LES CLANDOS A LIBREVILLE ET LEUR PERCEPTION PAR LES POUVOIRS PUBLICS : ENTRE TOLERANCE ET VOLONTE DE REDUIRE UNE ACTIVITE CONCURRENTE AUX TRANSPORTS OFFICIELS ?

Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA

Institut de Recherche en Sciences humaines IRSH / CENAREST, Gabon

moundoungaguy@yahoo.fr

Résumé : Les clandos sont aujourd'hui une composante du système de transport à Libreville. C'est un mode qui est présent dans les zones structurées comme déstructurées de la ville et pratique des tarifs à la portée de toutes les bourses. Cependant, les clandos ne sont pas appréciés de tous notamment des autorités municipales qui les accusent d'exercer une concurrence déloyale aux taxis urbains, plus importants au vu des redevances qu'ils s'acquittent auprès de la mairie. Quelle importance revêt les clandos dans le développement du transport urbain à Libreville ? Cette étude fait l'hypothèse selon laquelle les clandos demeurent des acteurs majeurs des transports urbains à Libreville. Un questionnaire administré auprès des populations montre que 30% des déplacements urbains sont contrôlés par les clandos. De même que les entretiens réalisés auprès des autorités municipales des populations et des clandos révèlent qu'ils demeurent des acteurs incontestables.

Mots clés : Libreville, clandos, emplois, taxis, population.

Summary : "Clandos" are now a component of the transport system in Libreville. It is a mode that is present in both structured and unstructured areas of the city and has prices within the reach of all budgets. However, "clandos" are not appreciated by everyone, especially municipal authorities who accuse them of competing unfairly with urban taxis, which are higher in view of the fees they pay from the town hall. How important are "clandos" in the development of urban transport in Libreville? This study hypothesizes that "clandos" represent major players in urban transport in Libreville. A questionnaire administered to the populations shows that 30% of urban journeys are controlled by illegal immigrants. Likewise, the interviews carried out with the municipal authorities of the populations and "clandos" reveal that they insist on indisputable actors.

Keywords: Libreville, clandos, jobs, taxis, population.

Introduction

Historiquement soumis au service public de transport, les déplacements populaires dans les villes africaines francophones ne sont plus assurés comme il se doit depuis le retrait du soutien de la France à ses anciennes colonies (Godard, 1993). Dès lors, les transports clandestins se sont développés et gagnent progressivement des parts de marché de plus en plus importants dans les transports urbains. Soutenus par les bailleurs internationaux, les transports clandestins sont une alternative réelle à la demande citadine et une source de croissance économique pour les villes. Les clandos[1] sont aujourd'hui une composante du système de transport à Libreville au Gabon. Près de 800 clandos en circulation ont généré 800 emplois, ce qui représente un chiffre important au moment où de nombreuses entreprises en mal de gestion et de trésorerie licencient leur personnel. En sus d'être un secteur pourvoyeur d'emplois, les clandos résolvent les problèmes de déplacement des populations les plus nombreuses. C'est un mode qui est présent dans les zones structurées comme déstructurées de la ville et pratique des tarifs à la portée de toutes les bourses. Sans leur intervention de nombreux citadins vivraient coupés des zones essentielles de la ville. Nous faisons l'hypothèse qu'ils sont des acteurs majeurs dans transports urbains à Libreville.

1. Justification du sujet

Cette étude présente un intérêt majeur à plusieurs niveaux :

Sur le plan socio-économique et politique, l'étude traite une question fondamentale celle du fonctionnement d'une métropole africaine moyenne. Notamment l'accès de ses citadins aux différents espaces de la ville pour le travail, les courses, les loisirs. Or, cet accès est loin d'être garanti à tous notamment aux citadins les plus nombreux.

[1] Il faut entendre par clando une forme contractée de clandestin, un véhicule qui opère en cachette sans disposer de tous les documents affairant à la circulation

L'étude devra permettre aux pouvoirs publics d'améliorer les politiques de transport en accordant une place aux clandos dans le système de transport de Libreville et son agglomération.

