

COLLECTION GREEN LAND

REVUE DES SCIENCES

DE L'ENVIRONNEMENT



Indexée par :



REVUE SEMESTRIELLE / N° 005 / JUIN 2024

ISSN : 1987 - 1511

E-mail : revuemiri09@gmail.com

Tel. +237 6 99 56 34 79 / +223 94 61 09 74

Bamako – Mali

EQUIPE EDITORIALE

Directeur de Publication

M. Konan Lewis OSCAR

Directeur Adjoint

Mme Eliane KY

Comité scientifique et de lecture

Pr Mahamadé SAVADOGO (Professeur des Universités, Philosophie politique, Joseph Ki Zerbo, Burkina-Faso)

Pr Issa N'DIAYE (Professeur des universités, Philosophie politique, Bamako, Mali)

Pr Jean Maurice MONNOYER (Professeur des Universités, Philosophie-métaphysique Aix-Marseille I, France)

Pr Isabelle BUTERLIN (Professeur des Universités, Philosophie, Aix-Marseille I, France)

Pr Akissi GBOCHO (Professeur des Universités, Philosophie, Félix Houphouët Boigny, Cote d'Ivoire)

Pr Abdoulaye Mamadou TOURE (Professeur des Universités, Philosophie-Société, UGLC SONFONIA, Conakry, Guinée)

Pr Jacques NANEMA (Professeur des Universités, Philosophie, Joseph Ki Zerbo, Ouagadougou, Burkina-Faso)

Dr Mamoutou Karamoko TOUNKARA (Maitre de conférences, Sociologie, FASSO, Séguéla, Mali)

Dr Nacouma Augustin BAMBA (Maitre de conférences, Philosophie politique, FSHE, Mali)

Dr Tamba DOUMBIA (Maitre de conférences, Sciences de l'éducation-Société, FSHSE, Mali)

Dr Ibrahim CAMARA (Maitre de conférences, Sciences de l'éducation-Société, ENSup, Mali)

Dr Sigame Boubacar MAIGA (Maitre de conférences, Philosophie politique et sociale, ENSup, Mali)

Dr Iba Bilina BALLONG (Maitre de conférences, Philosophie, Lomé, Togo)

Dr Fousseyni TOURE (Maitre-assistant, Anthropologie, I.P.U, Bamako, Mali)

Dr Mody SISSOKO (Maitre-assistant, Sociologie-Education, ENSup, Mali)

Dr Diala DIAKITE (Maitre-assistant, Sociologie, ENSup, Mali)

Dr Moussa COULIBALY (Maitre-assistant, Sociologie, FSHSE, Mali)

Dr Souleymane KEITA (Maitre-assistant, Philosophie, FSHSE, Mali)

Dr Chiaka DOUMBIA (chargé de cours à l'Université de Ségou (Mali) FASSO)

Dr Djibril KEITA (Pédologue)

Dr Françoise DIARRA (Maitre-assistant, Philosophie de l'environnement, FSHSE, Mali)

Dr Adama KONATE (Maitre-assistant, Sciences de l'environnement, Faculté des Sciences de l'Histoire et de Géographie)

Rédacteur en chef

Mme Fatoumata BAMBA

Secrétariat de la revue

M. Souleymane COULIBALY

Bamako-Mali

E-mail : revueenvironnement@yahoo.com

Tel. (00223) **76 37 87 25**

Présentation de la Collection

La Revue des Sciences de l'Environnement est une collection périodique spécialisée du Centre Africain de Recherche et d'Innovations Scientifiques (CARIS) et de ses partenaires dans le but de renforcer et d'innover la recherche dans les domaines de l'écologie, l'éthique environnementale, l'agroécologie, la biologie, la biochimie, la chimie environnementale, la pédologie, la géologie, la géomorphologie, la géographie, la climatologie et dans toutes les disciplines des sciences du vivants et de la terre.

Les objectifs généraux de la revue portent sur la valorisation de la recherche environnementale et du développement durable à travers la diffusion des résultats d'avancées et découvertes scientifiques, des croisements d'informations, des comptes-rendus d'expériences et de la synthèse des données.

Son objectif spécifique est de redynamiser la production et le partage des projets de recherche scientifique et technologique sur les défis écologiques du changement climatique, l'éthique et la responsabilité environnementale, la crise démographique et les politiques environnementales en Afrique.

