènent le plus souvent le long de la route. Les seules activités marchandes qui animent la zone de Sibang sont celles regroupées autour du commerce vivrier. Le marché de banane du PK8 est le principal lieu de distribution de cette denrée dans toute la ville. Ce privilège commercial ne compense pas l'absence de services associés, c'est-à-dire de restaurants, d'agences bancaires, de casinos ou de commissariats de police. Cette situation fait que de nombreux usagers se détournent de cet équipement secondaire au profit du marché central de Mont Bouët. Pour l'essentiel de leurs besoins domestiques, les populations dépendent encore du centre ville et des quartiers péricentraux.

### **7.1.3-La périphérie Est moitié Sud : une urbanisation à demi-maîtrisée**

Caractérisé d'une part par des équipements publics comme les cités d'habitat planifié qui bordent en premier plan la voie express et des habitats individuels en arrière-plan, le paysage de la périphérie Est moitié Sud est celui d'une urbanisation à demi maîtrisée. Damas et Awendjé sont un exemple d'urbanisme moderne, Plein Ciel est caractéristique de l'urbanisation anarchique d'un quartier périphérique tandis que Beau-séjour est un cas de juxtaposition de villas particulières et de taudis urbains. Nous essaierons donc de pointer les éléments constitutifs de cette partie de la périphérie.

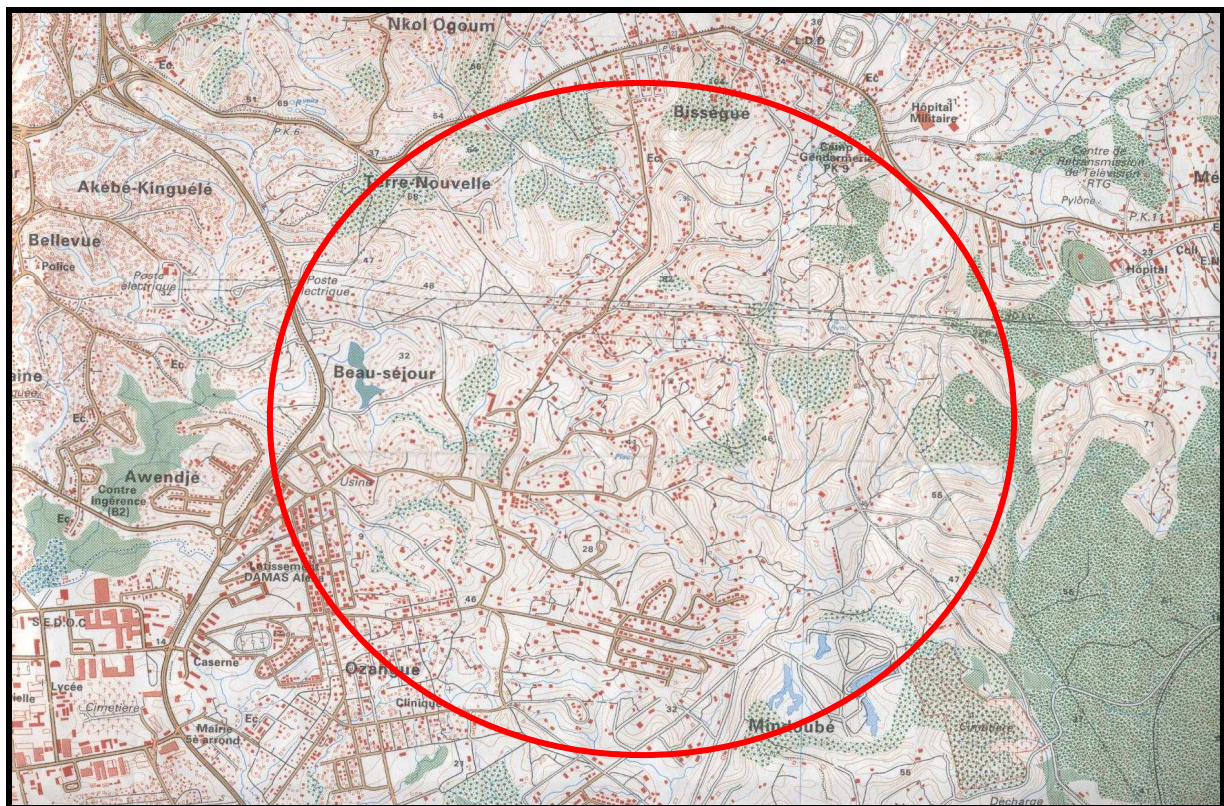


### 7.1.3.1-Damas et Awendjé : un exemple d'urbanisme moderne

Dominée par des formes d'habitat populaire, la périphérie Est connaît une carence en matière d'infrastructures nécessaires à la vie des populations résidentes. Toutefois deux quartiers se distinguent par leurs équipements : Damas et Awendjé, séparés par la voie express, sont un exemple d'urbanisme moderne dans ce secteur.

A gauche en venant du centre, Damas est une cité qui accueille les cadres supérieurs de Libreville. Les lotissements sont constitués de logements de très grande taille voire de domaines privés. Il s'agit de grandes villas aux formes architecturales modernes, érigées derrière des murs de clôture. Les maisons qui se situent en premier plan, c'est-à-dire en bordure de la voie express, sont derrière des barrières basses qui laissent voir l'intérieur des concessions. A l'intérieur de la cité, ce sont plutôt des maisons équipées de plusieurs toitures que l'élévation des clôtures n'arrive pas à dissimuler.

***Figure 23: Plein Ciel Bisségué***



*N.B: en rouge, le quartier Plein Ciel Bisségué*

*Source : carte topographique Libreville, IGN 1/20 000, 2005*



Dans cet environnement bâti, on distingue aussi près des habitations, des équipements sociaux comme les infrastructures scolaires (école publique de la cité Damas et un centre préscolaire privé). A côté des commerces, on retrouve des kiosques PMUG et ceux de vente de crédit téléphonique, des téléboutiques et même des services comme une station de lavage de véhicule. S'agissant des infrastructures routières, les villas sont reliées à l'intérieur de la cité par de grandes voies goudronnées pour certaines, alors que le revêtement s'est progressivement dégradé sur d'autres. Le paysage général de Damas est celui d'un quartier résidentiel. L'image ci-après illustre cette description.

A droite (toujours en venant du centre), Awendjé est plutôt une cité de moyen standing, destinée à une catégorie moyenne de la population de la capitale. Identiques dans chaque lotissement, les logements sont pour la plupart de fonction. Ce genre d'habitat est dit « socio-économique », et les villas sont d'un confort et d'un coût assez acceptables pour les acquéreurs. La cité compte une place et des bancs publics mais aussi, toujours près des habitations, un établissement scolaire : l'école publique d'Awendjé. Assez bien reliée au reste de la ville par la voie express, Awendjé compte aussi des commerces dans les ruelles de l'entrée de la cité.

***Figure 24: Une vue de Damas***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU-MOUNDOUNGA, Libreville, 1<sup>er</sup> janvier, 2010, 14h*

*Quartier urbanisé de la périphérie, la cité Damas se distingue par ses constructions modernes dans des concessions aménagées et bien séparées.*

Les deux cités de Damas et Awendjé sont, en résumé, caractérisées par un cadre bâti organisé. L'habitat côtoie les écoles ainsi que les activités commerciales. Il s'agit plutôt d'un urbanisme moderne. Cette partie de la périphérie, de part et d'autre de la voie express, a une allure résolument urbaine. Cependant, cet agencement de l'espace n'est pas forcément toujours reproduit dans d'autres parties de la périphérie Est, ce que nous allons illustrer par la présentation d'un quartier proche : Plein Ciel.

### **7.1.3.2-Plein Ciel, l'urbanisation anarchique d'un quartier périphérique**

Situé entre le PK5 et Damas, Plein Ciel est l'un des rares quartiers près de la voie express dont l'urbanisation est anarchique. Deux hypothèses pourraient être avancées pour expliquer cette situation. La première hypothèse réside dans l'abandon de ce quartier par les pouvoirs publics au cours des années 1980, débouchant sur une appropriation par des populations déguerpies du centre ville ou de terrains proches. La seconde hypothèse est que ce quartier a servi de foyer d'accueil des migrants de l'intérieur du pays, favorisant « une urbanisation sans ressources » comme l'a dit A. Durand-Lasserve.

#### ***Figure 25: L'urbanisation anarchique de Plein Ciel***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 3 janvier 2010, 17h*

*L'urbanisation anarchique de Plein Ciel se traduit par des constructions certes en dur mais une occupation dense de l'espace sans distinction de concessions.*

En ce qui concerne les fonctions autres que résidentielles, elles sont complètement inexistantes. Cette carence s'explique par la médiocrité des principales infrastructures routières comme par les défaillances de la voirie de quartier. Plein Ciel est l'un des quartiers le moins bien desservis par la route de l'intérieur. Aménagée à la fin des années 1980, la voirie est dans un triste état lors de notre visite dans ce quartier en 2006. Les eaux de ruissellement avaient emporté le bitume et laissé de grands trous dans la chaussée. Il n'est guère facile de circuler en automobile comme à pied. Cette situation a provoqué un report des circulations vers une voirie plus rudimentaire et traditionnelle. Aussi nombreux que les voies principales, les pistes et les sentiers assurent l'essentiel des déplacements.

Les activités commerciales sont ici moribondes. Boutiques et échoppes forment l'essentiel des commerces rencontrés dans le quartier. On les retrouve aux « Portes rouges » ou à « Diboti » à l'entrée du quartier du côté de la voie express. En l'absence d'un équipement public marchand, le commerce informel s'est développé devant les maisons situées en bordure de route. Plein Ciel ne dispose pas de services administratifs. Sur ce plan, il est dépendant des quartiers dotés d'une mairie comme celle de Sogatol (cinquième arrondissement) à laquelle il est rattaché. Cependant, cet équipement se trouve à près de 3 km du quartier tout comme les services de police. Pour les démarches liées à la poste, à la recherche d'emploi, aux centres de santé et aux loisirs, elles se font à un peu plus de 5 km des lieux de résidence des populations de Plein Ciel, c'est-à-dire au centre-ville.

La densité du bâti résidentiel traduit la pression foncière. Les terres hautes du mont Bisségué sont occupées par les catégories riches et les terres basses par les classes populaires. L'habitat populaire est très important. Cet espace est très mal organisé. La réalisation et l'entretien des systèmes d'adduction d'eau et d'électricité posent de graves problèmes aux services compétents. L'implantation des maisons, presque collées les unes aux autres, ne permet pas de fournir eau et électricité à toutes les habitations. Les branchements irréguliers sont nombreux entre maisons mitoyennes et les compteurs d'eau sont fixés en grappe à la route principale.

L'habitat moderne est évolué. Il est le fait de nouvelles générations qui entretiennent les terrains familiaux. On compte de nombreuses maisons modernes mais rarement entourées de barrières. Construire en dur est une obsession à Libreville, surtout dans des quartiers populaires comme Plein Ciel. On y trouve plusieurs maisons en dur dont la construction a été abandonnée par manque de ressources de leurs propriétaires. Sur le plan des services, Plein Ciel compte quelques implantations scolaires. L'école publique de Bisségué I située de l'autre

côté de la voie express, l'école privée du Réveil et l'école publique de Bisségué II derrière « les Portes rouges » constituent l'essentiel des établissements d'enseignement de ce quartier.

Voici brièvement présentées les formes d'urbanisation de Plein Ciel, avec une occupation anarchique de l'espace. Les fonctions essentielles à la vie des populations, à savoir espace administratif, espace commercial, espace social ne sont guère repérables avec netteté dans le quartier. Ce manque d'équipements rend les populations très dépendantes de l'extérieur. Nous passons maintenant à un autre quartier, proche de Plein Ciel : Beau-séjour.

### **7.1.3.3-Beau-séjour, quand se côtoient villas particulières et taudis**

Environné par Plein Ciel, le PK8 et Mindoubé, Beau-séjour est un quartier populaire qui accueille une minorité de populations aisées et une majorité de pauvres. La coexistence de villas particulières et des taudis témoigne bien de cette situation. Les terres mieux ventilées du mont Bisségué sont occupées par des catégories moins pauvres alors que les bas-fonds abritent les maisons des plus démunis.

L'espace est en grande partie dominé par la fonction résidentielle, et de façon atomisée. En dehors du cadre résidentiel, les autres fonctions sont inexistantes parce que l'installation des populations a précédé celle des infrastructures. En venant de Damas, l'espace bâti est continu. Des villas construites dans des parcelles clôturées se succèdent de part et d'autre de la route. Cette succession régulière cesse bien avant le carrefour « Niali », des constructions précaires commencent à occuper les abords de la route et les bas-fonds. On retrouve des villas installées sur la bretelle non-goudronnée qui pénètre dans le quartier et mène jusqu'au PK11. Les villas sont ici surmontées d'antennes paraboliques. Ces habitations jouxtent des maisons précaires. Sur la gauche, la route conduit au PK8, l'habitat s'étend en bordure de cette voie aussi bien dans les bas-fonds que sur les hauteurs. Les constructions précaires occupent plus souvent les vallées et les maisons en dur sont perchées sur les versants.

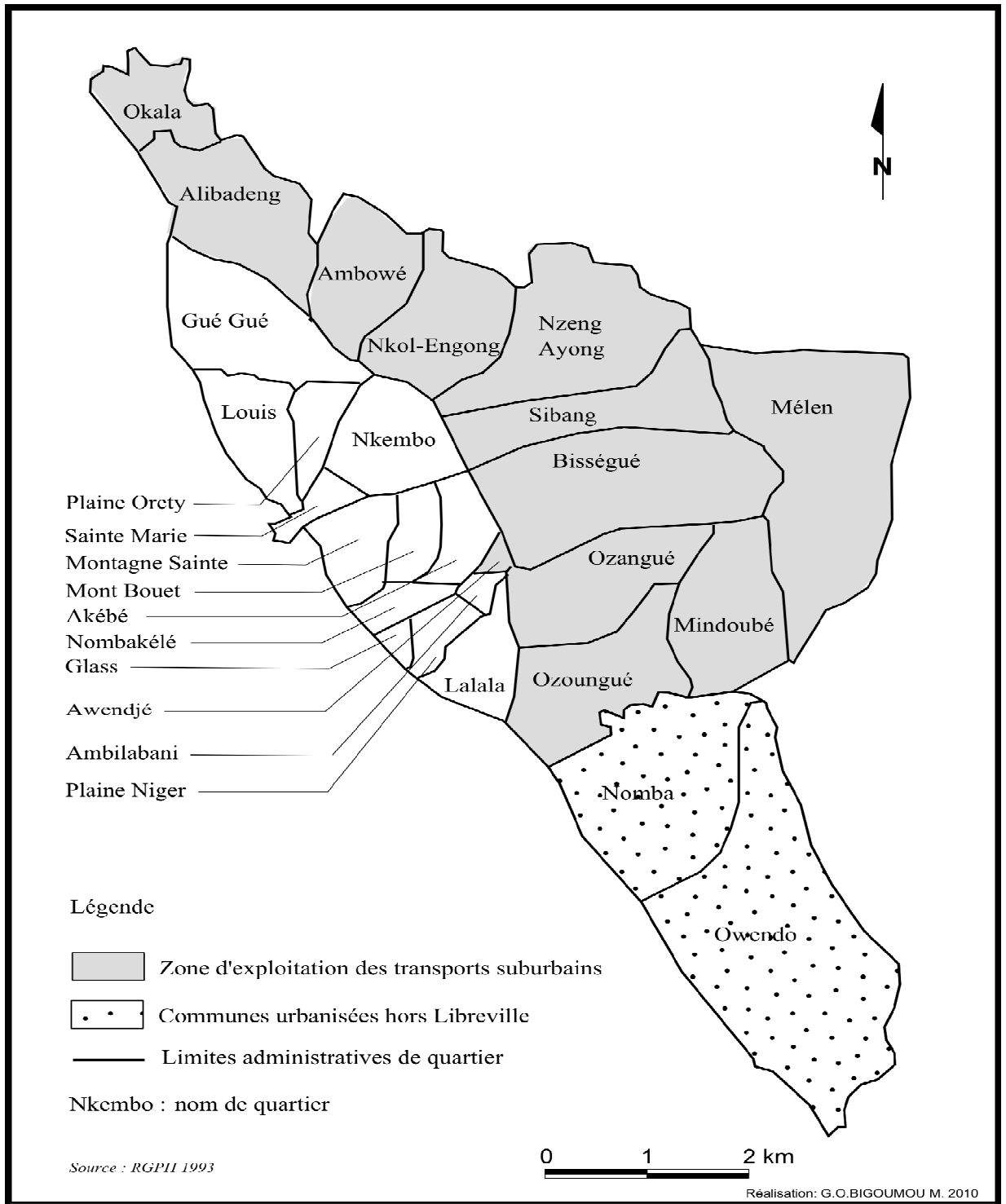
Quelques éléments de synthèse après cette brève présentation des quartiers sur lesquels nous avons travaillé. On voit que dans un premier groupe de quartiers, en l'occurrence ceux situés sur la voie express, l'espace offre une certaine cohérence. Trois fonctions essentielles y coexistent. Il s'agit des fonctions résidentielles dans les cités ; des fonctions sociales (écoles et lycées) et des fonctions administratives (la mairie, la poste, le commissariat de police). Si Nzeng-Ayong est l'exemple le plus abouti, les Charbonnages, Damas et Awendjé s'inscrivent

dans cette logique, même si la fonction administrative n'est pas représentée dans ces quartiers et même si la fonction commerciale fait encore largement défaut. Dans un second groupe de quartiers formant les extensions des premiers, l'espace ne présente pas cette lisibilité. La distribution limitée de certains équipements sociaux voire la carence de beaucoup d'autres (équipements administratifs, commerciaux), fait que l'espace résidentiel domine de manière confuse ces territoires. Diba diba, Plein Ciel, Beau-séjour constituent des cas extrêmes et dans une moindre mesure Sibang. On ne retrouve pas cette association espace résidentiel - espace social - espace administratif. Si la périphérie reste un espace urbain dépendant du centre-ville pour certains services, les quartiers périphériques intérieurs le sont encore davantage, car l'absence de ces infrastructures les fragilise d'autant plus.

## ***7.2- Le transport dans la périphérie***

Après avoir présenté les caractéristiques de ces quartiers périphériques, nous allons aborder les problèmes de transport auxquels sont confrontés leurs habitants. L'organisation des transports dans la périphérie est en effet réglementée par un texte officiel (cf. annexe) qui limite les possibilités et crée une frontière fonctionnelle entre zone périurbaine et quartiers centraux de Libreville (figure 26).

**Figure 26: La délimitation du périmètre de circulation des transports suburbains**



La description se fera en trois temps :

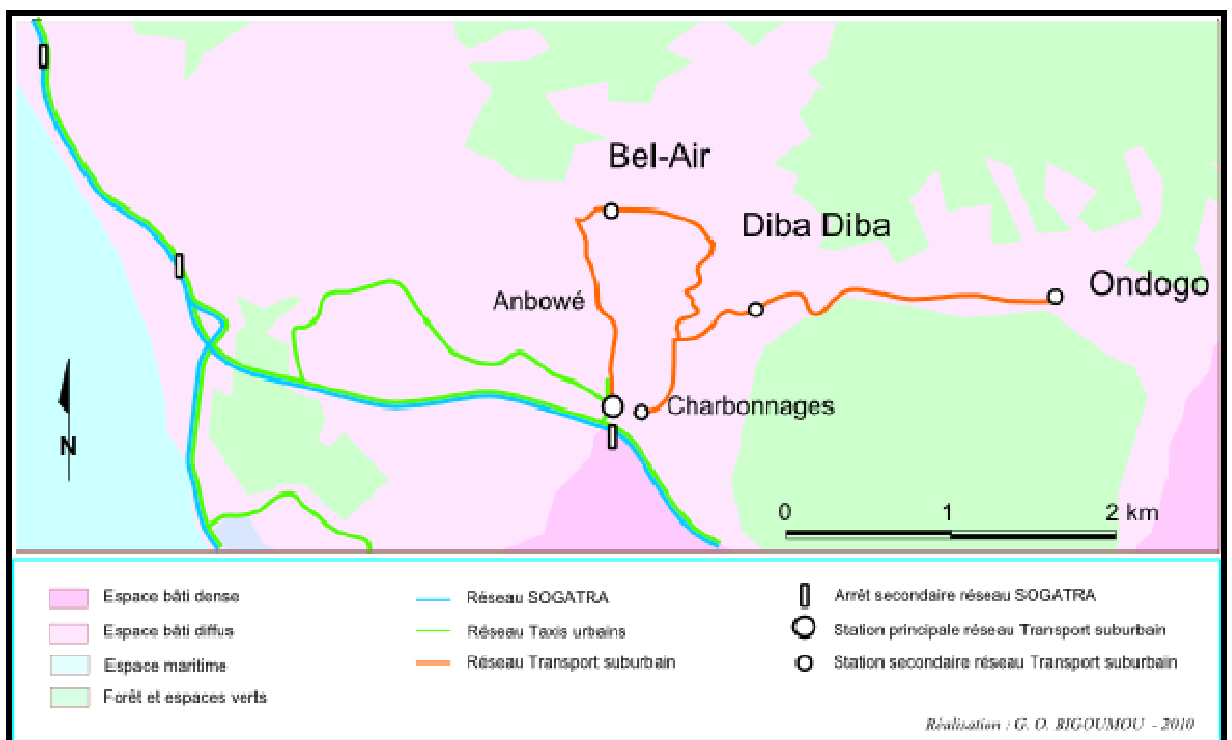
- Nous présenterons d'abord, dans la périphérie Nord, les axes de transport qui se déploient autour des Charbonnages.

- Dans un deuxième temps, c'est l'organisation des transports dans la périphérie Est (moitié Nord) qui sera présentée, en deux temps. Nous parlerons d'abord des itinéraires au sein du quartier de Nzeng-Ayong, ainsi que des axes qui partent de l'extrême périphérie et se rejoignent au rond-point, faisant de ce carrefour un point important de convergence des moyens de transport collectifs. Dans une seconde phase, nous présenterons les itinéraires externes. C'est dans cette partie de la périphérie que les transports qui nous intéressent partagent le réseau avec les transports réguliers comme nous allons le voir.
- Dans un troisième temps, la périphérie Est (moitié Sud) sera présentée. Les axes tournant autour de Damas seront décrits, suivis de ceux qui structurent le quartier Plein Ciel.

### 7.2.1-Le transport dans la périphérie Nord

Les principales lignes desservies s'organisent en trois axes.

**Figure 27:** Les transports dans la périphérie Nord



L'ordre de présentation de ces axes sera le suivant :

- a) Diba diba- Charbonnages
- b) Bel Air-Manguier- Charbonnages
- c) Ondogho-Charbonnages



### **7.2.1.1-L'axe Diba diba-Charbonnages**

Goudronné, cet axe permet aux usagers de voyager dans des conditions de confort plus ou moins appréciables, dans la mesure où la plupart des véhicules qui opèrent sur cet axe sont de qualité acceptable. Cette ligne a aussi l'avantage d'être courte. Il y a un rapport étroit entre le nombre important de véhicules qui assure le trafic sur place et la distance desservie. Le tronçon fait autour de 2 km et est parcouru en un peu moins de 5 minutes. Il offre l'occasion aux transporteurs d'effectuer plusieurs allers et retours dans une portion de temps réduite. C'est d'ailleurs une des raisons qui explique la concentration d'un grand nombre de véhicules sur cette ligne. Au total un peu plus d'une quarantaine de voitures ont été recensées sur ce lieu. Il s'agit de petits véhicules de 4 places généralement de marque Toyota.

Depuis Diba diba, il n'y a pas de lieu précis où les véhicules s'arrêtent pour attendre les clients. Les voyageurs embarquent surtout sur la portion bien aménagée à partir de la pompe publique. C'est aussi là que l'on observe une concentration de l'habitat. Plusieurs points de ramassage s'égrènent le long de la route. Ils sont déterminés par les routes traditionnelles connectées à la route principale. C'est à la cité des Charbonnages que l'on rencontre la principale station de cet axe. L'espace y est assez vaste pour que plusieurs véhicules puissent y stationner. Les passagers embarqués à Diba diba y terminent leur voyage, plus précisément devant la pépinière (figure 28). Après avoir traversé la buse en construction, ils marchent en direction des feux tricolores où la principale voie qui pénètre les Charbonnages croise la voie express. C'est à ce niveau que commence le domaine réservé aux transports publics réguliers.



***Figure 28: La pépinière en face de la cité des Charbonnages***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 1<sup>er</sup> janvier 2010, 16h.*

*Les usagers qui descendent ici, viennent de Diba diba, ils se dirigent vers le feu rouge des Charbonnages pour emprunter des transports publics réservés au centre urbanisé.*

### **7.2.1.2-Les axes : Bel Air-Manguier-Charbonnages**

Ces axes sont présentés ensemble parce qu'ils partagent sur une distance de près de 2 km une même voie, celle d'Anbowè. Ces tronçons peuvent être considérés comme de longueur moyenne, les parcours sont réalisés de façon générale en moins de 10 minutes. Le premier parcours fait environ 2 km et le second fait 3 km. Ces axes sont aussi ceux qui sont les moins aménagés puisqu'ils sont couverts de latérite. Malgré l'absence de revêtement, ils comptent parmi les routes les plus fréquentées de cette zone. Outre les transports suburbains et les véhicules particuliers, on y rencontre souvent des taxis réguliers.

Toutefois, ces lignes se différencient sur quelques points. L'axe Bel Air-Charbonnages par exemple est desservi par de petits véhicules. Une vingtaine de voitures assurant cette liaison ont été comptabilisées lors de notre passage. Leur nombre relativement faible s'explique entre autre par l'état défectueux de la route. Les propriétaires de véhicules préfèrent les axes mieux aménagés pour mieux préserver leur voiture, et délaissent ce type de tronçon.

Quant à l'axe Manguier-Charbonnages, il est le domaine des minibus, les petits véhicules se comptent sur les doigts de la main. Les principaux usagers étant surtout les élèves du lycée, les minibus de 16 places sont plus nombreux sur cet axe parce qu'ils ont une capacité de chargement plus importante. Les passagers qui prennent place dans les petits véhicules à Bel Air ainsi que ceux qui remplissent les minibus à Manguier terminent leur voyage aux Charbonnages, côté carrefour Mboumbou Miyakou. C'est de ce carrefour que les populations se dirigent vers les feux rouges des Charbonnages où les lignes de taxis et SOGATRA les acheminent vers le centre ville.

### **7.2.1.3-L'axe Ondogo-Charbonnages**

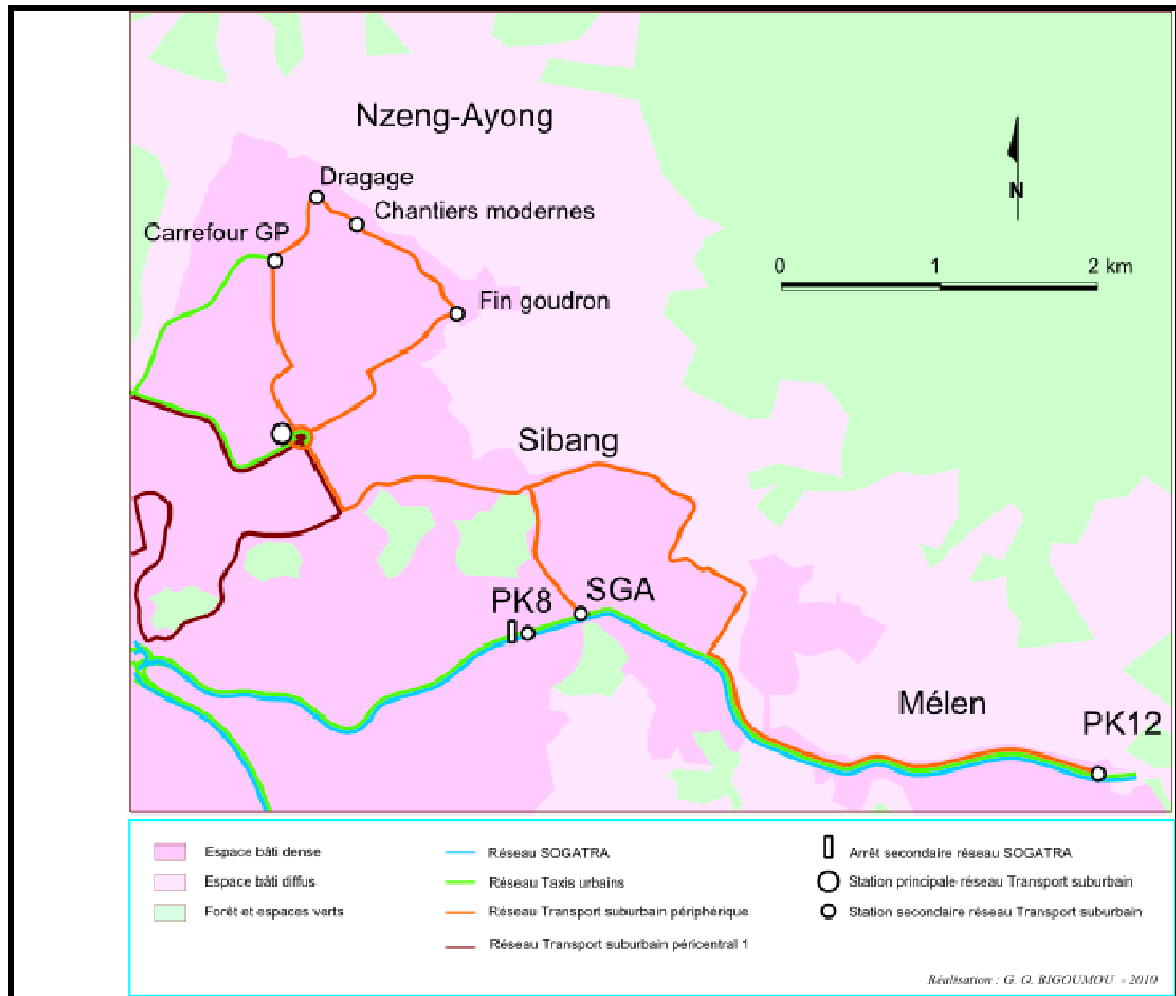
Le plus long de la périphérie Nord, l'axe Ondogo-Charbonnages fait un peu plus de 4 km. Les conditions de voyage sont peu confortables puisque le trajet dure environ 10 minutes. Une partie importante de ce trajet est non-goudronnée. Cet axe ne rassemble pas beaucoup de véhicules à cause de l'état défectueux de la route. Nous avons compté une quinzaine de véhicules opérant sur cet axe. Il s'agit de petits véhicules de seconde main pour la plupart. L'axe non-goudronné comprend aussi par endroits des nids-de-poule. La poussière est abondante et envahit les véhicules en période sèche. Cet axe est parcouru rapidement, malgré la longueur et le mauvais état de la route. Les usagers peuvent ainsi vite gagner les Charbonnages pour prendre un transport public régulier.

A Ondogo, l'embarquement des passagers s'effectue au niveau du petit carrefour. C'est aussi en ce lieu que les voyageurs venant de Nzeng-Ayong par Carrefour GP attendent les véhicules. Les principaux clients sont souvent les élèves, les travailleurs, les petits commerçants ainsi que les habitants de cette extension. Cet axe ne comprend pas souvent plusieurs arrêts. En dehors de Diba diba où quelques passagers viennent s'approvisionner en eau à la pompe publique, la plupart des voyageurs descendent aux Charbonnages (la pépinière). Ils marchent ensuite vers les feux tricolores où plusieurs taxis et bus de transport public sont stationnés.

### **7.2.2-Le transport dans la périphérie Est moitié Nord**

Nous présenterons d'abord les itinéraires internes à ces quartiers; puis les itinéraires externes. La figure 29 reprend l'ensemble des lignes dans cette partie de la périphérie.

**Figure 29: Les transports dans la périphérie Est moitié Nord**



### 7.2.2.1-Les itinéraires internes à la périphérie Est moitié Nord

Le carrefour de Nzung-Ayong est une plaque tournante du transport urbain : il voit arriver toutes les populations de l'intérieur de cette périphérie qui vont ensuite vers d'autres destinations, notamment le centre ville. Deux types d'itinéraires internes vont être abordés. Il s'agit d'abord des axes reliant les extensions de Nzung-Ayong au rond-point, ensuite des axes PK8-PK12 au rond-point de Nzung-Ayong.

#### 7.2.2.1.1-Les axes reliant les extensions de Nzung-Ayong au rond-point

Les extensions de Nzung-Ayong doivent leur existence à la présence du rond-point, par lequel les véhicules venant de la périphérie intérieure transitent. Au total 4 lignes existent : rond-point - Carrefour GP ; rond-point - Dragage ; rond-point - Chantiers modernes

et rond-point - Fin goudron. Elles correspondent à des trajets de moins de 4 km qui durent environ 5 minutes. Les voyages sont assurés sur ces axes par près de 90 véhicules comportant 4 places. Hétéroclites, les voitures sont de première ou de seconde main. En raison de leur petit gabarit, ces automobiles s'adaptent facilement à l'état parfois défectueux de la route. Les lignes desservies étant directes, elles comportent très peu d'arrêts entre chaque extension et le carrefour de Nzeng-Ayong.

Dans l'ensemble, les voies sont praticables. On relève néanmoins quelques particularités. Sur les axes carrefour GP-rond-point et Dragage-rond-point, les passagers voyagent dans un confort plus ou moins acceptable parce que les routes sont goudronnées. En revanche, les destinations Chantiers modernes - rond-point et Fin goudron - rond-point posent davantage problème. Le revêtement des voies, en forte dégradation sur des bouts de tronçons, rend la circulation malaisée. Le manque de routes reliant directement ces quartiers aux feux rouges fait du rond-point un point de correspondance par excellence pour les usagers en provenance de la périphérie intérieure qui continuent leur déplacement en direction du centre ville. Cette situation se vérifie aussi pour les quartiers pourtant reliés aux feux rouges comme le carrefour GP, connecté par la voie principale qui pénètre le 6eme arrondissement. Comme cette route est saturée une bonne partie de la journée, pour sortir de leur quartier, les populations du carrefour GP passent comme les autres habitants des extensions de Nzeng-Ayong par le rond-point. D'autres itinéraires connectés au centre ville par la voie nationale 1 en dépendent. C'est le cas des axes PK8-rond-point et PK12-rond point.

Tous ces trajets que nous venons de décrire convergent vers le rond-point de Nzeng-Ayong, par lequel le trafic est redistribué vers les grands axes routiers qui sont connectés au cœur de la ville (cf. Figure 30). Deux lignes sont très fréquentées par les usagers de transport pour continuer leur voyage vers le centre : rond point-PK5 via les cités de la Caisse et Mébiame ; et rond point-Feux tricolores de Nzeng-Ayong. Ce dernier se situe au croisement entre la voie express et la voie principale qui pénètre dans le quartier.

***Figure 30: Le rond-point de Nzeng-Ayong : lieu de croisement de plusieurs lignes***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 1<sup>er</sup> janvier 2010, 15h*

*Véritable plaque tournante des transports dans la périphérie, le rond-point de Nzeng-Ayong est desservi par plusieurs lignes de transport. Certaines desservent le quartier et d'autres sont tournés vers la zone péricentrale.*

#### **7.2.2.1.2-Les axes PK12-PK8-rond-point**

Ces deux destinations sont doublement reliées. D'abord, la principale liaison centre/périphérie les traverse en direction de l'intérieur du pays. C'est aussi cette partie bitumée de la route nationale 1 que les transports suburbains partagent avec les autres transports publics : bus de la SOGATRA et taxis urbains. Ensuite, en déviant par le lycée de Sibang, l'axe du PK12-rond point rejoint celui du PK8-rond-point juste avant l'arboretum de Sibang. C'est sur ces axes que l'on rencontre les destinations les plus longues de la moitié périphérique Nord. C'est l'exemple de l'axe PK12-rond-point. Desservi uniquement par des minibus de 16 places, cet itinéraire de près de 6 km dure environ 15 à 20 minutes. Une vingtaine de minibus Toyota Hiace assurent le trafic sur cet axe. Les stationnements sont fréquents sur cette ligne. Ils sont fonction des lieux où descendent plusieurs clients. Les principaux arrêts sont en partant du PK12 : l'hôpital militaire, le lycée de Sibang, près de l'arboretum, et le rond-point. Espacés chaque 100 voire 200 mètres, les arrêts sont aussi l'occasion pour les minibus de

prendre de nouveaux clients. Cette ligne rappelle dans son fonctionnement plutôt celui d'une ligne de métro avec ses rames qui s'arrêtent à distance régulière. Les véhicules permettent de relier Mélé, une périphérie lointaine à Nzeng-Ayong, située plus près des grands axes de circulation menant au centre ville.

L'axe PK8-rond-point est plutôt le domaine des petits véhicules, en l'occurrence les berlines. Malgré le fait qu'elle soit située sur un axe identifié comme à longues distances, la destination PK8-rond-point a plus de similitudes avec les axes précédemment décrits, c'est-à-dire ceux reliant les extensions au rond-point. Cet axe comporte assez rarement d'arrêt et le trafic est rapide. Parcouru en moins de 10 minutes, ce tronçon autrefois entièrement goudronné est en dégradation surtout à côté de l'arboretum et près de la SGA. Les passagers qui se sont embarqués au carrefour de la SGA (PK8) descendent au rond-point où les attendent d'autres transports suburbains, notamment ceux qui desservent les itinéraires externes à la périphérie Est moitié Nord.

### ***7.2.2.2-Les itinéraires externes à la périphérie Est moitié Nord***

Les populations qui viennent de l'extrême périphérie, nous l'avons vu, transitent par le rond-point de Nzeng-Ayong avant de reprendre les lignes qui les connectent aux lieux directement rattachés au centre ville, selon deux itinéraires principaux: l'axe rond-point-feux rouges de Nzeng-Ayong et l'axe rond-point-PK5.

#### **7.2.2.2.1-L'axe rond-point-feux rouges de Nzeng-Ayong**

Situé entre deux grands carrefours, l'axe rond-point-feux rouges de Nzeng-Ayong est le plus important des itinéraires externes, dans la mesure où près 120 véhicules le parcourent. De types variés, les voitures qui opèrent sur cet axe sont aussi bien de petits véhicules que des minibus. La rencontre entre la voie express et la principale voie qui dessert le quartier Nzeng-Ayong fait des feux rouges un haut lieu de transport. En effet, à partir de ce carrefour, on se situe plus près du centre ville car plusieurs destinations sont disponibles par les transports publics autorisés à opérer au centre. Parmi les plus importantes, on compte celle qui passe par la voie du boulevard du triomphal et se termine aux affaires étrangères ; celle qui mène à Derrière la prison ; celle qui dessert la gare routière ; celle qui mène à l'aéroport, celle qui mène à Nkembo, etc. Pour revenir sur cet axe, la circulation n'y est pas toujours fluide, surtout aux heures de pointe. De gros embouteillages sont enregistrés à tout moment de la

journée. Ce qui nécessite en permanence la présence des forces de police pour réguler la circulation comme aux feux et au niveau de la station essence. Sur cet axe il n'y a pas souvent d'arrêts intermédiaires. Les passagers qui embarquent au rond-point descendent tous au niveau des feux rouges. D'autres possibilités pour atteindre le centre ville sont offertes par des lignes proches comme celle du rond-point-PK5.