Sur le plan scientifique, cette étude est éminemment de géographie sociale puisqu'elle aborde les questions de territoires, de leur contrôle par les acteurs de transport. Autrement dit, elle nous situe au cœur des territoires du quotidien (Di Méo, 1996) où la territorialité, loin d'être vécue comme une donnée neutre, est perçue comme espace personnel, approprié.

2. Problématique

Jusque dans les années 1980, le transport public à Libreville est géré par les transports publics. Le service public de transport jusqu'alors soutenu financièrement et matériellement par la France dans ses anciennes colonies facilitait davantage la couverture des quartiers européens. Après les années 1990, les villes africaines connaissent une urbanisation rapide qui va se traduire par une croissance démographique et une extension des villes vers leur périphérie mettant à mal le système de transport urbain.

Libreville connait ses plus fortes poussées démographiques dans les années 1980-1990. La capitale gabonaise compte tour à tour 150 000 habitants en 1970, 200 000 habitants en 1980, 330 000 en 1990. Le rythme démographique ne faiblira pas au cours des années suivantes, à tel point qu'en 2006 Libreville approche les 600 000 habitants ; près de la moitié de la population du pays. L'arrivée massive de ces populations va se traduire par une croissance du tissu urbain dans les zones périphériques.

Exclus de ces zones essentielles où le réseau routier est en mauvais état ou inexistant, les bus publics et les taxis urbains n'occupent que le centre-ville et les grands axes structurants des transports. Cette situation profite largement aux clandos qui ont fait leur apparition à la fin des années 1990 début des années 2000. Ces véhicules civils ont profité des difficultés que connaissent les

entreprises publiques africaines (sureffectif, coût d'entretien du matériel, difficultés d'obtenir les pièces de rechange, problèmes de trésorerie etc.) les conduisant à la faillite depuis le retrait du soutien des bailleurs internationaux notamment la France. Difficultés qui les empêchent d'être présents dans les zones essentielles de la ville. Mais aussi, du nombre insuffisant de taxis urbains[2] qui teints de farce, ne prennent que les passagers qui misent plus que le tarif demandé. Alignés sur le bas-côté des rues, les clandos proposent d'embarquer des passagers qui vont dans leur direction mais à l'arrivée ils vous demandent un pécule. Négligés par les pouvoirs publics, ce mode de transport va rapidement se développer et se répandre dans toute la ville. Ils vous épargnent de l'arrivée improbable d'un bus public et vous sortent d'une attente interminable d'un taxi urbain.

La démultiplication des lieux de chargement de ce transport (figure 1) fait des clandos un mode doté d'une ubiquité spatiale. Cette omniprésence provoque l'ire des autorités municipales qui y voient une concurrence déloyale exercée à l'endroit des autres modes (bus publics et taxis urbains). Ils y prévoient une restriction de la zone de circulation des clandos dans la ville. Seulement y parviendront-ils ? L'objectif poursuivi par cette étude est de mettre en relief l'importance des clandos dans le développement du transport urbain à Libreville malgré les restrictions municipales dont ils font l'objet aujourd'hui ?

3. Méthodologie

Trois principaux outils de collecte de l'information ont été mobilisés au long de cette étude. D'abord, l'observation directe en tant que première approche du sujet, nous a permis de relever les activités qui se développent sur les gares clandos. Ensuite, l'usage du questionnaire a été nécessaire pour connaitre les modes de déplacements les plus utilisés dans la ville par les populations. Enfin, l'enquête de terrain a été menée à partir de l'entretien passé auprès des autorités

[2] La commune de Libreville totalise 3000 et 3500 taxis en 2020.

municipales, des populations et des clandos. Il s'est agi de recueillir les sentiments des populations sur l'importance des clandos mais aussi des témoignages des autorités municipales et des clandos sur les restrictions des clandos dans la ville.