SOMMAIRE

DJADJI Bagana¹, ABBA Bachir*¹, MALAM ABDOU Moussa¹, BADAMASSI MALAM ABDOU Moutari¹	
Dynamique des saisons pluviométriques et pratiques culturelles dans la Commune Rurale de Bouné (Département de Gouré, Niger).....	1
MAIGA Sigame Boubacar, Sékou YALCOUYE	
Interconnexion culturelle des sociétés modernes et Postmodernes.....	17
Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA	
Gestion urbaine et aires de stationnement des taxis bus dans une ville africaine : rentabilité et conflits pour l'accès aux ressources des populations démunies à Libreville (Gabon).....	33
Modibo Z. COULIBALY¹*, Bakari SANOGO², Ahamadou DIYA¹, Alassan KEITA³	
Production de la pomme de terre (<i>solanumtuberosum</i>) dans la commune rurale de doumanaba, cercle de Sikasso.....	48
Bassy KANOUTE	
Analyse statistique de l'insécurité alimentaire au mali : déterminants socio- économiques et disparités géographiques en 2024-2025.....	66

Gestion urbaine et aires de stationnement des taxis bus dans une ville africaine : rentabilité et conflits pour l'accès aux ressources des populations démunies à Libreville (Gabon)

Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA

Institut de Recherche en Sciences Humaines

Centre National de Recherche en Sciences et Technologies, Libreville-Gabon

moundoungaguy@yahoo.fr

Résumé

Cette étude présente les stratégies développées par des populations démunies pour se procurer des revenus grâce au stationnement des taxis bus dans une ville africaine précisément Libreville. L'objectif recherché est de montrer l'importance d'une politique de gestion des aires de stationnement la ville de Libreville. Cette étude avance l'hypothèse selon laquelle les aires de stationnement génèrent des ressources importantes en même temps elles provoquent des tensions entre les différents acteurs pour leur contrôle. Le corpus nécessaire à la réalisation de cette étude est une enquête par questionnaire menée auprès de 345 individus sur l'occupation des parkings. Les résultats des enquêtes montrent que les aires de stationnement sont à plus de 50% en proie à des conflits.

Mots-clés : Gestion urbaine, aire de stationnement, taxis bus, accès aux ressources, Libreville.

Abstract

This study presents the strategies developed by poor populations to generate income through bus taxi parking in an African city, namely Libreville. The objective is to show the importance of a policy for managing parking areas in the city of Libreville. This study puts forward the hypothesis according to which parking areas generate significant resources at the same time as they cause tensions between the different actors for their control. The corpus necessary for carrying out this study is a questionnaire survey carried out among 345 individuals on parking occupancy. Survey results show that more than 50% of parking areas are affected by conflicts.

Keywords: Urban management, parking area, bus taxis, access to resources, Libreville

Introduction

La pénurie des aires de stationnement est une des caractéristiques de l'urbanisation des villes africaines ces dernières années (Steck, 2006, Zoo Eyindanga, 2007). Ces villes se développent sans que les aires de stationnement nécessaires à leur fonctionnement les accompagnent. Il en résulte un stationnement anarchique (Gneguitsila Koupi, 2008 p. 85) dont la conséquence est la pose du sabot de Denver. Dès lors, les populations démunies se saisissent de la demande non satisfaite pour faire du contrôle des aires de stationnement, une activité génératrice de revenus. Cette situation a d'ailleurs conduit dans le cas des centres urbains congolais à découvrir un accaparement informel par des acteurs divers dû à une insuffisance des aires de stationnement et des carences de gestion de ces villes (Etanislas Ngodi 2015 p. 39). Libreville, première commune du Gabon n'échappe pas à ce phénomène. En effet, les aménagements que cette capitale a connus (G. Lasserre, 1958 ; Nzouquet Mendome, 1977 ; J.M.V. Bouyou, 1986 ; R. Pourtier, 1989) ont équipé son centre-ville en parkings, mais ne se sont pas poursuivis avec la croissance démo-spatiale de la ville (M.R. Nguéma, 2007) encore moins avec l'augmentation de son parc automobile (Moundounga, 2008). Ce phénomène qui s'observait encore dans les zones centrale et péricentrale où les jeunes sans emploi organisaient déjà le stationnement moyennant un paiement (Mouvondo, Bigoumou Moundounga, Mbadinga, 2022) s'est étendu au reste de la ville avec une rapidité qui touche maintenant les taxis-bus. Face aux difficultés de l'économie gabonaise à démocratiser les emplois, de surcroît lorsqu'on appartient aux couches les plus défavorisées de la société, les aires de stationnement deviennent à terme un emploi pour les populations qui les contrôlent. Ces populations sont prêtes à les défendre à tout moment et par n'importe quel moyen. Ce thème nous situe au cœur de la gestion urbaine qui s'entend comme la rencontre des acteurs autour d'un projet urbain (Mboumba, 2011 p.157), les aires de stationnement.