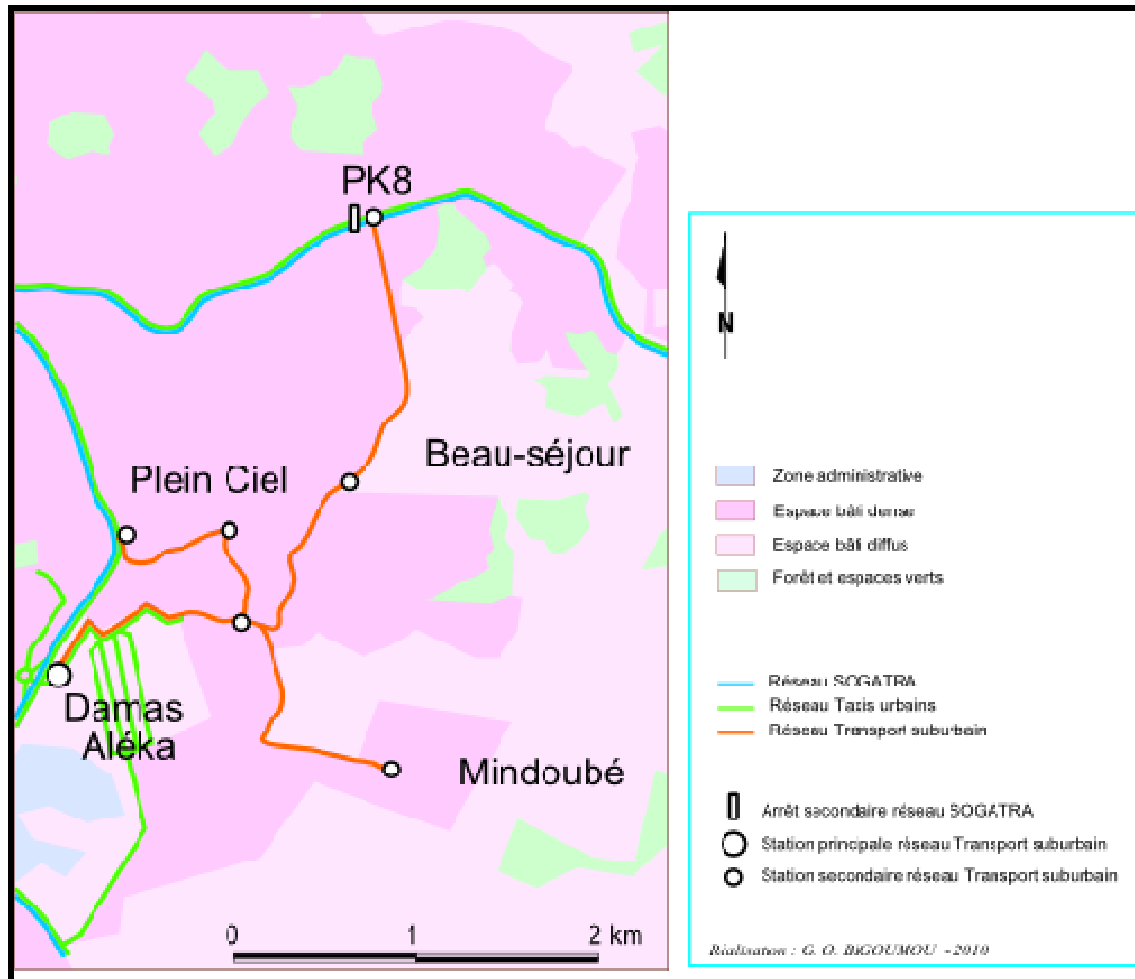
#### **7.2.2.2-L'axe rond-point-PK5**

L'axe rond-point-PK5 est le moins important des itinéraires externes à la périphérie Est moitié Nord, mais il n'en est pas moins utile. Près d'une trentaine de véhicules le parcourent. Il s'agit de petites voitures de 4 places mais davantage des minibus de 16 places. Autrefois goudronnée, la route empruntée par les automobiles est dans un état de dégradation relative puisque le revêtement a disparu par endroits. C'est le cas à proximité des cités comme près de la cité Mébiame. Cette situation fait désertier les autres transporteurs et profite très bien aux transports suburbains qui ont réhabilité ce parcours. Parcouru en moins de 10 minutes, cet itinéraire compte moins de 4 km. Il est aussi fréquenté par les véhicules appartenant aux particuliers car se sont développées sur ce tronçon deux cités d'habitat planifié de moyen standing : la cité de la Caisse et la cité Mébiame. C'est aussi au niveau de ces habitations que les véhicules s'arrêtent le plus souvent. Les passagers embarqués au rond-point de Nzeng-Ayong terminent leur voyage au niveau du PK5. Ce point constitue un lieu très avancé dans l'accès au centre ville. Les voyageurs peuvent ici emprunter une ligne de la SOGATRA ainsi que les taxis bus et les petits taxis.

#### **7.2.3-Le transport dans la périphérie Est moitié Sud**

Pour ce qui est de la périphérie Est moitié Sud, nous commencerons par les transports qui s'organisent autour de la cité Damas en tant que terminus des destinations venant des quartiers intérieurs. Dans un second temps, nous aborderons les transports autour de Plein Ciel Bisségué (Figure 31).

**Figure 31: Les transports dans la périphérie Est moitié Sud**



### 7.2.3.1-L'axe PK8-Beau-séjour-Damas

L'axe PK8-Beau-séjour-Damas est le plus long de la périphérie Est moitié Sud. En réalité deux itinéraires sont présents sur cet axe. Il s'agit de PK8 (show-show) au Beau-séjour et du Beau-séjour à Damas. Ce parcours dure ici environ 12 minutes. Il est aussi le plus fréquenté par les véhicules puisque nous y avons recensé entre 80 et 90 voitures pour ce seul axe. Les véhicules sont en général de petites berlines d'un confort moyen. Le goudronnage d'un bout à l'autre de ce trajet en fait une des destinations les plus prisées par les transports suburbains mais aussi des taxis urbains. Long de près de 4 km, cet axe peut être considéré comme rapide si l'on se réfère au nombre de rotations effectuées en moyenne par chaque véhicule.



Au PK8 (show-show), le chargement se fait non loin de la jonction avec la route nationale 1. Le lieu de stationnement est aussi à proximité des points de commerce. Cependant, il concentre beaucoup de véhicules dans un espace très étriqué, ce qui nécessite l'intervention des forces de police pour réguler la circulation. Au Beau-séjour, les véhicules stationnent au carrefour « Niali bar » avant de poursuivre leur trajet. La principale station se situe à Damas, à proximité des villas. Le stationnement ordonné des véhicules en ce lieu est surveillé par les éléments du syndicat des transports et souvent les forces de police.

Quant au fonctionnement de cet axe, en prenant les transports en direction de Damas, voici ce que nous avons constaté : les véhicules privilégient les passagers qui descendent au terminus. Cette situation leur est avantageuse parce que le voyage coûte 200 F. En embarquant au PK8, les clients descendent, pour un nombre infime, au niveau de Beau-séjour plus exactement à « Niali bar ». L'essentiel des passagers terminent leur voyage à Damas (figure 32).

### **7.2.3.2-L'axe Okinda-Mindoubé-Damas**

Toujours à partir de Damas, passons à l'axe Okinda-Mindoubé-Damas. Parcouru en moins de 10 minutes, cet itinéraire de moins de 4 km, peut être considéré comme rapide. Les véhicules opérant sur ce tronçon sont de petit gabarit. Leur nombre varie entre une vingtaine et une trentaine de voitures. L'itinéraire entièrement goudronné est propice à la circulation. On voit aussi des taxis urbains, au moins sur le premier kilomètre du parcours.

***Figure 32: Les transports à Damas***



*Cliché : Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 1<sup>er</sup> janvier 2010, 14 h*

*Damas constitue par ses routes goudronnées, une station bien desservie par les transports périphériques et très fréquentée par les populations qui vont en direction du centre ville. L'affluence est moindre aux heures creuses comme on le constate ici.*

A l'intérieur des quartiers, les véhicules qui assurent les transports stationnent sur la chaussée, plus précisément là où s'arrête le goudronnage des rues comme à Okinda. En dehors du terminus, les usagers descendent le plus souvent où se développent des activités marchandes ou près des briqueteries ou encore des ateliers d'ébénisterie, situés le long des routes. Mais le parcours des voyageurs de cet itinéraire se termine en général à la cité Damas où les taxis urbains sont nombreux. Les bus de la SOGATRA y sont présents dans plusieurs directions notamment celle du centre ville.

### **7.2.3.3-Les axes Portes rouges-Damas ; Portes rouges-entrée de Plein Ciel**

Deux itinéraires constituent les principaux axes de transport dans le quartier Plein Ciel. Il s'agit des Portes rouges-Damas et des Portes rouges-entrée de Plein Ciel. Goudronnée dans les années 2000, la principale route traversant Plein Ciel, qui partage le quartier en deux parties distinctes (une partie intérieure et l'autre proche de la voie express), s'est fortement dégradée.

L'axe Portes rouges-Damas se situe dans la partie intérieure du quartier. Les routes aménagées ne sont pas nombreuses à Plein Ciel. Les déplacements des populations habitant cette périphérie s'effectuent comme suit : les riverains ont d'abord recours à la marche à pied pendant 15 à 20 minutes avant d'atteindre le lieu où se trouvent les premiers transports motorisés, c'est-à-dire les Portes rouges ; ensuite, ils empruntent les transports suburbains pendant 3 minutes sur un tronçon d'environ 2 km. Ces passagers descendent enfin à la connexion avec le Beau-séjour où ils reprennent les véhicules en direction de Damas.

Quant à l'axe Portes rouges-entrée de Plein Ciel, il se situe à proximité de la voie express. Deux cas de figure possibles :

- Sur l'axe les portes rouges-entrée de Plein Ciel, les populations prennent les transports suburbains pour arriver à la voie express. Cependant, leur nombre a beaucoup baissé par rapport aux années précédentes, puisque moins de 10 véhicules opèrent sur cet axe. Parallèlement, les populations marchent beaucoup. C'est ici que l'usage de deux paires de chaussures est fréquent en période de pluie pour sortir du quartier. Une paire moins chic est utilisée pour patauger dans les pistes boueuses, l'autre est destinée à être portée au moment où commence le goudron.
- Quant à la bretelle où se situe le transformateur, cette partie du quartier est mal reliée à la voie express. La route ouverte par le Génie Civil militaire, qui devait permettre de désenclaver ces populations, est complètement dégradée. C'est ici que nous avons rencontré des populations qui marchent entre 15 à 20 minutes pour atteindre les transports réguliers.

Organisés dans la périphérie Est moitié Sud autour de deux points, les transports s'effectuent en grande partie à Damas qui rassemble les meilleures routes comme l'attestent le grand nombre de véhicules qui fréquentent cette station. Ce centre périphérique est bien relié aux quartiers intérieurs notamment aux Beau-séjour et Mindoubé. Plein Ciel reste une petite station à côté de Damas. Les transports se font dans le quartier sur un axe mort, fortement dégradée, qui obligent les voyageurs à utiliser la marche à pied pour rencontrer les premières infrastructures de transport.

### ***Conclusion du chapitre 7***

Le chapitre 7, portant sur la diversité périphérique et les problèmes de transport, a été écrit à partir des résultats de nos observations de terrain. Il s'est agi de décrire, dans un premier temps, les quartiers dans lesquels se sont déroulées nos investigations et dans un

second, les déplacements-types des individus habitant les quartiers périphériques. D'abord, la présentation des formes d'urbanisation des quartiers a permis d'insister sur les équipements existants. Deux observations principales. La première est que les quartiers situés à proximité de la voie express, aménagés par les pouvoirs publics, regroupent un certain nombre d'espaces ayant une fonction bien déterminée. Dominés pour la plupart par un espace résidentiel, (les Charbonnages, Nzeng-Ayong, Damas et Awendjé), ces quartiers ne comprennent aucun espace administratif à l'exception de Nzeng-Ayong, les lieux de commerce et des loisirs sont absents. Toutefois, une vie urbaine se déroule dans ces quartiers. La seconde observation qui a pu être faite, est qu'à mesure qu'on s'éloigne du périphérique, les quartiers intérieurs rassemblent de moins en moins les équipements et infrastructures nécessaires à la vie des populations. Cela s'explique aussi par le fait que ces quartiers ont été délaissés par les programmes d'aménagement public. Si la zone de Sibang fait, dans une moindre mesure, exception d'un espace résidentiel (cité des Horizons) et d'un quartier administratif en construction (hôpital militaire et camp de gendarmerie du PK9), les quartiers périphériques intérieurs souffrent encore d'un manque de services administratifs comme la Poste, la mairie, de centre commercial, d'espace de loisirs. Ces carences vont faire de la périphérie une zone dépendante du centre-ville.

Ensuite, sur le plan des transports, on constate que les trajets desservis dans la périphérie, correspondent d'une manière générale à des distances relativement courtes. Celles-ci gravitent pour la plupart autour d'une station jouant le rôle d'interface entre les extensions des quartiers périphériques et les lieux connectés au centre ville. Dans la périphérie Nord, les Charbonnages reçoivent tous les usagers des transports de cette zone, qu'ils redistribuent vers d'autres destinations. Dans la périphérie Est moitié Nord, le rôle du rond-point de Nzeng-Ayong en tant que lieu de correspondance pour les extensions de ce quartier et d'autres points de l'arrondissement, est indéniable. Dans la périphérie Est moitié Sud, c'est autour de la cité Damas que se concentre l'essentiel des trafics de voyageurs.



## ***CHAPITRE 8 : L'ORGANISATION SOCIO-SPATIALE DES TRANSPORTS DANS LA PERIPHERIE DE LIBREVILLE***

L'objectif de ce chapitre 8 est de brosser l'organisation socio-spatiale des transports dans la périphérie de Libreville. Succédant à la phase d'observation menée précédemment (chapitre 7), ce chapitre permettra une connaissance plus précise des usagers des transports en commun ainsi que les transports qu'ils utilisent. Comme le chapitre 7, il fournit un ensemble d'éléments descriptifs utiles pour saisir dans les quartiers périphériques, les mobilités et adaptations de ces habitants. La présentation des résultats statistiques à laquelle sont dédiées les lignes qui vont suivre, n'a pas un caractère exhaustif. Elle permet simplement de donner des informations sur lesquelles s'appuiera l'analyse qui comptera ici trois parties. La première partie porte sur la présentation du questionnaire sur les usagers des transports en commun ainsi que sur leurs caractéristiques spatiales et économiques. La deuxième partie présente le questionnaire sur les transports suburbains. Enfin, la troisième partie de ce chapitre revient sur la mise en place de l'entretien.

### ***8.1-La présentation du questionnaire sur les usagers des transports en commun***

Cinq items organisent le questionnaire sur les usagers des transports en commun. Pour leur présentation, trois temps sont observés. Dans un premier temps, les caractères sociodémographiques sont présentés. Ils permettent de donner des renseignements utiles sur les usagers. Dans un deuxième temps, ce sont les modes de déplacement utilisés et les raisons de déplacement qui sont abordés. Enfin, la fréquence d'utilisation ainsi que les tarifs et le budget des transports en commun seront présentés.

#### **8.1.1-Les caractères sociodémographiques**

Nous aborderons en premier lieu l'âge et le sexe des usagers des transports en commun, puis la situation matrimoniale et la catégorie socioprofessionnelle des usagers, et enfin nous parlerons du quartier habité.

### 8.1.1.1-Age et sexe des usagers des transports en commun

La répartition par âge des usagers des transports en commun fait ressortir une représentation légèrement supérieure de la classe des 21 et 25 ans (34,8%) sur celle des 26 et 30 ans (27,3%). En revanche, elle fait presque le double de la classe des 16 et 20 ans qui comprend 18 personnes soit 18,20% de l'effectif de la population totale. Dans le même temps, les tranches d'âge de 31 et 35 ans, de 36 et 40 ans et au dessus de 40 ans sont très faiblement représentées. Elles totalisent respectivement 7,6% pour les 2 premières et 4,5% pour la dernière. Lorsqu'on associe les 3 premières classes et les 3 dernières entre elles, il apparaît que les premières classes l'emportent largement sur les secondes. Il ressort donc clairement que les usagers des transports en commun dans la périphérie de Libreville, sont plutôt des adolescents et des jeunes adultes.

***Tableau 4: La structure par âge des usagers des transports en commun enquêtés***

Age	Valeur absolue	En %
16-20 ans	12	18,2%
21-25 ans	23	34,8%
26-30 ans	18	27,3%
31-35 ans	5	7,6%
36-40 ans	5	7,6%
+ de 40 ans	3	4,5%
TOTAL	66	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

La structure des usagers des transports en commun selon leur sexe montre une répartition équilibrée entre les hommes et les femmes puisque sur les 66 personnes interrogées, 33 hommes ont répondu contre 33 femmes.

### 8.1.1.2-Situation matrimoniale et catégorie socioprofessionnelle des usagers

Déjà mise en évidence par la structure par âge, la jeunesse de la population est confirmée par la répartition des usagers des transports en commun selon la situation matrimoniale. Elle montre une domination quasiment écrasante de personnes célibataires sur

les personnes mariées. 64 questionnés soit 97%, ne vivent pas maritalement contre seulement 2 questionnés soit 3%. Cette situation s'explique aussi par un taux important de jeunes dans l'échantillon.

***Tableau 5: La structure par catégorie socioprofessionnelle des usagers des transports en commun enquêtés***

	Valeur absolue	En %
Pas d'usage des transports en commun	1	1,51%
Chômeurs	5	7,57%
Sans-emplois	9	13,64%
Elèves/Étudiants	31	46,97%
Ménagères	7	10,61%
Autres	13	19,70%
Total	66	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

La répartition selon la catégorie socioprofessionnelle confirme toujours l'importance des jeunes dans cette population dans la mesure où les élèves et étudiants représentent 47,7% de l'échantillon.

### **8.1.1.3-La zone de résidence des voyageurs interrogés**

Deux points semblent importants à préciser sur la zone de résidence des voyageurs. D'abord, il importe de revenir sur les endroits où ont été passés les questionnaires et leur justification. Ensuite, seront précisés, les quartiers habités par les voyageurs.

Réalisés entre le 31 janvier et le 4 mars 2010 à Libreville, les 66 questionnaires destinés aux usagers des transports en commun ont nécessité, en plus de notre intervention, celle de six autres personnes que nous connaissions afin de collecter l'ensemble des réponses. Les contraintes temporaires, associées au désir de couvrir les trois grandes zones retenues, expliquent ce choix. L'essentiel de la collecte des réponses sur les principaux lieux de débarquement et d'embarquement des voyageurs s'est organisé autour de trois personnes.



Nous nous sommes, pour cela, associé à deux autres bénévoles. Ce protocole nécessitait des personnes informées ou qui avaient l'habitude du maniement de ces outils pour faciliter leur passation auprès des usagers. Les enquêtes se sont déroulées en matinée, période de grande affluence. Par ailleurs, une dizaine de questionnaires ont été remplis par les autres personnes volontaires au domicile d'usagers concernés directement par notre recherche. Au total, le recueil des informations sur le terrain par l'ensemble des enquêteurs nous a semblé, au terme de cette campagne, avoir atteint son but dans la mesure où, toutes les données nécessaires à notre étude ont été largement collectées.

Concernant les endroits où les questionnaires ont été passés, trois principaux quartiers ont été sélectionnés. Pour simplifier leur présentation, seuls les plus grands ont été retenus. Le tableau 6 présente la répartition par quartier des 66 questionnaires réalisés, et dont la distribution est variable.

***Tableau 6: La répartition des questionnaires selon les quartiers***

<b>Quartiers</b>	<b>Nombre de Questionnaires</b>
Diba diba	20
Plein Ciel Bisségué	16
Nzeng-Ayong	30

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

Nous avons décidé d'interroger toutes les personnes : jeunes et adultes rencontrés au niveau des terminus des transports – si l'on considère l'intérieur des quartiers comme étant les points de départ des dits transports. Ces personnes devraient être démunies, c'est-à-dire ne pas avoir des ressources dépassant le smig gabonais fixé à 150 000 F CFA soit 230 euros. Diba diba dans la périphérie Nord, compte deux endroits de passation qui sont : le rond-point Mboumbou Miyakou où se trouvent les terminus des destinations Bel-Air-Manguier-les charbonnages et la pépinière à l'entrée de la première cité pour les destinations : Diba diba-Charbonnages et Ondogo-Charbonnages. Le tableau 7 fournit la répartition des questionnaires en fonction des endroits de passation.

**Tableau 7: Endroits de passation des questionnaires sur les usagers des TC à Diba diba**

<b>Endroits de passation Diba diba</b>	<b>Nombre de Questionnaires</b>
Rond-point Mboumbou Miyakou	7
La pépinière (cité des Charbonnages)	13

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

Dans l'échantillon des quartiers, Plein Ciel Bisségué dans la périphérie Est moitié Sud, est le deuxième où ont été passés nos questionnaires. Deux endroits composent ce quartier : il s'agit de l'entrée de Plein Ciel côté voie express et la cité Damas. Le tableau 8 reprend la répartition des lieux de passation dans ce quartier en fonction du nombre de questionnaires distribués.

**Tableau 8: Lieux de passation du questionnaire sur les usagers des TC à Plein Ciel Bisségué**

<b>Endroits de passation Plein Ciel Bisségué</b>	<b>Nombre de Questionnaires</b>
Entrée Plein Ciel	5
Cité Damas	11

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

Enfin, Nzeng-Ayong dans la périphérie Est moitié Nord, est le troisième quartier où nous avons interrogé des voyageurs en un seul lieu (tableau 9).

**Tableau 9: Endroits de passation des questionnaires sur les TC à Nzeng-Ayong**

<b>Endroits de passation Nzeng-Ayong</b>	<b>Nombre de Questionnaires</b>
Rond-point	30

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

S'agissant de la zone habitée par les usagers des transports en commun, une part importante de ces personnes habite d'abord la zone périphérique Est moitié Nord. Cette zone

gravite autour de Nzeng-Ayong et renferme près de la moitié des questionnés, soit 45,5% de l'échantillon total. Les quartiers le plus souvent cités par les usagers sont : Dragage, Nzeng-Ayong, Fin goudron, Chantiers modernes, Bikélé, Sibang, PK12, PK10, PK9, PK8 et PK7<sup>261</sup>. Ensuite 30,3% des questionnés habitent dans la périphérie Nord. Les quartiers le plus souvent cités sont : Anbowè, Bel Air et Diba diba. Enfin, 24,2% des personnes interrogées habitent dans la périphérie Est moitié Sud. Mindoubé, Beau-séjour et Plein Ciel sont les quartiers cités par ces enquêtés. Les tableaux 10, 11, et 12 présentent les quartiers cités et le nombre de personnes ayant donné une réponse à ce point du questionnaire.

***Tableau 10: Les quartiers de résidence des enquêtés à Diba diba***

<b>Nombre de personnes</b>	<b>Quartier (s) cité (s)</b>
10	Bel-Air
9	Diba diba
1	Anbowè

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

***Tableau 11: Les quartiers de résidence des enquêtés à Plein Ciel***

<b>Nombre de personnes</b>	<b>Quartier (s) habité (s)</b>
8	Plein Ciel
7	Beau-séjour
1	Mindoubé

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

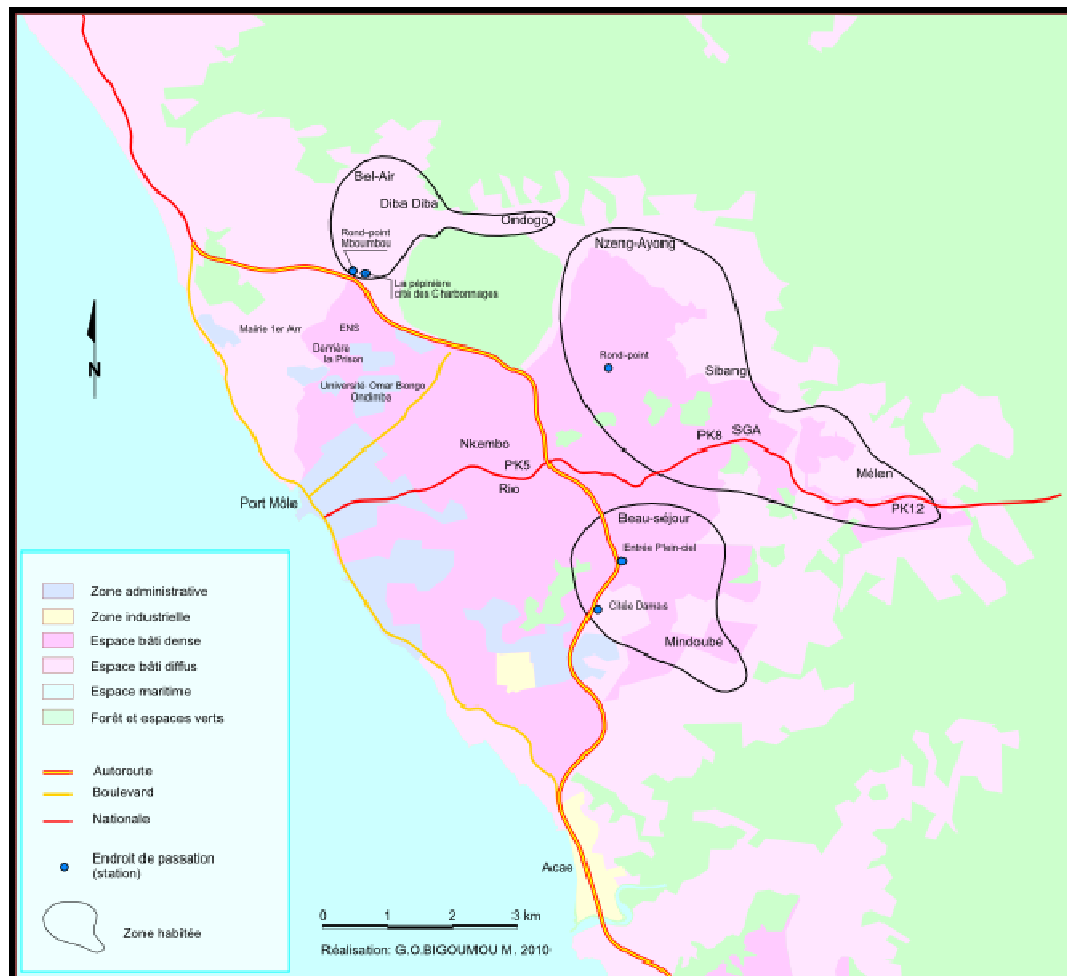
<sup>261</sup> Les PK7, 8, 9, 10,12 sont ici des noms de quartiers suivant leur position le long de la route nationale 1. Ce kilométrage commence au 0 marin situé au bord de mer et qui correspond au PK0.

**Tableau 12: Les quartiers de résidence des enquêtés à Nzeng-Ayong**

Nombre de personnes	Quartier(s) habité (s)
12	Dragage
4	Nzeng-Ayong
3	PK9
2	Sibang, Chantiers modernes, PK12
1	PK7, PK8, PK10, Fin goudron, Bikélé

Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010

Les différents endroits de passation du questionnaire ainsi que la zone habitée par les questionnés sont précisés par la figure suivante.

**Figure 33: La zone de résidence des voyageurs interrogés**

## 8.1.2-Les modes de déplacement utilisés et les raisons de déplacement

### 8.1.2.1-Les modes de déplacement utilisés

A la question qui consiste à déterminer quels sont les modes de déplacements qu'utilisent quotidiennement nos enquêtés entre leur domicile et le centre ville, plusieurs modes reviennent à chaque fois dans la mesure où ce questionnaire donne droit à des réponses multiples. Parmi les réponses avancées par les 66 personnes soumises à cette interrogation, il en ressort que 21 personnes disent qu'ils utilisent à dominance la marche à pied et les modes motorisés, 54 personnes utilisent de préférence les transports suburbains en plus d'autres modes, 65 personnes prennent les taxis urbains après avoir fait usage d'autres modes, et 6 personnes utilisent à dominance les bus de la SOGATRA et d'autres modes à côté. A l'analyse des données confinées dans le tableau 13, on peut dire que les modes de déplacements des populations enquêtées sont globalement motorisés, avec une percée somme toute assez remarquable des transports suburbains qui interviennent quasiment dans tout déplacement entre les quartiers périphériques et le centre ville. Cela conforte donc notre hypothèse de départ selon laquelle les transports suburbains répondent en grande partie aux besoins exprimés par les habitants des quartiers périphériques, dont le cadre de vie est dépourvu des infrastructures nécessaires en matière notamment de transports.

***Tableau 13: Les modes de déplacement utilisés entre le domicile et le centre ville***

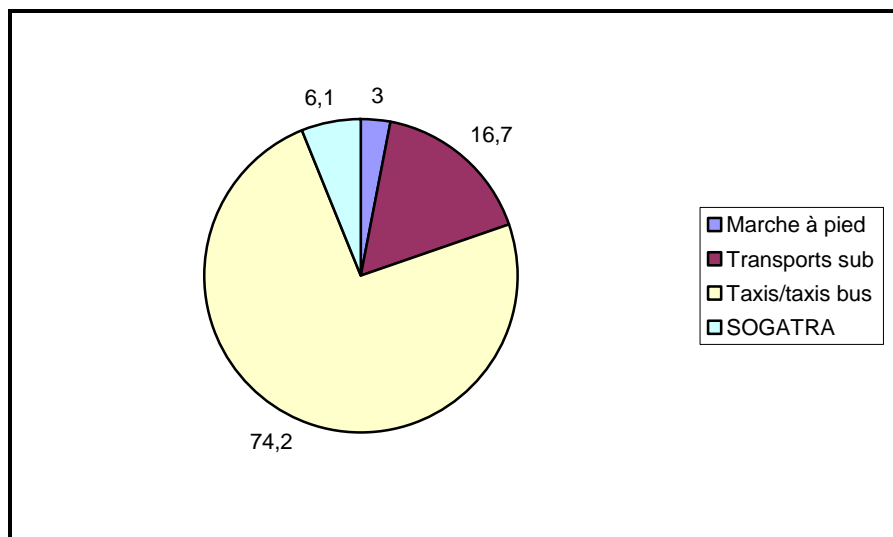
<b>Modes de déplacements utilisés entre le domicile et le centre ville</b>	<b>Nombre de réponses</b>
Marche à pied	21
Transports suburbains	54
Taxis/taxis bus	65
SOGATRA	6

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

La deuxième question de cet item visait à déterminer le mode le plus utilisé entre le domicile et le centre ville. Cette interrogation donnait droit à une réponse unique des 66 personnes soumises à cette question. La figure 34 révèle les données ainsi obtenues : 74,2% ont accredité les taxis urbains comme mode intervenant le plus dans leur déplacement

domicile-centre ville, 16,7% pour les transports suburbains, 6,1% pour les bus de la SOGATRA et seulement 3% pour la marche à pied. A la lecture de cette matrice, on se rend compte que les taxis urbains représentent l'essentiel du mode utilisé par les populations pour le trajet étudié. Cette prééminence des transports publics réguliers est à mettre en lien avec le fait que les transports suburbains sont interdits en centre ville. A l'inverse, le réseau de transport public ne pénètre la périphérie que par une liaison principale centre/périphérie qui se détourne des quartiers étudiés. Ceci confirme l'hypothèse selon laquelle les transports suburbains sont inexistant au centre ville en raison d'une politique de régulation des transports dirigée par les pouvoirs publics et d'une présence très forte de l'autorité de l'Etat.

**Figure 34:** *Le mode de déplacement le plus utilisé*

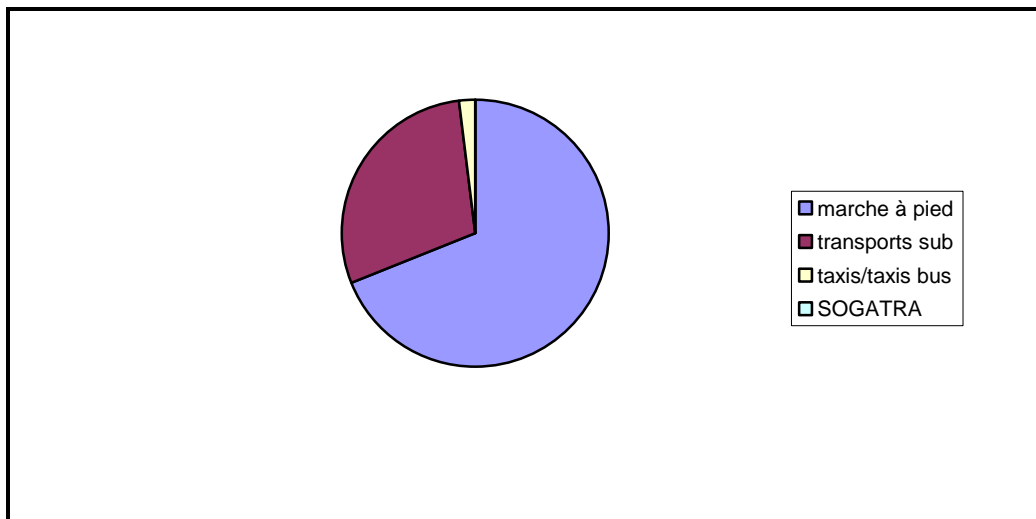


*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

En réponse à la question « *Lequel des modes utilisez-vous quand vous vous déplacez dans le quartier ?* » (cf. questionnaire annexe I), 2/3 des questionnés déclarent utiliser la marche à pied comme mode essentiel de déplacement. 1/3 des questionnés utilisent les transports en commun pour se déplacer dans le quartier. Mais il est nécessaire de nuancer la place qu'occupe ce mode auprès des populations. En effet, les transports suburbains semblent, après la marche à pied, être le mode motorisé emprunté par les habitants des quartiers périphériques dans la mesure où ils représentent 28,8% de l'échantillon contre seulement 3% pour les taxis urbains et 0% pour les bus de la SOGATRA. Ces données que reprend la figure 35, nécessitent quelques observations. S'agissant de l'absence des bus de la SOGATRA dans les quartiers périphériques, il n'en est guère étonnant puisque nous avons vu précédemment

que le réseau de transport public ne dessert que très faiblement les quartiers étudiés (cf. page 195). Quant à la prééminence de la marche à pied et la place non négligeable des transports suburbains comme modes de déplacement privilégiés à l'intérieur des quartiers périphériques, ils témoignent de la très faible urbanisation des dits quartiers, dont l'absence de routes bien aménagées rend difficile la circulation des transports publics réguliers. Ces données viennent étayer une de nos hypothèses de départ qui stipulait que les transports suburbains à Libreville découlent d'une urbanisation mal maîtrisée due à un manque de lisibilité du plan d'aménagement dont se saisissent les transporteurs suburbains pour opérer hors des normes établies dans le fonctionnement des transport à Libreville.

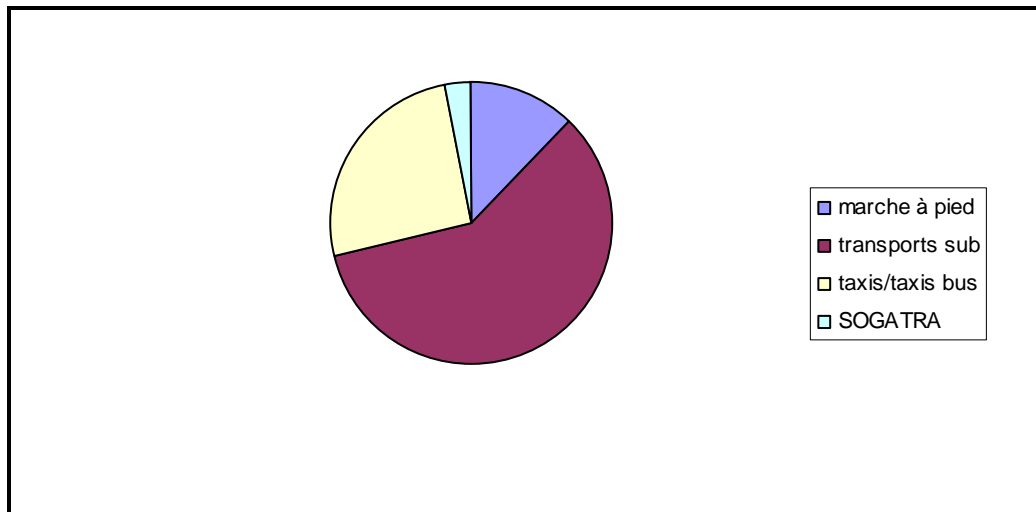
***Figure 35: Le mode de déplacement utilisé dans le quartier***



*Source : enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

La dernière question de cet item permettait de savoir quel est le mode utilisé « *quand vous vous déplacez hors du quartier sans aller au centre ville ?* ». Comme le suggère la figure 36, les transports suburbains sont plus prisés dans les déplacements hors du quartier dans la mesure où ils représentent 59,1% de l'échantillon total. Ils sont suivis par les taxis urbains qui représentent 25,8%. La marche à pied représente quant à elle 12,1% et les bus de la SOGATRA 3%.

*Figure 36: Le mode de déplacement utilisé hors du quartier sans aller au centre ville*



*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

Cette répartition générale mérite quelques commentaires. La prééminence des transports suburbains s'explique entre autre par une organisation exceptionnelle de ce mode motorisé qui quadrille l'ensemble de la périphérie, au point qu'il est devenu le mode de transport le plus répandu des quartiers situés dans cette zone. Il permet de passer d'un quartier à un autre en s'adaptant aux routes peu aménagées pour la plupart, qui relient ces quartiers. La seconde place occupée par les taxis urbains mérite d'être nuancée. En effet, ce sont plutôt les taxis bus qui sont le plus utilisés hors du quartier parce qu'ils desservent des lignes droites qui traversent plusieurs quartiers. Et les tarifs appliqués pour ce mode de déplacement sont modestes, ce qui le rend autant plus attrayant. On peut observer cette situation sur une partie de la route qui relie le centre à la périphérie, à partir du PK5 jusqu'au PK12. Quant à la marche à pied, il n'est guère difficile pour les populations d'user de ce mode qui correspond aux pistes et aux sentiers qui relient les quartiers entre eux. La faible représentation de la SOGATRA ici s'explique par son réseau très limité dans les quartiers périphériques. Mais là encore, peu d'usagers s'intéressent à ce mode en raison de l'irrégularité des passages de ses bus et de l'encombrement de la voie qu'ils utilisent, à savoir la route nationale 1. Seuls les usagers qui habitent les terminus de ce mode et effectuant de longues distances l'utilisent. Ces données permettent d'éclairer certaines hypothèses avancées dans cette étude, notamment celle qui explique la présence des transports suburbains par une urbanisation mal maîtrisée et par la carence des infrastructures nécessaires à la vie des habitants périphériques.



### 8.1.2.2-Les motifs de déplacement

Le questionnaire s'est attaché à déterminer les motifs de déplacement des populations périphériques vers le centre ville, à travers : « *Quand vous prenez les transports en commun pour aller en ville c'est plutôt pour faire quoi ?* » Il s'agissait de cerner la place des différents motifs de déplacement tels que le travail, les démarches administratives, les loisirs et les courses. Cette question ouvrait vers des réponses multiples que reprend le tableau 14. Nous avons choisi de les présenter comme telles, c'est-à-dire de ne pas avancer des pourcentages qui ne cadreraient pas forcément avec la réalité telle qu'elle est vécue sur le terrain. Les personnes enquêtées viennent en ville pour faire une, deux, voire trois activités en même temps. Ainsi, 28 personnes viennent en ville parce que leur lieu de travail ou d'étude s'y trouve (notamment élèves et étudiants). Mais ils en profitent pour faire leurs courses et accéder aux lieux de loisirs qui sont concentrés dans cette partie de la ville ; 27 personnes déclarent venir au centre ville pour des démarches administratives, notamment les personnes en recherche d'un emploi, et faire d'autres activités qu'elles ne peuvent effectuer pas dans leur quartier; 20 individus quittent leur quartier pour profiter des lieux de loisirs et satisfaire d'autres besoins; 48 personnes rejoignent le centre ville essentiellement pour faire leurs courses ou autre chose.

***Tableau 14: Les motifs de déplacement***

<b>Motifs de déplacement</b>	<b>Nombre de réponses</b>
Travail	28
Démarches administratives	27
Loisirs	20
Courses	48

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

Nous pouvons à la lecture de ces données, confirmer les descriptions des quartiers étudiés déjà avancées dans le chapitre 7. Descriptions qui révèlent des carences d'urbanisation dans les secteurs ici pointés. Ces données confortent une de nos hypothèses, à savoir que les transports suburbains répondent en grande partie à des besoins exprimés par les habitants des quartiers périphériques dépourvus des infrastructures nécessaires.

### 8.1.3-Fréquence d'utilisation, tarifs et budget de transport

#### 8.1.3.1-La fréquence d'utilisation des transports en commun

Afin de décrire la fréquence d'utilisation des transports en commun, il s'agira dans un premier temps de présenter l'utilisation des transports en commun par déplacement par jour, puis par semaine, et enfin nous aborderons les moments précis de la journée.