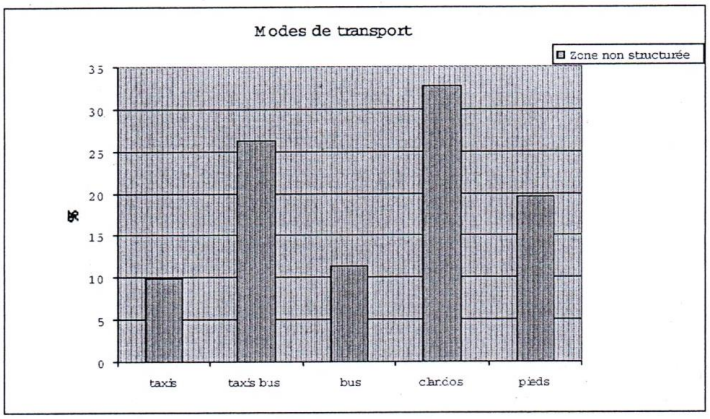
4. Présentation des résultats de la recherche

Dans cette partie, nous présenterons dans un premier temps les résultats du questionnaire et dans un second temps, les témoignages des pouvoirs publics, des populations et des clandos.

4.1. . Modes de déplacements urbains utilisés

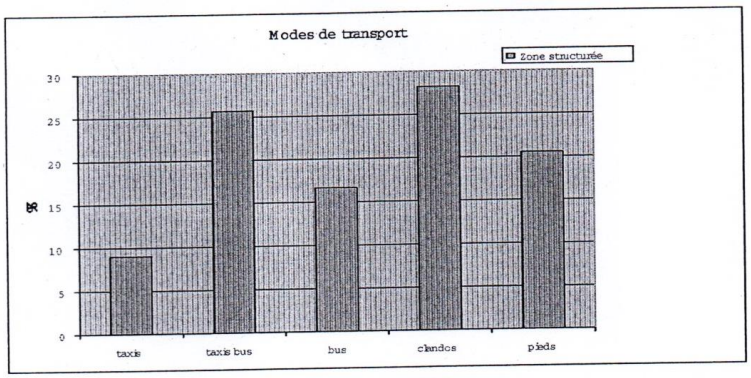
Au regard des données des figures n°1, n°2 et n°3, il ressort que les clandos occupent une place enviable dans les transports urbains. En effet, les résultats de cette étude les placent en tête avec près de 30% des déplacements devant les taxis-bus (27%), la sogatra (12%), les taxis (10%) et le reste pour la marche à pied. Ce qui en fait le transport le plus utilisé dans la capitale gabonaise. La stratégie développée par les clandos pour s'imposer dans le système de transport est l'occupation aussi bien des places périphériques, centrales que péricentrales de la ville comme en témoigne la cartographie de ces gares (figure n°4).

Figure n°1 : les modes de déplacements dans les zones non structurées



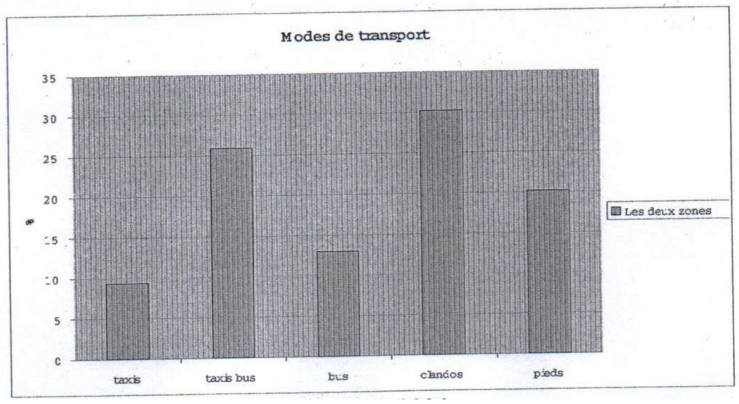
Source : Fidèle ALLOGHO NKOGHE, « Le transport clandestin à Libreville ou clando : de la marge au centre d'une activité alternative au transport officiel » ! in *Humanitas*, p. 40.