Considérées comme espace public, les aires de stationnement sont bien étudiées dans les villes du Nord comme en atteste l'abondance des références. Dans les villes du Sud, le phénomène dans son ensemble semble plus ou moins bien travaillé. A Libreville, les espaces de stationnement ont déjà fait l'objet d'étude notamment un article de Judith Obiang Obame (2019); qui s'y est intéressé comme lieu de survie et de négociation identitaire des guides, sous une approche sociologique. Nous avons fait le choix d'aborder cette question sous l'angle de la rentabilité et des conflits à travers une analyse géographique, plus exactement de la géographie sociale qui considère l'espace comme personnalisé, approprié (Di Méo, 1996). Faisant l'hypothèse que les aires de stationnement sont génératrices de ressources importantes et à

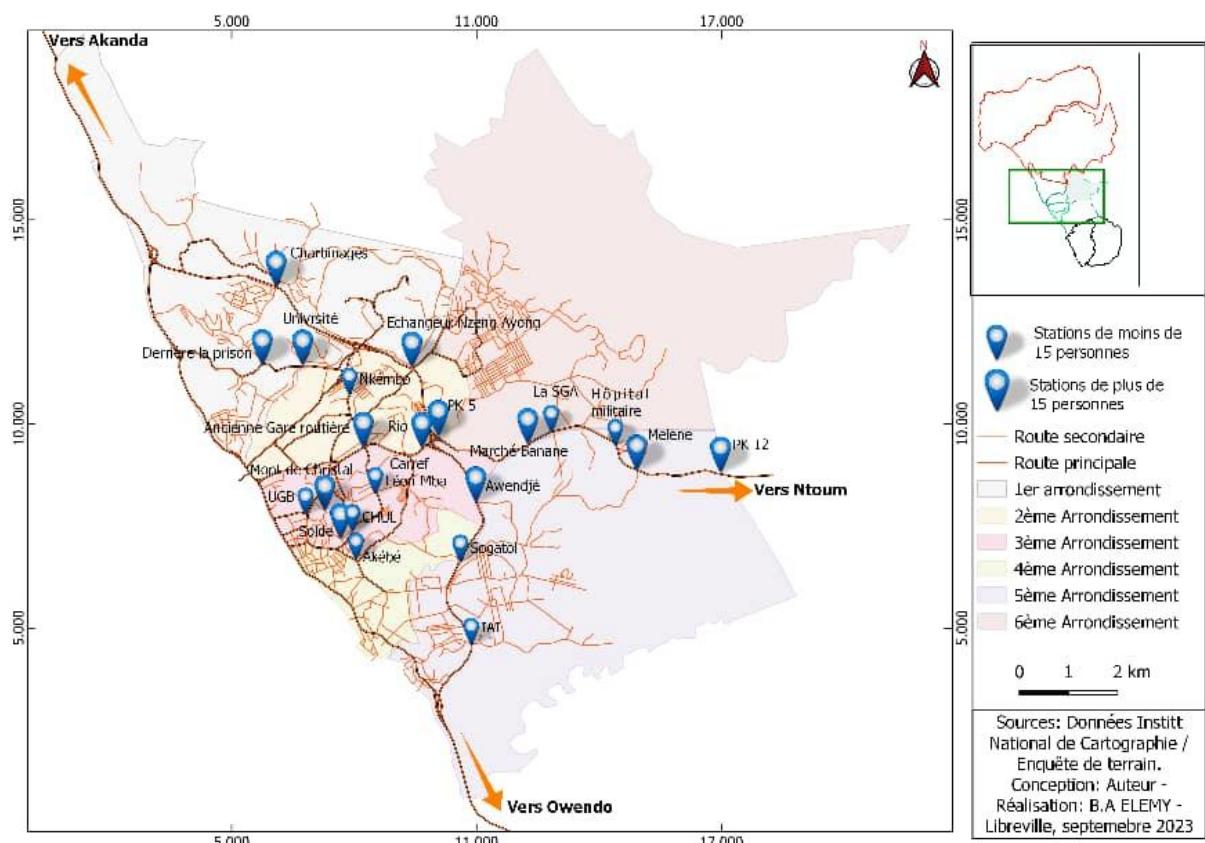
l'origine des conflits entre divers acteurs pour leur maîtrise, cette étude tente de répondre à la question suivante : qu'est-ce qui explique aujourd'hui la gestion disputée des aires de stationnement à Libreville ? Le but recherché ici est de montrer l'importance d'une politique de régulation des aires de stationnement à Libreville. Cette étude s'est construite autour d'une méthode de recherche qu'il est opportun de présenter.