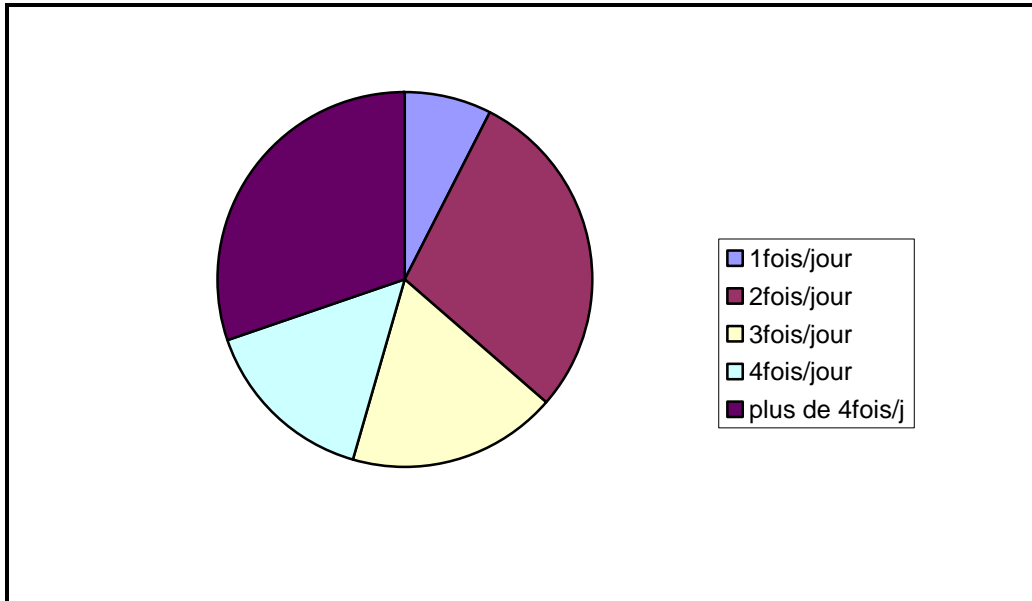
##### 8.1.3.1.1-Par déplacement et par jour

Pour mieux comprendre l'utilisation des transports en commun par les populations périphériques, on s'est aussi intéressé à la fréquence d'utilisation des dits transports. Il s'est agi de vérifier dans un intervalle qui va de 1 à plus de 4 fois par jour, combien de fois ces usagers utilisent les transports en commun. Comme on peut s'en rendre compte, le tableau 15 et la figure 37 montrent la fréquence d'utilisation des transports en commun par jour. 2 fois et plus de 4 fois par jour sont les fréquences les plus avancées par les questionnés. Elles représentent respectivement 28,8% et 30,3%

***Tableau 15: la fréquence d'utilisation des transports en commun par déplacement par jour***

<b>Fréquence quotidienne</b>	<b>Valeur Absolue</b>	<b>En %</b>
Pas d'usage	-	-
1 fois	5	7,6%
2 fois	19	28,8%
3 fois	12	18,2%
4 fois	10	15,2%
Plus de 4 fois	20	30,3%
Total répondants	66	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010*

**Figure 37: La fréquence d'utilisation des transports en commun par déplacement par jour**

*Source : enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

### 8.1.3.1.2-Par semaine

**Tableau 16: La fréquence d'utilisation des transports en commun au cours de la semaine**

<i>Jour d'utilisation des TC dans la semaine</i>	<i>Nombre de réponses</i>
Lundi	54
Mardi	54
Mercredi	55
Jeudi	56
Vendredi	57
Samedi	46
Dimanche	31

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars, 2010.*

D'après le tableau 16, la majorité des populations enquêtées utilise les transports en commun surtout entre le lundi et le vendredi. Cette utilisation décroît le week-end, précisément le samedi et le dimanche. La motorisation hebdomadaire des habitants de la périphérie traduit une forte dépendance des populations et des quartiers périphériques à

l'endroit du centre ville. C'est le cas des élèves et étudiants qui, en l'absence d'un certain nombre d'équipements d'éducation et de recherche près de leur domicile, sont contraints de se déplacer tous les jours ouvrables. Cette situation intéresse tout aussi les personnes au chômage, en attente d'un premier emploi, qui sont aussi obligées de sortir tous les jours de la semaine pour des démarches administratives notamment le suivi des dossiers à l'office nationale de l'emploi (ONE) ou encore une quête d'emploi dans la zone industrielle et portuaire d'Owendo. La fréquence d'utilisation des transports en commun par semaine permet de se rendre à l'évidence que la périphérie de manière générale, et les quartiers étudiés particulièrement, sont des espaces où les problèmes de transport se posent avec acuité.

#### **8.1.3.1.3-Les moments précis de la journée**

Pour affiner la compréhension de la fréquence d'utilisation des transports en commun, le questionnaire comprend la question : « *A quels moments précis de la journée prenez-vous les transports en commun* » ? Cette interrogation a donné droit à des réponses multiples. Ainsi, sur un échantillon de 66 personnes, 62 disent qu'elles utilisent les transports en commun principalement entre 6 heures et 13 heures ; 48 personnes les utilisent à dominante l'après-midi entre 13 heures et 18 heures et 8 personnes les utilisent en soirée entre 18 heures et 23 heures en plus des autres moments. Toutefois, deux moments essentiels se distinguent dans la fréquence d'utilisation des TC. Il s'agit de la matinée entre 6 heures et 13 heures et de l'après-midi entre 13 heures et 18 heures. Ces deux pics de la journée ne sont pas sans lien avec la nouvelle organisation du travail au Gabon qui vient d'instituer la journée continue. Ils correspondent à l'heure d'embauche qui est fixée à 7 heures 30 et de débauchage à 15 heures 30 minutes. Outre ces deux moments essentiels de la journée, les déplacements deviennent très faibles dans la soirée comme on peut le constater à travers les chiffres recueillis par nos enquêtes de terrain dans le tableau 17.

**Tableau 17: La fréquence d'utilisation des transports en commun dans la journée**

<i>La fréquence d'utilisation des TC Moments précis de la journée</i>	<i>Nombre de réponses</i>
Matinée entre 6h-13h	62
Après-midi entre 13h-18h	48
Soirée entre 18h-23h	8

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.*

### 8.1.3.2-Tarifs et budget des transports en commun

D'après les tableaux 18, 19, 20 et les figures 38, 39, 40 plus des trois-quarts (77,27%) des usagers des transports en commun dit dépenser par déplacement pour les transports suburbains entre 100 et 200 francs CFA alors que pour seulement 10,61% de ces usagers, le budget est entre 200 et 400 francs CFA. Un peu moins de la moitié (40,91%) des usagers des transports en commun déclarent dépenser pour les taxis urbains entre 200 et 400 francs CFA par déplacement, 21,21% dépensent entre 400 et 600 francs CFA, 10,61% dépensent jusqu'à plus de 1000 francs CFA. Les usagers prennent pas beaucoup les bus de la SOGATRA, plus de 9 enquêtés sur dix ne les empruntent pas.

**Tableau 18: Budget de déplacement par jour pour les transports suburbains**

	<b>Valeur absolue</b>	<b>En %</b>
Pas d'usage des Transports suburbains	8	12,12%
100-200	51	77,27%
200-400	7	10,61%
Total répondants	66	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.*

**Tableau 19: Budgets de déplacement par jour pour les taxis et taxis-bus réguliers**

	Valeur absolue	En %
Pas d'usage des taxis	1	1,51%
100-200	8	12,12%
200-400	27	40,91%
400-600	14	21,21%
600-800	7	10,61%
800-1000	2	3,03%
Plus de 1000	7	10,61%
Total répondants	66	100%

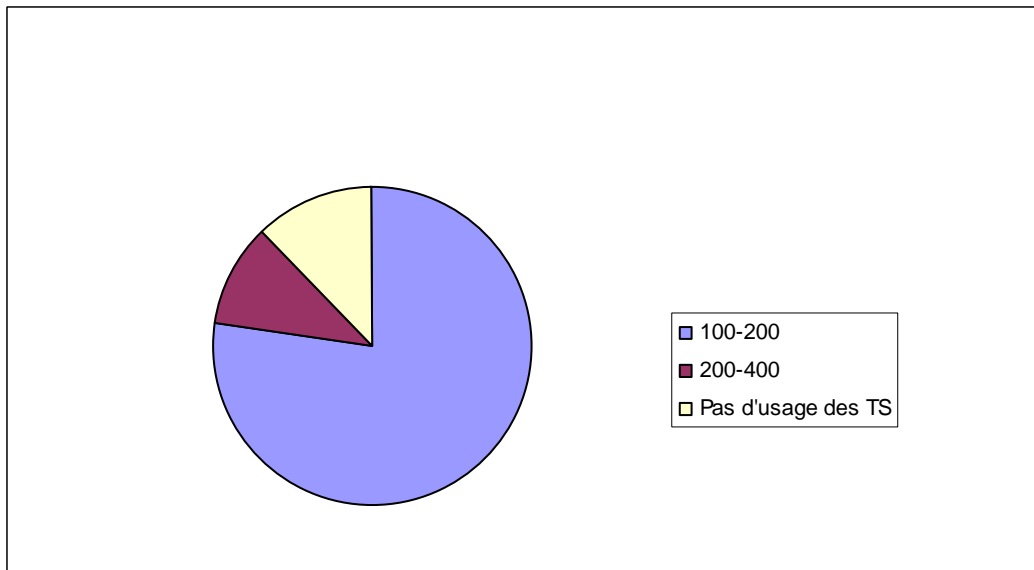
*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.*

**Tableau 20: Budgets de déplacement par jour pour la SOGATRA**

	Valeur absolue	En %
Pas d'usage des bus SOGATRA	60	90,91%
100-200 F	6	9,09%
Total répondants	66	100%

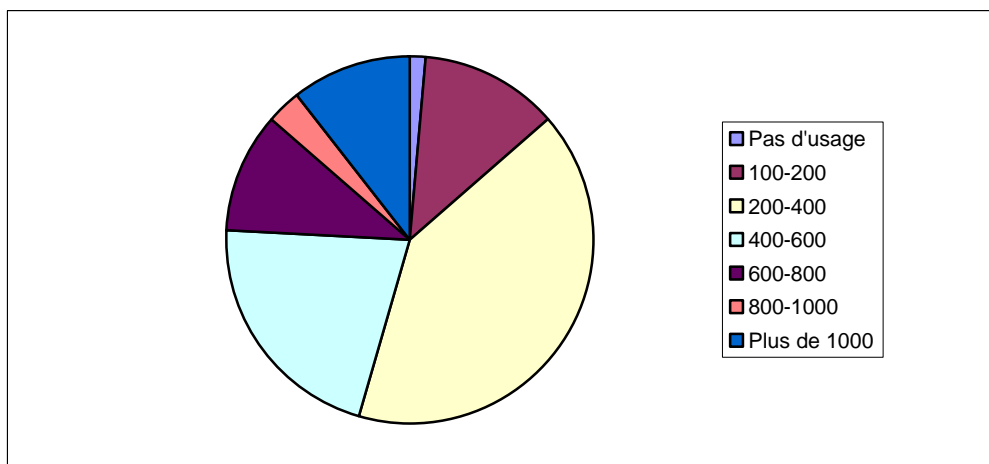
*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.*

**Figure 38: Budgets de déplacement pour les transports suburbains**

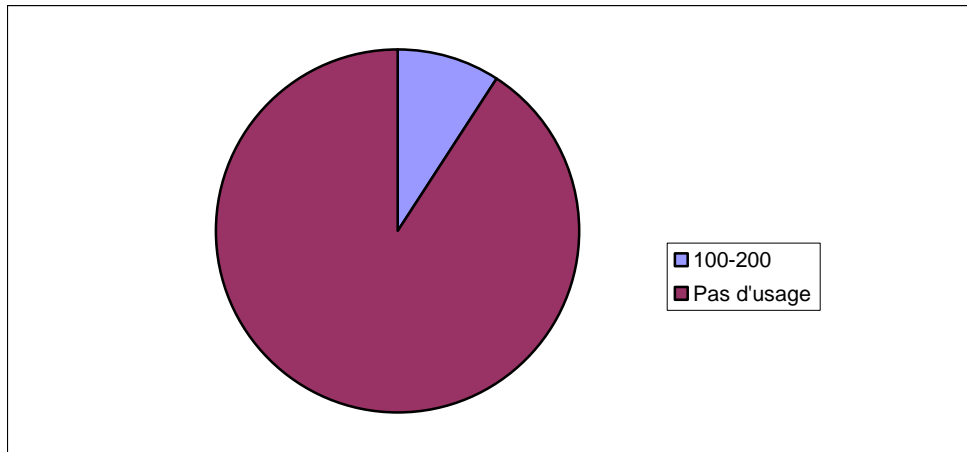


*Source : enquêtes personnelles, Libreville, Janvier, 2010.*

**Figure 39: Budgets de déplacement pour les taxis/taxis bus**



*Source : enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

**Figure 40: Budgets de déplacement pour la SOGATRA**

*Source : enquêtes personnelles, Libreville, Janvier, 2010.*

A l'inverse, 9,09% des personnes qui utilisent ce mode de déplacement, disent que leur dépense se situe entre 100 et 200 francs CFA. Parmi les enseignements que nous pouvons tirer à partir de ces données, les transports suburbains et les bus de la SOGATRA apparaissent comme les modes de déplacement les plus appropriés pour les populations démunies. Cependant, les autobus de la SOGATRA ne desservent pas directement les quartiers populaires échantillonnés pour la présente étude. Cela explique son non usage par la majorité des populations vivant dans ces quartiers périphériques en partant de leur domicile.

Par ailleurs, les prix pratiqués par déplacement pour ces deux modes se situent entre 100 et 200 francs CFA (figures 38 et 40), ce qui reste très accessible pour les populations démunies en comparaison avec les prix des taxis urbains (figure 39). Une nuance mérite d'être apportée sur ces derniers. En effet, les taxis-bus sont moins coûteux que les petits taxis. Les prix pratiqués oscillent entre 100 et 200 selon la distance. Si le taxi-bus attend de se remplir pour démarrer, le petit taxi sélectionne plutôt les clients et n'embarque que les passagers qui proposent plus que le tarif requis. Les prix pratiqués vont au-delà de 1000 francs comme l'indiquent le tableau 19 et la figure 39. Il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'il est avant tout un mode de transport pour les populations nanties.

Une question supplémentaire permettait de saisir mensuellement les tarifs et budget des usagers des transports en commun. Les données obtenues pour les trois modes de déplacement utilisés par les personnes interrogées vont être analysées à partir des tableaux 21, 22, 23 et figures 41, 42, 43.



Tarifs et budget par mois pour les transports en commun

**Tableau 21 : Budget mensuel pour les transports suburbains**

	Valeur absolue	En %
Pas d'usage des transports suburbains	8	12,12%
0-20 000	58	87,88%
Total répondants	66	100%

*Source* : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.

**Tableau 22 : Budget mensuel pour les taxis/taxis bus**

	Valeur absolue	En %
Pas d'usage des taxis	1	1,51%
0-20 000 F	41	62,12%
20 000-40 000	21	31,82%
40 000-60 000	3	4,55%
Total répondants	66	100%

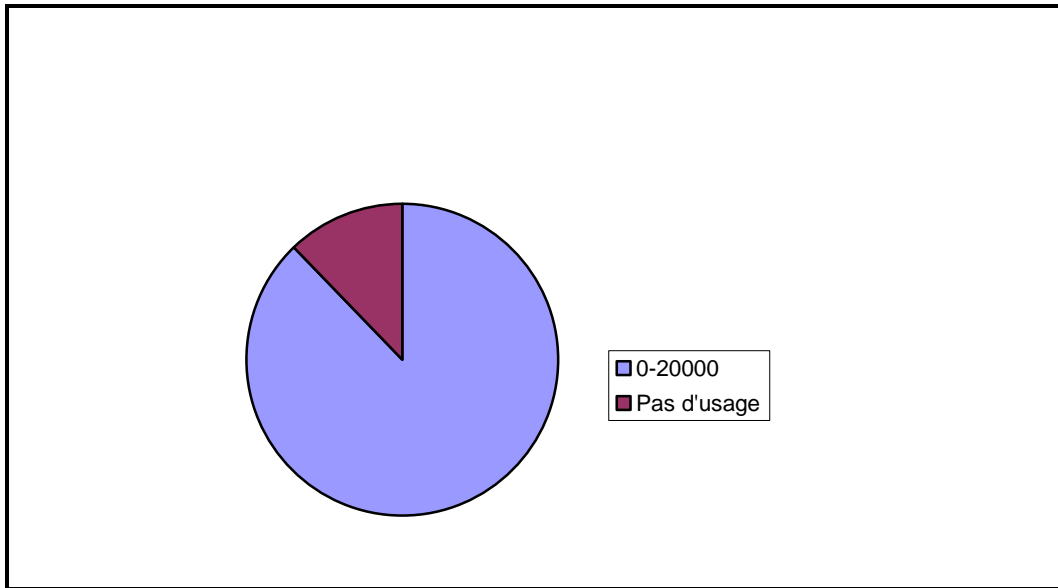
*Source* : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.

**Tableau 23: Budget mensuel pour la SOGATRA**

	Valeur absolue	En %
Pas d'usage des bus SOGATRA	59	89,39%
0-20 000 F	7	10,61%
Total répondants	66	100%

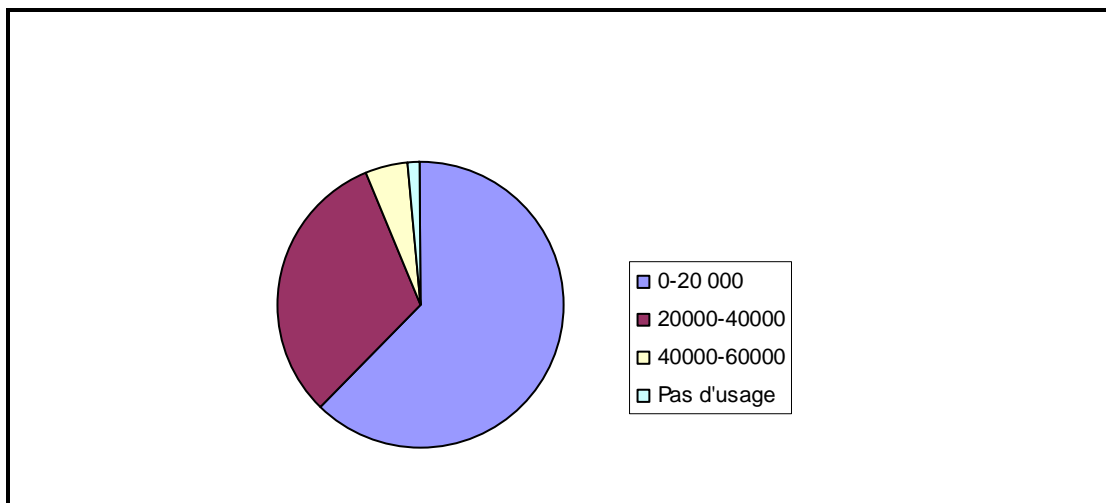
*Source* : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.

**Figure 41:** Budget mensuel des usagers pour les transports suburbains

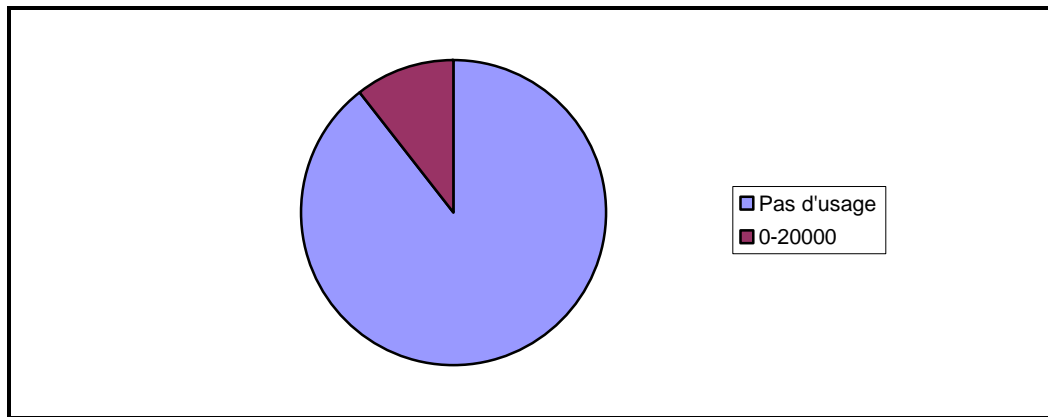


*Source :* enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.

**Figure 42:** Budget mensuel des usagers pour les taxis/taxis bus



*Source :* enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.

**Figure 43: Budget mensuel des usagers pour la SOGATRA**

*Source : enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

S'agissant des transports suburbains et de la SOGATRA, les dépenses mensuelles enregistrées sont homogènes. La majorité des personnes enquêtées disent avoir dépensé entre 0-20 000 francs CFA. Ces individus représentent 87,88% pour le premier mode de déplacement et 10,61% pour le second, sans perdre de vue que cette faible représentation pour la SOGATRA est due au fait que 9 individus interrogés sur 10 ne prennent pas beaucoup ce mode parce qu'il ne passe pas directement près de leur quartier de résidence. Les dépenses sont plus hétérogènes pour les taxis urbains. 60% des personnes enquêtées dépensent entre 0 et 20 000 francs CFA, 30% entre 20 000 et 40 000 et 4,5% des individus ont déboursé entre 40 000 et 60 000. Il en ressort qu'en tenant compte des dépenses mensuelles des enquêtés, les transports suburbains et la SOGATRA restent des modes plus accessibles aux populations, dans la mesure où les dépenses effectuées par les usagers de ces transports se situent dans la fourchette 0-20 000 francs CFA. Dans ce cas, ces modes s'adaptent à des budgets modestes notamment à des populations à faibles revenus. Cette situation ne se vérifie pas pour les taxis urbains où les usagers dépensent jusqu'à 60 000 francs CFA, ce qui représente une somme très importante pour des populations qui ne reçoivent pas de subvention pour les transports. Comme on l'a déjà fait remarquer, il faut distinguer les petits taxis plus chers des taxis-bus qui pratiquent des prix plutôt accessibles aux populations à faibles revenus. En tenant compte des chiffres avancés, les taxis urbains de façon générale restent réservés aux populations aisées. Les tarifs qu'ils proposent s'adaptent davantage à cette catégorie de la société. Ainsi ces données illustrent nos hypothèses de départ, et tentent même à les vérifier notamment l'hypothèse qui met en lumière une urbanisation mal maîtrisée des quartiers périphériques et

favorise par conséquent les transports suburbains utilisés avant tout pas les populations à faibles revenus.

## ***8.2-Le questionnaire sur les transporteurs suburbains***

Organisé autour de trois items, le questionnaire sur les transports suburbains va être présenté. Nous décrirons ici dans un premier temps les personnes qui occupent le secteur, à travers l'analyse des caractéristiques sociodémographiques des personnes interrogées. Ensuite, nous aborderons le fonctionnement de l'activité. Enfin, nous aborderons la fréquence de cette activité. Les deux derniers points permettent de comprendre comment fonctionnent les transports suburbains.

### **8.2.1-Les caractéristiques sociodémographiques**

Deux points essentiels vont présenter les caractéristiques sociodémographiques. Il s'agit d'abord de l'âge des transporteurs suburbains, ensuite du niveau d'instruction de ces derniers.

#### **8.2.1.1-Age des transporteurs suburbains**

***Tableau 24: La structure par âge des transporteurs suburbains***

<b>Ages</b>	<b>Valeur absolue</b>	<b>En %</b>
20-25 ans	9	13,8%
26-30 ans	18	27,7%
31-35 ans	12	18,5%
36-40 ans	8	12,3%
+ de 40 ans	18	27,7%
TOTAL	65	100%

*Source: enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-mars, 2010.*

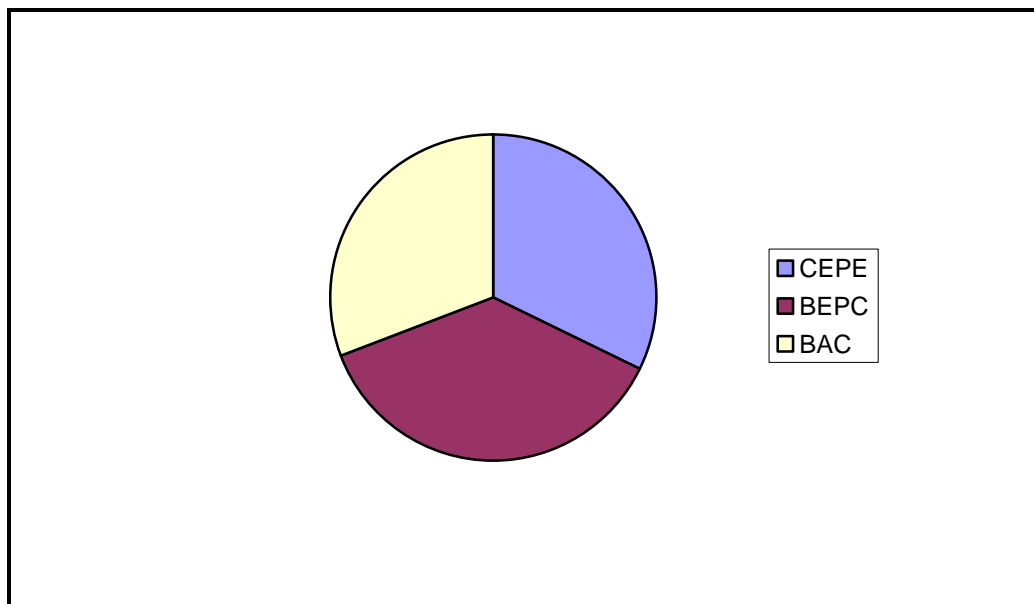
La structure par âge des transporteurs suburbains montre une représentation un peu plus importante des classes 26-30 ans et des plus de 40 ans soit 27,70%. Celles-ci sont équilibrées entre elles puisque chacune des classes compte 18 personnes. Elles font le double des classes 20-25 ans et 36-40 ans qui totalisent respectivement 9 et 7 personnes. En

revanche, elles sont suivies par la classe des 31-35 ans qui compte 12 personnes soit 18,50%. Il ressort que les transports suburbains à Libreville constitue un secteur où toutes les tranches d'âge sont représentées, avec une domination des jeunes adultes et des adultes voire des personnes âgées.

### 8.2.1.2-Niveau d'instruction des transporteurs suburbains

Le niveau d'instruction des transporteurs suburbains (figure 44) montre une représentation nettement supérieure des personnes détentrices du BEPC (36,9%) et du CEPE (32,3%) par rapport à celles qui ont le baccalauréat (30,8%). Cette représentation suggère aussi que les transports suburbains sont un secteur auquel les décrocheurs comme les diplômés ont recours, face aux difficultés de toutes ces catégories à trouver un emploi.

**Figure 44:** Niveau d'instruction des transporteurs suburbains



*Source :* enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-mars, 2010.

### 8.2.1.3-Lieux de passation du questionnaire et caractéristiques des quartiers

Nous présenterons d'abord sur les stations où les transporteurs ont été abordés, et sur la procédure utilisée. Puis nous évoquerons les quartiers où est située chaque station.

### 8.2.1.3.1-Lieux de passation du questionnaire : les stations

Avant d'aborder la manière dont les transporteurs suburbains ont été approchés, soulignons que 65 questionnaires ont été remplis dans ce protocole d'enquête. Les enquêtes se sont déroulées dans la période du 31 janvier au 4 mars à Libreville. Au total, les transporteurs suburbains ont été contactés dans les stations installées au sein des trois grands quartiers où nous avons aussi enquêté les usagers des transports en commun. Le tableau 25 présente les stations dans leurs quartiers.

**Tableau 25: Les lieux de passation du questionnaire dans les quartiers**

Stations	Nombre de questionnaires	Nombre en %
<b>Diba diba</b>		
La pépinière (cité des Charbonnages)	7	10,7%
Rond-point Mboumbou Miyakou	13	20%
<i>Total</i>	20	30,7%
<b>Nzeng-Ayong</b>		
Rond-point de Nzeng-Ayong	5	7,7%
Dragage	8	12,3%
Fin goudron	2	3,1%
PK8	4	6,2%
PK12	13	20%
<i>Total</i>	32	49,3%
<b>Plein Ciel Bisségué</b>		
Entrée de Plein Ciel	2	3,1%
Portes rouges	1	1,5%
Damas	10	15,4%
<i>Total</i>	13	20%
<b>Total général</b>	65	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.*

### 8.2.1.3.2-Quartiers correspondant aux stations

**Tableau 26:** *Les quartiers de localisation des stations enquêtées*

Quartiers	Nombre de stations
Diba diba	2
Plein Ciel	3
Nzeng-Ayong	5
<b>Total</b>	10

*Source :* Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.

Concernant la procédure utilisée, il n'était pas évident d'approcher les transporteurs et de leur demander de répondre à un questionnaire qui concerne leur activité. Etant mobile, les transporteurs ont été contactés en deux phases. La première s'est passée sur les lieux de stations au cours de leurs activités. Cette phase n'a pas été fructueuse parce que les transporteurs travaillant constamment dans la peur des agents municipaux, ils n'étaient guère rassurés par mon passage. N'ayant pas le visage d'un adolescent, notre approche a toujours été perçue comme celle d'un contrôleur agréé. Nous avons utilisé dans une seconde phase une autre technique qui a permis de contacter, cette fois, un grand nombre de transporteurs. A défaut de rencontrer en personne les intéressés, nous avons mobilisé des relations personnelles. Nous avons demandé à un enseignant de l'université de Libreville une rencontre avec des étudiants sur notre sujet d'étude. Il était beaucoup plus facile pour les étudiantes de passer une quantité de questionnaires auprès des enquêtés sur les lieux d'embarquement. Trois exemplaires étaient remis à chaque étudiante qui se chargeait de les faire remplir sur place. C'est de la sorte que nous sommes arrivés à contacter, dans un laps de temps relativement court, un nombre important de transporteurs.

### 8.2.2-Fonctionnement de l'activité

Pour connaître le fonctionnement de l'activité, les transporteurs devaient répondre à la question « *Faites-vous cette activité seulement ici (sur cette ligne) ou vous travaillez aussi ailleurs* » ? Le but de cette interrogation était de connaître les autres lieux que fréquentent les transporteurs suburbains dans la ville en plus de là où ils opèrent.

***Tableau 27: La répartition des activités dans un quartier avec changement de lieu***

<b>Faites-vous cette activité seulement ici ou travaillez-vous aussi ailleurs ?</b>	<b>Nombre de réponses</b>	<b>En %</b>
Dans ce quartier	52	80%
Ailleurs	13	20%
Total	65	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

Le tableau 27, qui reprend les informations collectées sur le terrain, montre que les transporteurs suburbains restent majoritairement fidèles aux lieux où ils exercent l'essentiel de leur activité. Seulement 20% d'entre eux, disent travailler aussi ailleurs, c'est-à-dire sur d'autres lignes localisées hors de la périphérie.

### **8.2.3-Fréquence de l'activité**

La fréquence de l'activité était aussi un point important du questionnaire que cette étude devait clarifier à travers deux sous-items: les moments de fonctionnement de la ligne dans la journée et les jours travaillés de la semaine. Les tableaux 28 et 29 reprennent les informations recueillies auprès des enquêtés.

***Tableau 28: La répartition du fonctionnement des lignes dans la journée***

<b><i>Moments de fonctionnement de la ligne dans la journée</i></b>	<b><i>Nombre de réponses</i></b>
Matinée entre 6h-13h	58
Après-midi entre 13h-19h	51
Soirée entre 19h-23h	34

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

Il apparaît par exemple que la ligne desservie connaît son pic de fonctionnement à deux moments de la journée: le matin entre 6h-13h et l'après-midi entre 13h-19h. Ces



moments correspondent aux heures de travail de la fonction publique gabonaise. A l'inverse, le soir, la ligne connaît une activité moins intense.

***Tableau 29: La répartition de l'activité dans la semaine***

<b>Jours de la semaine</b>	<b>Nombre de réponses</b>
Lundi	64
Mardi	62
Mercredi	62
Jeudi	62
Vendredi	60
Samedi	56
Dimanche	30

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

Dans la semaine, l'activité fonctionne de manière soutenue comme le laisse observer le tableau 29. Elle ne diminue que le week-end.

### ***8.3-Les entretiens ciblés***

Nous avons réalisé quelques entretiens pour obtenir des informations que l'observation directe et l'exploitation des questionnaires ne permettaient pas de recueillir. Cela a permis de valider des informations déjà relevées par les deux techniques de collecte précédentes. Nous n'avons pas réalisé beaucoup d'entretiens pour la simple raison qu'il fallait faire preuve d'efficacité, étant donné les contraintes temporelles auxquelles nous étions soumis. Les interviews ont été sélectionnées pour éviter de tomber dans les discours souvent trop convenus des politiques. Trois personnes ont été rencontrées. Il s'agit d'un responsable de la SOGATRA, la principale entreprise de transport public, un directeur du service des transports de la Mairie centrale de Libreville et une personne ressource qui est un enseignant de l'université de Libreville, travaillant sur la question des transports.

Les entretiens ont eu lieu dans les administrations respectives de nos interlocuteurs. Ils n'ont pas été enregistrés mais une prise de note a été effectuée selon un guide élaboré au préalable (cf. annexe I) à partir de 5 questions posées à l'interviewé. Les entretiens ont ainsi débuté avec la question suivante: *Comment envisagez-vous ou voyez-vous la politique des*

*transports actuelle articulée entre 3 modes : les transports suburbains, les taxis et la SOGATRA ?* Cette question visait à comprendre si la conjonction de ces modes résorbait les problèmes de transport dans la ville d'une part et aussi à pointer un mode en particulier. C'est dans cette optique que la deuxième question est soulevée : *Peut-on parler de satisfaction de cette articulation ?* Etant donné que les transports en commun n'arrivent à pas satisfaire la demande citadine, des changements sont nécessaires pour prendre en compte les déplacements de tous les Librevillois. La troisième question s'inscrivait dans cette logique puisqu'elle visait à savoir : *S'il y a des choses à améliorer dans l'avenir, sur quoi faut-il agir à court et à long termes ?* La quatrième question vient en soutien à la troisième. Elle permet à l'interviewé de se prononcer sur des points qu'il aurait omis de développer : *Pensez-vous que les routes doivent être davantage développées ou l'organisation des transports de manière générale ?* Enfin, la dernière question cherche à savoir : *Faut-il intégrer les transports périphériques (suburbains) dans le tissu urbain ?*

### **Conclusion du chapitre 8**

Le chapitre 8 avait pour objectif de présenter l'organisation socio-spatiale des transports dans la périphérie de Libreville, en nous basant sur les pratiques des usagers. Pour cela, nous avons décrit un certain nombre de résultats statistiques issus de notre enquête.

Pour ce qui est des résultats du questionnaire, il ressort au travers des caractères sociodémographiques que les usagers des transports en commun dans la périphérie de Libreville sont des populations jeunes et pour la plupart des célibataires. La représentation importante des étudiants atteste ce fait. S'agissant des modes de transport par ces populations, les plus utilisés pour se rendre en ville sont les taxis urbains. Quant au mode utilisé dans le quartier, la marche à pied est dominante alors que les transports suburbains restent ceux utilisés par les populations pour se rendre dans un quartier voisin. Les raisons de déplacement font intervenir les courses mais aussi le travail et les démarches administratives. Quant à l'utilisation des transports en commun en général, elle est très forte dans les quartiers périphériques. La fréquence se situe entre 2 fois et plus de 4 fois par jour. C'est surtout en semaine que cette fréquence montre que les besoins de transport dans la périphérie de la ville sont considérables.

Pour ce qui est du questionnaire sur les transporteurs suburbains, on voit que cette activité n'est pas le fait d'une catégorie d'âge donnée. On retrouve des jeunes, des personnes adultes, des personnes d'âge mûr avec une légère surreprésentation des deux dernières catégories. Les personnes qui ont investi ce secteur sont d'un niveau d'instruction moyen

puisque les trois diplômes identifiés (CEPE, BEPC et BAC) semblent se neutraliser. Les transporteurs suburbains opèrent pour l'essentiel sur place avec un faible changement de lieu. L'activité est plutôt importante en matinée et dans l'après-midi. Elle correspond aux horaires de travail de la fonction publique. Quant à la fréquence de l'activité, elle est très forte dans la semaine et diminue seulement le week-end.

## ***CHAPITRE 9: LES MOBILITÉS ADAPTÉES DES POPULATIONS DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES***

A travers ce chapitre 9, nous nous situons au cœur de notre travail. Une des réflexions majeures qui va maintenant être menée consiste en l'interprétation des résultats obtenus en essayant davantage de vérifier nos hypothèses. Cette étape de la recherche mérite aussi de préciser à quel(s) niveau(x) nous sommes parvenus dans la connaissance sur les mobilités des personnes à faibles revenus. C'est pourquoi dans ce chapitre, nous devons prendre en considération les éléments quantitatifs de l'enquête de terrain, mais aussi tous les apports des observations, la connaissance fine des lieux, en les confrontant soit à des données plus générales, soit à des résultats de recherches réalisées dans d'autres contextes. Ce chapitre porte sur les mobilités adaptées des populations des quartiers périphériques. Trois temps seront nécessaires pour comprendre comment ces habitants d'une zone particulière, la périphérie, adaptent leurs déplacements en fonction des modes existants et aussi des budgets de transport dont ils disposent. Dans un premier temps, nous allons étudier les transports suburbains comme conséquence de modalités d'urbanisation défailtantes des quartiers périphériques. Dans un deuxième temps, nous analyserons les transports suburbains comme réponse aux besoins des habitants des quartiers périphériques. Enfin, nous verrons que le fait qu'ils ne desservent pas le centre ville est la conséquence d'une politique de régulation des transports.

### ***9.1-Le développement des transports suburbains, conséquence d'une organisation défailtante des quartiers périphériques***

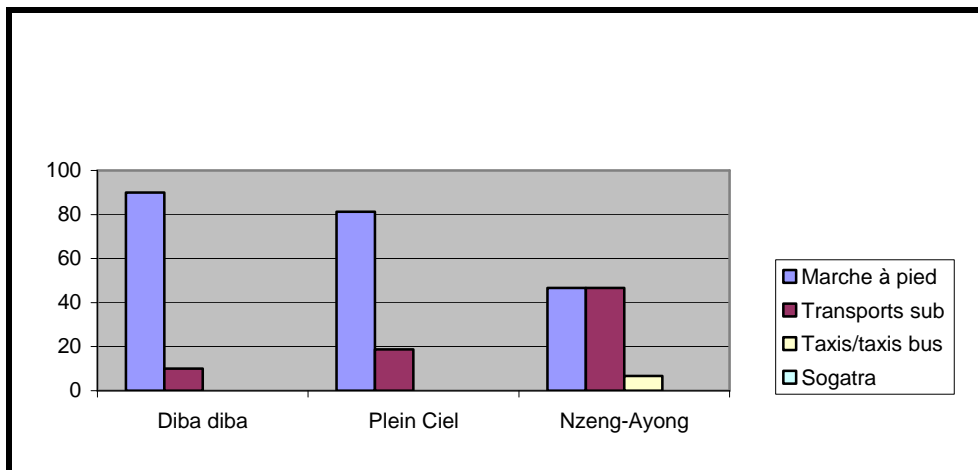
La répartition modale des déplacements dans les quartiers périphériques et la répartition différenciée des mobilités dans ces mêmes quartiers, suffisent pour donner une vision globale de l'organisation défailtante de ces zones d'habitation.

#### **9.1.1-La répartition modale des déplacements dans les quartiers périphériques**

Les figures 45 et 46, obtenues en croisant les variables quartier et mode déplacement, donnent des informations importantes sur la répartition modale des déplacements dans les quartiers périphériques.

Il apparaît au regard de la figure 45 que la marche à pied reste le mode dominant des déplacements internes au quartier, ce qui confirme d'emblée que ces quartiers sont des zones sous-équipées où la voirie est de piètre qualité. En dépit de la prédominance de la marche à pied dans les déplacements des populations, son importance varie selon les quartiers. Diba diba et Plein Ciel par exemple sont assez comparables alors que Nzeng-Ayong a une structure différente. A Diba diba et Plein Ciel, on marche beaucoup. Cela s'explique par l'insuffisance des routes aménagées et, corrélativement, par le grand nombre de voies traditionnelles (pistes et chemins). Une telle situation n'est pas favorable à la desserte par les transports publics réguliers (taxis urbains et bus publics) d'où leur absence dans les déplacements internes au quartier.