Figure n°2 : les modes de déplacements dans les zones structurées



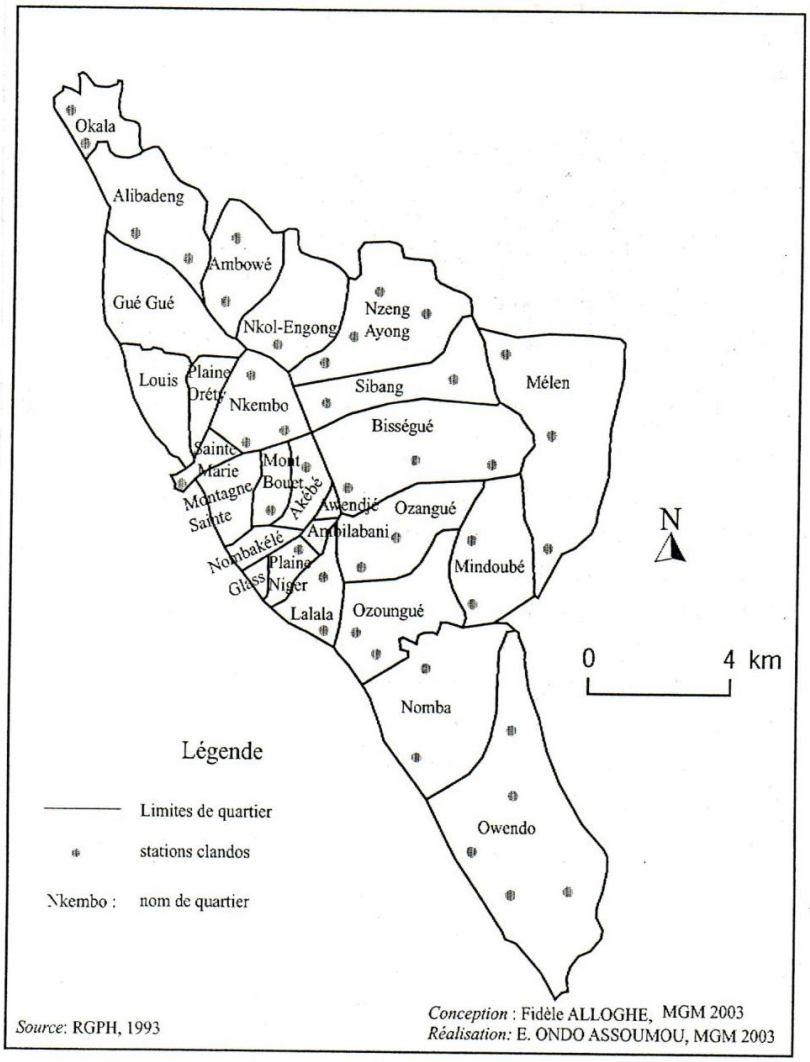
Source : Fidèle ALLOGHO NKOGHE, « Le transport clandestin à Libreville ou clando : de la marge au centre d'une activité alternative au transport officiel » ! in *Humanitas*, p. 39.

Figure n°3 : les modes de déplacements dans les deux zones



Source : Fidèle ALLOGHO NKOGHE, « Le transport clandestin à Libreville ou clando : de la marge au centre d'une activité alternative au transport officiel » ! in *Humanitas*, p. 39.

Figure n°4 : les carrefours-gares clandos à Libreville



Source : Fidèle ALLOGHO NKOGHE, « Le transport clandestin à Libreville ou clando : de la marge au centre d'une activité alternative au transport officiel » ! in *Humanitas*, p. 47.

Cette forte occupation du territoire par les clandos est rendue possible grâce à deux faits essentiels : la flexibilité du coût de transport et l'adaptabilité aux routes de la capitale. Sur le plan de la flexibilité du coût de transport, les clandos restent jusqu'à ce jour, les seuls modes à pratiquer des tarifs populaires. Cette générosité leur a attiré la sympathie de toute la population. Sur le plan de l'adaptabilité aux routes de la capitale, le retard du réseau public de transport dans les extensions urbaines, leur profite largement, de sorte qu'ils passent des routes défoncées aux

routes goudronnées sans grande difficulté. Cette qualité est d'ailleurs très appréciée des populations périphériques comme en témoigne cet usager clando : « *Oh diantre que viennent chercher les clandos dans les villages où les routes sont impraticables ! Aujourd'hui ce n'est plus une difficulté d'habiter des zones comme Nzong, Bizango Bi Béré ou Derrière les rails où les clandos remplacent les taxis urbains plus habitués aux routes goudronnées* »

Par là-même, ils restent les seuls à pouvoir rallier zones déstructurées et zones structurées.