I-Matériel et méthodes

I-1. Matériel de l'étude

Petit centre urbain circonscrit à la côte au temps de Guy Lasserre (1958), Libreville a connu une croissance accélérée à partir des années 1970. La ville et son agglomération s'étendent désormais sur près de 1 600 hectares. De 10 000 habitants en 1950, la population de Libreville a quadruplé depuis 1980 et a probablement dépassé les 800 000 habitants (recensement de la population de 2013). Sur le plan administratif, la commune de Libreville compte six arrondissements (cf figure n°1). Elle est structurée autour d'un centre-ville densément équipé (Bouyou, 1988) relié à une périphérie moins dynamique par un axe majeur de transport centre-périphérie. Concernant l'urbanisation, Libreville connaît un développement périphérique important où les populations habitent massivement cette partie de l'agglomération (Nguéma, 2007), et sont fortement dépendantes du centre-ville pour leurs achats, leurs emplois et aussi leurs loisirs (Bigoumou Moundounga, 2011). Cette différenciation entre une périphérie sous-équipée et un centre-ville gisement de services rend très importants les déplacements citadins. Sur le plan des transports, la structuration des déplacements est telle que le centre, très régulé est desservi par les transports collectifs et les taxis urbains alors que la périphérie moins bien contrôlée est le domaine des transports suburbains. Pour se rendre vers les zones d'urbanité situées dans le centre et la zone péricentrale, les citadins périphériques doivent alterner entre les transports officiels et les transports irréguliers. Cette configuration offre des opportunités que n'hésitent pas de saisir quotidiennement les populations démunies.

Figure n°1 : zone d'étude et les stations enquêtées

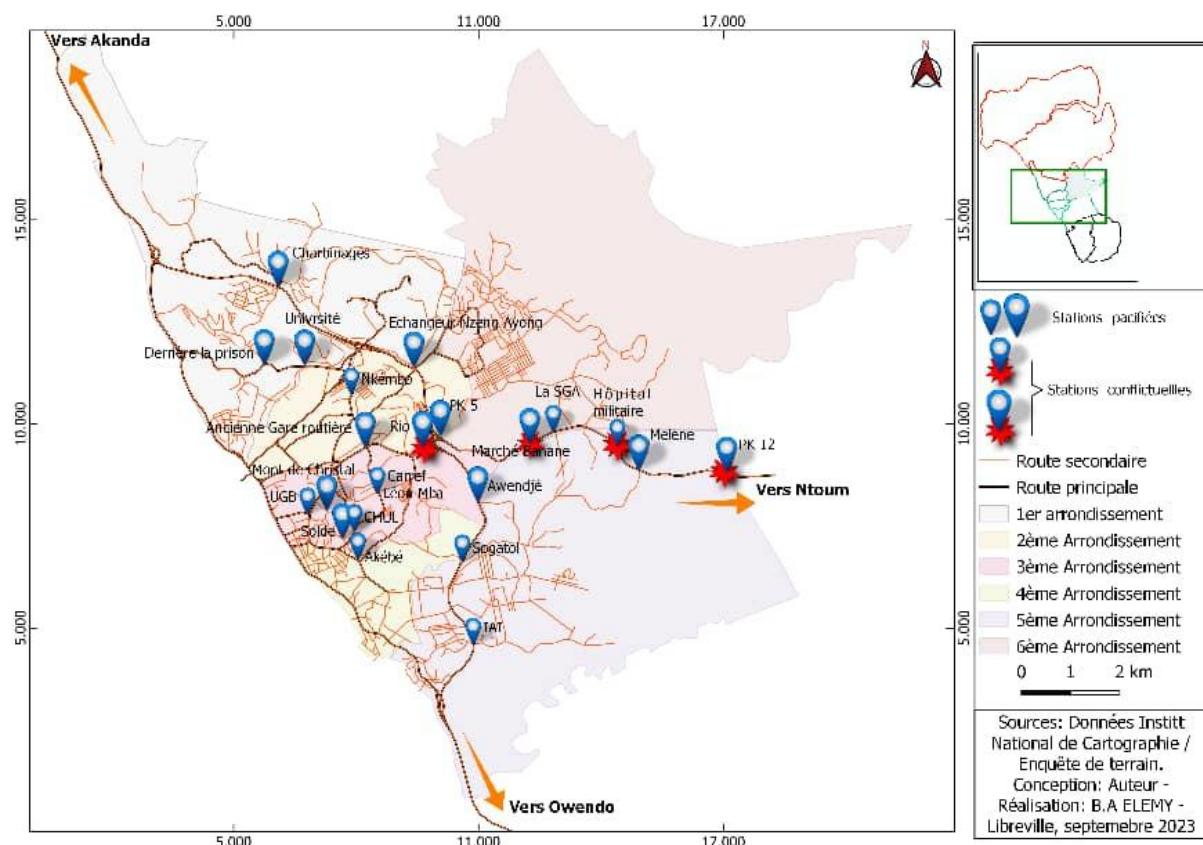


I-2. Démarche méthodologique

La démarche méthodologique qui sous-tend la gestion des aires de stationnement à Libreville s'articule autour de trois techniques de collecte de données qui suivent.