**Figure 45: La répartition modale des déplacements à l'intérieur du quartier**

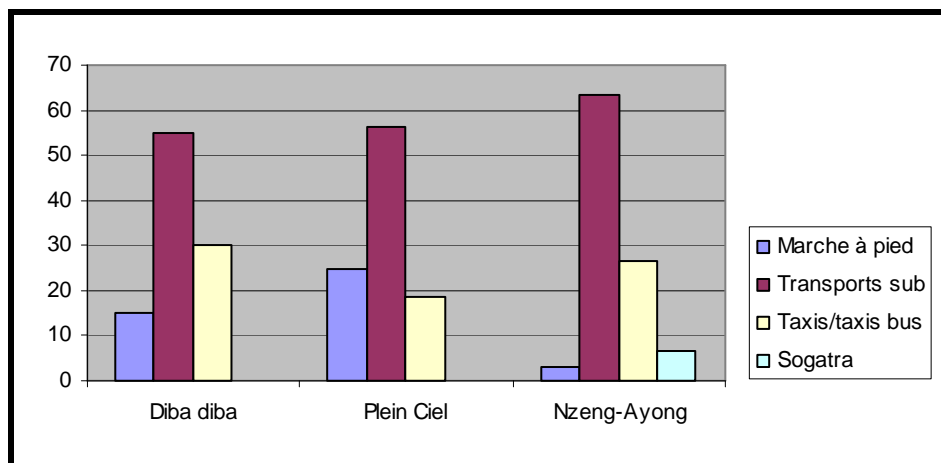


En plus de la marche à pied, les populations utilisent aussi, mais dans une moindre mesure, les transports suburbains à l'intérieur du quartier. En effet, il s'agit du seul mode de déplacement motorisé adapté aux voiries défectueuses de ces zones. On le voit très bien sur les axes rond-point Mboumbou Miyakou Bel-Air jusqu'au lycée de Manguier et Diba diba-Ondogho pour Diba diba, et sur les axes entrée de Plein Ciel-Portes rouges et Portes rouges-Damas pour Plein Ciel Bisségué. Les descriptions faites de ces espaces ainsi que la carte des transports établie par nos observations confirment ces faits.

La situation n'est pas la même à Nzeng-Ayong qui présente comme nous l'avons dit auparavant une structure différente. Ici, les habitants marchent autant qu'ils utilisent les transports suburbains. Par rapport aux autres quartiers, les habitants de Nzeng-Ayong marchent beaucoup moins et utilisent beaucoup plus des modes de déplacement motorisés

(transports suburbains et taxis urbains). Cela s'explique par la présence dans ce quartier de nombreuses routes, en grande partie aménagées au cœur du quartier, et en voie de dégradation vers ses extensions. La présence de ces infrastructures permet le développement des transports suburbains mais facilite aussi les déplacements à pied des riverains. Comme nous l'avons vu auparavant, les équipements administratifs coexistent avec les équipements sociaux et de l'habitat. Quant aux taxis urbains, peu nombreux, on les retrouve sur les axes bien aménagés surtout entre le rond-point et le feu rouge. En revanche, c'est surtout vers les extensions de ce quartier que les transports suburbains s'imposent parce qu'il n'y a pas ici de réseau de transport public. C'est aussi vers ces extensions que l'urbanisation est la moins aboutie. On peut le voir dans les zones comme Dragage, Fin goudron, Chantiers modernes.

**Figure 46:** La répartition modale des déplacements hors du quartier sans aller au centre ville



La figure 46 laisse observer que les transports suburbains sont dominants dans les déplacements hors du quartier sans aller au centre ville. Cette répartition confirme l'insuffisance des infrastructures des quartiers étudiés et de ceux vers lesquels sont dirigés les déplacements des populations : une partie importante se situe en zone péricentrale. Outre la domination des transports suburbains dans les déplacements vers d'autres quartiers, la répartition modale des déplacements montre que Nzeng-Ayong se singularise par rapport aux autres quartiers périphériques. En effet, les transports suburbains sont plus utilisés ici parce que ce quartier est plus ou moins bien relié par la route avec l'extérieur, notamment les quartiers voisins. Cette connexion se fait par l'usage de routes aménagées mais aussi en voie de dégradation, ce qui donne aux transports suburbains toute leur importance. On peut citer parmi les routes permettant cette liaison avec l'extérieur : au nord, la route non goudronnée

par le carrefour GP en direction d'Ondogo, rattache Nzeng-Ayong à Diba diba. Vers l'ouest, Nzeng-Ayong est connecté à Nkembo par le feu rouge et au PK5 par le rond-point via les cités Mébiame et de la Caisse. Vers le sud, l'axe rond-point-PK8 rapproche Nzeng-Ayong de Plein Ciel Bisségué. En revanche, la singularité de Nzeng-Ayong est surtout due au fait qu'il est le seul quartier où les populations marchent beaucoup moins parce qu'elles utilisent d'autres modes notamment les taxis urbains et les bus publics quand elles se déplacent hors du quartier. On rencontre des taxis urbains à l'intérieur du quartier uniquement sur les goudronnés. La carte de transport établie sur la base de nos observations le montre bien. Il s'agit de l'axe rond-point-feux rouges et de l'axe PK12 en direction du centre ville. (cf. figure 57, carte des transports publics et suburbains à Libreville p. 268)

Nzeng-Ayong est le seul de nos quartiers desservi par le réseau du service public de transport. D'ailleurs, les populations qui habitent au terminus du réseau de la SOGATRA comme à Bikélé, utilisent plus ce mode que les autres pour se rendre vers le péricentre. Deux raisons peuvent, entre autres, être avancées pour expliquer l'usage de ce mode. La première, c'est que la SOGATRA est le mode le moins cher qui permet de traverser d'Est en Ouest la périphérie. La seconde raison relève de la présence d'une tête de ligne dans l'extrême périphérie (Bikélé), qui permet de capter tous les laissés pour compte des transports.

Cette figure permet tout d'abord de confirmer l'urbanisation plus ou moins exemplaire de Nzeng-Ayong déjà décrite dans le chapitre 7. Celle-ci peut se vérifier ici à travers l'usage de quatre modes de déplacement qui sont la marche à pied, les transports suburbains, les taxis/taxis bus et la SOGATRA. Ce qui ne s'observe pas dans les autres quartiers étudiés. En revanche, les transports suburbains sont prépondérants en raison d'une urbanisation défaillante dans les extensions de ce quartier. Cette défaillance se traduit entre autre dans ces zones habitées par la précarité des infrastructures routières qui devient une opportunité de développement des transports suburbains.

Diba diba et Plein Ciel Bisségué présentent des similitudes de structure. Trois modes de déplacement sont utilisés par les populations pour aller hors de leur quartier sans le centre ville. Toutefois, on peut nuancer leur utilisation. Plein Ciel Bisségué est le quartier où les populations marchent le plus et Diba diba, celui où les populations marchent le moins. Cette différenciation est aussi marquée au niveau de l'utilisation des taxis urbains car à Diba diba les populations prennent plus de taxis qu'à Plein Ciel pour les sorties hors du quartier. Si ces quartiers paraissent moins bien urbanisés, on l'a vu dans leur description, la situation à Diba diba est moins critique parce que malgré son sous-équipement, le quartier est relié à des zones mieux équipées comme vers le nord avec la zone de l'aéroport, à l'ouest avec le quartier du

Bas de GuéGué et vers le sud avec Nzeng-Ayong. C'est en direction de ces destinations que les taxis urbains sont très utilisés. En revanche, vers les quartiers situés près de la voie express, l'inaccessibilité des transports suburbains dans les pistes et sentiers a contribué au développement de la marche à pied.

La situation est beaucoup plus préoccupante à Plein Ciel Bisségué où les espaces les plus habités comme Plein Ciel et le Beau-séjour par exemple restent mal reliés à l'extérieur. L'insuffisance des routes et les voies dégradées en grand nombre dans ces quartiers, pénalisent ces quartiers mal équipés.

La marche à pied est prépondérante à Plein Ciel Bisségué dans les déplacements hors du quartier parce qu'aucune continuité des transports suburbains n'existe entre ce quartier et les quartiers péricentraux les plus proches. Il n'est pas évident pour les habitants de Bisségué d'accéder à ces quartiers par les transports. Il reste à ces usagers le recours aux taxis bus déjà bondés en provenance d'Owendo. Comme ces transports ne desservent que Rio, ce qui constitue un détour, les habitants empruntent les pistes et les raccourcis de toutes sortes, comme sur la figure 47, qui relie Plein Ciel aux quartiers comme Kinguélé ou Belle-vue d'autant plus que ces quartiers sont séparés de Plein Ciel par la voie express.



***Figure 47: La marche à pied un mode utilisé par les populations périphériques pour aller vers le péricentre (Plein Ciel)***



*Source : Guy-Obain BIGOUMOU-MOUNDOUNGA, Libreville, 9 janvier 2010.*

*L'usage de routes traditionnelles pour accéder aux premiers transports est le quotidien des résidents des quartiers périphériques comme ici à Plein Ciel.*

Le second enseignement que nous donne cette figure (46) est que Diba diba et Plein Ciel confirment leur statut de quartier mal équipé. Cela se vérifie par un usage important des transports suburbains qui s'adaptent aux routes dégradées de ces quartiers. Cependant la proximité avec des zones urbanisées fait que certains quartiers profitent des routes aménagées dans ces espaces comme à Diba diba. Ce qui diminue l'importance de la marche à pied dans les déplacements hors du quartier par rapport à Plein Ciel Bisségué qui reste enclavé parce que moins bien connecté au reste de la ville en raison d'une insuffisance de routes aménagées tant à l'intérieur que vers l'extérieur de ce quartier. La seule voie praticable qui le dessert est celle qui part de la cité Damas au PK8 (show-show) en passant par le Beau-séjour.

### **9.1.2-La répartition différenciée des mobilités dans les quartiers périphériques**

Pour donner une idée de la répartition différenciée des mobilités dans les quartiers périphériques, nous aborderons dans un premier temps les raisons des mobilités, dans un

second temps leur fréquence, et enfin, les spécificités des mobilités à Libreville seront mises en exergue par rapports à d'autres résultats.

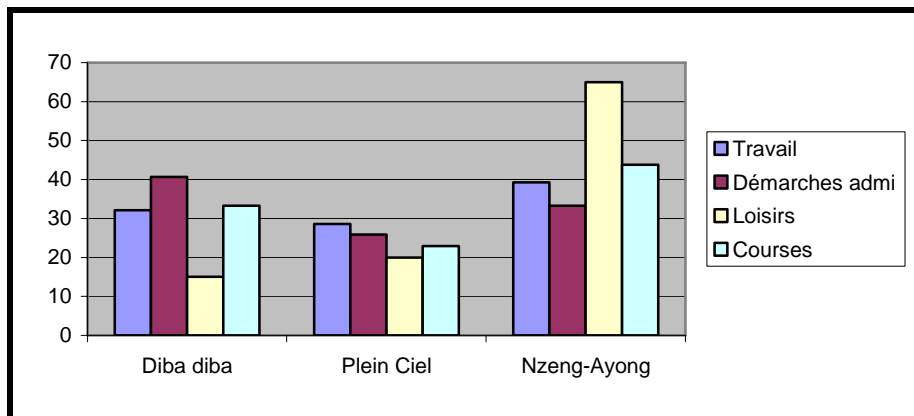
### 9.1.2.1-Les motifs de mobilité dans les quartiers périphériques

**Tableau 30:** Les motifs de mobilité dans les quartiers étudiés

<i>Quartiers</i>			
<i>Raisons de déplacements</i>	<i>Diba diba</i>	<i>Plein Ciel</i>	<i>Nzeng-Ayong</i>
<i>Travail</i>	32,10%	28,60%	39,30%
<i>Démarches administratives</i>	40,70%	25,90%	33,30%
<i>Loisirs</i>	15,00%	20,00%	65,00%
<i>Courses</i>	33,30%	22,90%	43,80%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars 2010.*

**Figure 48:** Les motifs de mobilité par quartier



Obtenus en croisant les variables quartier et raisons de déplacements, le tableau 30 et la figure 48 donnent des précisions sur les raisons de mobilités dans les quartiers périphériques. Ces raisons sont à l'origine d'un usage important des transports suburbains dans les quartiers étudiés ce qui suggère une faible urbanisation que seuls les transports suburbains peuvent combler. Il convient toutefois d'analyser ces données en fonction de chaque quartier.

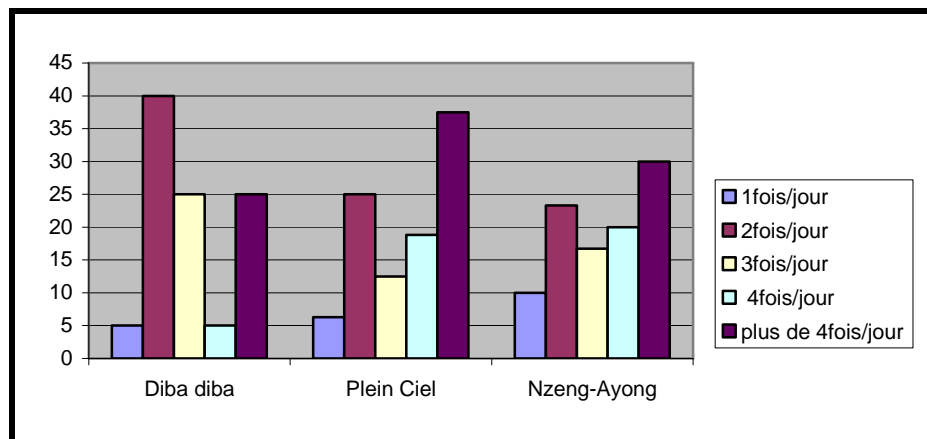
Du fait de la structure de Diba diba, on y observe des mobilités liées aux démarches administratives, aux courses et au travail qui obligent ses habitants à sortir de leur quartier en empruntant les transports suburbains.

Plein Ciel connaît des mobilités liées au travail, aux démarches administratives, aux loisirs et aux courses.

### 9.1.2.2-La fréquence des mobilités dans les quartiers périphériques

Les figures 49 et 50, obtenues en croisant les variables quartier et fréquence d'utilisation des transports en commun, donnent des informations importantes sur la fréquence des mobilités dans les quartiers périphériques.

**Figure 49:** La fréquence quotidienne des mobilités dans les quartiers périphériques



La figure 49 montre que la mobilité dans ces quartiers reflète celle de quartiers de niveau d'urbanisation relativement faible, dans la mesure où les mobilités connaissent une fréquence élevée se situant entre 2 et plus de 4 fois par jour. Quelques commentaires sont nécessaires pour nuancer la situation en fonction de chaque quartier.

Diba diba dégage une structure qui pourrait rappeler celle d'un quartier urbanisé puisque 40% de la population ici ne sortent que deux fois par jour. Mais il n'en est rien si l'on se réfère à la réalité sur le terrain. On se rend vite à l'évidence que Diba diba compte parmi les quartiers les moins équipés. Outre le fait qu'il compte deux cités (les Charbonnages) et des

habitations modernes dans les environs, la configuration dominante est celle de la production d'un habitat populaire. Dans cette situation, le quartier est dépourvu de centre administratif, les populations se rendent à la mairie du Haut de GuéGué, un quartier du même arrondissement mais situé de l'autre côté de la voie express, pour tout ce qui concerne les papiers administratifs. Diba diba ne possède pas non plus de centre commercial, de centre de loisirs et de zone industrielle qui éviteraient aux populations résidentes de se déplacer pour vaquer à leurs occupations quotidiennes. Pour cela, les habitants sollicitent le centre ville autant pour leurs achats que pour aller travailler.

Par ailleurs, les fréquences de 3 fois et plus de 4 fois par jour, majoritaires lorsqu'on les associe (50%) justifient ces mobilités.

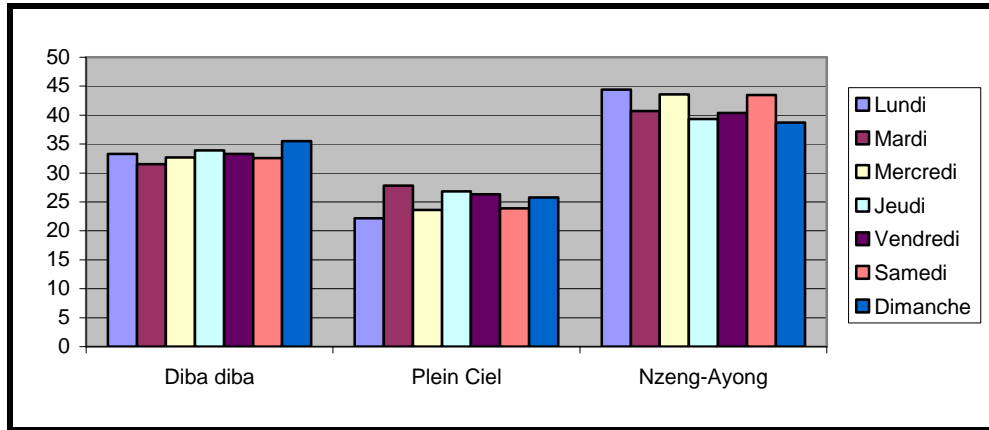
La structure de Plein Ciel Bisségué est indubitablement celle d'un quartier urbanisé au rabais dans la mesure où les fréquences des mobilités à plus de 4 fois par jour paraissent les plus marquées parmi les quartiers étudiés. Ce qui n'est pas sans lien avec le dénuement en matière d'équipements de tous genres dans cette zone d'habitation. Mises à part les deux cités (Damas et Awendjé) que l'on rencontre ici et quelques habitations modernes privées, l'habitat individuel domine largement. Dépourvu d'une zone d'emploi, le quartier souffre aussi d'une absence de centre commercial, de centre socioculturel, de santé, de poste, d'équipement sportif, de centre de loisirs. Les structures administratives présentes comme la mairie et la police sont plutôt proches des deux cités donc éloignées des zones d'habitat populaire. Cette situation fait de Plein Ciel Bisségué un quartier dépendant de l'extérieur où les populations sont contraintes à sortir plusieurs fois par jour pour satisfaire leurs besoins quotidiens, comme le suggèrent les fréquences 3 fois et 4 fois par jour (12,5% et 18,8% des individus).

Nzeng-Ayong présente une structure de quartier d'urbanisation plutôt stable comme l'attestent les fréquences de mobilité 2 fois et plus de 4 fois par jour. Certes, elles restent en hausse mais ces fréquences sont les plus faibles de tous les quartiers étudiés. Cela n'est pas étonnant dans la mesure où ce quartier rassemble un certain nombre d'infrastructures qui en font un espace pleinement urbain. Le côtoiement des espaces administratif, social, et l'habitat, visible dans ce quartier près du rond-point, et dans une certaine mesure à Sibang (hôpital des armées, camp de gendarmerie, complexe scolaire du PK9) explique ces taux relativement faibles des déplacements hors du quartier.

Toutefois cette situation n'est pas suffisante pour expliquer ces fréquences car Nzeng-Ayong manque d'un certain nombre d'équipements en l'occurrence de commerces, de loisirs, de recherche, etc. Ce sont ces manques qui sont à l'origine des sorties vers le centre ville, ainsi

les sorties effectuées 3 et 4 fois par jour pour 16,7 et 20% des individus trouvent ici leur justification.

**Figure 50: La fréquence des mobilités dans les quartiers périphériques par semaine**



La figure 50 complète les informations données par la figure 49 en apportant des précisions sur la fréquence des mobilités dans les quartiers périphériques en semaine. Certes différentes selon les quartiers, les structures ainsi obtenues ne masquent pas moins les besoins liés au médiocre équipement des quartiers étudiés.

La fréquence des mobilités à Diba diba se situe autour de 30% environ chaque jour de la semaine. Les besoins des populations de ce quartier qui sont à peu stables jusqu'au samedi (32,6%), augmentent le dimanche (35,5%). Ces besoins sont essentiellement vitaux puis qu'ils correspondent aux sorties pour les courses et autres démarches domestiques.

Plein Ciel Bisségué présente une structure sensiblement identique à celle de Diba diba. Cependant, les mobilités ici se situant autour de 24% environ dans la semaine, connaissent une tendance à la baisse le samedi (23,9%) puis augmentent le dimanche (25,8%). Cette situation traduit, comme à Diba diba, une nécessité de survie des populations résidentes qui doivent bouger tous les jours pour s'en sortir, d'autant plus que des espaces importants de ce quartier ne sont ni connectés au reste de la ville par les transports, ni pourvus d'équipements commerciaux permettant aux habitants de faire leurs courses.

Quant à Nzeng-Ayong dont la structure se situe autour d'un peu plus de 40% dans la semaine, elle connaît une hausse le samedi (43,5%) puis une chute relativement brusque le dimanche (38,7%). Cette baisse de la fréquence des mobilités peut s'expliquer par les effets induits par l'urbanisation de ce quartier. Près de certaines infrastructures ou équipements, des

activités marchandes se développent. C'est le cas au rond-point de Nzeng-Ayong, au PK8 SGA, au PK12. Ces lieux servent d'approvisionnement aux populations les jours non ouvrables. Ce qui, de facto, réduit la fréquence des mobilités en fin de semaine et particulièrement le dimanche.

### **9.1.2.3-La spécificité des mobilités périphériques à Libreville**

Les recherches menées sur la mobilité des populations à faibles revenus de la périphérie de Libreville conduisent à des résultats plus nuancés que ceux que nous connaissons et qui résultent d'autres études dans les villes africaines.

D'abord, la marche à pied, identifiée comme le mode principal de déplacement utilisé par les populations dans les enquêtes-ménages dans les villes d'Afrique de l'Ouest et par l'étude sur la mobilité et pauvreté urbaine à Douala citée précédemment, ne correspond pas aux résultats obtenus à Libreville. Les déplacements pédestres occupent la troisième place, loin derrière les taxis urbains et les transports suburbains, ce qui suggère à Libreville une utilisation préférentielle des modes motorisés, notamment les transports publics, malgré la situation de précarité.

Ensuite, parmi les motifs de déplacement relevés dans les autres études, la vie professionnelle (travail et études) arrive en tête, suivie par la vie sociale (loisirs, visites) et la vie domestique (achats, démarches, etc.). Là aussi, les résultats obtenus à Libreville se démarquent des autres études dans la mesure où ce sont les courses, donc la vie domestique, qui est le motif de déplacement dominant. En effet, la fonction commerciale reste encore très attachée au vieux Libreville. Il s'agit des centres commerciaux (hypermarché Mbolo, Géant CKDO, etc) et du marché central du Mont Bouët, le mieux pourvu de la ville. Les marchés secondaires des quartiers restent encore peu attractifs. Les autres motifs, à savoir la vie professionnelle et la vie sociale, n'en sont pas moins source de déplacement. Dans bien des villes africaines, les lieux de travail, et surtout les établissements scolaires, sont loin des espaces d'habitation, comme dans les capitales de l'Afrique de l'Ouest (Dakar en est une bonne illustration). Par conséquent, cela oblige la population scolarisée à parcourir de longues distances. A Libreville, cette situation n'est pas fréquente. Quel que soit le quartier, des infrastructures scolaires dans une moindre mesure administratives, sont présentes. Nzeng-Ayong en est un bon exemple. En revanche, certains secteurs de la fonction administrative comme les équipements d'enseignement supérieur et de recherche manquent dans la

périphérie. C'est dans ce domaine que les populations se déplacent beaucoup pour les fréquenter au centre.

## ***9.2-Les transports suburbains comme réponse aux besoins des habitants des quartiers périphériques***

L'urbanisation des quartiers périphériques (équipement, développement et état des infrastructures) a révélé des failles que les transports suburbains exploitent. Il sera question cette fois, de montrer qu'un certain nombre de besoins liés à la vie des populations habitant ces quartiers, trouvent leur satisfaction grâce à la présence de ce mode. Pour défendre cette hypothèse, nous aborderons dans un premier temps les mobilités sexuellement différenciées dans les quartiers périphériques et dans un second temps les mobilités influencées par la position sociale dans ces mêmes quartiers.

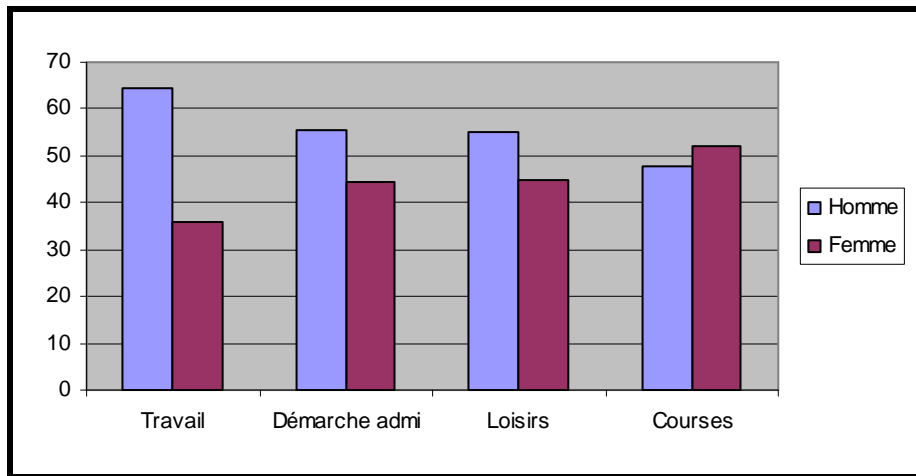
### ***9.2.1-Des mobilités sexuellement différenciées dans les quartiers périphériques***

#### **9.2.1.1-Les mobilités masculines et féminines dans les quartiers périphériques**

***Tableau 31: Les mobilités masculines et féminines selon la raison de déplacement***

<b>Sexe</b> <b>Raisons de déplacement</b>	<b>Hommes</b>	<b>Femmes</b>	<b>Total en %</b>
Travail	64,3%	35,7%	100%
Démarches administratives	55,6%	44,4%	100%
Loisirs	55%	45,%	100%
Courses	47,9%	52,1%	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010*

**Figure 51: Les mobilités masculines et féminines par motif de déplacement**

Le tableau 31 et la figure 51, obtenus en croisant les variables raisons de déplacement et sexe donnent des informations importantes quant aux mobilités masculines et féminines dans les quartiers périphériques.

La figure 51 permet de réaliser la différence de mobilité entre hommes et femmes. Autrement dit, pour les raisons ici sélectionnées, à savoir travail, démarche administrative, loisirs et courses, les hommes se déplacent globalement plus que les femmes. L'explication qui peut être avancée à cette inégalité, réside dans les modes de vie très différenciés des habitants selon le genre. Modes de vie qui font mobiliser de manière différente les transports suburbains. Les mobilités des hommes s'organisent autour de la vie professionnelle et de la vie sociale, tandis que celles des femmes tournent autour de la vie domestique. Cette différenciation obéit à une division sexuelle du travail encore fortement influencée par les pesanteurs culturelles. Les hommes sont ceux qui exercent une activité rémunératrice alors que les femmes ont pour charge essentielle de veiller à l'alimentation de la famille. Même lorsque celles-ci exercent une activité salariée, cette représentation continue à structurer de nombreux foyers.

#### **9.2.1.2-Des mobilités dans la vie domestique, dominées par des jeunes filles adultes**

Le tableau 32 présente la structure par âge des femmes chez les usagers des TC. Il fait ressortir une surreprésentation du groupe d'âge des 26-30 ans qui représente 24,24% sur l'ensemble de l'échantillon de 33 femmes. Si l'on ajoute à cela, les deux premiers groupes d'âge qui représentent 21,21% chacun, ils dépassent de beaucoup les trois autres groupes.



**Tableau 32: La structure par âge des femmes chez les usagers des TC**

Age	Valeur absolue	En %
16-20 ans	7	21,21%
21-25 ans	7	21,21%
26-30 ans	8	24,24%
31-35 ans	4	12,12%
36-40 ans	5	15,16%
Plus de 40 ans	2	6,06%
Total	33	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

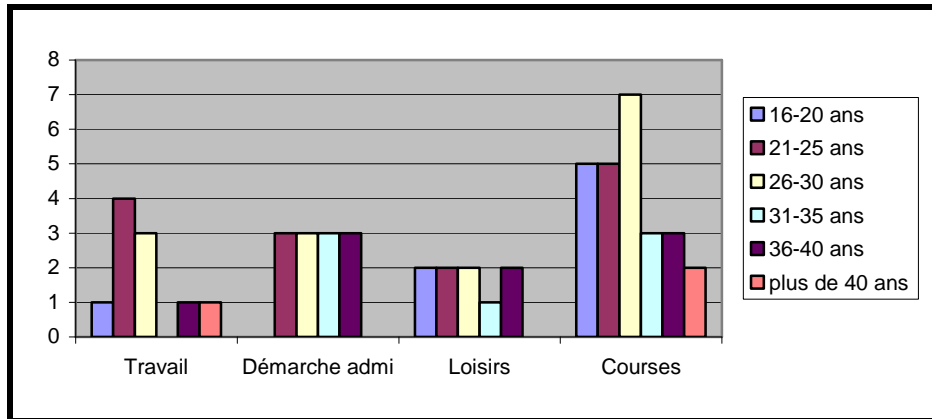
La figure 52, obtenue à partir du tableau 33 présentant les réponses données par les femmes sur leur mobilité dans les activités de la vie quotidienne domestique, confirme la domination des tranches d'âge déjà citées. On peut dire que les mobilités dans les activités qui concernent la vie domestique (les courses) sont dominées par des jeunes filles adultes.

**Tableau 33 : La répartition des réponses féminines dans l'ensemble des activités mettant en évidence la vie domestique**

Age	Travail	Démarche administrative	Loisirs	Courses
16-20 ans	1	0	2	5
21-25 ans	4	3	2	5
26-30 ans	3	3	2	7
31-35 ans	0	3	1	3
36-40 ans	1	3	2	3
Plus de 40 ans	1	0	0	2

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars, 2010.*

Cela nous permet de relativiser l'idée selon laquelle la vie domestique est associée à des femmes d'âge mûr.

**Figure 52: Les mobilités féminines selon l'âge dans les activités de la vie quotidienne**

Pour ces filles, dont nous avons vu qu'elles sont en général célibataires, ce statut étant ambigu car il n'empêche pas une vie à deux, cela les prépare à plus de responsabilités notamment dans le fonctionnement futur du ménage.

### 9.2.1.3-Des mobilités dans la vie professionnelle dominées par des jeunes gens

La structure par âge des hommes chez les usagers des TC (tableau 34) montre une domination des jeunes. Le groupe d'âge des 21-25 ans représente à lui seul près de la moitié de l'ensemble de l'échantillon (48,49%).

**Tableau 34: La structure par âge des hommes chez les usagers des TC**

Age	Valeur absolue	En %
16-20 ans	5	15,15%
21-25 ans	16	48,49%
26-30 ans	10	30,30%
31-35 ans	1	3,03%
36-40 ans	0	0%
Plus de 40 ans	1	3,03%
Total	33	100%

Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.

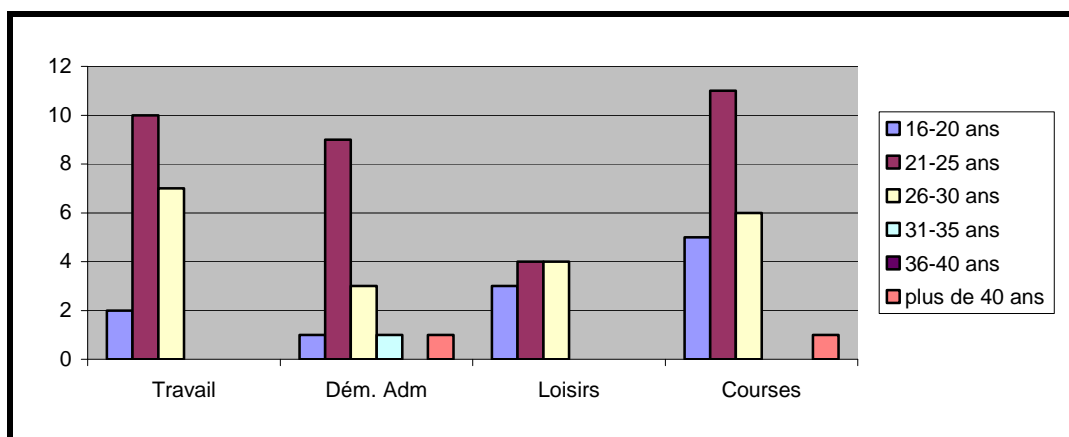
Outre, les courses qui mobilisent aussi les jeunes gens car nous avons vu qu'il n'existe pas de centres commerciaux dans les quartiers périphériques, dans la vie professionnelle (travail et études), les jeunes gens sont très présents. La figure 53 concernant les mobilités masculines selon l'âge dans les activités de la vie quotidienne, obtenue à partir des réponses confinées dans le tableau 35 permet de le préciser. Pour ces futurs chefs de ménage, il s'agit de préparer leur fonction à venir de soutien économique du foyer. Cela passe par un accès important aux modes de transport vers les lieux d'étude et d'emploi.

**Tableau 35:** la répartition des réponses masculines dans l'ensemble des activités mettant en évidence la vie professionnelle

Age	Travail	Démarche administrative	Loisirs	Courses
16-20 ans	2	1	3	5
21-25 ans	10	9	4	11
26-30 ans	7	3	4	6
31-35 ans	0	1	0	0
36-40 ans	0	0	0	0
Plus de 40 ans	0	1	0	1

Source : Enquêtes personnelles, Libreville, Janvier-Mars 2010.

**Figure 53:** Les mobilités masculines selon l'âge dans les activités de la vie quotidienne



### 9.2.2-Des mobilités influencées par la position sociale

En présentant d'abord le niveau de mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle, ensuite la fréquence d'utilisation des TC selon la catégorie socioprofessionnelle, une idée globale des mobilités influencées par la position sociale se dégage. Enfin, c'est vers une confirmation à Libreville des études effectuées dans d'autres villes africaines, que termine ce point.

#### 9.2.2.1-Le niveau de mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle

Le tableau 36 et la figure 54, obtenus en croisant les variables modes de déplacement et catégorie socioprofessionnelle, montrent que les mobilités varient en fonction de la position sociale des individus. Par ailleurs quelle que soit la catégorie concernée, à savoir chômeur, sans emploi, élève/étudiant, ménagère et autres<sup>262</sup>, les transports suburbains interviennent majoritairement dans tous les déplacements. Toutefois, il faut les nuancer suivant chaque catégorie socioprofessionnelle.

**Tableau 36 : Le niveau de mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle**

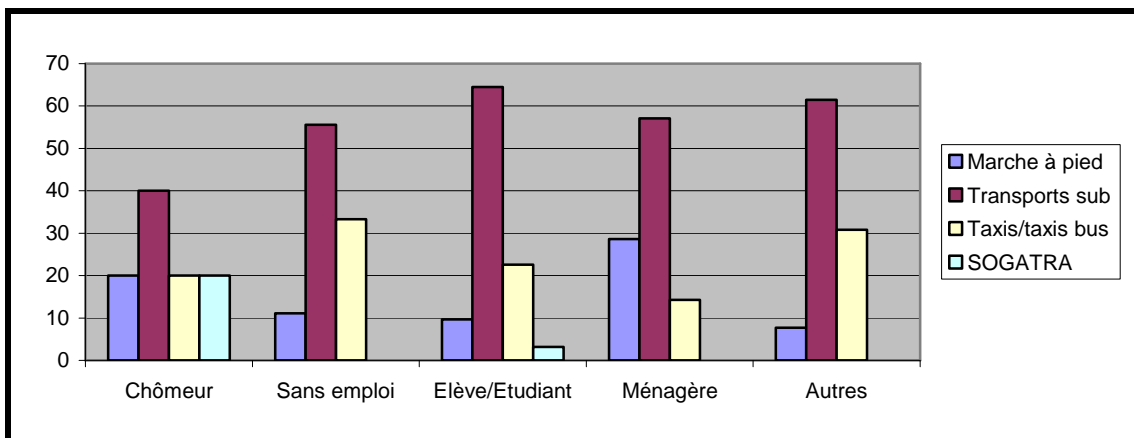
Modes de déplacement CSP	Marche à pied	Transports suburbains	Taxis/taxis bus	SOGATRA	Total en %
	Chômeur	20%	40%	20%	20%
Sans emploi	11,1%	55,6%	33,3%	0	100%
Elève/Étudiant	9,7%	64,5%	22,6%	3,2%	100%
Ménagère	28,6%	57,1%	14,3%	0	100%
Autres	7,7%	61,5%	30,8%	0	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars 2010*

<sup>262</sup> Nous mettons dans cette catégorie professionnelle, toutes les personnes, en attente d'un recrutement dans la fonction publique, d'un premier emploi dans le secteur privé, dans un centre professionnel ou stagiaire dans un atelier de mécanique, etc. dont la formation débouchera sur un emploi.

Les chômeurs apparaissent comme une catégorie moins mobile. Cela s'explique par la précarité de leurs ressources. N'étant pas subventionnés par les pouvoirs publics, les chômeurs doivent compter sur leurs propres moyens pour s'en sortir, notamment pour leurs déplacements vers l'office national de l'emploi (ONE). Les transports suburbains restent pour cette catégorie un mode moins cher et disponible qui les sort de la périphérie sous-équipée vers le péricentre. La faiblesse de leurs moyens, conduit ensuite ces usagers à arbitrer entre trois autres modes : la marche à pied, les taxis bus et la SOGATRA, sachant que le premier des trois est un mode naturel et que les deux autres sont très accessibles. Il reste que ces modes ne sont pas conseillés à des usagers soumis à des contraintes professionnelles, les uns étant bondés les autres irréguliers. De ce fait, ils conviennent aux chômeurs dont le niveau de mobilité n'est pas élevé.

**Figure 54:** *Le niveau de mobilité par catégorie socioprofessionnelle étudiée*



Plus mobiles que les chômeurs, les sans emploi ont un usage des transports suburbains plus élevé qui s'explique par des visites de la parentèle et amis travaillant dans le centre ville (ministères, structures bancaires, etc.) et des déplacements en direction des bassins d'emploi. Ces mobilités sont rythmées par des horaires de travail, ce qui les oblige à sortir du quartier et à accéder au centre ou la zone portuaire d'Owendo par l'usage des taxis bus ou des bus de la SOGATRA au coût modeste ou d'économiser sur un parcours en utilisant la marche à pied. Les sans emploi restent une catégorie entretenue par la solidarité parentale ou amicale d'où leurs mobilités plus ou moins élevées qui passent par les transports suburbains.

Les élèves et étudiants constituent la catégorie qui se déplace le plus. Beaucoup plus important, leur usage des transports suburbains devance largement les autres modes. Cela

s'explique par des mobilités marquées par des activités scolaires. Celles-ci nécessitent des modes toujours disponibles, rapides et moins onéreux. En cela, les transports suburbains répondent bien à cette demande puisque, rappelons-nous, certains opèrent même dans des zones péri-centrales. C'est d'ailleurs le cas de Derrière la prison, où tous ceux qui partent de Diba diba pour l'université peuvent aisément emprunter ce mode ou encore de Nkembo, entre Nzeng-Ayong et la gare routière. L'usage des autres modes comme les taxis urbains se limite aux taxis bus pour leur coût modeste, mais aussi parfois aux taxis ordinaires plus chers selon les moments car nous sommes en présence d'usagers très pressés. L'utilisation de la SOGATRA ne se fait que par des élèves et des étudiants qui résident aux terminus de ce mode comme à Bikélé. Cet usage n'est pas un choix mais une contrainte en raison de l'éloignement domicile-lieux d'études. Quant à la marche à pied, elle s'explique par un usage intermodal.

Plus mobiles que les chômeurs et les sans emploi, les ménagères exercent une activité professionnelle hebdomadaire qui les conduit à prendre les transports et surtout les transports suburbains. La vie domestique impliquant des responsabilités dans le fonctionnement du foyer conduit cette catégorie à diminuer sa mobilité et à la centrer sur les sorties liées aux achats hors ou dans le quartier. Ce qui explique l'usage des autres modes : la marche à pied pratiquée de manière plus ou moins importante et les taxis bus pour leur coût accessible.

Similaires à celles des élèves et étudiants, les mobilités de la catégorie identifiée comme autres nécessitent une motorisation accrue des transports suburbains. Comparativement aux scolarisés, leurs mobilités dépendent des activités parascolaires. Soutenus par des revenus familiaux, ces usagers doivent arbitrer entre deux modes : la marche à pied et les taxis bus.

Le niveau de mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle reste globalement faible. L'oisiveté, les pressions professionnelles souples pour les femmes de ménage expliquent cette sous-mobilité. Les catégories étudiées choisissent, pour leur déplacement, des modes modestes et disponibles. Pour cela, les transports suburbains remplissent mieux ces conditions dans la mesure où ils dominent les mobilités de toutes les catégories. Les élèves et étudiants se distinguent comme la seule catégorie à niveau de mobilité supérieur. Les contraintes scolaires structurent les déplacements de ce groupe. Là encore, les transports suburbains, assurant de façon remarquable ces mobilités dans la périphérie, et opérant également dans les quartiers péri-centraux, facilitent les déplacements des scolarisés.

### 9.2.2.2-La fréquence d'utilisation des TC selon la catégorie socioprofessionnelle

En croisant les variables catégorie socioprofessionnelle et fréquence d'utilisation des TC en semaine (tableau 37), des informations supplémentaires sont recueillies (figure 55). Elles appuient les données déjà mises en évidence par la figure 50.