La première est la recherche documentaire sur l'aire de stationnement. Celle-ci a permis de rassembler un certain nombre de références parmi lesquelles : Fouchard Laurent, 2006, Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés, *Flux* n° 66-67, pp. 62-72 ; Steck Jean-Fabien, 2004, Requiem pour une gare routière : succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro, *Autrepart* (32), p. 95-114 ; Lombard Jérôme, Papa Sakho, Bruez Frank et Baillon Axel, 2004, « les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, n°23, p. 115-134 ; Agossou Noukpo SA, 2004, « les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, n° 32, p.135-148, ont permis de comprendre cette notion à travers des terrains variés. Il ressort de cette étape que l'aire de stationnement au sens d'espace public n'est pas neutre. Elle est au cœur d'enjeux qui se jouent en termes d'appropriation par de nombreux acteurs qui n'épargnent pas les aires de stationnement à Libreville.

Figure n° 2 : typologie des stations enquêtées



La deuxième technique est l’observation et la délimitation du terrain d’étude. Concernant l’observation de terrain d’étude, nous avons parcouru au cours des mois de février et mars 2023¹, 22 stations dans lesquelles le stationnement des véhicules par des populations démunies est effectif (cf tableau n°1). Une typologie permet de repérer d’une part, les stations les plus importantes de celles qui le sont moins et d’autre part, celles en proie à des tensions à celles pacifiées (cf. figure n°2). Enfin, cette étape a donné l’occasion de relever, des éléments de marquage du territoire comme des panneaux auto-construits, des gilets, des bouteilles d’eau etc. S’agissant de la délimitation de terrain, elle concerne la commune de Libreville. Les aires de stationnement choisies se localisent du premier au sixième arrondissement (figure n°1 : présentation de la zone d’étude et des stations enquêtées). Elles se situent à proximité d’un service public (banque, ministère, un marché), un carrefour majeur ou un embranchement à un axe de transport important.

¹ Ce terrain avait été visité une première fois en 2022 et a donné lieu à un article collectif que nous citons dans ce papier.

Tableau n° 1 : Répartition de l'enquête par station et nombre d'enquêté

Arrondissement	Station	Nombre de personnes	Pourcentage
1 ^{er}	Charbonnage	20	5,80
	derrière la prison	15	4,35
	université	15	4,35
2 ^e	Anpi	9	2,61
	Ugb	8	2,31
	mont de christal	20	5,80
	Chul	8	2,31
	Solde	15	4,35
	ancienne gare routière	35	10,14
	carrefour Léon Mba	11	3,19
	Nkembo	10	2,90
3 ^e	Rio	25	7,25
	pk5	30	8,70
4 ^e	Awendje	15	4,35
	Akébé	8	2,31
5 ^e	Sogatol	6	1,74
	iai	10	2,90
6 ^e	échangeur nzeng ayong	15	4,35
	Sga	8	2,31
	marché banane	19	5,51
	hôpital militaire	13	3,77
	mélen 12	30	8,70
Total		345	100

Source : enquêtes de terrain, février-mars 2023

La troisième technique est la passation du questionnaire. En effet, le questionnaire n'a pas nécessité un nombre prédéfini d'exemplaires pour sa passation. Nous avons opté pour un échantillonnage à tout venant du fait du caractère hétérogène des stations évoqué précédemment. Au total, 345 personnes ont été questionnées. Les informations précises sur

l'enquête sont données par les tableaux n°1 et n°2. Le premier revient sur le nombre d'enquêtés rencontrés par station alors que le second montre que les stationneurs plus en activité en matinée (6h-13h), période correspond à la grande affluence sur les rues de Libreville, se retirent en après-midi et en soirée (13h-18h) et (18h-23h).

Tableau n°2 : Les moments de passation du questionnaire

Moments de la journée	Nombre de réponse	Pourcentage
Matinée entre 6h-13h	285	82,61
Après-midi entre 13h-18h	50	14,49
Soirée entre 18h-23h	10	2,90
	345	100

Source : enquêtes de terrain, février-mars 2023

Les informations recueillies sur le terrain ont été traitées à partir d'un logiciel classic Excel donnant lieu aux résultats qui suivent.

2. Résultats

Les résultats qui vont être présentés maintenant sous forme de tableaux et de figures s'inscrivent dans les orientations méthodologiques qui ont été déclinées dans la première partie (matériel et méthodes). Ces résultats tentent de confirmer les hypothèses soulevées au début de cette étude à savoir : la rentabilité des aires de stationnement et les conflits qui en découlent.

2.1. Le contrôle des aires de stationnement : une pratique lucrative pour les populations démunies à Libreville

Commencé dans le centre-ville, le contrôle des aires de stationnement s'est étendu ensuite au reste de la ville comme une trainée de poudre. Les ressources quotidiennes qu'elles procurent aux populations démunies expliquent la rapidité avec laquelle les aires de stationnement se sont étendues.

Le profil des acteurs qui les contrôlent est constitué d'hommes adultes et de jeunes adultes (53,04% et 44,93%) (cf. le tableau n°3) ayant un niveau de formation précaire comme le montre le tableau relatif au niveau de formation (le tableau n°4).

Tableau n° 3 : Répartition par âge et par sexe des populations démunies

Age	Hommes	Femmes	Total	Pourcentage
Moins de 25 ans	150	5	155	44,93
25 à 50 ans	164	19	183	53,04
Plus de 50 ans	7	-	7	2,03
Total	321	24	345	100

Source : enquêtes de terrain, février-mars 2023

Face au déficit actuel d'emplois à Libreville, ces populations sont obligées par la force des choses de s'orienter vers les petits métiers qui peuvent être exercés grâce à la seule force des bras ou l'ingéniosité (Métoughe Nang, 2004, p 6).

Tableau n°4 : Répartition par niveau de formation des populations démunies

Formation	Hommes	Femmes	Total	Pourcentage
Master	4	-	4	1,16
Bac	17	1	18	5,22
Secondaire	63	9	72	20,87
Primaire	98	4	102	29,56
Sans	139	10	149	43,19
	321	24	345	100

Source : enquêtes de terrain, février-mars 2023

La rentabilité de cette pratique s'explique à travers l'économie gabonaise.

Dans l'économie nationale, le secteur des transports génère d'importantes rentrées fiscales² qui abondent les caisses de l'Etat (G. O. Bigoumou Moundounga, 2011, p. 38). En effet, un véhicule de transport souscrit à des démarches fiscales incluant les ministères celui du commerce, du budget et de l'intérieur. La mise en circulation d'un taxi urbain exige un règlement de 300 000 FCFA au ministère du commerce. Cette taxe est différente des frais d'immatriculation administratifs d'un taxi de 250 000 FCFA réglables à la Mairie (A. Missengue, 2006, p. 75). La ville de Libreville compte près de 4 000 taxis. C'est donc près de 1 milliard 200 000 000 FCFA

² La circulation d'un transport clando coûte 250 000 FCFA l'année réglable au trésor municipal. La mairie de Libreville a totalisé près de 1 000 clandos en 2010. C'est 250 000 000 FCFA qui tombent chaque année. Nous n'avons pas comptabilisé les particuliers qui sont pris en filature pour transport illégal et qui doivent régler 250 000 FCFA sur place.

qui renflouent les caisses municipales. Ce n'est pas un hasard si l'Etat a décidé de se dessaisir de cette compétence qu'il gérait sans partage depuis des décennies au profit des collectivités locales. Face à des ressources publiques qui se raréfient, il s'agit de transférer des ristournes nécessaires au fonctionnement municipal que le pouvoir central ne peut plus honorer.

Dans l'économie domestique, les ressources tirées du stationnement des véhicules soulagent largement les besoins des familles les plus nombreuses. Un taxi bus qui embarque un passager ou fait le plein de son véhicule à une station est taxé entre 200 et 500 CFA. Pour des raisons de rentabilité, les aires de stationnement sont directement associées aux lieux de forte affluence de voyageurs notamment un marché, un carrefour ou un équipement public (un hôpital). Le tableau n°5 relatif aux revenus journaliers perçus dans cette activité, montre que les gains oscillent entre 10 000 et 50 000 FCFA par jour. Ils constituent des ressources non négligeables qui atterrissent directement dans le porte-monnaie des populations démunies sans subir une quelconque imposition. En nous basant sur les revenus journaliers de cette activité, nous avons pu faire une projection sur les gains par semaine et par mois qu'offre cette pratique. C'est à ces échelles que les ressources prennent toute leur signification. Ainsi, les recettes hebdomadaires et mensuelles se situent respectivement entre 70 000 FCFA - 280 000 FCFA et 350 000 FCFA - 1. 400 000 FCFA, des entrées fiscales qui donnent le vertige.

Tableau n°5 : Répartition des revenus journaliers selon le nombre de véhicules (en FCFA)

Revenus journaliers FCFA	Nombre de personnes	%
entre 10 000 - 20 000	49	14,21
entre 20 000 - 30 000	69	20
entre 30 000 - 40 000	107	31,01
entre 40 000 - 50 000	120	34,78

Source : données issues des enquêtes de terrain, février-mars 2023

Plus qu'une activité lucrative, le contrôle des aires de stationnement devient un complexe financier qui alimente toute une chaîne allant des changeurs de monnaie aux agents de forces de l'ordre, en passant par les rabatteurs en second (J. Lombard et ali, 2004, p. 123). Des échanges informels que nous avons eus sur le terrain avec ces compatriotes révèlent que ces ressources ont permis à certains de construire un studio et sortir du logement locatif dans un

pays où la question du logement social reste historiquement très épineuse (G. Allogo Obame, 2013, p. 105). A d'autres, de soutenir une activité déliquescente d'un membre de la famille. Au-delà des stratégies développées par les populations démunies pour capter des ressources nécessaires aux besoins quotidiens, il importe de s'intéresser cette fois aux tensions que génèrent ces ressources.