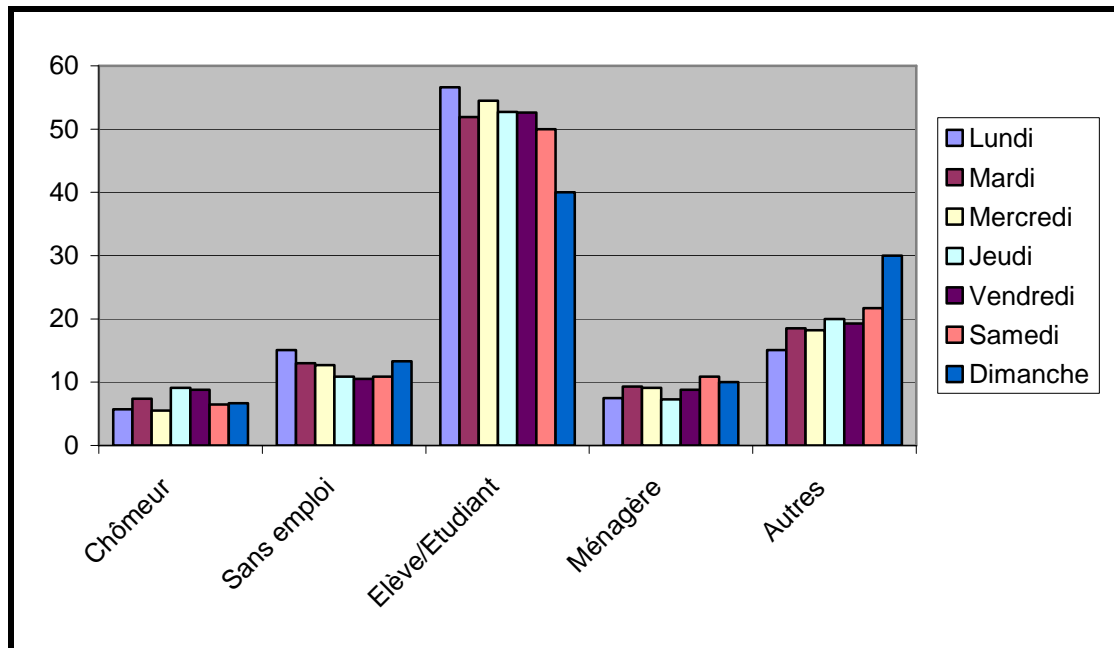
***Tableau 37: La fréquence d'utilisation des TC en semaine selon la catégorie socioprofessionnelle***

<b>CSP</b> <b>Semaine</b>	<b>Chômeur</b>	<b>Sans emploi</b>	<b>Elève/Étudiant</b>	<b>Ménagère</b>	<b>Autres</b>	<b>Total en %</b>
Lundi	5,70%	15,10%	56,60%	7,50%	15,10%	100%
Mardi	7,4%	13%	51,9%	9,3%	18,5%	100%
Mercredi	5,5%	12,7%	54,5%	9,1%	18,2%	100%
Jeudi	9,1%	10,9%	52,7%	7,3%	20%	100%
Vendredi	8,8%	10,5%	52,6%	8,8%	19,3%	100%
Samedi	6,5%	10,9%	50,0%	10,9%	21,7%	100%
Dimanche	6,7%	13,3%	40%	10%	30%	100%

*Source : Enquêtes personnelles, Libreville Janvier-Mars 2010*

Hormis les chômeurs, les ménagères et dans une moindre mesure les sans emploi qui présentent des structures qui reflètent une fréquence d'utilisation des TC assez faible, les autres catégories sont marquées par des structures plutôt élevées. Cette différence de fréquence d'utilisation des TC est à mettre en lien avec des situations professionnelles très hétérogènes. Ainsi, les chômeurs, les ménagères et les sans emploi ne sont pas soumis à des pressions professionnelles y compris les ménagères lorsqu'elles travaillent dans le quartier. De surcroît la précarité des revenus, parce qu'ils ne sont pas toujours garantis, à l'exception des femmes de ménage, participe à l'affaiblissement de l'utilisation des TC.

**Figure 55:** La fréquence d'utilisation des TC en semaine par catégorie socioprofessionnelle étudiée



En revanche, la situation n'est pas la même pour les élèves et étudiants et la catégorie identifiée comme autres, soumis à des contraintes scolaires et para scolaires. Ces fréquences chez les élèves et étudiants s'expliquent par la présence en cours, aux évaluations, les sorties vers les bibliothèques de la place et les centres culturels, les démarches administratives vers les services de la vie étudiante comme le CNOU et les services administratifs dépendant de l'enseignement supérieur. Si on ajoute à cela les élèves et étudiants concernés par les activités scolaires et universitaires, notamment dans le sport, on se rend compte de la fréquence d'utilisation des transports en commun chez cette catégorie d'où cette variation dans la semaine. Mais les jours non ouvrables, ces fréquences diminuent le dimanche, comme l'indique la figure 55.

### 9.2.2.3-Vers une confirmation à Libreville des expériences étudiées dans d'autres villes africaines

Les données que nous venons de présenter à partir des mobilités des populations à faibles revenus à Libreville, peuvent être mises en perspectives avec des expériences étudiées dans d'autres villes africaines.



S'agissant des mobilités selon le genre, les enquêtes ménages dans les principales villes d'Afrique de l'Ouest relèvent un écart de mobilité entre hommes et femmes. Elles soulignent que celui-ci « *est de plus d'un déplacement quotidien, l'écart dépassant même deux déplacements à Niamey* »<sup>263</sup>. C'est ce que l'étude sur *Pauvreté et mobilité urbaine à Douala* (2004) révèle lorsqu'elle note que « *... les niveaux de mobilité masculine se situent dans une fourchette assez étroite, allant de 4,7 à 5,1 déplacements/jour en moyenne. La mobilité moyenne des hommes « individuellement » pauvres s'accroît de 0,3 déplacement par jour si le ménage est non pauvre par rapport à un ménage pauvre. Quant aux femmes, si la fourchette des niveaux de mobilité moyenne est un peu plus large (de 4,0 à 4,6 déplacements/jour), le passage d'un ménage pauvre à un ménage non pauvre se traduit aussi pour les pauvres par une augmentation de la mobilité, mais encore plus faible, de seulement 0,2 déplacements par jour* »<sup>264</sup>

Les mobilités selon la position sociale montrent également des similitudes dans ces études. Elles varient entre les scolaires, les femmes actives ou inactives et les hommes actifs ou inactifs, etc. Dans les capitales de l'Afrique de l'Ouest les jeunes se déplacent beaucoup plus que les plus âgés. L. Diaz Oliveira et D. Plat notent à cet effet que « *la mobilité des plus jeunes est initialement très similaires entre filles et garçons, marquée surtout par les activités scolaires* »<sup>265</sup>. Ce constat est aussi établi par l'étude menée à Douala. Elle relève que « *les jeunes scolarisés sont le groupe de Doualais pauvres qui se déplacent le plus avec en moyenne 5,1 déplacements en jour de semaine. Comme on pouvait s'y attendre, les déplacements pour l'école (et l'éventuelle activité professionnelle) représentent le principal motif de mobilité (près de la moitié)...* »<sup>266</sup>.

Ces quelques références renforcent les résultats avancés sur ces éléments d'analyse dans les mobilités des personnes à faibles revenus à Libreville. Les spécificités de celles-ci sont bien mises en évidence lorsqu'on les compare avec d'autres catégories en particulier les chômeurs, les sans emploi et autres.

---

<sup>263</sup> DIAZ OLVERA L., PLAT D., 2003, op cit., p. 8.

<sup>264</sup> SITRASS, 2003, op. cit., p.55.

<sup>265</sup> DIAZ OLVERA L., PLAT D., 2003, op.cit., p.10.

<sup>266</sup> SITRASS, 2003, op. cit., p. 61.

### ***9.3-L'inexistence des transports suburbains au centre ville comme conséquence d'une politique de régulation des transports***

Comme les résultats statistiques présentés dans le chapitre 8 le montrent, les transports suburbains restent globalement des activités périphériques, dans la mesure où les lieux qu'ils fréquentent sont localisés dans la troisième couronne urbaine. Pourtant, l'observation de la réalité sur le terrain a révélé autre chose. En commençant par montrer que les transports suburbains sont un secteur défaillant pour couvrir la desserte à l'ensemble de la ville, ensuite en présentant la politique de régulation comme une maîtrise des transports suburbains, en terminant par les limites de la politique de régulation des transports suburbains, il s'agit de donner la mesure réelle de la présence de ce mode dans la ville.

#### **9.3.1-Les transports suburbains un secteur défaillant pour couvrir la desserte de l'ensemble de la ville.**

La défaillance des transports suburbains dans la desserte de la ville est avérée. Deux points vont être analysés pour l'illustrer : la motorisation accrue des Librevillois et les problèmes engendrés par les transports suburbains d'une part et l'absence des documents afférents à la circulation d'autre part.

##### **9.3.1.1-La motorisation accrue des Librevillois et les problèmes engendrés par les transports suburbains**

Les transports suburbains ne sont pas utiles pour une ville comme Libreville où la population est assez faible comparativement à des métropoles africaines millionnaires comme Douala. Ceux-ci s'imposent à cause de la motorisation accrue des habitants de cette ville et de l'incapacité des entreprises de service public à desservir la périphérie urbaine. Certes, depuis l'apparition des transports suburbains, les difficultés de transport n'ont pas disparu. Cependant leur présence est vécue comme un soulagement par les populations. Certains problèmes de transport leur sont, à tort ou à raison, associés. A défaut de supprimer les transports suburbains, les pouvoirs publics les transfèrent loin du centre ville. Parmi les problèmes rencontrés, ceux liés à l'environnement, à la sécurité publique, etc. sont dominants.

Les transports suburbains sont responsables de problèmes liés à la dégradation de l'environnement. Les opérateurs tout comme les usagers de ce mode sont créateurs de lieux de transport. Il s'agit des stations d'attache des véhicules qui avoisinent des lieux où des

opportunités de transport sont possibles. Les acteurs des transports suburbains personnalisent ces stations en imprimant ce qu'ils font. C'est ainsi qu'une station dédiée à ce mode de transport s'identifie par la forme et les spectacles qu'elle offre ainsi que les odeurs qu'elle dégage.

Localisés dans des espaces qui n'abritent aucune infrastructure de transport, les transports suburbains occupent des lieux permettant une rentabilité. Ces stations dégradent l'environnement dans lequel elles s'installent. A Libreville, un certain nombre de stations de transport se sont créées dans des culs de sac. Elles ne permettent pas l'effectivité de l'activité à cause de la proximité immédiate avec le cadre bâti. C'est le cas de la station du PK8 (show-show) sur l'axe Damas-PK8 qui se retrouve coincée entre les habitations. Malgré son fonctionnement, les conditions dans lesquelles opèrent les transporteurs sont critiques pour eux et pour les usagers de ces transports. Le stationnement permanent des véhicules érode le sol. Des nids de poule se forment à cette occasion où stagnent des eaux de pluie. Dans les abords immédiats, les huiles usées, les fuites de carburant coulent sur le sol et se déversent dans le petit cours d'eau avoisinant les habitations. Les transporteurs opérant dans des conditions sanitaires dangereuses sont nombreux. Ils se répartissent dans la périphérie de la ville. Au carrefour Mboumbou Miyakou, les transports suburbains occupent la devanture des commerces. L'accès à ces espaces est difficile pour les usagers de ces lieux. Le stationnement des véhicules accumule du sable sur les bords de la chaussée. La poussière générée par le trafic couvre les produits des commerces.

***Figure 56: L'insalubrité des stations de transports suburbains : le PK8 (show-show)***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 10 Février 2010, 14h*

*Les conditions de travail dans certaines stations constituent un danger pour la santé des transporteurs et des transportés ainsi qu'elles dégradent l'environnement comme à la station du PK8 où une canalisation est transformée en dépôt d'ordures près de petits commerces de détail.*

Les lieux fréquentés par les transports suburbains se transforment en espaces marchands. Il s'agit de petits marchés informels qui se développent à proximité des ronds-points ou des habitations. Ils sont aussi des lieux d'embarquement ou de débarquement des passagers. Ces lieux sont dispersés dans la ville. Les opérateurs des transports suburbains ainsi que les usagers de ce mode peuvent s'approvisionner sur place. Parmi les activités rencontrées : des étals de commerce de produits vivriers (manioc, banane, tarots, légumes, etc.) ; des étals de vente de poisson, de viande ; des vendeurs de cigarette, d'eau, de glace, de croquettes, etc. Ces « marchés » ne sont pas répertoriés dans les fichiers des services municipaux. Pour cela, ils ne sont donc pas entretenus. Des sacs plastiques, des bouts de papier, des épluchures de fruits à divers stades de pourriture, constituent l'environnement des lieux fréquentés par les transports suburbains. Même si ces stations permettent aux transporteurs de se rapprocher de la clientèle, les conditions dans lesquelles ils travaillent sont insupportables pour les usagers mais aussi les transporteurs. A la question qui consiste à

savoir : « *A quels genres de problèmes êtes-vous confrontés chaque jour ?* », ce transporteur qui opère à la station du PK 12, a répondu :

*« Il y a les odeurs des poubelles qui nous dérangent parce que la Mairie ne veut pas aménager l'espace... »*

Enfin, les transports suburbains sont associés à un certain nombre de spectacles générant de l'insécurité. Dans les stations où il n'existe pas une organisation de l'activité, les usagers des transports assistent à des scènes incroyables. Les conducteurs ne respectent pas toujours l'ordre de chargement établi de manière consensuelle par eux-mêmes. Pour accéder à un grand nombre de clients, les transporteurs n'hésitent pas à se garer à leur guise de manière à s'accaparer les voyageurs au grand dam des autres transporteurs. Cette attitude agace les autres usagers de la route. Des particuliers vont même jusqu'à exprimer leur hantise à l'endroit de ce transport. Des comportements déviants ont souvent été signalés par les transporteurs même si des règlements à l'amiable sont trouvés dans certaines stations. Dans le quartier Nzeng-Ayong, à la station de Dragage, ce transporteur n'a pas manqué de fustiger l'attitude de ses collègues :

*« Nous avons des problèmes d'organisation, le chargement se fait par ordre d'arrivée mais il n'est pas toujours respecté par tous. Nous essayons de régler ces problèmes entre nous, c'est dur de le faire comprendre à certains »*

Au PK 12, un autre conducteur rencontré sur son lieu de travail au moment de notre passage pense que : « *la mauvaise conduite des autres chauffeurs* », sous entendu l'inobservation des règles qui régissent la circulation automobile, constitue le lot des problèmes rencontrés chaque jour par les transporteurs suburbains.

### **9.3.1.2-L'absence des documents afférents à la circulation, un point sensible pour les transporteurs suburbains**

Les transports suburbains sont souvent associés à des activités illégales. Ce constat mérite d'être nuancé, dans la mesure où de nombreux transporteurs s'acquittent de taxes journalières auprès des agents municipaux. Mais cela ne suffit pas pour attester que les personnes opérant dans ce secteur remplissent les conditions inhérentes à la circulation. On

retrouve plusieurs niveaux de régularité et d'irrégularité dans ce secteur. Les infractions liées aux documents afférents à la circulation, comme le défaut de permis de conduire constituent le point sensible des transports suburbains. Elles sont l'objet d'une répression policière pourtant sévère mais insuffisante pour dissuader les contrevenants.

Pour ce qui est du permis de conduire, cette réglementation est simplement méconnue de la part de certaines personnes exerçant cette activité. C'est sans aucune protection ni pour le conducteur ni pour les voyageurs que ces transports circulent. Les chauffeurs de voitures particulières engagés dans cette activité, ne sont pas passés par une auto-école. La plupart ont appris à conduire sur le tas. Le choix fait par certains transporteurs d'opérer dans telle station plutôt que dans telle autre, n'est pas sans fondement. Exercer dans la périphérie est une très bonne chose pour beaucoup de transporteurs, parce que cela leur permet de travailler dans l'anonymat. C'est suite à la question qui leur est posée, à savoir : « *Pourquoi avez-vous décidé de travailler ici ?* » (cf. le questionnaire sur les transports suburbains) que l'on se rend à l'évidence.

Certains transporteurs savent tirer profit de la relégation de leur activité dans la périphérie, l'irrégularité des contrôles de police et le manque de documents afférents au véhicule, pour opérer dans l'illégalité la plus totale. C'est l'exemple de ce transporteur rencontré au PK 12 qui nous a confié :

*« Je travaille ici par habitude et aussi parce que le véhicule n'a pas tous les papiers et comme c'est loin du centre, les contrôles ne sont pas fréquents »*

Outre la proximité avec le domicile, la présence d'un réseau d'amis, l'affluence de la clientèle comme raisons évoquées par les transporteurs, le défaut de permis de conduire et des documents afférents au véhicule est le mobile le plus récurrent. Il ne fait l'ombre d'aucun doute que laisser ces transports desservir le centre ville sans mettre un moindre contrôle pourrait occasionner des conséquences dramatiques tant au niveau de la sécurité des personnes que des véhicules. Cette position est d'ailleurs défendue par des connaisseurs des transports à Libreville. C'est ainsi que lors d'un entretien que nous avons eu avec un enseignant de l'université de Libreville<sup>267</sup>, à la question : « *Faut-il intégrer les transports suburbains dans le tissu urbain ?* », ce dernier a répondu :

---

<sup>267</sup> MADEBE Dieudonné, Entretien du 25/02/2010

*« Les transports suburbains ne sont nécessaires que lorsque le transport public est défaillant ou s'il ne dessert pas la périphérie. Il n'est pas utile de l'autoriser à transporter les passagers dans la ville, car les véhicules ne sont pas conformes et mettent les usagers en danger permanent »*

C'est donc pour tous ces problèmes, notamment ceux liés à la dégradation de l'environnement, à la sécurité publique dont les transports suburbains sont les vecteurs, que les pouvoirs publics luttent de manière à protéger le centre ville en y répondant par une politique de régulation des transports.

### **9.3.2-La politique de régulation : une maîtrise des transports suburbains**

Deux idées vont être développées ici pour comprendre la politique de régulation comme une maîtrise des transports suburbains. Il s'agira, d'une part, de la mise en place de la délimitation de la zone de circulation en vue du contrôle des transports suburbains, et d'autre part, de la sévérité des sanctions en cas de violation du périmètre de circulation.

#### **9.3.2.1-La délimitation de la zone de circulation en vue du contrôle des transports suburbains**

Avant de procéder par arrêté des autorités publiques (cf. annexe) sur la délimitation de la zone de circulation des transports suburbains, ce mode desservait presque l'ensemble de la ville de Libreville. Une étude relativement récente dresse une cartographie des carrefours-gares générés par le transport clando<sup>268</sup> à Libreville. Celle-ci montre également que ces lieux épars dans la ville, allaient des quartiers périphériques vers les zones centrales ou péri-centrales.

La dynamique des lieux-carrefours dont nous avons vu le développement des activités marchandes agissait sur l'environnement. Nous n'allons plus aborder ce point que nous venons de développer. Ce qu'il importe de connaître, c'est comment les pouvoirs publics contrôlent cette activité. Les enjeux étant nombreux, la délimitation de la zone de circulation est mise en place.

---

<sup>268</sup> Nous avons repris le terme tel que l'auteur l'utilise dans son papier. Certes caduque, cette dénomination demeure toujours auprès des couches populaires.

Sur le plan fiscal, les transports suburbains sont une ressource non négligeable pour les caisses de l'Etat. Ils s'acquittent d'une taxe annuelle de 80 000 F CFA auprès de la Direction Générale du Commerce<sup>269</sup>. Ils versent une taxe journalière de 1 000 F CFA à la Mairie<sup>270</sup>. Conscient des services que ce mode procure auprès des populations et de l'engouement des plus nombreux pour ce transport, les pouvoirs publics les ont rapproché des usagers. Face aux impératifs de rentabilité des taxis réguliers, il est préférable de laisser circuler ce mode dans la zone périphérique où leur contrôle est beaucoup plus facile.

Sur le plan de l'emploi, les transports suburbains sont un vivier qui concurrence les pouvoirs publics dans la résorption du chômage. Depuis la crise financière des années 80 qui a réduit les marges de manœuvre de l'Etat pour créer des emplois, ce secteur permet à de nombreux citoyens à la retraite, ou licenciés pour cause de fermeture d'une entreprise, ou sans qualification particulière, de s'occuper. Du fait que ces emplois pourraient échapper au contrôle des pouvoirs publics par faute d'encadrement, ces derniers les confinent dans la périphérie pour faciliter le prélèvement fiscal. Cette situation s'observe tous les jours avec le passage des agents assermentés de la Mairie.

Sur le plan des transports, des milliers de Librevillois vivent dans des zones urbaines mal équipées et desservies. Les transporteurs suburbains se sont rendus indispensables dans ces « enclaves », leurs véhicules offrent un service qui permet d'accéder au reste de la ville. Face à la faible extension des réseaux officiels de transport, les transports suburbains constituent une alternative pour ces quartiers. La suppression de ce mode pourrait provoquer le mécontentement des populations.

Enfin, d'un point de vue social, les transports suburbains procurent des ressources à de nombreuses familles. Ils permettent de limiter la grogne sociale qui viendrait de l'augmentation du chômage et de la précarité. De nombreux transporteurs continuent à opérer hors de la zone de délimitation qui leur a été attribuée, parce que c'est au-delà de cette limite que la possibilité d'engranger davantage de ressources est effective. Des incidents majeurs dont ils sont responsables, ont alerté les pouvoirs publics. Cette situation est à l'origine de mesures coercitives, comme nous allons le voir, pour permettre de stabiliser cette activité.

---

<sup>269</sup> METOUGUE NANG P., op cit., p.10

<sup>270</sup> Nous avons eu l'occasion de vérifier ces informations sur le terrain et lors de nos visites à la Mairie centrale.



### **9.3.2.2-Les sanctions pour violation du périmètre de circulation**

Les transports suburbains circulent dans un périmètre défini, au-delà duquel ils s'exposent à la sévérité de la réglementation. La dureté des sanctions se mesure à l'ampleur des amendes qui sont infligées aux contrevenants. Deux catégories d'amendes s'observent en cas de violation du périmètre de circulation.

Les amendes dues au stationnement illégal constituent un frein à la fréquentation du centre ville par les transports suburbains. Les contrôles sont menés par les agents de police. La sanction principale est la pose d'un sabot de Denver qui conduit à l'immobilisation du véhicule jusqu'au paiement d'une amende de 26 000 F CFA. Les sommes perçues par les agents de police sont, semble-t-il, reversées au trésor public.

Les amendes en cas de conduite hors zone sont infligées directement par les agents municipaux. Il s'agit des contrôleurs assermentés, qui sillonnent le centre ville en automobile ou à pied, en vue de traquer les contrevenants. Cette seconde catégorie d'amende est la plus redoutée par les transporteurs suburbains parce qu'elle coûte très cher.

A la question: « *si vous travaillez aussi ailleurs, dans quel lieu, dans quel quartier ?* », ce conducteur rencontré dans le quartier Plein Ciel, à la station de la cité Damas répond qu'il exerce : « *sur la voie publique (voie express) aussi, mais on se cache pour déjouer la Mairie lorsqu'il faut prendre des clients. Si les agents municipaux vous chopent, vous risquez une lourde amende* »

Ce transporteur rencontré dans le quartier Nzeng-Ayong, à la station du PK 12, à la question : *Pourquoi avez-vous décidé de travailler ici ?* , justifie sa présence à cette station par le fait qu' « *il y a la Mairie qui embête au niveau de la ville. Elle veut que nous travaillions dans les axes éloignés. Si on vous prend ailleurs (centre ville) vous paierez des amendes lourdes allant de 200 000 à 300 000 F CFA* ».

Les propos ainsi recueillis auprès de ces conducteurs suffisent pour témoigner de la sévérité des sanctions en cas de violation du périmètre de circulation. Mais l'examen de la réalité sur le terrain a montré que les mesures arrêtées par les pouvoirs publics, au-delà de leur caractère dissuasif, n'ont guère permis de cantonner certains transporteurs à la périphérie.

### **9.3.3-Les limites de la politique de régulation des transports**

Dans un premier temps, la présence des transports suburbains dans la zone péricentrale sera évoquée. Dans un second temps, la fréquentation du centre ville par les transports

suburbains en dépit de la sévérité des contrôles municipaux terminera la présentation des limites de la politique de régulation des transports.

### **9.3.3.1-La présence des transports suburbains dans la zone péricentrale**

Deux cas de figure vont être étudiés pour illustrer la présence des transports suburbains dans les quartiers péricentraux. Il s'agit des situations, où ce mode relie une zone périphérique à un espace péricentral d'une part, et où les transports suburbains travaillent à l'intérieur d'un même quartier (péricentral), d'autre part.

Concernant le premier cas de figure, le PK5 est le premier quartier péricentral desservi par les transports suburbains. Il est relié à la périphérie par la route nationale 1 avec l'échangeur du PK5 et à Nzeng-Ayong par un pont entre la cité de la caisse et la cité Mébiame. C'est ce dernier axe qui est utilisé par les transports suburbains. Les voyageurs qui prennent place à bord d'un véhicule particulier au rond-point de Nzeng-Ayong, descendent à fortune club du PK5 où taxis bus, petits taxis, bus de la SOGATRA sont nombreux et prennent la direction du centre ville.

Le second exemple qui montre la présence des transports suburbains dans la zone péricentrale, est Nkembo. Ce quartier d'habitat mixte, devenu populaire suite à un accueil massif de populations dans les années 70, est situé près de la gare routière et limité par Avéa vers la voie express. Les transports suburbains qui partent du rond-point de Nzeng-Ayong en direction du feu rouge de ce quartier, pénètrent Nkembo jusqu'à la pharmacie. De ce point de débarquement des passagers, les taxis urbains sont nombreux. Même si la dégradation d'une partie de l'infrastructure routière de ce quartier a entre autre favorisé le développement des transports suburbains, leur présence reste effective.

***Figure 57: L'arrivée des transports suburbains à la pharmacie de Nkembo***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville, 10 Février 2010, 14h 45.*

*La faible capacité des transports publics à couvrir certains quartiers péricentraux permet aux transports suburbains d'exploiter ses nombreuses failles notamment ici dans le quartier de Nkembo. La présence d'un agent de sécurité sous le parasol ne dissuade pas pour autant les transports suburbains.*

Outre ce premier cas de figure qui montre que les transports suburbains sont bel et bien présents dans la zone péricentrale, un second cas va être présenté, celui où les transports suburbains assurent des trafics internes pour les quartiers péricentraux. Dans certains quartiers concernés par les plans d'urbanisme qui ont transformé la ville dans les années 1970, la présence d'infrastructures routières en bon état ne signifie pas nécessairement une abondance des transports officiels. En dehors de quelques taxis pris en course et des habitants disposants d'un moyen de déplacement individuel, l'essentiel de la population compte sur les transports suburbains qui se sont saisis de la demande citadine. Les exemples de trafics internes aux quartiers péricentraux ne sont pas nombreux ; néanmoins, ils existent quand même. C'est le cas derrière l'ENS (Ecole Normale Supérieure) où les habitants peuvent se déplacer à l'intérieur de ce quartier en empruntant les transports suburbains. Deux têtes de ligne de ce

mode, l'une à l'intérieur du quartier et l'autre près de l'université, assurent les déplacements motorisés internes des populations.

***Figure 58: Les transports suburbains dans le quartier Derrière l'ENS (école normale supérieure)***



*Cliché: Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville 10 Février 2010, 15h*

*La présence des transports suburbains à quelques minutes du cœur historique de Libreville. Les véhicules tournent le dos à la barrière de l'université Omar Bongo de Libreville et ont le nez vers l'ENS.*

L'exemple de Derrière la prison est aussi assez illustratif de ce second cas de figure. Environné par des quartiers résidentiels : les Trois quartiers et le Haut de GuéGué au Nord-Ouest et le Bas de GuéGué à l'Est, Derrière la prison est un quartier populaire, situé au cœur du premier arrondissement. Le réseau de transport existe. Taxis bus, petits taxis et SOGATRA y sont rencontrés. La croissance démographique de cette zone d'habitation fait que les transports suburbains opèrent ici malgré une situation de transport enviable par rapport aux quartiers périphériques. Sur une distance d'environ 2 km, les transports suburbains relient l'entrée du quartier à la Mairie du premier arrondissement. Cela n'empêche pas que cet axe important soit aussi fréquenté par les petits taxis. Les transports suburbains traversent aussi ce quartier en reliant l'entrée de celui-ci aux feux rouges des Charbonnages. Dans cette dernière

partie, les transports suburbains passent près d'une zone résidentielle (Bas de GuéGué). Ce tronçon est aussi bien emprunté par les taxis urbains que les véhicules particuliers des résidents du Bas de GuéGué.

***Figure 59: Les transports suburbains dans le quartier Derrière la Prison***

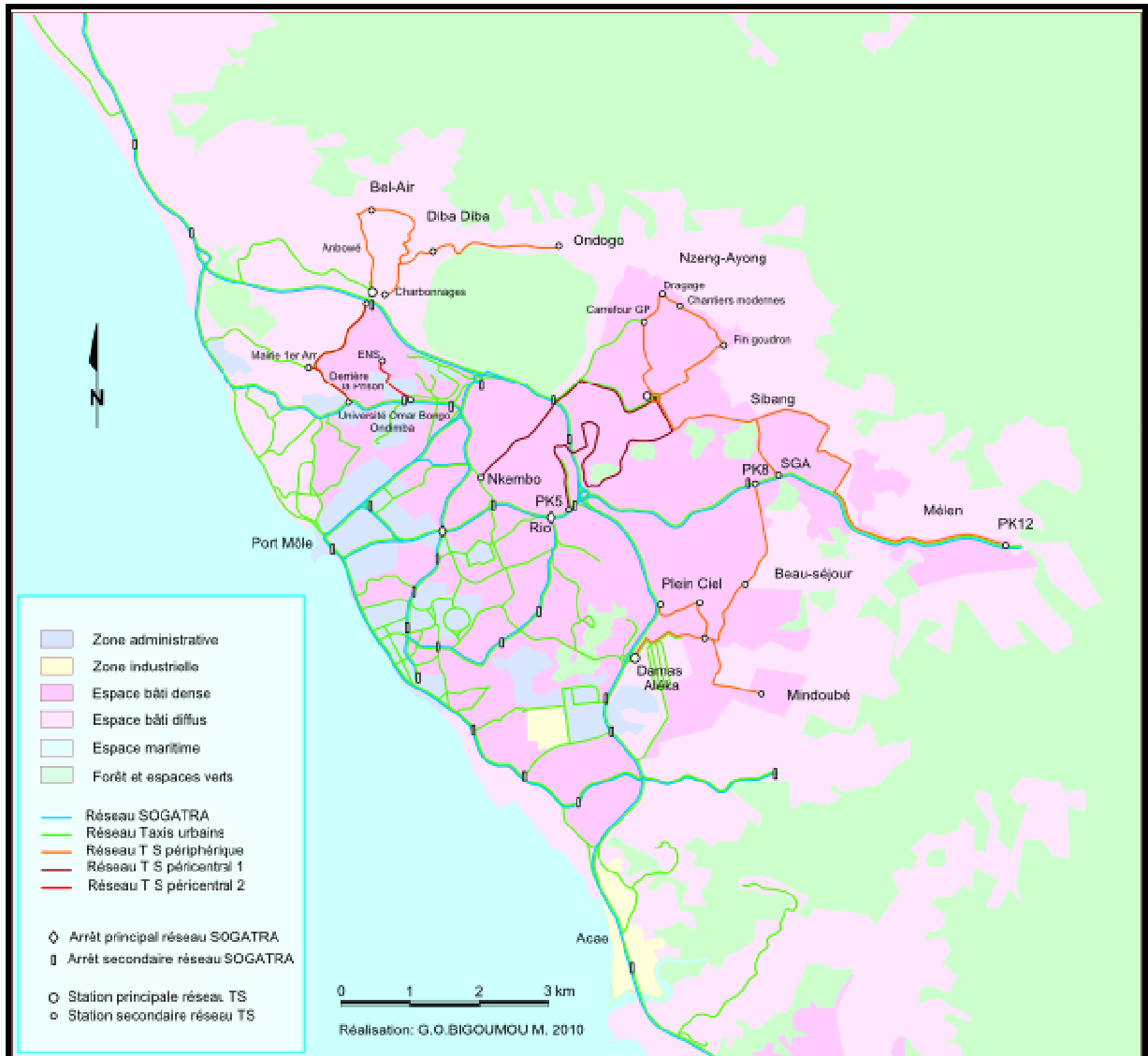


*Source : Guy-Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, Libreville 10 Février 2010, début d'après-midi.*

*La cohabitation transports réguliers et transports suburbains est fréquente dans les quartiers péricentraux comme ici au carrefour de Derrière la prison. En première ligne on a les taxis ordinaires et les transports suburbains sont en seconde ligne.*

Les développements qui précèdent montrent que les transports suburbains ne sont pas interdits dans la ville. Ils sont présents dans la zone péricentrale (voir notre carte). Les exemples des quartiers comme le PK5, Nkembo, Derrière l'ENS, Derrière la prison sont desservis par les transports suburbains. Cela permet de se rendre à l'évidence que la politique de régulation des transports connaît un certain nombre de limites dans son application. La carte de transports établie par nos observations illustre bien cette situation. Maintenant, voyons si les transports suburbains accèdent au centre ville, sachant que cette zone est la plus sécurisée de la ville.

**Figure 60: Les transports publics et suburbains à Libreville**



### 9.3.3.2- Une fréquentation du centre ville en dépit de la sévérité des contrôles municipaux

Dans les explications antérieures consacrées à la politique de régulation en vue d'une maîtrise des transports suburbains, nous avons décrit la dureté des sanctions en cas de violation du périmètre de circulation. Les propos rapportés par certains transporteurs que nous avons rappelés, ne contredisent pas cette assertion surtout dans la zone du centre ville. Sans revenir sur un point déjà évoqué, le centre ville en dépit de la sévérité des contrôles municipaux, n'est pas un espace complètement fermé aux transporteurs suburbains. Loin s'en



faut. En effet, les transporteurs usent de toutes sortes de ruses pour desservir cette zone où les possibilités de rencontrer une clientèle qui n'hésite pas à proposer une course, sont énormes. Des transporteurs ayant l'habitude de fréquenter le centre ville ont été approchés lors de nos enquêtes de terrain dans les stations où ils travaillent. Présentons en quelques uns.

A la station de la pépinière (cité des charbonnages) au quartier Diba diba, un transporteur d'un niveau bac et plus, visiblement intéressé par la recherche concernant l'activité dans laquelle il exerce, a décrit comment il fréquente le centre ville. Notre enquêté habite Bel-Air. Electricien en bâtiment, il travaille en fonction des opportunités qui lui sont offertes. La pénurie des constructions dues entre autre à la crise financière, fait que ce monsieur traverse des périodes de plus en plus longues d'inactivité dans son domaine. Propriétaire d'un véhicule Opel qui date de moins de 5 ans, il a été motivé par le transport en constatant l'affluence de la population le long de la route en attente d'un moyen de transport. Ce transporteur peut aller partout dans la ville sans que l'on se rende compte qu'il opère dans ce secteur parce que l'état relativement neuf de son véhicule n'attire guère l'attention des contrôles assermentés. Habitué du centre ville où il a souvent effectué plusieurs tours, notre enquêté nous a dit se rendre « *en cas de proposition alléchante de course vers le centre ville. Il suffit de se comporter comme un particulier* »

Un autre transporteur a été rencontré dans le quartier Nzenz-Ayong à la station du PK12. Ce questionné habite à proximité de la station où il opère. Architecte de formation, il a travaillé sur quelques projets avec des entreprises de la place, ce qui lui a permis de s'acheter un véhicule d'occasion de marque Toyota, en bon état. Ce transporteur dispose aussi de nombreuses relations, notamment à la Mairie du cinquième arrondissement. Il s'agit de vieux amis avec lesquels il était au lycée puis à l'université. A chaque fois que des contrôles municipaux sont effectués au centre ville, notre répondant est informé par ses relations. Une des stratégies développée ces derniers temps par les agents municipaux pour sanctionner les transports suburbains, consiste à proposer une course importante au conducteur. Dès que ce dernier accepte de les embarquer à bord, ils sortent leur carte professionnelle et s'emparent des papiers du véhicule. Ce transporteur a identifié les agents municipaux, qu'il ne quitte pas des yeux lorsqu'il s'aventure « hors zone » selon l'expression utilisée par les transporteurs pour désigner toute circulation au-delà du périmètre défini pour les transports suburbains. Grâce à cette contre-stratégie municipale, notre questionné arrive plusieurs fois à desservir le centre ville. Il nous a laissé entendre qu'il travaillait aussi : « *au centre ville lorsque les clients proposent des courses* ».

Comme on peut le constater, le centre ville n'est donc pas un lieu complètement fermé aux transports suburbains. Les exemples que nous venons de présenter montrent qu'en dépit de la dureté des sanctions infligées aux transporteurs suburbains dans cette partie de la ville, certains transporteurs arrivent très bien à s'y glisser. Ils utilisent tout ce qu'ils ont en leur possession : relations personnelles, état du véhicule, pour passer prudemment entre les mailles du filet tendues par les autorités municipales.

### ***Conclusion du chapitre 9***

Le chapitre 9 avait pour objectif de traiter des mobilités adaptées des populations des quartiers périphériques. Ces mobilités s'organisent à partir de l'urbanisation des quartiers et des moyens de transports existants. Trois hypothèses ont été annoncées au début de ce chapitre et sont, au terme de celui-ci, vérifiées.

S'agissant de la première hypothèse qui situe les transports suburbains comme conséquence d'une urbanisation défailante des quartiers périphériques, nous avons vu que la répartition modale des déplacements dans les quartiers périphériques, montre une place importante de la marche à pied dans les déplacements internes aux quartiers et des transports suburbains dans les déplacements hors du quartier, c'est-à-dire vers un quartier dans la périphérie ou la zone péricentrale. Ici notre hypothèse a été confirmée dans la mesure où ces modes de déplacements témoignent de la faible urbanisation des quartiers étudiés (les figures 45 et 46). Les raisons des mobilités, tout comme leur fréquence, montrent à quel point les déplacements des populations enquêtées traduisent un manque d'infrastructures urbaines que compense l'usage des transports suburbains (cf. figures 48 et 49).

La deuxième hypothèse décrit les transports suburbains comme réponse aux besoins des habitants des quartiers périphériques. En confrontant notre hypothèse aux mobilités sexuellement différenciées dans les quartiers périphériques et aux mobilités influencées par la position sociale, nous pouvons là aussi confirmer notre hypothèse dans la mesure où les réponses fournies par la plupart des enquêtés, montrent que les populations des quartiers périphériques se déplacent pour des besoins liés à la vie professionnelle, domestique et sociale (cf. figure 51). De même, selon la catégorie socioprofessionnelle considérée, ces besoins deviennent plus importants ou non en fonction des impératifs liés à chacune d'elle (cf. figures 54 et 55).

La troisième hypothèse affirme l'inexistence des transports suburbains au centre ville comme conséquence d'une politique de régulation des transports. On peut dire que les



réponses que nous avons obtenues permettent de la nuancer. Si l'on s'en tient aux problèmes qu'engendrent les transports suburbains dans la ville, notamment l'absence des documents afférents à la circulation, ce mode est interdit dans la ville (centre ville). La délimitation d'une zone de circulation propre à ce mode ainsi que les sanctions sévères dues au non respect de celle-ci, vont dans le même sens. Ici, notre hypothèse est bel et bien confirmée. En revanche, si l'on se fie au tableau 27 sur le fonctionnement de l'activité, 2/3 des transports suburbains sont inexistantes au centre ville. Cependant, 1/3 disent opérer aussi ailleurs, c'est-à-dire sur d'autres lignes se trouvant dans la zone péricentrale. La carte de transport établie par nos observations et les témoignages de certains transporteurs montrent que les transports suburbains déjà présents dans la zone péricentrale, le sont également au centre ville. Cette position infirme l'inexistence de ce mode au centre ville.

### ***Conclusion de la troisième partie***

La troisième partie de cette étude portait sur les habitants périphériques au regard de leur mobilité et adaptation. Il s'agissait à partir des trois techniques de collecte des données utilisées sur le terrain, de rendre compte de la manière dont les populations de la périphérie se déplacent, tout en adaptant leurs déplacements aux modes qui existent dans leur quartier.