2.2. Les aires de stationnement à Libreville : une activité à forte tonalité conflictuelle

Les aires de stationnement à Libreville connaissent une pression sur les ressources qu'elles génèrent quotidiennement à ceux qui en assurent le contrôle. Deux types de conflits sont récurrents dans ces parkings à Libreville (tableau n°6). Ils opposent deux types d'acteurs : les acteurs du secteur des transports (les taximen) et les acteurs appartenant aux activités informelles (les populations démunies). Les acteurs institutionnels absents sur les aires de stationnement sont présents dans les discours et les débats.

Tableau n° 6 : Les acteurs en conflits sur les lieux de stationnement

Les acteurs en conflits	Oui	%	Non	%
Taximan	200	57,97	145	42,03
Populations démunies	140	40,58	205	59,42

Source : données issues des enquêtes de terrain, avril-mai 2022

Le premier conflit est lié au règlement du chargement de passagers. Il met en confrontation les populations démunies au taximan. Conscients des ressources que génèrent les transports, les populations démunies se sont saisies de cette opportunité pour contrôler les lieux d'embarquement les plus fréquentés qui obligent les taxis de verser une taxe. Toutefois, tous les taxis n'acceptent pas toujours de régler l'embarquement de passagers. Ce refus est à l'origine de conflits qui vont des éclats de voix au pugilat. La figure n°2 relative à la typologie des stations enquêtées laisse observer les stations à conflits ouverts. Rio, PK 8 marché banane, hôpital militaire, PK 12 sont très connus dans ce genre de spectacles. Pour se soustraire au règlement, certains taxis s'entourent de chargeurs à réputation sulfureuse pour contrarier les stationneurs.

Le second conflit est un conflit d'usage (cf tableau n°6). Il divise les populations démunies entre elles pour l'occupation des aires de stationnement. En effet, les ressources que procurent les parkings sont tellement substantielles qu'elles conduisent à une appropriation de l'espace (Mouvondo, Bigoumou Moundounga, Mbadinga, 2023). Contrôlées par des groupes liés par l'appartenance au même quartier de résidence, la fréquentation des mêmes écoles primaires ou par des solidarités qui se sont construites sur place au fil du temps, les aires de stationnement accueillent difficilement des éléments venant d'ailleurs, d'où les conflits qui éclatent entre eux pour l'accaparement des ressources. La négociation pour le partage des lieux unit le plus souvent les stationneurs. Ainsi, l'ancienne gare routière, le PK 5, échangeur Nzeng-ayong, charbonnage, Awendjè, IAI, sont d'anciennes gares à conflits ouverts aujourd'hui complètement pacifiées.

3. Discussion

Cette étude a porté sur le contrôle des aires de stationnement des taxis bus par les populations démunies à Libreville. L'analyse a montré que ces aires attirent les populations démunies pour les ressources qu'elles génèrent à travers le stationnement mais elles provoquent également des conflits entre différents acteurs pour l'accès à ces ressources.

A propos des ressources dans les transports, les rues de Dakar montrent qu'elles arrivent à nourrir un ensemble d'acteurs présents dans ces espaces (J. Lombard, 2004 : 123). Cette étude conforte celle de Libreville qui va plus loin en montrant comment les ressources tirées des transports sont investies dans d'autres domaines notamment le logement et une activité tenue par un membre de la famille.

S'agissant des conflits qui éclatent dans les aires de stationnement, une étude sur Porto-Novo et Cotonou révèle que les zemijan n'hésitent pas de se terrasser pour accéder aux passagers (N. Agossou, 2004, p. 141). Dans la même veine, la gare routière de Yamoussoukro met en conflit divers acteurs pour le contrôle de cette infrastructure. Cependant des arrangements à l'amiable existent entre ces différents acteurs (J.F. Steck, 2004, p. 106-107). Ce constat est identique à ce qui se fait à Libreville selon lequel les populations démunies en conflit entre elles pour l'accaparement des lieux, finissent après négociation par une gestion partagée de l'aire de stationnement. La mutualisation des ressources permet une répartition à l'ensemble des membres du groupe.

Les conflits qui éclatent dans les rues des villes africaines au sujet du contrôle des aires de stationnement posent le problème de leur gestion et du rôle des pouvoirs publics. La question majeure que soulève cette étude est qui gère les aires de stationnement à Libreville ? Aussi longtemps que les pouvoirs publics seront absents, le risque est grand de voir à terme ces territoires contrôlées par des acteurs informels.

Conclusion

Cette étude a porté sur les stratégies développées par les populations démunies pour se procurer des ressources à travers le contrôle des aires de stationnement des taxis bus à Libreville. L'objectif recherché était de montrer l'importance d'une politique de gestion des aires de stationnement dans la capitale gabonaise. Partant de la question de savoir qu'est-ce qui explique aujourd'hui la gestion disputée des lieux de stationnement de taxis bus à Libreville ? Cette étude avance l'hypothèse selon laquelle les aires de stationnement génèrent des ressources importantes en même temps elles provoquent des tensions entre les différents acteurs pour leur contrôle. Une enquête par questionnaire menée auprès de 345 individus sur l'occupation des parkings a fourni les informations nécessaires à nos analyses. Les résultats ont montré que les aires de stationnement sont en proie à des conflits pour plus de 50% (57, 97%) des personnes qui les convoitent.

Bibliographie

Agossou Noukpo SA, 2004, « Les taxis-motos zemijan à Porto-Novo et Cotonou », *Autrepart*, n° 32, p.135-148.

Allogo Obame, Gwédard, 2013, La politique coloniale du logement en AEF dans la décennie cinquante, *Libreville, la ville et sa région, 50 ans après Guy Lasserre*, p.105-124.

Bigoumou Moundounga Guy Obain, 2011, *Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville : l'exemple des quartiers périphériques*, Thèse de doctorat, Université de Toulouse II Le Mirail, 353 p.

Bigoumou Moundounga Guy Obain, 2014, Décentralisation et transports urbains à Libreville : enjeux, défis et perspectives, Libreville, *Humanités Gabonaises*, n°05, pp 33-46.

Bouyou, Jean Marie Vianney., 1988, « Les enjeux urbains au Gabon, analyse sociologique de l'espace urbain à Libreville », *LUTO*, Université Omar Bongo, Libreville, pp 375-413.

Di Méo Guy, 1998, *Géographie sociale et territoriales*, Paris, Nathan, 320 p.

Di Méo Guy, 1996, *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 207 p.

Fouchard Laurent, 2006, Les rues de Lagos : espaces disputés/espaces partagés, *Flux* n° 66-67, pp. 62-72.

Gneguitsila Koupi Michel, 2008, *La carence des aires de stationnement et son impact sur la circulation urbaine dans la commune de Libreville*, mémoire de maîtrise, Université Omar Bongo, département de géographie, Libreville, 97 p.

Lasserre Guy, 1958, *Libreville, la ville et sa région (Gabon, AEF), étude de géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 346 p.

Lombard Jérôme, Papa Sakho, Bruez Fabien et Baillon Antoine, 2004, « les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, n°23, p. 115-134.

Mboumba Anicet, 2011, « La difficile mutation du modèle de gouvernement des villes au Gabon : analyse à partir de la gestion des déchets à Libreville », *Les Annales de Géographie*, Paris, Armand Colin, n°678, p. 157-173.

Métouge Nang, Prosper, 2007, *Le phénomène des clandos à Libreville ou l'informel à la remorque de l'Etat : enquête*, Université du Littoral Côte d'Opale, Laboratoire redéploiement industriel et Innovation, n°86, p. 13

Mouvondo Epiphane, Bigoumou Moundounga Guy Obain, Mbadinga Michel, 2022, « La problématique des aires de stationnement dans la commune de Libreville : de la pénurie à l'appropriation par les jeunes sans-emploi », *Revue Gabonaise d'Etudes Stratégiques et de sécurité maritime*, Editions du CENAREST, n°4, p. 72-93.

Missengue Alain, 2006, *Le transport formel et informel dans le 6^e arrondissement de Libreville : complémentarité ou concurrence ?* Mémoire de Maîtrise, université Omar Bongo Libreville, 101 p.

Moundounga, 2008, *Les points noirs de la circulation routière à Libreville*, mémoire de Maîtrise, université Omar Bongo, département de géographie, 111 p.

Ngodi Etanislas, 2015, *Gestion des espaces publics : cas des arrêts de bus à Brazzaville*, Chisinau, Editions Universitaires Européennes, 124 p.

Nguéma Rano Michel, 2007, « Rénovation urbaine et dynamique démo-spatiale de la ville de Libreville », *Revue Gabonaise de Géographie*, n°2, pp. 78-94.

Nzouquet Mendome Endamane., 1977, *L'Evolution socio-économique de Libreville depuis 1960*, Thèse de doctorat de 3^e cycle en Sociologie, Université Paris V, René Descartes, 349 p.

Obiang Obame Judith, 2019, Les espaces de stationnement : lieu de survie et de négociation identitaire des « guides » du centre-ville de Libreville, *Revue sociologique et Sociétés africaines*, n°1, Vivelibro, Madrid

Pourtier Roland, 1989, *Le Gabon : Etat et développement*, Paris, L'Harmattan, 225 p.

Steck Jean-Fabien, 2004, « Requiem pour une gare routière : succès et fragilités d'un territoire informel à Yamoussoukro », *Autrepart*, n°32, p. 95-114.

Steck Jean Fabien, 2006, « La rue africaine, territoire de l'informel ? », *Métropolis*, n° 66-67, p. 73-86