Dans le chapitre 7, l'observation nous a permis de mettre en évidence que, sur le plan de l'urbanisation, la périphérie n'est pas un espace homogène. Cette partie de la ville compte un certain nombre d'espaces urbains. Elle joue majoritairement une fonction résidentielle qui se voit à travers les cités (les charbonnages, Nzeng-Ayong I et II, Awendjé et Damas) mais aussi l'habitat populaire. Sur les fonctions administrative, commerciale, industrielle, de loisirs, sociale (la recherche scientifique), elle est dépendante du centre ville qui concentre toutes les opportunités. L'observation a également montré que sur le plan des transports, la périphérie est le lieu où les activités de transport rassemblent plusieurs opérateurs. Les axes de transport qu'on y rencontre sont, pour une faible part, partagés par de nombreux modes de transport (taxis réguliers, bus public, véhicules particuliers, transports suburbains), et pour une grande part, dominés par des transports suburbains.

Dans le chapitre 8, l'exploitation du questionnaire nous a permis de comprendre l'organisation socio-spatiale des transports dans la périphérie. S'agissant des catégories socioprofessionnelles, les usagers sont des populations jeunes, constituées des catégories à faibles revenus, en particulier les élèves et étudiants. Ces usagers utilisent beaucoup les

transports réguliers pour se rendre en ville mais les transports suburbains dominent dans tous les autres déplacements, leur prix restant plus abordable. Quant aux transports suburbains, ils sont contrôlés par des jeunes, des adultes et des personnes d'âge mûr, d'un niveau moyen. Les stations des transports suburbains sont globalement localisées dans la périphérie, c'est-à-dire plus près des usagers de ce mode, répondant ainsi au besoin de la population, et par conséquent l'activité fonctionne à un niveau maximal comme le montre la fréquence de celle-ci.

Le chapitre 9 a essayé de mettre en exergue les mobilités adaptées des populations des quartiers périphériques. Il a, d'abord, montré que les transports suburbains comblaient un vide laissé par une urbanisation insuffisante, qui n'a pas mis en place un réseau routier permettant l'accès des transports réguliers, taxis urbains et bus de la SOGATRA, jusqu'aux lieux d'habitation des populations. Ensuite, ce mode s'impose aussi comme le véritable moyen qui permet aux populations habitant des quartiers dépourvus d'infrastructures urbaines nécessaires à la vie citadine, de sortir de leurs « enclaves » pour satisfaire un certain nombre de besoins liés à la vie professionnelle, sociale et domestique. Enfin, le chapitre 9 a permis de se rendre compte que, la politique de régulation des transports mise en place pour cantonner les transports suburbains dans la périphérie, n'a pas interdit ce mode dans la ville et particulièrement au centre ville. Il y a nombre de cas qui montrent les accommodements, les adaptations, etc. de ce mode de transport à la ville.



## ***CONCLUSION GÉNÉRALE***

Notre étude a son origine dans la prise de conscience de l'importance majeure qu'ont les mobilités quotidiennes dans la ville aujourd'hui. Ces mobilités communes à presque toute la population, sont pourtant, dans leurs modalités, très différenciées selon les groupes sociaux qui y ont accès. Les études suscitées par les mobilités des plus démunis abordées dans la présente recherche sont nombreuses. Elles s'inscrivent dans plusieurs disciplines relevant de la sociologie, de la géographie, de l'anthropologie ainsi que de l'économie des transports. Certaines de ces études ont privilégié une entrée par l'urbanisation et par les transports pour cerner ces mobilités. C'est par exemple la démarche adoptée par les travaux déjà cités de Rebouah F. et Pochet P. à Oran (2009), de Diaz Olvera, L. Plat, et D. Pochet P. sur Niamey (2002).

L'étude des mobilités des populations à faibles revenus à Libreville s'est située par rapport à ces deux ensembles. Les quartiers étudiés montrent que leur niveau d'équipement est en général très faible même si cela amène à observer une légère nuance. En effet, les quartiers directement situés près du périphérique présentent une certaine cohérence entre la fonction résidentielle représentée par les cités d'habitat planifié et la fonction sociale par la présence des établissements scolaires (écoles et lycées). Nzeng Ayong en constitue le quartier le mieux équipé. Dans les quartiers intérieurs, outre quelques écoles, la carence des équipements est telle que l'habitat populaire très répandu, est la seule fonction qui structure l'espace. Les quartiers Diba diba, Plein Ciel, le Beau-séjour en sont les moins pourvus. Hormis ces fonctions, la périphérie est un espace urbain dépendant du centre ville pour ses services et ses emplois.

Sur le plan des transports, la mauvaise connexion entre les quartiers périphériques et le centre se caractérise par un éloignement qu'on évalue à plus de quatorze kilomètres. En dehors d'un axe principal centre/périphérie desservi par les bus publics et les taxis urbains, le réseau de transport public ne pénètre pas les quartiers étudiés. En nombre insuffisant, les routes utilisées par les usagers de transport sont, pour une partie, goudronnées, pour une autre en forte dégradation et même non revêtues. Ce qui interdit l'accès des transports publics et des taxis urbains. Dans certains quartiers, c'est l'absence de routes qui est manifeste. C'est dans ces zones insuffisamment couvertes par le réseau public et même le réseau privé, que les transports suburbains encore appelés « clandos » sont apparus. Ils répondent largement aux

besoins exprimés par les habitants périphériques. La présence de ces transports permet de relier ces quartiers aux zones péricentrales sauf dans des rares situations de déplacements internes aux quartiers.

Cette étude s'est attachée à étudier les formes de mobilité des populations des quartiers périphériques en s'appuyant sur la géographie des transports et surtout la géographie sociale. L'intérêt d'une prise en compte du quotidien des transports périphériques est de mettre en évidence les formes de mobilité des plus démunis.

Ces territoires déconsidérés par les pouvoirs publics (les quartiers périphériques) parce que situés sur le front d'urbanisation et laissés aux transports suburbains servent d'appui à leur activité pour mieux investir d'autres espaces qui leur sont officiellement interdits dans la ville. Une place importante est accordée dans les discours à l'opportunité que constitue la périphérie pour cette activité « *fuir les embêtements, éviter les tracasseries policières, on ne nous voit pas, etc.* »<sup>271</sup>

Néanmoins, les logiques d'usage et d'appropriation de ces espaces sont différenciées. Les formes de mobilité constatées font ressortir combien les activités des transports suburbains sont au 2/3 focalisées dans la périphérie (tableau 27). Elles montrent que les transports périphériques sont des activités identifiables à des espaces bien précis. Cependant 1/3 de ces transporteurs périphériques exerce aussi leur activité ailleurs, vers le centre ville. Par là même, les transports suburbains réinventent au quotidien la ville pour ces populations défavorisées.

La marche à pied reste le mode prépondérant des plus démunis dans la plupart des villes africaines quels que soient les déplacements. Seules les activités de la vie professionnelle situées loin du domicile, provoquent le recours à plusieurs modes notamment les transports artisanaux.

A Libreville, l'usage de la marche est secondaire et ne s'observe que dans les déplacements internes au quartier où l'absence de routes bitumées interdit les transports. Mais la satisfaction de la plupart des besoins des populations, surtout ceux qui concernent la vie domestique, implique l'usage des modes motorisés. Ces déplacements s'effectuent vers le centre ville. Cette situation singularise l'exemple de Libreville en Afrique subsaharienne. Les résultats ici obtenus restent spécifiques à cette ville et ne répondent qu'à la façon dont elle est structurée. Pour cela, il sera moins évident de généraliser le cas de Libreville à d'autres villes qui ne présentent pas la même structuration urbaine.

---

<sup>271</sup> Propos recueillis lors de nos entretiens auprès des artisans des transports suburbains à Libreville, en janvier-mars 2010.

En somme, les pratiques des transports suburbains renouvellent les connaissances sur les déplacements des populations démunies reposant le plus souvent dans les autres villes subsahariennes sur la prépondérance de la marche à pied. Par conséquent, l'expérience librevilloise invite à reconsidérer certaines généralisations tendant à uniformiser les problématiques de mobilité quotidienne surtout celles liées aux modes pédestres à l'ensemble des métropoles subsahariennes.

Par ailleurs, il apparaît clairement au cours de cette étude qu'en dépit de leur importance dans les déplacements des populations habitant les zones périphériques, les transports suburbains continuent d'être marginalisés par les autorités librevilloises. Compte tenu de l'importance de ce mode de transport dans les quartiers étudiés, il serait souhaitable dans l'avenir de mener une réflexion profonde mettant en relief le rôle de ces transports, surtout dans le contexte de l'extension de la ville vers sa périphérie. C'est sur ce souhait que se clôt notre réflexion.



***BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE***





## I- Données Statistiques

ONU (2007), « Urban Agglomerations 2007 », *World Urbanisation Prospects : The 2007 Revision*, <http://www.un.org> (accédé en avril 2011)

Banque Mondiale, <http://data.worldbank.org> (accédé en avril 2011)

UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION, 2007, *World Contraceptive Use 2010*, <http://www.un.org/esa/population/> (accédé en mai 2011)

UNITED NATIONS, DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, POPULATION DIVISION, 2007, “Rural Population by Major Area, Region and Contry, 1950-2050”, *World Urbanisation Prospects: The 2009 Revision*, <http://www.un.org> (accédé en avril 2011)

Evolution de la population de Libreville : base Africapolis, <http://www.e-geopolis.eu/> (accédé en mars 2011)

## II- OUVRAGES GENERAUX

BAILLY A. et al. (1984), *Les concepts de la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 333p.

BRUNET R. (1992), *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Reclus-La Documentation Française, 518 p.

DORIER-APPRILL E. (2001), *Vocabulaire de la ville. Notion et références*, Paris, éditions du temps, 191 p.

LEVY J et LUSSAULT M. (2003), *Dictionnaire de la Géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1033 p.

MERLIN P. et CHOAY F. (2000), *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, Paris, PUF, 902 p.

PUMAIN D., PAQUOT T. et KLEINSCHMAGER R. (2006), *Dictionnaire La ville et l'urbain*, Paris, Economica, 320 p.

## III- OUVRAGES METHODOLOGIQUES

AKTOUF O. (1990), *Méthodologie des sciences sociales et approche qualitative des organisations*, Sillery, Presses de l'Université du Québec/Presses H.E.C., 190 p.

ARBORIO A.M. et FOURNIER P. (1999), *L'Enquête et ses méthodes : l'observation directe*, Paris, Nathan, 125 p.

BAILLY A. et BEGUIN H. (1982), *Introduction à la géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 216 p.

BLANCHET A. et GOTMAN A. (1992), *L'Enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan, 125 p.

DI MEO G. (1996), *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 207 p.

#### IV- OUVRAGES ET ARTICLES SUR L'URBANISATION ET LA VILLE

##### IV.1- Ouvrages et articles sur l'urbanisation et la ville en Afrique

ANTOINE P. et AMADOU B. (1993), « Mortalité et santé dans les villes africaines », *Afrique contemporaine*, pp. 138-146.

BABASSANA H. (1978), *Travail force, expropriation et formation du salariat en Afrique noire*, Presses universitaires de Grenoble, 255 p.

BALANDIER G. (1958), *Afrique ambiguë*, Paris, Plon, 379 p.

BARBIER J.C. (1985), « Sokodé (Togo) : un plan d'urbanisme contesté » *Cités Africaines*, n°2 Janvier-Mars, pp. 7-12.

BODIN F. (1982), « La pratique de l'urbanisme en Afrique Noire », *Bulletin de la Société Languedocienne de géographie*, Tome 16, fascicule 1-2, Montpellier, pp.225-229.

CANEL P., DELIS P. et GIRARD C. (1990), *Construire la ville africaine. Chroniques du citoyen promoteur*, Paris, Karthala, 196 p.

COQUERY M. (1982), « La notion de mode de composition urbaine : un outil opératoire en urbanisme (le cas de l'Afrique noire) », *Bulletin de la Société Languedocienne de Géographie*, Tome 16, Fascicule1-2, Montpellier, pp. 123-144.

COQUERY-VIDROVITCH C. (1976), « De l'impérialisme britannique à l'impérialisme contemporain : l'avatar colonial » *L'impérialisme français avant 1914*, Paris, édité par Bonnis Gault.

COQUERY-VIDROVITCH C. (1993), « La ville coloniale lieu de colonisation et métissage culturel », *Afrique contemporaine*, pp.11-22.

COQUERY-VIDROVITCH C. (1993), *Histoire des villes d'Afrique noire - des origines à la colonisation*, Paris, Albin Michel, 412 p.

CREPIN X. (1993), « Beaux quartiers et bidonvilles », *Afrique contemporaine*, pp.69-81

- CROUSSE B., LE BRIS E. et LE ROY E. (1986), *Espaces disputés en Afrique Noire. Pratiques foncières locales*, Paris, Karthala, 298 p.
- DEBLE I. (1993), « Les élèves dans la ville », *Afrique contemporaine*, pp.147-154.
- DUBRESSON A. (1989), *Villes et industries en Côte-d'Ivoire. Pour une géographie de l'accumulation urbaine*, Paris, Karthala, 845 p.
- DUBRESSON A. et RAISON J.R. (1998), *L'Afrique subsaharienne : une géographie du changement*, Paris, Armand Colin, 247 p.
- DULUCQ S. (1997), *La France et les villes d'Afrique noire francophone. Quarante ans d'intervention (1945-1985)*, Paris, L'Harmattan, 438 p.
- ELA J.M. (1993), *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 226 p.
- GERVAIS-LAMBONY P. (1993), « Salisbury, Harare : changer la vie, changer la ville », *Afrique contemporaine*, pp. 41-53.
- GERVAIS-LAMBONY P. (1994), *De Lomé à Harare. Le fait citadin*, Paris, Karthala-IFRA, 472 p.
- HUGON P. (2007), *Géopolitique de l'Afrique*, Paris, Sedes, 238 p.
- HUGON P. (1993), « La crise des systèmes urbains et l'ajustement structurel », *Afrique contemporaine*, pp. 231-248.
- IGUE J. (2008), *Les villes précoloniales d'Afrique noire*, Paris, Karthala, 228 p.
- JAGLIN S. (1993), « Les banlieues de Ouagadougou », *Afrique contemporaine*, pp.54-66.
- LE BRIS E. (1982), *Enjeux fonciers en Afrique noire*, ORSTOM, Paris, Karthala, 426 p.
- LE BRIS E. (1993), « Ville irrégulière, ville non maîtrisée », *Afrique contemporaine*, pp.218-230.
- MAINET-VALLEIX H. (2002), « Ségrégation et territoires urbains dans une métropole sud-africaine. Quelques réflexions à partir des communautés indiennes de Durban, *Regards sur l'Afrique*, pp.11-20.
- MARGUERAT Y. (1975), « Les fondements historiques de la puissance urbaine de Kumasi », *Colloque Kumasi*, ORSTOM. 21p.
- PAQUOT T. (1992), *Le monde des villes : panorama urbain de la planète*, Paris, Complexe, pp. 157-158.
- PAULAIS T. (1998), « Le marché dans la ville d'Afrique Noire (équipements publics et économie locale) », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, 80-81, pp.35-41.
- PIERMAY J.-L. (1993), *Citadins et quête du sol dans les villes d'Afrique centrale*, Paris, L'Harmattan, 579 p.
- POURTIER G. (1989), *Le Gabon : Etat et développement*, tome 2, Paris, L'Harmattan, 351 p.

- POURTIER R. (1991), « Crise de l'Etat et crise urbaine en Afrique noire », *Espaces Tropicaux*, n°4, Talence, CEGET-CNRS, pp. 3-16.
- POURCET G. (1993), « Antananarivo la ville des mille » *Afrique contemporaine*, pp. 23-40.
- POURTIER R. (1993), « Petites villes et villes moyennes : développement local et encadrement étatique », *Afrique contemporaine*, pp. 82-97.
- POURTIER R. (2001), *Afriques noires*, Paris, Hachette, 255 p.
- RAMAZANI A. (1993), « Croissance périphérique et mobilité résidentielle à Kinshasa (Zaïre) », *Espaces Tropicaux*, n°10, Talence, CEGET-CNRS, pp.193-206.
- RAMAZANI R. (1993), « Kinshasa-Est : de la cité satellite à la cité-dortoir », *Espaces Tropicaux*, n°10, Talence, CEGET-CNRS, pp.207-222.
- SAUTTER G. (1966), *De l'Atlantique au fleuve Congo. Une géographie du sous-peuplement*, Paris, Mouton, 1102 p.
- TCHOUNKOUÉ P.S. (1988), « Dynamique du secteur informel à Berbérati », *Processus d'urbanisation en Afrique*, L'Harmattan.
- VENARD J.-L. (1993) « Le financement de l'urbanisation », *Afrique contemporaine*, pp.207-217.
- VENNETIER P. (1991), *Les villes d'Afrique tropicale*, Masson, 2e édition, 244 p.
- WOLKOWITSCH M. (1978), « Géographie appliquée aux transports », *Initiation à la géographie appliquée*, Paris, Masson, pp. 159-188.
- YAPI-DIAHOU A. (1981), *Etude de l'urbanisation de la périphérie d'Abidjan: l'urbanisation de Yopougon*, Thèse de 3eme cycle, Université Toulouse-Le Mirail, 322 p.

#### **IV.2- Ouvrages et articles sur l'urbanisation et la ville au Gabon**

- BOUYOU J.M. (1988), « Les enjeux urbains au Gabon, analyse sociologique de l'espace urbain à Libreville », Université Omar Bongo, Libreville, pp. 375-414.
- GAULME F. (1988), *Le Gabon et son ombre*, Paris, Karthala, 210 p.
- LASSERRE G. (1958), *Libreville, la ville et sa région, étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 358 p.
- LASSERRE G. (1970), « Les mécanismes de la croissance et les structures démographiques de Libreville (1953-1970) », *La croissance urbaine en Afrique noire et Madagascar*, CNRS, Paris, pp. 1-19.
- LASSERRE G. (1972), « La Dynamique de l'espace urbain à Libreville. Réglementation foncière et morphologie des quartiers », *La croissance urbaine en Afrique noire et Madagascar*, Paris, Colloques internationaux du CNRS, n°539, pp.739-762.

Ministère de l'Habitat du Cadastre et de l'Urbanisme. *S.D.A.U de Libreville, phase 2 : Réflexions et principes d'aménagement*, p. 21.

NGUEMA R.M. (2006), « Développement de la ville, découpage et appropriation des territoires urbains au Gabon : le cas de Libreville », *Annales de l'Université Omar Bongo*, n° 12, pp. 54-81.

NGUEMA R.-M. (2007), « Rénovation urbaine et dynamique démographique spatiale de la ville de Libreville » *Revue Gabonaise de Géographie*, pp. 78-94.

POURTIER R. (1979), Ville et espace en Afrique noire : l'exemple du Gabon, *L'Espace géographique*, n°2, pp. 119-130.

## V- OUVRAGES ET ARTICLES SUR LES MOBILITES ET LES TRANSPORTS

### V.1- Ouvrages et articles sur les mobilités et les transports en Occident

ABDELKRIM CHIKH RABIA. (1994), « Transports et parcours. Déplacements des femmes dans les quartiers périphériques », Duhem B., Gourdon J.-L., Lassave P. et S. Ostrowetsky. *Villes et Transports*, Actes du séminaire, Tome 1, Plan Urbain.

BEGAG A. (1991), *La ville des autres : la famille immigrée et l'espace urbain*, Lyon, Pul, 159 p.

BEGAG A. (1993), « rouiller et s'arracher, réapprendre à flâner », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 Juin-Septembre, pp. 180-187

BEGAG A. (1995), *Espace et exclusion – Mobilités dans les quartiers périphériques d'Avignon*, Paris, L'Harmattan, 165 p.

BIEBER A., MASSOT M.-H. (1988), « Réflexions sur l'évolution des politiques tarifaires dans les transports collectifs urbains », *RTS*, n° 18-19, pp. 30-40.

BONNET M. et DESJEUX D. (dir.) (2000), *Les territoires de la mobilité*, Sciences sociales et sociétés, Paris, PUF, 224 p.

BUTTON K. (1988), « Déréglementation des services de bus britanniques », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°39, septembre octobre, pp. 99-106.

CERVERO R. (2004), « Etats-Unis : l'innovation au service de la réinsertion en Californie », Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 163-177.

CERVERO R., SANDOVAL ONESIMO., LANDIS J. (2002), *Transportation as a stimulus to welfare-to-work : private versus public mobility* [en ligne] disponible sur :

<http://www.uctc.net/papers/435.pdf> , 28 p. accédé le 06/05/2009

CHOLEZ C., DIAZ OLVERA L., MIGNOT D. et PAULO C. (2005), « Mobilité quotidienne et inégalités : le cas des personnes les plus démunies », Buisson M.A. et Mignot D. (éds), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, de Boeck Collection, Economie Société Région, pp. 262-283.

CLIFTON K. J. (2003), "Examining Travel Choices of Low-Income Populations : Issues, Methods, and New Approaches", *10th International Conference on Travel Behaviour Research, Moving through nets : The physical and social dimensions of travel*, Lucerne, 10-15 August, 23 p.

COUTARD O., DUPUY G. et FOL S. (2002), « La dépendance périurbaine : dépendance locale ou dépendance automobile ? », *Espaces et sociétés*, n°108-109, pp. 155-176.

COUTRAS J. (1993), « La mobilité des femmes au quotidien », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°59-60 Juin-Septembre, pp. 162-179.

DUHEM B. et AUBERTEL P. (2003), *Droit au transport : où en est-on ? Quelques enseignements du programme de recherche « Déplacements et inégalités » Puca/Prédit 1999-2002*, 5 p. [en ligne] disponible sur :

<http://www.google.fr/search?q=droit+au+transport%3A+o%C3%B9+en+est-on%3F&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:fr:official&client=firefox-a>, 5 p. (accédé en janvier 2010)

DUPUY G. (2000), « Automobilités : Quelles relations à l'espace ? », Bonnet M. et Desjeux D. (dir.), *Les territoires de la mobilité*, Sciences sociales et sociétés, Paris, PUF, pp. 37-51.

FOL S. (2009), *La mobilité des pauvres, pratiques d'habitants et politiques publiques*, Paris, Belin, 261 p.

GRIECO M., PICKUP L. et WHIPP R. (1989), *Gender, transport and employment*, Avebury.

GUEDEZ A. (1995), « L'exclusion en question et les transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°68-69, pp.164-169.

LE BRETON E. (2004), « Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire », Orfeuil J.-P. (dir.) *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 49-73.

LE BRETON E. (2004), « Nouveaux problème de mobilité, nouveaux acteurs ? L'aide à la mobilité dans le secteur de l'insertion sociale et professionnelle », Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 115-146.

- LUCAS K. (2004), « Mobilité et pauvreté : le diagnostic au Royaume-Uni », Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 75-98.
- LUSSAULT M. (2004), « La mobilité comme événement », Allemand S., Ascher F. et Bourdin A. (éds), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Paris, Belin, 336 p.
- LYONS G. (2003), "The introduction of social exclusion into the field of travel behaviour", *Transport Policy*, n°10, pp. 339-342.
- MIGNOT D., ROSALES MONTANO S., HARZO C., CHOLEZ C., CLERGET M.-P., CUSSET J.-M., DIAZ OLVERA L., DEGUILHEM Y., LAINEZ V., PAULO C. et PELOT V. (2001), *Mobilité et Grande Pauvreté*, Recherche financée par le PREDIT-PUCA, Laboratoire d'économie des transports, Observatoire social de Lyon, Agence d'urbanisme pour le développement de l'agglomération lyonnaise, 222 p.
- MURRAY G. (2004), « La volonté exemplaire d'une autorité organisatrice de transport : Liverpool », Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp.147-154.
- ORFEUIL J. P. (2000), *L'évolution de la mobilité quotidienne. Comprendre les dynamiques, éclairer les controverses*, Arcueil, Inrets, 146 p. (Coll. Synthèse Inrets n°37).
- ORFEUIL J. -P. (2004), « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui », Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 27-47.
- ORFEUIL J.-P. (2004), « Pas de voiture, pas d'emploi : la situation aux Etats-Unis », Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions. Pouvoir Bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 99-177.
- ORFEUIL J. -P. (dir.) (2004), *Transports, pauvretés, exclusions: Pouvoir bouger pour s'en sortir*, La Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, 181 p.
- ROUGÉ L. (2005), « Inégale mobilité et urbanité par défaut des périurbains modestes toulousains : entre contraintes, tactiques et captivité », Colloque *Mobilité Spatiale et Fluidité Sociale*, Vaulx-en-Velin, 21-22 Avril.
- ROSS S. L. (1998), "Racial Differences in Residential and Job Mobility : Evidence Concerning the Spatial Mismatch Hypothesis", *Journal of Urban Economics*, n°43, pp. 112-135.



TAYLOR BRIAN D. et ONG P. M. (1995), "Spatial Mismatch or Automobile Mismatch ? An examination of Race, Residence and Commuting in US Metropolitan Areas", *Urban Studies*, vol.32, n°9, pp. 1453-1473.

## V.2- Ouvrages et articles sur les mobilités et les transports en Afrique

AGOSSOU (2004), « Les taxis-motos zemidjan à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, n°32, pp.135-148.

ALLEGUE H., BOUKHRIS T. et KUHN F. (1994), « Le métro léger de Tunis: sept ans après la première mise en service », Godard X. (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala, pp. 73-88.

BARRET R. (1994), « The role of the World Bank in the development of urban transport in sub-Sahara Africa », Godard X. (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala-Codatu, pp. 277-290.

BOUKHRIS T. et KUHN F. *L'intégration d'un métro léger dans un réseau de transports collectifs d'une métropole* [en ligne] disponible sur noehumanist.net, 20 p. accédé en décembre 2009. (année non mentionnée)

BULTYNCK P. (1998), *Transports urbains- Plan de développement stratégique 1998-2002*, Washington, Banque mondiale, 19 p. + annexes.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. (1996), « Mobilités quotidiennes à Ouagadougou », *Cahiers des sciences humaines*, 32, pp. 293-309.

DIAZ OLVERA L. et PLAT D. (2003), « M comme Mobilité », Godard X. (éd.) *Les transports et la ville en Afrique au sud du Sahara*, Paris, Karthala-Inrets, collection Economie et Développement, pp. 203-218.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHEP P. (2002), « Etalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey », Bussière Y. et Madre J.-L. (éds), 2002, *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'harmattan, pp. 147-175.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHEP P. (2004), « Le coût des déplacements quotidiens des ménages dans les villes d'Afrique subsaharienne », *Colloque SITRASS 7*, Dakar, 22-24 mars 2004 [en ligne] disponible sur :

[http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/35/PDF/Sitrass2004\\_DEPENSE.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/35/PDF/Sitrass2004_DEPENSE.pdf) , accédé en mars 2009.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2005), « Marche à pied, pauvreté et ségrégation dans les villes d'Afrique de l'Ouest. Le cas de Dakar », Buisson M.A. et Mignot D. (éds), *Concentration économique et ségrégation spatiale*, Bruxelles, de Boeck. Collection. Economie Société Région, pp. 245-261.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P. (2007), « Mobilité quotidienne en temps de crise », *Revue Belge de Géographie*, n°2, (thématique « Transport geography in Africa : legacies, constraints and prospects »), pp. 173-187 [en ligne] disponible sur :

[http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/26/42/23/PDF/mobcris\\_verdef.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/26/42/23/PDF/mobcris_verdef.pdf) , accédé en avril 2009.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P. (2007), *La diffusion des motos-taxis dans l'Afrique urbaine au sud du Sahara*. [en ligne] disponible sur :

[http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/17/57/29/PDF/Diaz\\_Plat\\_Pochet\\_Sahabana.pdf](http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/17/57/29/PDF/Diaz_Plat_Pochet_Sahabana.pdf) accédé en octobre 2010.

DIAZ OLVERA L., PLAT D. et POCHET P. (2008), « Le rôle du transport dans l'accès à la santé à Conakry et Douala », *XLVe Colloque de l'ASRDLF*, Rimouski, Québec, Canada, 25-27 août, [en ligne] disponible sur :

[http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/32/94/73/PDF/ASRDLF\\_2008.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/32/94/73/PDF/ASRDLF_2008.pdf) accédé en mars 2009.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. et SAHABANA M. (2004), « Mobilité et pauvreté en Afrique subsaharienne. Eclairages à partir de quelques enquêtes-ménages », *Colloque SITRASS 7*, Dakar, 22-24 mars, [en ligne] disponible sur :

[http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/39/PDF/Sitrass2004\\_MOBILITE.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/39/PDF/Sitrass2004_MOBILITE.pdf) accédé en avril 2009.

DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. et SAHABANA M. (2005), « La marche à pied dans les villes africaines », *Transports*, n°429, pp. 24-31.

GODARD X. (dir.) (1994), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala-Codatu, 363p.

GODARD X. (1993), « Se déplacer dans les villes », *Afrique contemporaine*, pp.198-206.

GODARD X. (2003), *Les transports et la ville au sud du Sahara, Le temps de la débrouille et du désordre inventif*, Paris, Karthala-Inrets, 410 p.

GODARD X., KAMA J. (1986), *Le système de transport collectif à Brazzaville* [en ligne] disponible sur :

[http://horizon.documentation.ird.fr/exldoc/pleins\\_textes/pleins\\_textes\\_7/carton01/25700.pdf](http://horizon.documentation.ird.fr/exldoc/pleins_textes/pleins_textes_7/carton01/25700.pdf) accédé en avril 2009.

GODARD X. et TEURNIER P. (1992), *Les transports urbains en Afrique à l'heure de l'ajustement – Redéfinir le service public*, Paris, Karthala-Inrets, 243 p.

[http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/35/PDF/Sitrass2004\\_DEPENSE.pdf](http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/08/80/35/PDF/Sitrass2004_DEPENSE.pdf) accédé en mars 2009.

HUGONNARD J.-C. (1994), « Le métro léger : illusion ou solution pour les pays en développement ? », Godard X. (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala, pp. 89-95.

KENGNE F. (1985), « Les transports clandestins autour de Yaoundé », *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n°38, pp. 175-195.

LOMBARD J., SAKHO P., BRUEZ F. et BAILLON A. (2004), « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, n°32, pp.115-134.

LOMBARD J. et ZOUHOULA BI M.R. (2008), « Des instances de régulation pourquoi faire ? Avenir délicat dans le transport urbain (Abidjan, Dakar) », Bredeloup S., Bertoncetto B., Lombard J. (éds), *Abidjan, Dakar : des villes à vendre ? La privatisation made in Africa des services urbains*, Paris, L'Harmattan, pp. 195-216.

SAHABANA M. *Les motos-taxis à Douala et leur perception par les pouvoirs publics : entre tolérance d'un secteur pourvoyeur d'emplois et de transport et volonté d'éradiquer une activité incontrôlable* [en ligne] disponible sur :

[http://www.euromedina.org/bibliotheque\\_fichiers/VC\\_Auf\\_TexteSahabana.pdf](http://www.euromedina.org/bibliotheque_fichiers/VC_Auf_TexteSahabana.pdf), accédé en janvier 2010 (année non mentionnée)

SALON D. et GULYANI S. (2010), « Mobility, Poverty, and Gender: Travel 'Choices' of Slum Residents in Nairobi, Kenya », *Transport Reviews: A Transnational Transdisciplinary Journal*, vol. 30, n°5, pp. 641-657.

SITRASS (Solidarité Internationale sur les Transports et la Recherche en Afrique SubSaharienne), 2003, *Pauvreté et mobilité à Douala*, 142 p.

YEO DOFOUNGO A. AGETU – DEP – SEP. (2005), *Les taxis communaux de Yopougon*, Abidjan, 57 p.

### **V.3- Ouvrages et articles sur les transports en Asie**

HUGONNARD J.-C. (1994), « Le métro léger : illusion ou solution pour les pays en développement ? », Godard X. (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala, pp. 89-95.

KUROKAWA T., ISHIRA H. et VILLAROMAN M.B. (1989), « The effects of perception and feeling variables on mode-choice behaviour in metro Manila » *Selected Proceedings of the 5th World Conference on Transport Research*, Illinois, World Conference on Transport Research Society, vol. III , pp. 701-715 [en ligne] disponible sur :

[http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/1991/14\(2\)-0119.pdf](http://library.jsce.or.jp/jsce/open/00039/1991/14(2)-0119.pdf) accédé en janvier 2010.

MAUNDER D. A. C. (1986), « Public Transport Needs of the Urban Poor in Delhi, India » *IIIe Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement, 6, Prise en compte des usagers*, Paris, association Codatu, 14 p.

#### **V.4- Ouvrages et articles sur les mobilités et les transports en Amérique Latine**

ARAGAO J., BRASILEIRO A., COLUCCI S. et CASTANHA L. (1994), « La place des transports collectifs dans les villes: les cas de Recife, Salvador, Joao Pessoa et Maceio (Brésil) », Godard X. (dir.), *Les transports dans les villes du Sud*, Paris, Karthala, pp. 99-111.

ARCUSIN S., BRENNAN P., TERNAVASIO A., TURCO N. et VICENTE O. (1993), « Urban Transport Deregulation and the Evolution of Mobility in Buenos Aires » *Textes complets de la VIe Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu, pp. 67-77.

DUREAU F. (2000), « Les nouvelles échelles de la ségrégation à Bogota », Dureau F., Dupont V., Lelièvre E., Levy J.-P. et Lulle T. (coord.), *Métropoles en mouvement, une comparaison internationale*, Paris, Economica – IRD Ed., pp. 247-256.

ETCHEBERRY J. (2004), *Transantiago : opportunité d'investissements dans le processus de modernisation du transport public de Santiago, Transantiago, Chile*. [en ligne] disponible sur :

[www.transantiago.cl/descargas/Transantiago\\_Oportunite\\_dInvestissements\\_dans\\_le\\_processus\\_de\\_Modernisation\\_du\\_Transport\\_Public\\_de\\_Santiago.ppt](http://www.transantiago.cl/descargas/Transantiago_Oportunite_dInvestissements_dans_le_processus_de_Modernisation_du_Transport_Public_de_Santiago.ppt), accédé en mars 2008.

HENRY E. (1997), L'irrésistible percée du métro de Mexico, *Les Annales des Ponts et Chaussées*, n°83, Paris, ENPC, pp. 63-75, [en ligne] disponible sur :

[http://www.megapole.org/IMG/pdf/mexicoMetro\\_anpont83\\_1997\\_eh.pdf](http://www.megapole.org/IMG/pdf/mexicoMetro_anpont83_1997_eh.pdf), 12 p. accédé en janvier 2010.

HENRY E. et KUHN F. (1996), *Du métro léger à ses variantes : leçons mexicaines et autres* [en ligne] disponible sur :

<http://www.inrets.fr/ur/ltn/publications/publis-kuhn/metropolitains/pdf-metro/27-Mexicovariant.pdf>, 18 p. accédé en janvier 2010.

HIDALGO D. (2004), *Transmilenio Bus Rapid Transit System 2002-2005 – Bogota Colombia* [en ligne] disponible sur

<http://www.codatu.org/francais/publications/actes/conferences/codatu11/Papers/hidalgo.pdf> accédé en janvier 2010.

LAMADRID A.T. et SANCHEZ J. (1990), « La movilidad urbana. El caso del departamento de la Matanza » *Textes complets de la Ve Conférence sur les transports urbains dans les pays en développement*, Paris, association Codatu, pp. 725-735.

MINTEGUIAGA J. (2006), *Transantiago : une nouvelle conception du transport public à Santiago du Chili*, Transport public international, n°6, [en ligne] disponible sur :

[www.uitp-pti.com/img/cover6\\_2006/18-21-fr.pdf](http://www.uitp-pti.com/img/cover6_2006/18-21-fr.pdf), accédé en mars 2008.

ROGAT J. et HINOSTROZA M. *Sustainable Transport Practices in Latin America* [en ligne] disponible sur :

[http://www.risoe.dk/rispubl/reports/ris-r-1608\\_280-293.pdf](http://www.risoe.dk/rispubl/reports/ris-r-1608_280-293.pdf), pp.280-293, accédé en janvier 2010. (année non mentionnée)

SAHABANA M. (2005), *Dakar et Douala vs Bogota et Curitiba : l'Amérique du Sud, un exemple de régulation efficace des transports urbains pour l'Afrique subsaharienne ?* [en ligne] disponible sur :

<http://preludes-lorraine.org/pdf/C7.pdf#page=125>, accédé en mars 2008

SMITH N. et HENSHER D. (1998), The Future of Exclusive Busways: the Brazilian Experience, *Transport Reviews* 18-2, pp. 131-152.

TRB (1999), *Private Urban Transit Systems and Low-Cost Mobility Solutions in Major Latin American Cities*, Washington, 40 p.

## **V.5- Ouvrages et articles sur les transports au Gabon**

ABESSOLO MEWONO F.-P. (2006), « Petite histoire des grands problèmes de transports à Libreville, 1957-1986 », Nzenguet Iguemba G.A. *Le Gabon : Approche pluridisciplinaire*, Paris, L'Harmattan, pp.73-102.

ALLOGHO NKOGHE F. M. (2006), « Le transport clandestin à Libreville ou clando : de la marge au centre d'une activité alternative au transport officiel ! », *Humanitas*, n°5, pp.35-51.

METOUGUE NANG P. (2004), *Le phénomène des clandos à Libreville ou l'informel à la remorque de l'Etat : enquête*, documents de travail, n°86, Université du Littoral Côte d'Opale, Laboratoire redéploiement industriel et innovation, 13 p.

## VI- THESES ET MEMOIRES

ABOTSI KOSSI EMENEFA A. (2004), *Un cas de transport urbain en Afrique. Les taxis motos au Togo*, Université Paris XII Val de Marne, DEA transport, 10 p. [en ligne] sur [http://www.transports.com/fichiers/travaux/travaux\\_2005/AA-Transports\\_Urbains\\_Togo.pdf](http://www.transports.com/fichiers/travaux/travaux_2005/AA-Transports_Urbains_Togo.pdf) accédé en janvier 2010.

ALLOGO MINKO C. (1984), *Analyse de la cohérence entre développement, aménagement et transports : le cas du transport aérien au Gabon*, Thèse de 3<sup>e</sup> cycle d'Economie des Transports, Aix-Marseille, 397 p.

ANGO MEYE E. (1984), *Les transports intérieures au Gabon : la circulation terrestre (rail, route, fleuve)*, Thèse de doctorat de 3<sup>e</sup> cycle de Géographie, Université de Bordeaux III, 315p.

AVELLANEDA P. (2007), *Movilidad, pobreza y exclusion social*, Thèse de Doctorat, Departamento de geografía de la Universitat Autònoma de Barcelona, Sabadell, [en ligne], disponible sur :

[www.tesisenxarxa.net/TESIS\\_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf](http://www.tesisenxarxa.net/TESIS_UAB/AVAILABLE/TDX-1005107-161727//pag1de1.pdf) , accédé en mars 2008.

BOUYOU J.-M.V. (1986), *La production de l'espace au Gabon, une étude sur Libreville*, Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Université René Descartes, Sciences humaines, Sorbonne, 221 p.

DEMUR C. (1969), *Les transports urbains à Abidjan*, Paris, Mémoire de Maîtrise, 44 p.

ENGO ASSOUMOU H.-C. (2005), *Voirie et structuration dans la croissance de la ville de Libreville (Gabon)*, Thèse de Doctorat, Université Pierre Mendès France, Grenoble, 544 p.

KASSI I. (2007), *Régulations des transports populaires et recomposition du territoire urbain d'Abidjan*, Thèse de doctorat, Université de Bordeaux III, 310 p.

MABICKA B. (1999), *Le transport informel de personnes à la périphérie de Libreville*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, 121 p.

MADEBE D. (1990), *Libreville et les problèmes de transport et de circulation urbaine*. Thèse Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle de Géographie et Aménagement, Université d'Aix-Marseille II, 417 p.

MISSENGUE A. (2006), *Le transport formel et informel dans le 6<sup>e</sup> arrondissement de Libreville : complémentarité ou concurrence ?* Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, 101 p.

MOSSOA L. (2005), *Les contours réels des politiques urbaines en Afrique subsaharienne francophone : décalage entre outils des pouvoirs publics et stratégies dominantes des citoyens*, Mémoire d'HDR, Université de Bordeaux III, 406 p.

- MOUSSAVOU I.-R. (2000), *Croissance urbaine- systèmes fonciers et gestion des espaces urbains : l'exemple de Libreville*, Université de Bordeaux III.
- MVOME NZE E. (1999), *Routes et développement régional au Gabon*. Thèse de doctorat (géographie), Université de Bordeaux III, 434 p.
- NZIENGUI MABILA P.C. (1987), *Dynamique urbaine du grand Libreville. Laisser-faire et volonté d'aménagement*. Thèse de Doctorat de 3<sup>e</sup> cycle, Université de Bordeaux III, 444 p.
- NZOUGUET MEDOME E. (1977), *L'Evolution socio-économique de Libreville depuis 1960*, Thèse de Doctorat de 3eme cycle, Université Paris-V, René Descartes, 349 p.
- PAULO C. (2006), *Inégalités de mobilité : disparités de revenus, hétérogénéité des effets*. Thèse de doctorat en Economie des Transports, Université Lumière Lyon II, 392 p.
- PIERMAY J.-L. (1989), *La production de l'espace urbain en Afrique centrale*, Thèse de Doctorat Es Lettres et Sciences humaines, Paris, Sorbonne, 692 p.
- POURTIER R. (1986), *Le Gabon : organisation de l'espace et formation de l'Etat*, Thèse de Doctorat ès Lettres et Sciences humaines, Paris, Sorbonne, 1097 p.
- TSAMBA J. M. (2003), *Le transport clandestin dans la périphérie nord de Libreville*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, 132 p.

## ***ANNEXES***





**ANNEXE I :**

**Les questionnaires et guide d'entretien**



<b>QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX USAGERS DES TRANSPORTS EN COMMUN</b>
---

## I- CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES

1) Identification de l'utilisateur

a) Tranche d'âge :

16- 20     21-25     26-30     31-35     36-40     + de40 b) Sexe :    M   
                  F 2) Situation matrimonialeMarié   
Célibataire 3) Situation professionnelleChômeurs  sans emploi     Elève/ Etudiant     Ménagère Autres à préciser.....  
.....  
.....4) Quartier habitéDiba Diba     Plein Ciel Bissegue     Nzeng-Ayong 

## II- MODES DE DEPLACEMENT UTILISES

a) Quel (s) mode (s) de déplacement utilisez-vous entre votre domicile et le centre-ville ?

Marche à pied     Clandos     Taxis/ Taxi bus     Sogatra 

b) Quel est celui que vous utilisez le plus souvent ?

Marche à pied     Clandos     Taxis/ Taxi bus     Sogatra 

c) Lequel des modes utilisez-vous quand vous vous déplacez dans le quartier ?

Marche à pied     Clandos     Taxis/ Taxi bus     Sogatra

d) Quand vous vous déplacez hors du quartier sans aller au centre ville ?

Marche à pied  Clandos  Taxis/ Taxi bus  Sogatra

### III- LES RAISONS DE DEPLACEMENT

Quand vous prenez les transports en commun pour aller en ville c'est plutôt pour faire quoi ?

Travail  Démarche administrative  Loisirs  Courses

Autres à préciser .....

.....

.....

### IV- FREQUENCE D'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

a) Combien de fois utilisez-vous les Transports en commun par jour ?

1fois/j  2 fois/j  3 fois/j  4 fois/j  + de 4 fois/j

b) par semaine ?

lundi  mardi  mercredi  jeudi  vendredi  samedi

dimanche

c) A quels moments précis de la journée les utilisez-vous ?

Matinée entre 6h-13h  Après-midi entre 13h-18h  soirée entre 18h-23h

### V- TARIFS ET BUDGET DE TRANSPORT DES USAGERS

a) Combien dépensez-vous pour prendre chacun de ces modes de déplacement par déplacement ?

Clandos	Taxis/ Taxis bus	Sogatra
]100-200[ <input type="checkbox"/>	]100-200[ <input type="checkbox"/>	]100-200[ <input type="checkbox"/>
]200-400[ <input type="checkbox"/>	]200-400[ <input type="checkbox"/>	]200-400[ <input type="checkbox"/>
]400-600[ <input type="checkbox"/>	]400-600[ <input type="checkbox"/>	]400-600[ <input type="checkbox"/>

]600-800[       ]600-800[       ]600-800[

b) Combien dépensez-vous par mois pour chacun de ces modes de transport ?

Clandos

Taxis- Taxis bus

Sogatra

[0- 20.000 [ <input type="checkbox"/>	[0- 20.000 [ <input type="checkbox"/>	[0- 20.000 [ <input type="checkbox"/>
]20.000- 40.000[ <input type="checkbox"/>	]20.000- 40.000[ <input type="checkbox"/>	]20.000- 40.000[ <input type="checkbox"/>
]40.000-60.000[ <input type="checkbox"/>	]40.000- 60.000[ <input type="checkbox"/>	]40.000- 60.000[ <input type="checkbox"/>
]60.000-80.000[ <input type="checkbox"/>	]60.000- 80.000[ <input type="checkbox"/>	]60.000- 80.000[ <input type="checkbox"/>
]80.000-100.000[ <input type="checkbox"/>	]80.000-100.000[ <input type="checkbox"/>	]80.000-100.000[ <input type="checkbox"/>
+ de 100.000 <input type="checkbox"/>	+ de 100.000 <input type="checkbox"/>	+ de 100.000 <input type="checkbox"/>



<b>QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX TRANSPORTS SUBURBAINS</b>
--

## I – CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES

1)- Identification du transporteur

Tranche d'âge :

21-25       26-30       31-35       36-40       +de 40 2) Niveau d'instruction du transporteurCEPE       BEPC       BAC 3) Station :4) Quartier de localisation de la station :

## II- FONCTIONNEMENT DE L'ACTIVITE

a) Pourquoi avez-vous décidé de travailler ici (sur cette ligne)? .....

.....

.....

.....

.....

b) Faites-vous cette activité seulement dans ce quartier ou vous travaillez aussi ailleurs ?

Dans ce quartier       Ailleurs 

Si dans ce quartier, pourquoi seulement ici ?

.....

.....

.....

Si vous travaillez aussi ailleurs, dans quel lieu, dans quel quartier ?

.....

.....

.....



Et pourquoi ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....

c) A quels genres de problèmes, êtes-vous confrontés chaque jour ?

.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

III- FREQUENCE DE L'ACTIVITE

a) A quels moments de la journée fonctionne cette ligne ?

Matinée 6h-13h       début d'après-midi 13h-19h       soirée 19h-23h

b) Combien de jours travaillez-vous dans la semaine ?

lundi     mardi     mercredi     jeudi     vendredi     samedi   
dimanche

<b>GUIDE D'ENTRETIEN</b>
--------------------------

- 1) Comment envisagez-vous la politique des transports actuelle articulée entre 3 modes: les transports suburbains, les taxis et la SOGATRA?
- 2) Peut-on au sujet de cette articulation, parler d'une satisfaction?
- 3) S'il y a des choses à améliorer dans l'avenir, sur quoi faut-il agir à court et à long termes?
- 4) Pensez-vous que les routes doivent être davantage développées ou l'organisation des transports de manière générale?
- 5) Faut-il intégrer les transports suburbains dans le tissu urbain?



**ANNEXE II :**  
**Les coupures de journaux**



## PROLONGATION

Immatriculation des Gabonais économiquement faibles (GEF)

## Toucher les contrées les plus reculées du pays

**L'opération qui vient d'être lancée à Makokou, et qui concerne les départements de l'ensemble du pays, s'inscrit dans le prolongement de la phase d'immatriculation des Gabonais économiquement faibles qui a lieu dans les chefs-lieux de province depuis mai 2009. Elle permettra à la Caisse nationale d'assurance maladie et de garantie sociale (CNAMGS) de disposer d'un fichier fiable et complet, préalable et indispensable pour offrir des services de qualité en matière de prestations de santé et familiales aux GEF, conformément à la politique de solidarité et de partage prônée par le président de la République, Ali Bongo Ondimba. Le processus déjà engagé sera poursuivi par l'enrôlement des fonctionnaires et autres agents de l'Etat, avant de terminer par les salariés du secteur privé.**

Elie NGOUNGOUROU

**D**EPUIS 2007, le Gabon s'est engagé dans un long proces-

ce du gouverneur de cette région, Diderot Moutsinga Kébila, s'inscrit dans le prolongement de l'opération d'immatriculation des GEF qui a cours dans les chefs-lieux de provinces depuis mai 2009.

Aux dires du directeur général de la CNAMGS, Pr Michel Mbousou, "les opérations d'immatriculation des Gabonais économiquement faibles (GEF), dans tous les départements du Gabon, matérialise, une fois de plus, la volonté des plus hautes Autorités du pays, en tête desquels le président de la République, Ali Bongo Ondimba, de garantir une couverture médicale universelle et solidaire à l'ensemble de la population gabonaise; particulièrement aux couches les plus fragiles".

## EQUIPES MOBILES ♦

Ces opérations d'immatriculation dans l'ensemble des départements se dérouleront en deux grandes phases: la première, dite phase test, qui a débuté le 1er mars 2010 dans la province de l'Ogooué-Ivindo aura lieu durant tout le mois de mars. "Le choix de cette province découle du fait qu'elle est difficile d'accès, au vu des données collectées par les équipes de la CNAMGS lors de la dernière opération de paiement des prestations familiales aux GEF", indiquent les responsables de cette structure.

La deuxième phase, dite phase globale, a également

gramme détaillé fera l'objet d'un communiqué ultérieur», note le communiqué de la CNAMGS.

Les populations sont invitées à se rapprocher des délégations provinciales CNAMGS ou des autorités locales de leur zone d'habitation. Il faut souligner que l'opération est rendue possible grâce à une technologie de pointe et débouchée par la remise, dans un premier temps, d'un récépissé d'immatriculation. Ensuite, d'une carte sécurisée personnelle d'assurance maladie, comportant un numéro d'assuré gabonais (NAG) et toutes les autres caractéristiques permettant d'identifier aisément le bénéficiaire des prestations de santé et allocations familiales (photos, carte à puce, noms et prénoms, etc).

## CIRCUITS INFORMELS

♦ Pour le ministre en charge de la prévoyance sociale, Maxime Ngozo Issondou, "les catégories les plus démunies consacrent aux dépenses de santé, une part importante de

leurs revenus. Les coûts des soins de santé restent souvent dissuasifs et les personnes sans ressources ne se soignent pas ou empruntent les circuits de santé informels que sont les tradipraticiens ou les églises de réveil. Au regard de cette situation et dans le souci d'améliorer les indicateurs sociaux dignes d'un pays émergent, le gouvernement a mis en place par ordonnance un régime obligatoire d'assurance maladie pour tous".

Le lancement de l'opération dans une ville de l'intérieur du pays donne la preuve de l'ambition du gouvernement quant à la prise en compte des préoccupations des populations rurales. Le maire de Makokou, Faustin Mboumba, reste dans cette logique en déclarant qu' "il s'agit pour l'Etat de se conformer au principe de subsidiarité auquel il est tenu. Ce principe oblige l'Etat de prendre en compte la situation économique et sociale de ses populations et conformément aux vœux du chef de l'Etat de répondre à un impératif de justice et de

solidarité envers les plus démunis dans un objectif commun, celui du bien-être de tous".

A ce jour, plus 145.000 GEF ont déjà été immatriculés par la CNAMGS avec accès immédiat aux soins de santé et aux médicaments dans les structures hospitalières et les phar-

macies agréées par la CNAMGS. Par ailleurs, entre décembre 2009 et janvier 2010, la CNAMGS a procédé au paiement des prestations familiales (allocations familiales et prime de rentrée scolaire) à plus de 300.000 enfants de Gabonais économiquement faibles (GEF). ■



Photos D.F.

Le ministre de la Prévoyance sociale, Maxime Ngozo Issondou (au centre), le gouverneur de la province de l'Ogooué-Ivindo, Diderot Moutsinga Kébila (à gauche) et le directeur général de la CNAMGS, le Pr Michel Mbousou.





VIE DES ENTREPRISES

# 21 nouveaux mini-bus réceptionnés par la Sogatra

L'arrivée de ces engins réceptionnés par le directeur général, Aloïse Bekale Ntoutoume, a été précédée par la remise d'imperméables au personnel d'exploitation.



Une vue des nouveaux mini-bus de la Sogatra. Photo du milieu : Le directeur général de Sogatra, Aloïse Bekale Ntoutoume (2e à droite) a réceptionné les mini-bus... Photo de droite : ...après avoir assisté à la remise symbolique de cent imperméables.

**P.S-N.B**

La Société gabonaise de transport (Sogatra) vient d'augmenter son parc de bus de transport avec l'arrivée dernièrement de vingt-et-un nouveaux mini-bus fournis par CFAO-Motors. Ces engins de marque Nissan et Mitsubishi, d'une capacité de 30 places assises, ont été réceptionnés par le directeur général de cette entreprise, Aloïse Bekale Ntoutoume.

Selon ce dernier, c'est le fruit de la politique de l'émergence que prône le chef de l'Etat, Ali Bongo Ondimba, qui veut satisfaire la majorité des usagers de Libreville, d'Owendo, de Ntoum et bientôt Kango, dans le souci de freiner les difficultés de transport auxquelles sont confrontés les usagers de ces différentes villes.

« Aux usagers, je leur demande de prendre soin de ces nouveaux bus, de

ne pas les dégrader, puisqu'en dehors de ceux-là, d'autres livraisons sont attendues à la base de la Sogatra dans les jours à venir », a souligné le directeur général.

Auparavant, toujours dans l'enceinte de cette entreprise où ont été réceptionnées ces nouvelles acquisitions très attendues, le personnel de l'exploitation a reçu de la direction générale, cent imperméables et cinquante planches, qui sont des supports de travail nécessaires et importants, sans oublier un nouveau local équipé de bureaux dans un cadre de travail situé à l'ex-gare routière.

Pour le conseiller du directeur général de Sogatra, Venant Ibangot, qui a remis symboliquement ces outils au directeur technique et de la maintenance, Zacharie Japot (assurant l'intérim du directeur de l'exploitation), la direction générale est soucieuse des problèmes de ce service aux tâches exaltantes.

« La direction générale a compris qu'il faut mettre à la disposition de ce personnel des outils de travail qui

cont leur permettre d'accomplir leur mission convenablement. C'est pour cela que sur cent-cinquante imperméables demandés par la direction de

l'exploitation, la direction générale a d'abord donné aujourd'hui, selon ses moyens, cent imperméables, pour parler aux intempéries du moment »,

a souligné Venant Ibangot.

Aussi ce dernier a-t-il demandé au personnel d'en faire un bon usage, pour que ces équi-

pements soient utilisés de manière responsable et que les résultats suivent. ■

**DACIA**

**Les 2 mois Logan**  
C'est chez Sodim TP.

**02**

FEVRIER-MARS

**COMMUNIQUE DU CONSEIL NATIONAL DE LA COMMUNICATION**

**ANNEXE III :**

**Les données sur la population des quartiers échantillonnés à Libreville**





PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

MINISTRE DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI  
ET DE LA PREVOYANCE SOCIALE

REPUBLIQUE GABONAISE

Union – Travail – Justice

Visa du Président  
du Conseil d'Etat P.D.

000518  
**DECRET** n° 000518 /PR/MTEPS  
 fixant les modalités d'attribution du statut  
 de gabonais économiquement faible.

Le Président de la République,  
Chef de l'Etat ;

Vu la Constitution ;

Vu le décret n° 00001304/PR du 28 décembre 2007 fixant la composition du Gouvernement de la République, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu l'ordonnance n° 0022/PR/2007 du 21 août 2007 instituant un Régime Obligatoire d'Assurance Maladie et de Garantie Sociale en République Gabonaise ;

Vu l'ordonnance n° 0023/PR/2007 du 21 août 2007 fixant le régime des prestations familiales des gabonais économiquement faibles ;

Vu les lois n°s 0034/2007 et 0035/2007 du 23 janvier 2007 portant ratification des ordonnances n°s 0022/PR/2007 et 0023/PR/2007 du 21 août 2007 susvisées ;

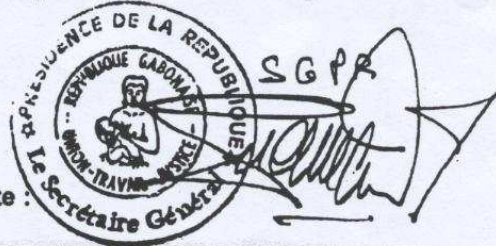
Vu le décret n° 1113/PR/MSSBE du 09 août 1982 portant attributions et organisation du Ministère de la Sécurité Sociale et du Bien-être ;

Vu le décret n° 00221/PR/MTE du 06 février 1984 portant attributions et organisation du Ministère du Travail et de l'Emploi ;

Le Conseil d'Etat consulté ;

Le Conseil des Ministres entendu ;

Décrète :



**Article 1 :** Le présent décret, pris en application des dispositions des articles 11 et 5 des ordonnances n°s 0022/PR/2007 et 0023/PR/2007 du 21 août 2007 susvisées, fixe les modalités d'attribution du statut de gabonais économiquement faible.

**Article 2 :** Le statut de gabonais économiquement faible est attribué, au terme d'une enquête sociale, aux personnes remplissant les conditions suivantes :

- être de nationalité gabonaise ;
- être âgé de seize ans au moins ;



- résider sur le territoire national ;
- avoir un niveau de revenus inférieur au salaire minimum interprofessionnel garanti nécessitant le recours à la solidarité nationale afin de bénéficier d'une protection sociale liée aux risques de la maladie, de la maternité et des charges familiales.

**Article 3 :** Toute demande de statut de gabonais économiquement faible est établie sur un imprimé fourni par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie et de Garantie Sociale. Elle est dûment signée par le postulant et adressée au service de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie et de Garantie Sociale le plus proche de sa résidence.

**Article 4 :** La demande visée à l'article 3 ci-dessus est accompagnée des pièces suivantes :

- l'acte de naissance ou le jugement supplétif en tenant lieu du postulant ;
- l'acte de naissance ou le jugement supplétif en tenant lieu du ou des conjoint(s) du postulant ;
- l'acte de naissance ou le jugement supplétif en tenant lieu de chaque enfant à charge du postulant entrant dans l'une des catégories suivantes :
  - enfants légitimes ;
  - enfants naturels reconnus ;
  - enfants ayant fait l'objet d'une adoption par le postulant ;
  - enfants orphelins de père et de mère à la charge effective et permanente du postulant ;
  - enfants recueillis par le postulant ;
- les pièces justifiant des difficultés ayant entraîné l'insuffisance des revenus, notamment le décès du conjoint, le divorce, l'abandon de famille ou la perte d'emploi ;
- le certificat de résidence du postulant.

**Article 5 :** Les enfants non orphelins de père et de mère, recueillis par un gabonais économiquement faible sur délégation expresse de leurs auteurs, sont admis au bénéfice des prestations de santé. A ce titre, ils figurent sur la carte d'assuré délivrée à la personne économiquement faible et continuent à bénéficier du régime des prestations familiales applicable à leurs parents.

**Article 6 :** Au sens du présent décret, l'enquête sociale visée à l'article 2 ci-dessus comporte un ensemble d'opérations d'investigation, de recherche d'indices ou de preuves reposant sur des questions et des témoignages sur la situation sociale et économique du postulant.

Cette enquête est menée par les services de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie et de Garantie Sociale.

**Article 7 :** L'enquête sociale fait ressortir les renseignements du postulant, notamment sur :

- sa localisation géographique ;
- son identification ;
- son niveau de revenus ;
- les personnes à sa charge.



#



## Quartiers 1<sup>er</sup> ARR. .

- 1<sup>o</sup>) EDOWAN GANI / Sablieo
- 2<sup>o</sup>) Kiliba - Bayumba
- 3<sup>o</sup>) Ni Kolongo
- 4<sup>o</sup>) Quaben - Sud
- 5<sup>o</sup>) Gué Gué Amont
- 6<sup>o</sup>) Gros - Bouquet / Batterie 4
- 7<sup>o</sup>) Ambowé
- 8<sup>o</sup>) Gongongo / Derrière - la - Prison
- 9<sup>o</sup>) E. N. S.
- 10<sup>o</sup>) Diba - Diba (2)
- 11<sup>o</sup>) Hauts - de - Gué Gué / Bas - de Gué Gué
- 12<sup>o</sup>) Quaben - Nord
- 13<sup>o</sup>) Plaine Gréty
- 14<sup>o</sup>) Okala
- 15<sup>o</sup>) Charbonnage
- 16<sup>o</sup>) Bel Air
- 17<sup>o</sup>) Camp - de - Boys.

18°) Gre'ly

19°) Anom Gwabani / Louis

20°) Alibandenge

---

Plus de 90.000  
Habitants

SP 01

SECRETARE PARTICULIERE  
DU MAIRE



PROVINCE DE L'ESTUAIRE  
 -----  
 COMMUNE DE LIBREVILLE  
 -----

REPUBLIQUE GABONAISE  
 -----  
 UNION-TRAVAIL-JUSTICE  
 -----



MAIRIE DU 6<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT

Libreville, le

-----  
 CABINET DU MAIRE  
 -----

B.P. 44 Tél. 71.23.39  
 -----

N/Ref.: 0046/2004/CL/ M6A/CAB.M

**LISTE DES CHEFS DE QUARTIERS DU  
 SIXIEME ARRONDISSEMENT**

N°ordre	NOMS ET PRENOMS	CONTACT TEL.	QUARTIER
1	ANGOUE OLLOME Mathias	26-44-68	Chantiers Modernes
2	NDONG OTOGHE Célestin	53-81-89	Nzeng – Ayong 4
3	BISSIENGOU François d'Assise	37-42-12	ADZEBE-SIBANG
4	NZE NDONG Paulin		Nzeng-Ayong Cité-Rose
5	ASSOUME EYENE Jean	03-73-85	ONDOGHO
6	MAYOMBO née MAPENDA Jeannette	27-06-44	FIN-GOUDRON
7	BETO BE MBA Germaine Claire	68-53-57	SIBANG NKOLOUGOUM
8	NGONO CHAPA Marcel		SIBANG – CENTRE
9	ENVO NZOGHE Fabien		SIBANG 2 (PK6)
10	MBONGO Pither Corneille		SIBANG 3
11	MIHINDOU Séraphin		BANGOLO (PK9)
12	MAROGAS Jean-Elie		ANGUENDJE (PK9)
13	RENDJOGO Félix	31-78-82/34-20-90	MONTALIER
14	MOUKOUMBI Aloïse		BAMBOUCHINE
15	MASSALA NGWANDA Jean-Bosco	75-75-02/52-10-76	Nzeng – Ayong Lac
16	NDONG EYENE Jérôme	04-80-12/51-10-45	Nzeng-Ayong Village
17	NKOGHE NDONG Joachim		SIBANG 5
18	EMANE ETOUGHE Sylvere	34-26-07/35-48-49	CARREFOUR GP
19	BIYOGHE Hilaire (décédé)		Nzeng-Ayong 1

**NB:** En ce qui concerne la population du 6<sup>e</sup> Arrondissement, elle est estimée à 100.000 habitants, le recensement qui vient d'être effectué par le Ministère du Plan ne nous a pas encore donné les résultats réels qui pourront confirmer ou infirmer le chiffre ci-dessus avancé.

Le retard apporté à la communication des données ci-dessus demandées est dû au fait que tous nos appareils étaient plantés.

**Le Maire**



PROVINCE DE L'ESTUAIRE  
 -----  
 COMMUNE DE LIBREVILLE  
 -----  
 MAIRIE DU 5<sup>e</sup> ARRONDISSEMENT



REPUBLIQUE GABONAISE  
 -----  
 UNION-TRAVAIL-JUSTICE

**LISTE DES CHEFS DE QUARTIERS DU 5<sup>E</sup> ARRONDISSEMENT**

N°D'ORDRE	QUARTIERS	NOMS ET PRENOMS	CONTACTS
1	BEAU SEJOUR 1	DIANGA Barthélemy	07 57 91 59
2	BEAU SEJOUR BISSEGUE	MIDOKO Gilbert	05 20 28 93
3	BEAU SEJOUR OKINDA	MAGANGA Jeanne Marie	07 85 60 31
4	I.A.I 1	ABOGHE ASSOUMOU Grégoire	07 08 39 41
5	I.A.I 2	ESSONO NDONG Samuel	07 89 83 20
6	LALALA EBIWASS	NDONG NKORE Denis	07 99 16 48
7	LALALA CARREFOUR		
8	LALALA DAKAR	NKOUET NANG Jean Baptiste	07 59 63 26
9	LALALA à Droite	ENGONE Née AKARE EKOMIE J.	06 27 11 03
10	LALALA à Gauche	MBEANG Gérard	07 71 60 18
11	MINDOUBE 1	ZUE ONDO P	07 45 86 57 07 71 58 73
12	MINDOUBE 2	EDZANG Mesmin Rodrigue	07 68 63 85



13	MINDOUBE 3	AVOUMA Donatien	07 68 63 85
14	MINDOUBE Ste Denise	AFOMA N'NAH Julien	07 83 48 66
15	MILONG	MBA OBAME Urbain	07 29 60 34
16	OZANGUE 1	ESSIE NTOUTOUME Parfait	07 68 84 52
17	OZANGUE 2		
18	OZANGUE 3	BETOUE Yvonne	06 41 75 17
19	OZOUGUE	EYEGUE Maurice	07 53 12 07
20	PLEIN CIEL BISSEGUE	NGUEMBI BOUROBOU	07 54 16 07
21	SODUCO SMAG	MBA NDONG Paul	07 91 05 29

Populations estimée à 130.000 habitants



*[Handwritten signature]*





**ANNEXE IV :**  
**Documents SOGATRA et transports suburbains**



PROVINCE DE L'ESTUAIRE

REPUBLIQUE GABONAISE

UNION-TRAVAIL-JUSTICE

COMMUNE DE LIBREVILLE



SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE DES FINANCES  
ET DU RECOUVREMENT

DIRECTION DU RECOUVREMENT

N° CL-SG DGR-DR

**ZONE D'EXPLOITATION DES VEHICULES  
ASSURANT LE TRANSPORT PUBLIC SUBURBAIN  
DANS LA COMMUNE DE LIBREVILLE**

Nord : Aéroport - Okala, Sablière, Débareadère

EST :

Secteur 1 : Beau-Séjour, PK8, Show Show  
Awendjé - Beau-Séjour, Mindoubé 2, Okinda

Secteur 2 : Feu- Nzeng-Ayong - Rond Point, Carrefour GP  
Rond-Point - Fin Goudron, SGA, *R. au bœuf*

Secteur 3 : Camp de Gaule - Alibandeng, Débareadère  
Carrefour Charbonnage - Diba-Diba, Ambowé

Sud : L.A.1 - Ozangué, Mindoubé  
Echangeur Lalala - Soduco, Ozoungué

**SO. GA. TRA**

DIRECTION TECHNIQUE ET DE L'EXPLOITATION  
 BUREAU D'ETUDES GENERALES  
 B.P. 8575  
 TEL. 76 20 09  
 LIBREVILLE

ITINERAIRES ET DIMENSIONNEMENT  
DU RESEAU SOGATRA

<u>N° de ligne</u>		
1	STE MARIE - GARE ROUTIERE - RIO - PK8 - MELEN	11,8 Kms
2	GARE OCTRA - ACAE - SOGATOL-FOPI-PK5-RIO-GARE ROUTIERE	14,3 Kms
3	GARE ROUTIERE- 2 DECEMBRE - RTG - UOB - GROS BOUQUET LYCEE D'ETAT - AEROPORT	13,3 Kms
4	NZENG-AYONG - PLACE DEMOCRATIE - COCOTIERS - NKEMBO CARREFOUR LEON MBA - KOMO - FINANCES-BGD-RENOVATION	14,7 Kms
5	GARE ROUTIERE - PK5 - CHARBONNAGES - LYCEE D'ETAT - AEROPORT	12,6 Kms
6	MINDOUBE - LALALA - OLOUMI - GLASS - POSTE VILLE - STE MARIE - GARE ROUTIERE	12,6 Kms
7	MELEN - PK5 - RIO - AKEBE PLAINE - LIKOUALA - NOMBAKELE - FINANCES - 9 ETAGES	12 Kms
8	CITE SNI - ACAE - OLOUMI - PLAINE NIGER - BARAKA - AKEBE VILLE - PEYRIE - STFO - GARE ROUTIERE	14,4 Kms
9	AEROPORT - CITE DES AILES - AVOREMBAM - DELTA POSTAL-	5,7 Kms
10	PORT A BOIS - SOBRAGA - OCTRA - PEDIATRIE - ACAE - LALALA -	13,7 Kms
11	OKALA - CITE DES AILES - AEROPORT	5,2 Kms
13	NZENG-AYONG - CITE CAISSE - PK5 - RIO - STFO GARE ROUTIERE -	7 Kms
14	AEROPORT - SANTA CLARA -	12 Kms
15	CHARBONNAGES - ACAE	12 Kms

TOTAL DES KILOMETRES DE TOUTES LES LIGNES = 161,3 Kms



**SO GA TRA**

Direction Technique et de l'Exploitation  
 B.P. 8575  
 Tél : 76 20 09  
 LIBREVILLE

Libreville, le 06 avril 2005

**THERMOMETRE DES  
LIGNES**

**A - RESEAU PRIMAIRE**

<u>LIGNES</u>	<u>ITINERAIRES</u>	<u>DISTANCES</u>	<u>TEMPS DE PARCOURS</u>
*1	Ste Marie - Melen	11,8	45 mn
*2	G. Routière - Octra	14,3	45 mn
*3	G. Routière - Aéroport	13,3 <sup>12</sup>	35 mn
4	Nzeng Ayong - Rénovation	14,7	45 mn
*5	G. Routière - Aéroport	<del>14,6</del> <sup>14</sup>	<del>40</del> mn
6	G. Routière - Mindoubé	14,6	40 mn
7	Melen - 9 Etages	12	50 mn
*8	G. Routière - Sni	14,4	45 mn
*9	Aéroport - Delta Postal	05,7	20 mn
10	Lalala - Port à Bois	13,7	35 mn
11	Aéroport - Okala	05,2	20 mn
12	Mindoubé 2 - 9 Etages	08	35 mn
*13	G. Routière - Nzeng Ayong	07	35 mn
14	Aéroport - Cap Estérias	12	35 mn
Express	Sni - Aéroport	18	50 mn

Soit 14 lignes, longueur d'exploitation du réseau est de 175,3kms.

**B - RESEAU SECONDAIRE « TRANSVERSALE »**

<u>LIGNES</u>	<u>ITINERAIRES</u>	<u>DISTANCES</u>	<u>TEMPS DE PARCOURS</u>
A	Rio - 9 Etages	4,3	0 mn
*B	Awendje - 9 Etages	04	20 mn
C	Feu Rouge - NZ-AY - Aff. Etrangère	4,5	15 mn
D	Feu Rouge - NZ-AY - Feu R. IAI	07	17 mn

Soit 4 lignes transversales, longueur d'exploitation du réseau est de 195,1 <sup>km</sup>

\*E PR12 - AW. 9 km 20 mn

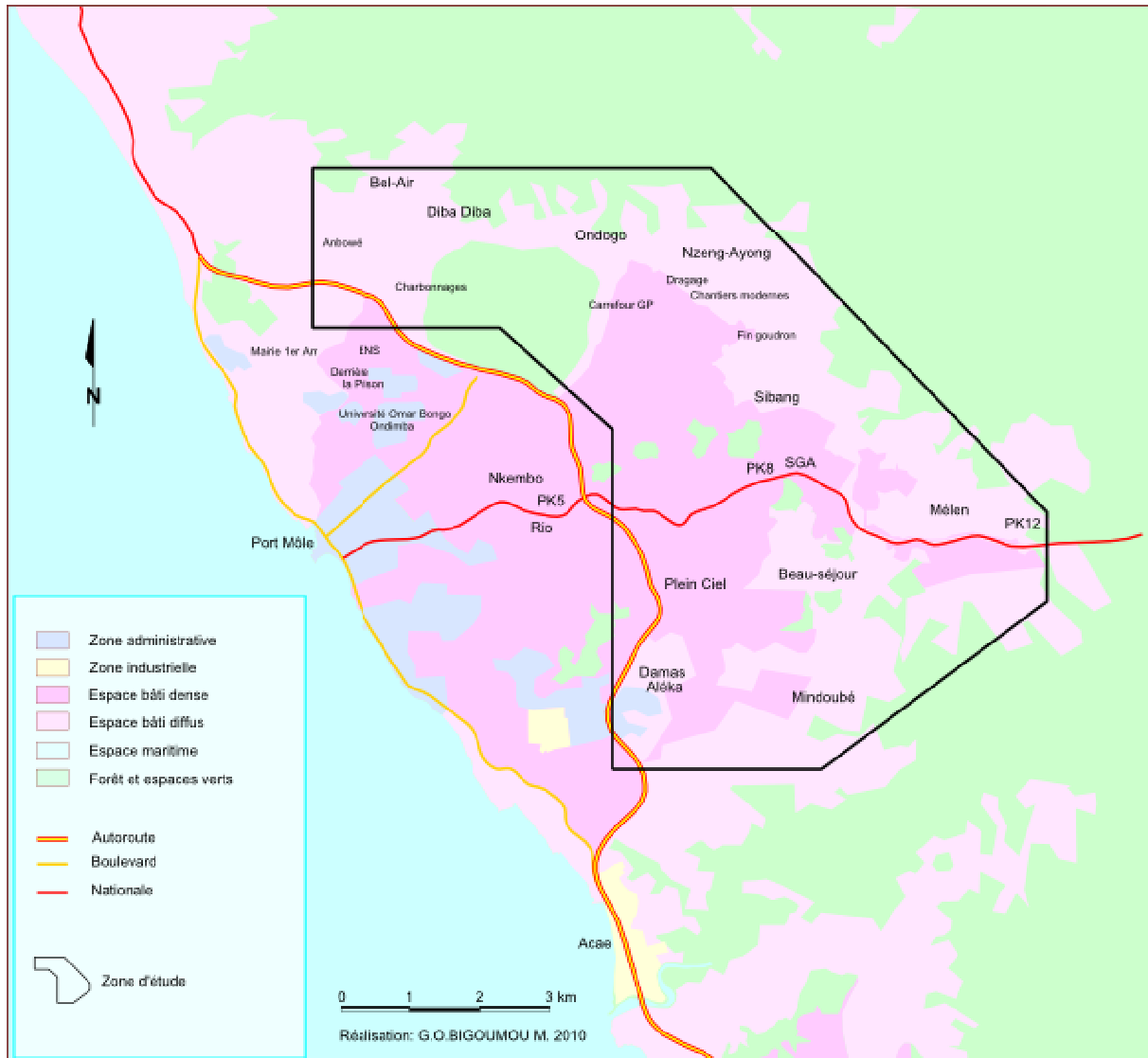


**ANNEXE V :**  
**Récapitulatif des cartes**

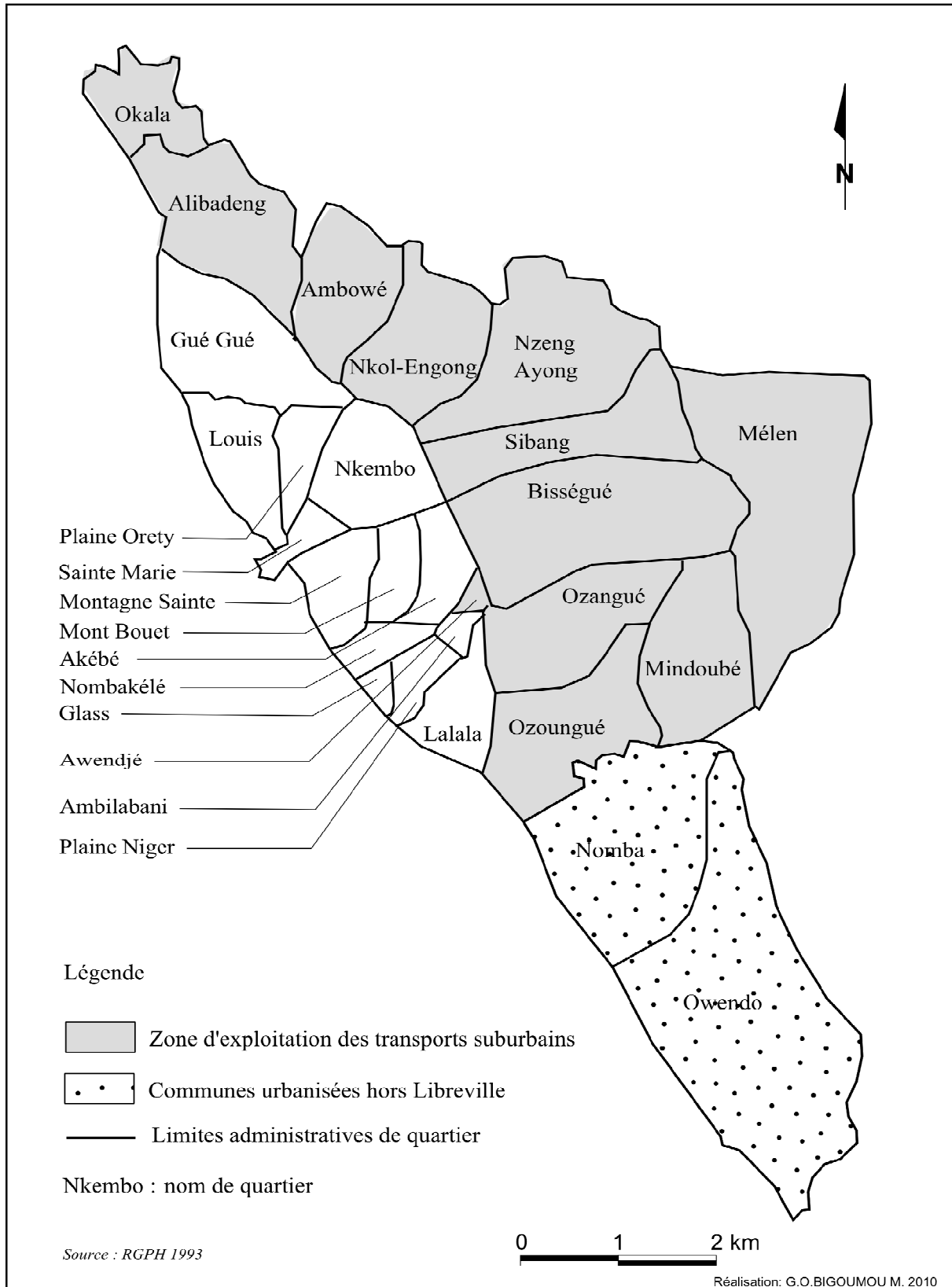




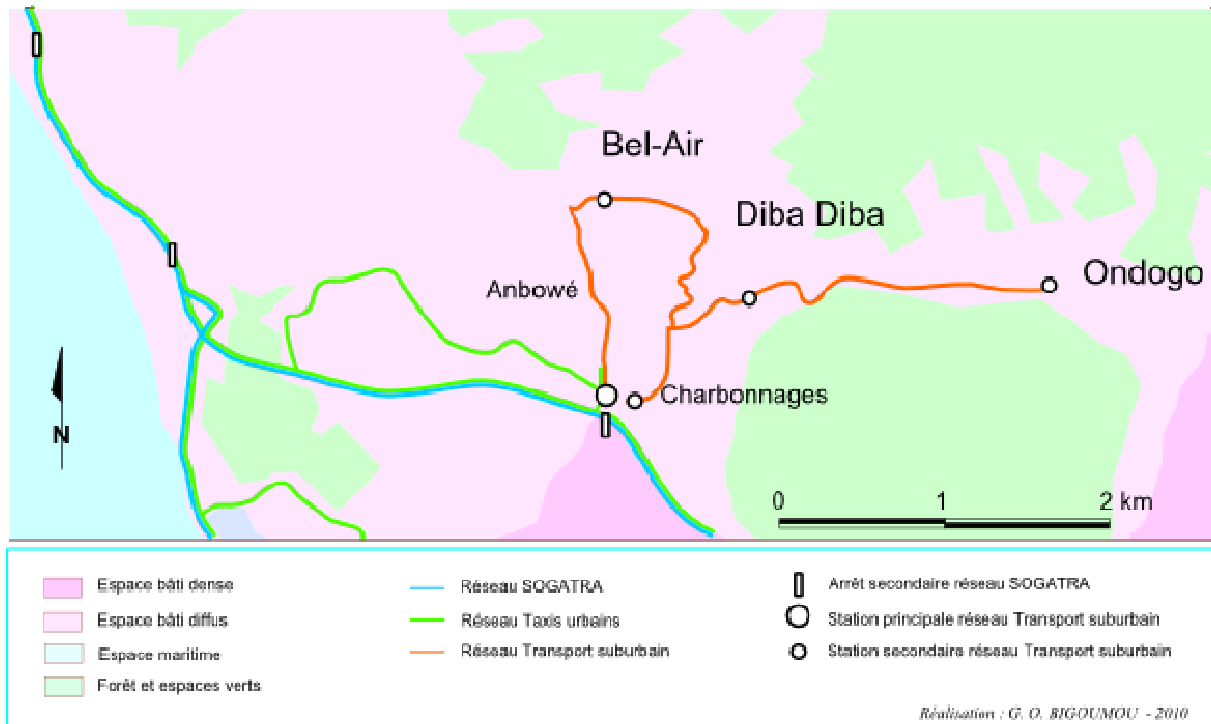
## La présentation des quartiers étudiés



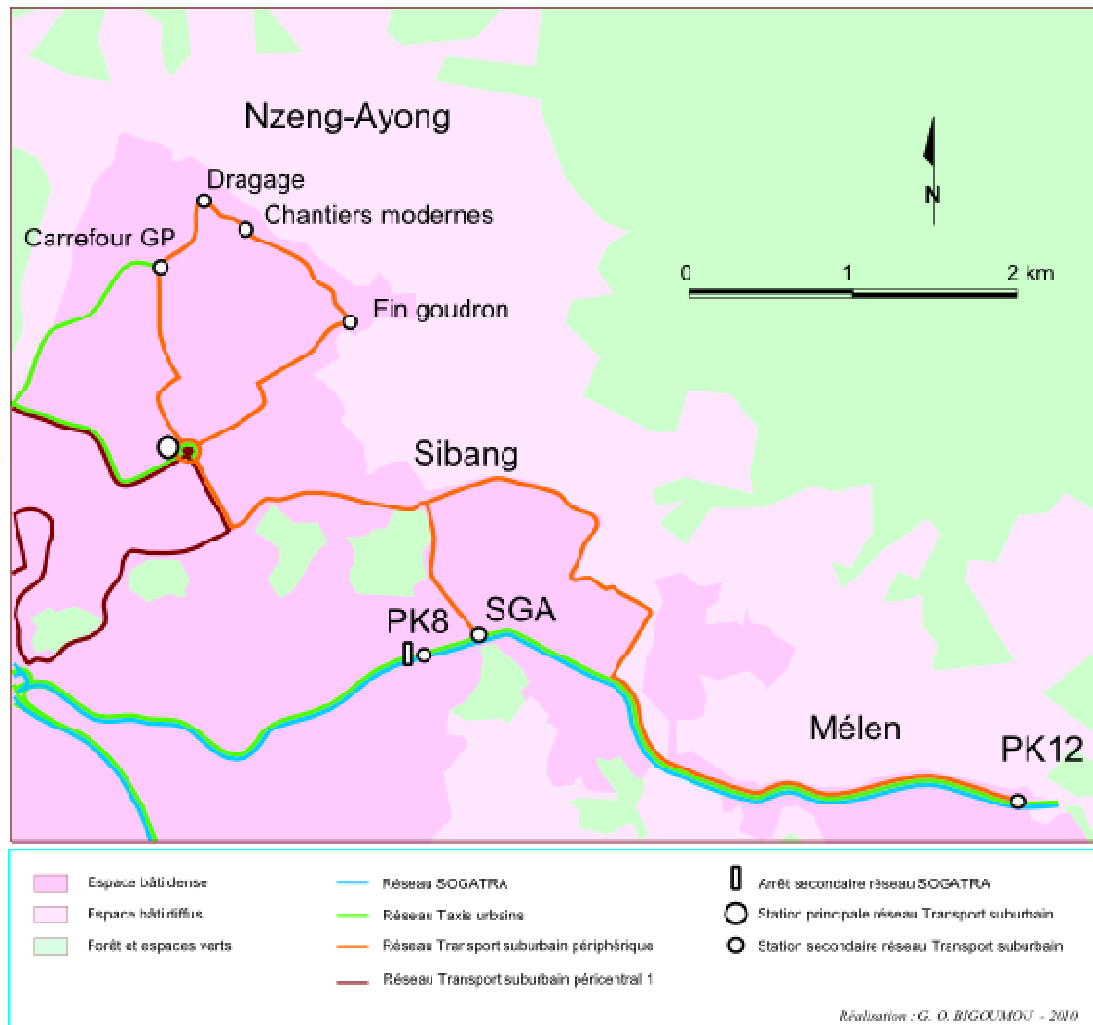
## La délimitation du périmètre de circulation des transports suburbains



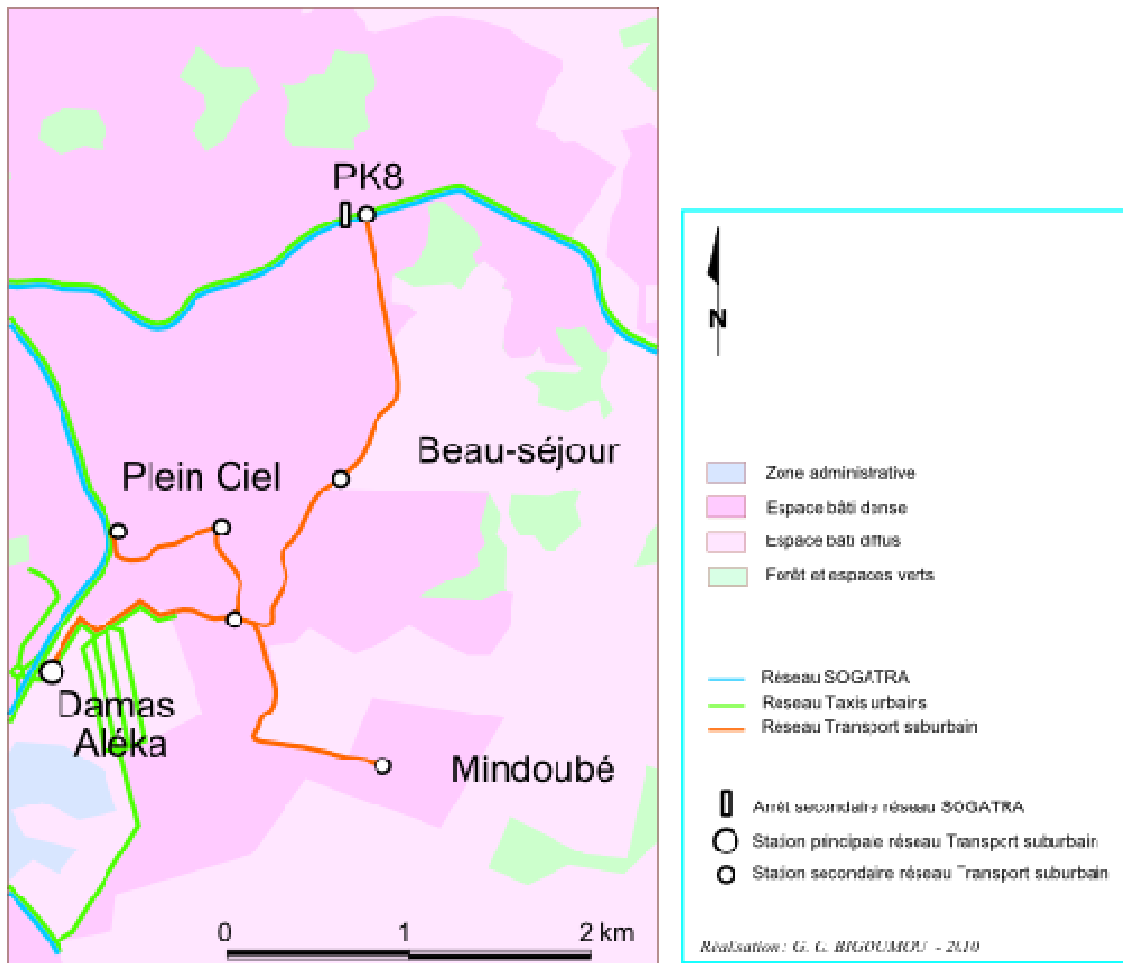
## Les transports dans la périphérie Nord



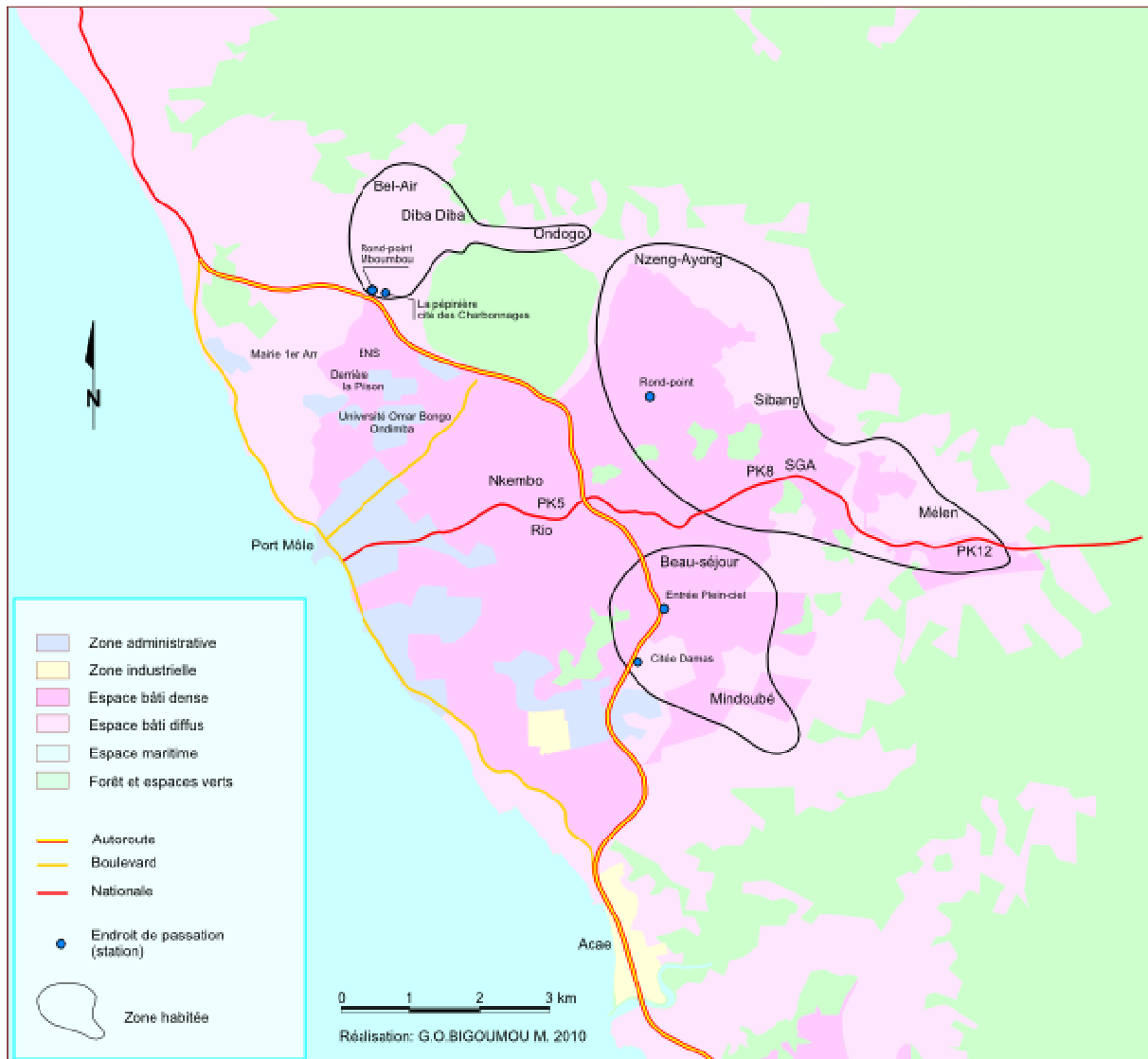
## Les transports dans la périphérie Est moitié Nord



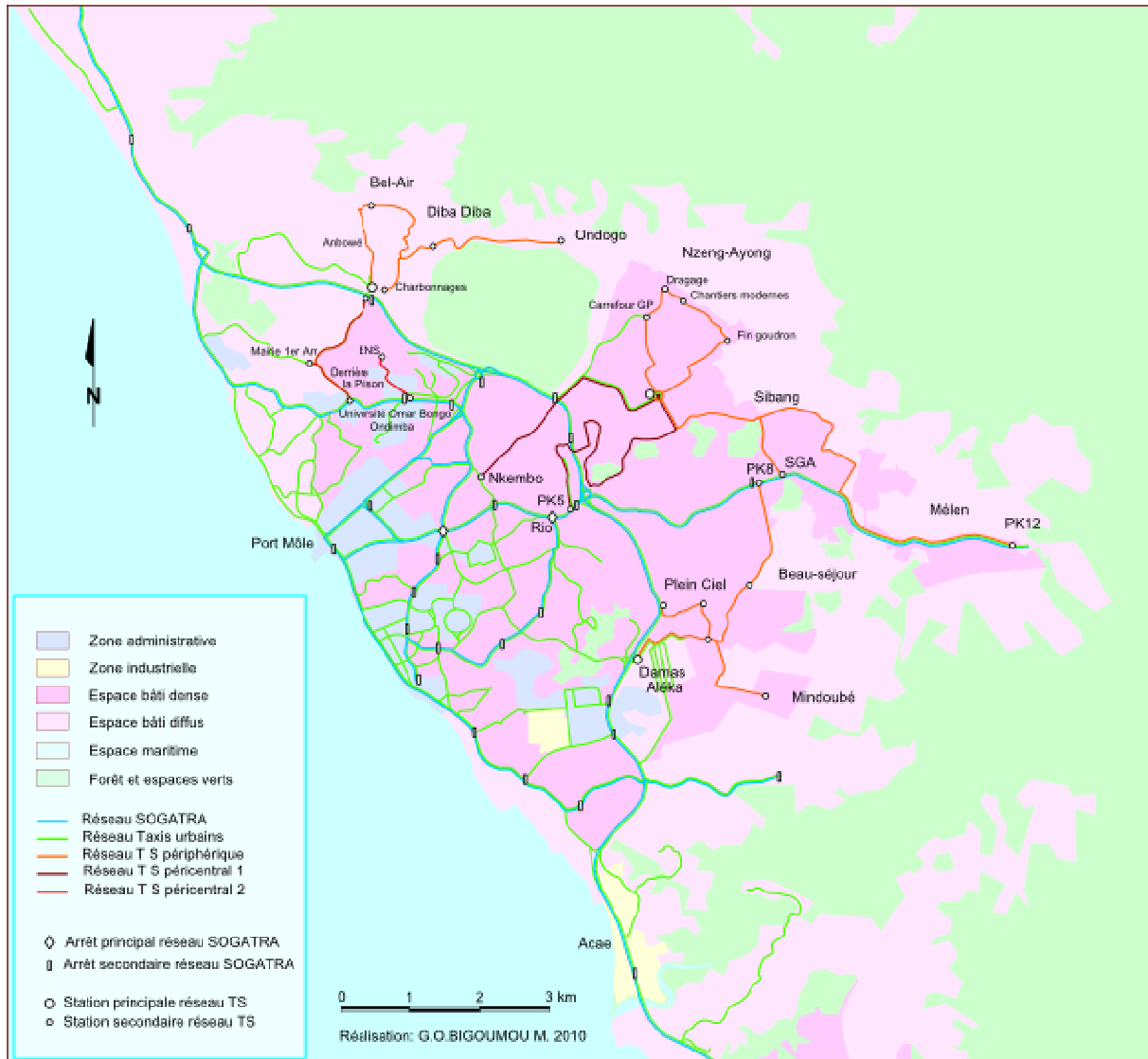
## Les transports dans la périphérie Est moitié Sud



## La zone de résidence des voyageurs interrogés



## Les transports publics et suburbains à Libreville







## Liste des tableaux

<i>Tableau 1 : Evolution du taux d'urbanisation (en %), 1950-2010 .....</i>	22
<i>Tableau 2 : Les nouveaux quartiers de Libreville de 1969 à 1988.....</i>	78
<i>Tableau 3 : Estimation d'ordre de grandeur des principales variables du système de transport collectif à Brazzaville (Avril 86) .....</i>	133
<i>Tableau 4: La structure par âge des usagers des transports en commun enquêtés.....</i>	205
<i>Tableau 5: La structure par catégorie socioprofessionnelle des usagers des transports en commun enquêtés .....</i>	206
<i>Tableau 6: La répartition des questionnaires selon les quartiers .....</i>	207
<i>Tableau 7: Endroits de passation des questionnaires sur les usagers des TC à Diba diba ..</i>	208
<i>Tableau 8: Lieux de passation du questionnaire sur les usagers des TC à Plein Ciel Bisségué .....</i>	208
<i>Tableau 9: Endroits de passation des questionnaires sur les TC à Nzeng-Ayong.....</i>	208
<i>Tableau 10: Les quartiers de résidence des enquêtés à Diba diba.....</i>	209
<i>Tableau 11: Les quartiers de résidence des enquêtés à Plein Ciel.....</i>	209
<i>Tableau 12: Les quartiers de résidence des enquêtés à Nzeng-Ayong .....</i>	210
<i>Tableau 13: Les modes de déplacement utilisés entre le domicile et le centre ville.....</i>	211
<i>Tableau 14: Les motifs de déplacement .....</i>	215
<i>Tableau 15: la fréquence d'utilisation des transports en commun par déplacement par jour .....</i>	216
<i>Tableau 16: La fréquence d'utilisation des transports en commun au cours de la semaine .</i>	217
<i>Tableau 17: La fréquence d'utilisation des transports en commun dans la journée .....</i>	219
<i>Tableau 18: Budget de déplacement par jour pour les transports suburbains.....</i>	219
<i>Tableau 19: Budgets de déplacement par jour pour les taxis et taxis-bus réguliers .....</i>	220
<i>Tableau 20: Budgets de déplacement par jour pour la SOGATRA .....</i>	220
<i>Tableau 21 : Budget mensuel pour les transports suburbains.....</i>	223
<i>Tableau 22 : Budget mensuel pour les taxis/taxis bus .....</i>	223
<i>Tableau 23: Budget mensuel pour la SOGATRA .....</i>	223
<i>Tableau 24: La structure par âge des transporteurs suburbains.....</i>	226
<i>Tableau 25: Les lieux de passation du questionnaire dans les quartiers .....</i>	228
<i>Tableau 26: Les quartiers de localisation des stations enquêtées .....</i>	229
<i>Tableau 27: La répartition des activités dans un quartier avec changement de lieu .....</i>	230
<i>Tableau 28: La répartition du fonctionnement des lignes dans la journée .....</i>	230

<i>Tableau 29: La répartition de l'activité dans la semaine .....</i>	231
<i>Tableau 30: Les motifs de mobilité dans les quartiers étudiés .....</i>	240
<i>Tableau 31: Les mobilités masculines et féminines selon la raison de déplacement .....</i>	245
<i>Tableau 32: La structure par âge des femmes chez les usagers des TC .....</i>	247
<i>Tableau 33 : La répartition des réponses féminines dans l'ensemble des activités mettant en évidence la vie domestique .....</i>	247
<i>Tableau 34: La structure par âge des hommes chez les usagers des TC .....</i>	248
<i>Tableau 35: la répartition des réponses masculines dans l'ensemble des activités mettant en évidence la vie professionnelle .....</i>	249
<i>Tableau 36 : Le niveau de mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle .....</i>	250
<i>Tableau 37: La fréquence d'utilisation des TC en semaine selon la catégorie socioprofessionnelle .....</i>	253

## Liste des figures

<i>Figure 1: Agglomérations urbaines de l'Afrique occidentale vers le XVe siècle. ....</i>	15
<i>Figure 2 : Les villes d'Afrique orientale vers le XVe siècle .....</i>	17
<i>Figure 3: Vue générale du centre d'Abidjan dans les années 1970 .....</i>	53
<i>Figure 4: Esquisse du plan d'urbanisme directeur de Sokodé au Togo (1978).....</i>	56
<i>Figure 5: Evolution de la population de Libreville, 1950-2010 .....</i>	63
<i>Figure 6: Villes coloniales de l'AEF et du Cameroun, dotées obligatoirement de plans d'urbanisme d'intérêt général.....</i>	65
<i>Figure 7: Extension urbaine vers le nord vers les années 1965. ....</i>	68
<i>Figure 8: Les nouvelles zones d'habitat dans les années 80 .....</i>	76
<i>Figure 9: Le plan d'urbanisme de 1939.....</i>	82
<i>Figure 10: Schématisation du Plan Pottier (1962).....</i>	84
<i>Figure 11: Schématisation du Plan Olivo-Prass (1965).....</i>	85
<i>Figure 12: Le modèle n°1 (en pelure) du SDAU de Libreville .....</i>	88
<i>Figure 13: Le modèle n°2 du SDAU de Libreville .....</i>	89
<i>Figure 14: Le modèle n°3 du SDAU de Libreville .....</i>	90
<i>Figure 15: La présentation des quartiers étudiés .....</i>	167
<i>Figure 16: Les Charbonnages.....</i>	168

<i>Figure 17: Diba diba.....</i>	171
<i>Figure 18: Nzeng-Ayong .....</i>	174
<i>Figure 19: La cité de Nzeng-Ayong II.....</i>	175
<i>Figure 20: Les infrastructures scolaires de Nzeng-Ayong.....</i>	177
<i>Figure 21: Sibang et ses extensions .....</i>	179
<i>Figure 22: Implantation d'un nouveau quartier derrière l'hôpital des armées (PK9) .....</i>	180
<i>Figure 23: Plein Ciel Bisségué .....</i>	182
<i>Figure 24: Une vue de Damas .....</i>	183
<i>Figure 25: L'urbanisation anarchique de Plein Ciel.....</i>	184
<i>Figure 26: La délimitation du périmètre de circulation des transports suburbains.....</i>	188
<i>Figure 27: Les transports dans la périphérie Nord .....</i>	189
<i>Figure 28: La pépinière en face de la cité des Charbonnages .....</i>	191
<i>Figure 29: Les transports dans la périphérie Est moitié Nord.....</i>	193
<i>Figure 30: Le rond-point de Nzeng-Ayong : lieu de croisement de plusieurs lignes.....</i>	195
<i>Figure 31: Les transports dans la périphérie Est moitié Sud .....</i>	198
<i>Figure 32: Les transports à Damas .....</i>	200
<i>Figure 33: La zone de résidence des voyageurs interrogés.....</i>	210
<i>Figure 34: Le mode de déplacement le plus utilisé.....</i>	212
<i>Figure 35: Le mode de déplacement utilisé dans le quartier.....</i>	213
<i>Figure 36: Le mode de déplacement utilisé hors du quartier sans aller au centre ville .....</i>	214
<i>Figure 37: La fréquence d'utilisation des transports en commun par déplacement par jour.....</i>	217
<i>Figure 38: Budgets de déplacement pour les transports suburbains.....</i>	221
<i>Figure 39: Budgets de déplacement pour les taxis/taxis bus .....</i>	221
<i>Figure 40: Budgets de déplacement pour la SOGATRA.....</i>	222
<i>Figure 41: Budget mensuel des usagers pour les transports suburbains .....</i>	224
<i>Figure 42: Budget mensuel des usagers pour les taxis/taxis bus.....</i>	224
<i>Figure 43: Budget mensuel des usagers pour la SOGATRA.....</i>	225
<i>Figure 44: Niveau d'instruction des transporteurs suburbains.....</i>	227
<i>Figure 45: La répartition modale des déplacements à l'intérieur du quartier.....</i>	235
<i>Figure 46: La répartition modale des déplacements hors du quartier sans aller au centre ville .....</i>	236
<i>Figure 47: La marche à pied un mode utilisé par les populations périphériques pour aller vers le péricentre (Plein Ciel) .....</i>	239
<i>Figure 48: Les motifs de mobilité par quartier.....</i>	240

<i>Figure 49: La fréquence quotidienne des mobilités dans les quartiers périphériques .....</i>	241
<i>Figure 50: La fréquence des mobilités dans les quartiers périphériques par semaine .....</i>	243
<i>Figure 51: Les mobilités masculines et féminines par motif de déplacement.....</i>	246
<i>Figure 52: Les mobilités féminines selon l'âge dans les activités de la vie quotidienne.....</i>	248
<i>Figure 53: Les mobilités masculines selon l'âge dans les activités de la vie quotidienne ....</i>	249
<i>Figure 54: Le niveau de mobilité par catégorie socioprofessionnelle étudiée .....</i>	251
<i>Figure 55: La fréquence d'utilisation des TC en semaine par catégorie socioprofessionnelle étudiée .....</i>	254
<i>Figure 56: L'insalubrité des stations de transports suburbains : le PK8 (show-show) .....</i>	258
<i>Figure 57: L'arrivée des transports suburbains à la pharmacie de Nkembo .....</i>	265
<i>Figure 58: Les transports suburbains dans le quartier Derrière l'ENS (école normale supérieure) .....</i>	266
<i>Figure 59: Les transports suburbains dans le quartier Derrière la Prison.....</i>	267
<i>Figure 60: Les transports publics et suburbains à Libreville .....</i>	268

## ***TABLE DES MATIÈRES***



REMERCIEMENTS .....	IV
INTRODUCTION GÉNÉRALE.....	2
PREMIÈRE PARTIE : LA PRODUCTION DE LA VILLE AFRICAINE .....	2
CHAPITRE I : LA VILLE AFRICAINE ET SES SPÉCIFICITÉS .....	14
1. Modalités différenciées d'apparition du phénomène urbain .....	14
1.1. Une opposition entre une Afrique urbaine ouverte et une Afrique non urbaine fermée .....	14
1.2-La dynamique des structures étatiques précoloniales et l'inertie des structures lignagères dans la création de la ville.....	19
1.3-La croissance exponentielle de la ville africaine contemporaine.....	20
1.3.1-L'ampleur du phénomène urbain .....	21
1.3.2-Une transition démographique relativement rapide .....	23
1.3.3-Un exode rural massif .....	26
1.4-Une configuration hétérogène de la ville .....	28
1.4.1-L'écrasante présence d'un secteur informel dans la ville .....	29
1.4.2-La domination des populations et des paysages urbains pauvres dans la ville.....	31
1.4.3-Une morphologie de la ville entre ordre et désordres urbains .....	33
Conclusion du chapitre 1 .....	34
CHAPITRE 2 : LES MODÈLES THÉORIQUES D'ORGANISATION URBAINE EN AFRIQUE ET LEURS PROBLÈMES D'APPLICATION .....	36
2.1. Les modèles d'organisation urbaine dominants .....	36
2.1.1. L'organisation urbaine des villes précoloniales .....	37
2.1.1.1. Le pouvoir autochtone comme régulateur de l'organisation urbaine.....	37
2.1.1.2. L'espace comme un lien communautaire.....	39
2.1.2. L'organisation urbaine coloniale.....	40
2.1.2.1. La dépossession du pouvoir autochtone sur la terre.....	40
2.1.2.2. Le principe capitaliste marchand et le début de la ségrégation sociale dans la ville.....	42
2.1.3. L'organisation urbaine étatique moderne.....	43
2.1.3.1. L'émergence du monopole de l'Etat foncier.....	43
2.1.3.2. Le renforcement de la ségrégation sociale .....	45
2.2. Les problèmes d'application des théories sur la ville en Afrique .....	47
2.2.1. La théorie fonctionnaliste en plans et le début de son application.....	48



2.2.2. Les difficultés d'application de la théorie en Afrique et la précarité des moyens .	49
2.2.3. Le mimétisme des théories fonctionnalistes et des effets de planification dans les villes africaines.....	52
2.2.3.1. L'urbanisme ivoirien : un modèle extraverti.....	52
2.2.3.2. Bujumbura : un projet de S.D.A.U. décalé de la population.....	54
2.2.3.3. Sokodé : un plan d'urbanisme plutôt destiné à une ville développée .....	55
Conclusion du chapitre 2.....	57
<b>CHAPITRE 3 : LA PRODUCTION DE LA VILLE DE LIBREVILLE .....</b>	<b>58</b>
3.1-Les facteurs et les mécanismes de la production urbaine de Libreville.....	58
3.1.1-Les déterminants de la production urbaine .....	59
3.1.1.1-Un site de la ville très contraignant.....	59
3.1.1.2-Les contraintes liées au climat .....	60
3.1.2-Les manifestations de cette production urbaine.....	63
3.1.2.1-La production urbaine pendant la période coloniale ou les débuts de la planification urbaine.....	63
3.1.2.2-De 1960 à 1980 ou l'extension spectaculaire de la ville.....	65
3.1.2.2.1-Vers le Nord .....	66
3.1.2.2.2-Vers le Sud .....	69
3.1.2.2.3-Vers l'hinterland .....	72
3.1.3-De 1980 à nos jours ou le développement contrasté de la périphérie.....	75
3.1.3.1-Les nouvelles zones d'habitat planifié .....	75
3.1.3.2-L'extension des quartiers périphériques .....	78
3.2-Les différentes opérations de planification urbaine .....	80
3.2.1-Les plans d'urbanisme de Libreville.....	80
3.2.1.1-Le plan d'urbanisme colonial de 1939.....	80
3.2.1.2-Le plan Pottier (1962) : un projet partiellement abouti.....	82
3.2.1.3-Le plan d'Olivo-Prass, quand le caractère onéreux du projet bloque ce dernier .	84
3.2.1.4-Le SDAU de 1994.....	86
Conclusion du chapitre 3.....	91
Conclusion de la première partie.....	92
<b>DEUXIÈME PARTIE : TRANSPORTS ET MOBILITÉS POPULAIRES URBAINES : UN ÉCLAIRAGE THÉORIQUE .....</b>	<b>95</b>
<b>CHAPITRE 4 : LA RECHERCHE SUR LES MOBILITÉS DES POPULATIONS URBAINES A FAIBLES REVENUS .....</b>	<b>98</b>

4.1-L'état des connaissances sur les mobilités des populations urbaines à faibles revenus en Occident .....	98
4.1.1-Les mobilités des plus démunis aux Etats-Unis, une approche organisée autour de l'accès à l'emploi .....	98
4.1.2-Au Royaume-Uni, une dépendance automobile des plus démunis.....	99
4.1.3-Les mobilités des personnes les plus démunies en France, une dépendance locale .....	101
4.2-Les mobilités des populations urbaines à faibles revenus dans les pays en développement .....	103
4.2.1-La recherche sur les mobilités populaires en Amérique latine .....	104
4.2.2-Les travaux sur les mobilités des plus démunis en Asie.....	105
4.3-Les mobilités des populations urbaines à faibles revenus en Afrique subsaharienne .....	106
4.3.1-Les travaux sur la mobilité des pauvres dans les villes d'Afrique de l'Ouest .....	106
4.3.1.1-Les enquêtes-ménages dans les métropoles de l'Afrique de l'Ouest.....	107
4.3.1.2-Les enquêtes-consommation et mobilité et le coût des déplacements dans les villes d'Afrique de l'Ouest.....	109
4.3.2-La recherche portant sur la pauvreté et la mobilité urbaine en Afrique centrale..	110
4.3.2.1-La pauvreté et mobilité à Douala au Cameroun.....	111
4.3.2.2-La recherche au Gabon .....	112
Conclusion du chapitre 4.....	114
CHAPITRE 5 : LES POLITIQUES DE GESTION DE LA MOBILITÉ.....	116
5.1- Les politiques de mobilité dans les pays occidentaux .....	117
5.1.1-Aux Etats-Unis, une politique de l'accès à l'emploi pour les plus pauvres.....	117
5.1.2-Au Royaume-Uni, la prise en compte du lien entre transport et exclusion sociale .....	120
5.1.3-En France, l'insertion des plus démunis dans la politique globale de la ville .....	122
5.2- Les politiques de mobilité dans les pays en développement.....	123
5.2.1-En Amérique latine, des investissements de transport, dignes des pays développés pour des mobilités populaires.....	123
5.2.2-En Asie, des moyens de transport délaissant les périphéries lointaines.....	127
5.2.3-En Afrique du Nord, le métro léger de Tunis, un équipement de transport de pointe insérant les quartiers éloignés .....	127
5.3-Les politiques de mobilité en Afrique subsaharienne .....	131

5.3.1-Des mobilités urbaines de plus en plus contrariées par l'insuffisance des infrastructures de transport et la pauvreté des ressources des populations .....	132
5.3.2-Les effets des programmes d'ajustement structurel depuis les années 1980 .....	135
5.3.3-Les différences et les disparités entre villes africaines .....	138
Conclusion du chapitre 5 .....	141
<b>CHAPITRE 6 : LES MOBILITES A LIBREVILLE.....</b>	<b>144</b>
6.1-Les débuts des mobilités à Libreville.....	144
6.1.1-Le zoning colonial et l'amorce des mobilités à Libreville.....	144
6.1.2-La poursuite du zoning colonial et le renforcement des déplacements à Libreville .	145
6.1.3-La croissance de Libreville vers sa périphérie et les problèmes de mobilité.....	146
6.2-Les opérateurs : entre monopole du système de l'entreprise de service public et privilège des taxis urbains .....	147
6.2.1-Le monopole du modèle de l'entreprise de service public .....	148
6.2.1.1-Historique du transport de service public .....	148
6.2.1.2-La SOGATRA et les problèmes de transport actuels .....	150
6.2.2-La place privilégiée des taxis-villes dans l'offre de transport urbain .....	151
6.3-Les politiques de gestion : changements de principes gestionnaires et ouverture vers le secteur artisanal .....	152
6.3.1-Décentralisation municipale et gestion des transports collectifs .....	153
6.3.1.1-Le transfert de compétences dans le domaine des transports .....	153
6.3.1.2-Les enjeux du transfert.....	155
6.3.2-L'ouverture nécessaire vers le secteur artisanal.....	157
6.3.2.1-L'émergence fulgurante du transport « clandestin » dans les rues de Libreville .....	157
6.3.2.2-L'engouement populaire pour le transport artisanal .....	158
Conclusion du chapitre 6.....	159
Conclusion de la deuxième partie .....	160
<b>TROISIÈME PARTIE : LES HABITANTS PÉRIPHÉRIQUES : MOBILITÉ ET ADAPTATION .....</b>	<b>96</b>
<b>CHAPITRE 7 : DIVERSITÉ PÉRIPHÉRIQUE ET PROBLÈMES DE TRANSPORT ..</b>	<b>166</b>
7.1-La diversité de la périphérie : une urbanisation à deux vitesses ? .....	167
7.1.1-La périphérie Nord et son urbanisation duale .....	168
7.1.1.1. Les Charbonnages, une urbanisation maîtrisée .....	168
7.1.1.2-Diba diba, une urbanisation spontanée .....	170

7.1.2-La périphérie Est moitié Nord : un entre-deux urbain .....	173
7.1.2.1-Nzeng-Ayong, un modèle d'urbanisation pour un quartier périphérique .....	173
7.1.2.2-Les extensions de Nzeng-Ayong ou les contradictions du fait urbain.....	177
7.1.2.3-Sibang, une urbanisation le long de la route nationale 1 .....	178
7.1.3-La périphérie Est moitié Sud : une urbanisation à demi-maîtrisée .....	181
7.1.3.1-Damas et Awendjé : un exemple d'urbanisme moderne.....	182
7.1.3.2-Plein Ciel, l'urbanisation anarchique d'un quartier périphérique .....	184
7.1.3.3-Beau-séjour, quand se côtoient villas particulières et taudis .....	186
7.2- Le transport dans la périphérie.....	187
7.2.1-Le transport dans la périphérie Nord.....	189
7.2.1.1-L'axe Diba diba-Charbonnages .....	190
7.2.1.2-Les axes : Bel Air-Manguier-Charbonnages.....	191
7.2.1.3-L'axe Ondogo-Charbonnages .....	192
7.2.2-Le transport dans la périphérie Est moitié Nord .....	192
7.2.2.1-Les itinéraires internes à la périphérie Est moitié Nord.....	193
7.2.2.1.1-Les axes reliant les extensions de Nzeng-Ayong au rond-point .....	193
7.2.2.1.2-Les axes PK12-PK8-rond-point.....	195
7.2.2.2-Les itinéraires externes à la périphérie Est moitié Nord .....	196
7.2.2.2.1-L'axe rond-point-feux rouges de Nzeng-Ayong.....	196
7.2.2.2.2-L'axe rond-point-PK5 .....	197
7.2.3-Le transport dans la périphérie Est moitié Sud .....	197
7.2.3.1-L'axe PK8-Beau-séjour-Damas .....	198
7.2.3.2-L'axe Okinda-Mindoubé-Damas .....	199
7.2.3.3-Les axes Portes rouges-Damas ; Portes rouges-entrée de Plein Ciel .....	200
Conclusion du chapitre 7 .....	201
<b>CHAPITRE 8 : L'ORGANISATION SOCIO-SPATIALE DES TRANSPORTS DANS LA PERIPHERIE DE LIBREVILLE.....</b>	<b>204</b>
8.1-La présentation du questionnaire sur les usagers des transports en commun .....	204
8.1.1-Les caractères sociodémographiques .....	204
8.1.1.1-Age et sexe des usagers des transports en commun.....	205
8.1.1.2-Situation matrimoniale et catégorie socioprofessionnelle des usagers .....	205
8.1.1.3-La zone de résidence des voyageurs interrogés .....	206
8.1.2-Les modes de déplacement utilisés et les raisons de déplacement .....	211
8.1.2.1-Les modes de déplacement utilisés .....	211

8.1.2.2-Les motifs de déplacement.....	215
8.1.3-Fréquence d'utilisation, tarifs et budget de transport.....	216
8.1.3.1-La fréquence d'utilisation des transports en commun.....	216
8.1.3.1.1-Par déplacement et par jour.....	216
8.1.3.1.2-Par semaine.....	217
8.1.3.1.3-Les moments précis de la journée.....	218
8.1.3.2-Tarifs et budget des transports en commun.....	219
8.2-Le questionnaire sur les transporteurs suburbains.....	226
8.2.1-Les caractéristiques sociodémographiques.....	226
8.2.1.1-Age des transporteurs suburbains.....	226
8.2.1.2-Niveau d'instruction des transporteurs suburbains.....	227
8.2.1.3-Lieux de passation du questionnaire et caractéristiques des quartiers.....	227
8.2.1.3.1-Lieux de passation du questionnaire : les stations.....	228
8.2.1.3.2-Quartiers correspondant aux stations.....	229
8.2.2-Fonctionnement de l'activité.....	229
8.2.3-Fréquence de l'activité.....	230
8.3-Les entretiens ciblés.....	231
Conclusion du chapitre 8.....	232
<b>CHAPITRE 9: LES MOBILITÉS ADAPTÉES DES POPULATIONS DES QUARTIERS PÉRIPHÉRIQUES.....</b>	<b>234</b>
9.1-Le développement des transports suburbains, conséquence d'une organisation défailante des quartiers périphériques.....	234
9.1.1-La répartition modale des déplacements dans les quartiers périphériques.....	234
9.1.2-La répartition différenciée des mobilités dans les quartiers périphériques.....	239
9.1.2.1-Les motifs de mobilité dans les quartiers périphériques.....	240
9.1.2.2-La fréquence des mobilités dans les quartiers périphériques.....	241
9.1.2.3-La spécificité des mobilités périphériques à Libreville.....	244
9.2-Les transports suburbains comme réponse aux besoins des habitants des quartiers périphériques.....	245
9.2.1-Des mobilités sexuellement différenciées dans les quartiers périphériques.....	245
9.2.1.1-Les mobilités masculines et féminines dans les quartiers périphériques.....	245
9.2.1.2-Des mobilités dans la vie domestique, dominées par des jeunes filles adultes..	246
9.2.1.3-Des mobilités dans la vie professionnelle dominées par des jeunes gens.....	248
9.2.2-Des mobilités influencées par la position sociale.....	250

9.2.2.1-Le niveau de mobilité selon la catégorie socioprofessionnelle.....	250
9.2.2.2-La fréquence d'utilisation des TC selon la catégorie socioprofessionnelle .....	253
9.2.2.3-Vers une confirmation à Libreville des expériences étudiées dans d'autres villes africaines .....	254
9.3-L'inexistence des transports suburbains au centre ville comme conséquence d'une politique de régulation des transports.....	256
9.3.1-Les transports suburbains un secteur défaillant pour couvrir la desserte de l'ensemble de la ville.....	256
9.3.1.1-La motorisation accrue des Librevillois et les problèmes engendrés par les transports suburbains .....	256
9.3.1.2-L'absence des documents afférents à la circulation, un point sensible pour les transporteurs suburbains.....	259
9.3.2-La politique de régulation : une maîtrise des transports suburbains .....	261
9.3.2.1-La délimitation de la zone de circulation en vue du contrôle des transports suburbains.....	261
9.3.2.2-Les sanctions pour violation du périmètre de circulation .....	263
9.3.3-Les limites de la politique de régulation des transports .....	263
9.3.3.1-La présence des transports suburbains dans la zone péricentrale .....	264
9.3.3.2-Une fréquentation du centre ville en dépit de la sévérité des contrôles municipaux .....	268
Conclusion du chapitre 9 .....	270
Conclusion de la troisième partie .....	271
CONCLUSION GÉNÉRALE .....	274
BIBLIOGRAPHIE GÉNÉRALE .....	274
ANNEXES .....	280
TABLE DES MATIÈRES .....	334