Sans cette ubiquité spatiale, de nombreux citadins vivraient coupés du reste de la ville ou assignés à résidence. Le travail fourni par ces véhicules privés en fait un mode essentiel du système de transport de la capitale gabonaise. Outre les déplacements qu'ils facilitent, les clandos génèrent des emplois qui s'adressent aux couches les plus pauvres de la société.

4.2. Activités générées et emplois

Les clandos génèrent de nombreuses activités qui touchent des domaines variés. Concernant ces activités, elles apparaissent à chaque fois qu'un clando dessert un lieu. Au fil du temps, ce lieu se transforme en un micro-marché qui regroupe des activités marchandes voire des services où des usagers peuvent s'approvisionner sans avoir besoin de recourir au marché central. Ces activités montrent la capacité des clandos à générer des activités annexes par les lieux qu'ils fréquentent et qui profitent à plusieurs compatriotes (figure n°4). Le témoignage de cet habitant du quartier Awendje est très édifiant :

« *Quand j'ai ouvert mon cybercafé, je ne pensais pas qu'il y aurait autant d'affluence. Ce carrefour était peu fréquenté. Avec l'arrivée des clandos, de nombreuses activités se greffées sur ce lieu. On peut s'approvisionner en produits vivriers, on peut solliciter des services comme le tétéboutique. Mon cyber a été agrandi comme vous le constatez, les gens qui viennent d'okinda, Beauséjour s'arrêtent ici pour solliciter un poste* »

Figure n°4 : Les activités générées par les carrefours-gares clandos

Carrefour-lieux ou stationnement des clandos	Branche d'activité	Nombre d'opérateurs
N'kembo-pharmacie	Commerces+vente de linge	56
Carrefour St Michel	Petits détaillants	6
Campagne	Débits de boisson+ petits commerces	8
Nzeng Ayong	Commerce général+débits de boisson+marché de proximité	70
Awendje	Cyber café+ téléboutique+alimentations des produits vivriers	76
Charbonnages	Commerce général+cyber café+vente de produits vivriers+débits de boisson	47
Rond pt Nzeng ayong	Petits commerces+débits de boisson	12
Owendo pédiatrie	Petits marchés+magasins	
Owendo SNI	Petits commerces+débits de boisson+cyber café	22
Carrefour IAI	Petits commerces+débits de boisson	9
Vallée Ste Marie	Petits commerces	5
Camp De Gaule	Petits commerces	5
Université	Petites commerces+vente de journaux	7
Plein-ciel	Petits commerces	4
Carrefour GP	Commerce général+cyber café.débits de boisson	8
Aéroport	Petits commerces+vente de produits vivriers+débits de boisson	17
Carrefour SOGATOL	Ventes des cacahuètes+orange+pommes	3
TOTAL		**425**

Source : Fidèle ALLOGHO NKOGHE, « Le transport clandestin à Libreville ou clando : de la marge au centre d'une activité alternative au transport officiel » ! in *Humanitas*, p. 48.

En 2020, le réseau compte près de 800 véhicules. Ce sont 800 emplois directs qui sont créés. (la direction des transports de la mairie centrale). Un clando rapporte entre 300 000 et 600 000 FCFA mensuellement à son propriétaire (Métoughe Nang, 2004). Des sommes qui concurrencent fortement les salaires de la fonction publique.

A côté du clando, il y a le chargeur, une source nourricière pour de nombreux oisifs. En effet, en fluidifiant l'accès aux véhicules, un chargeur clando prélève entre 100 et 200 FCFA sur chaque véhicule chargé et selon le gabarit. Dans les stations qui accueillent un peu plus de cinquante clandos comme à l'échangeur

de Nzeng-ayong, c'est au moins 10 000 FCFA qu'un chargeur peut collecter dans la journée. Depuis le début des années 2000, de nombreux jeunes désœuvrés sont occupés. Les braquages et les vols récurrents dans les quartiers populaires, ont diminué considérablement.

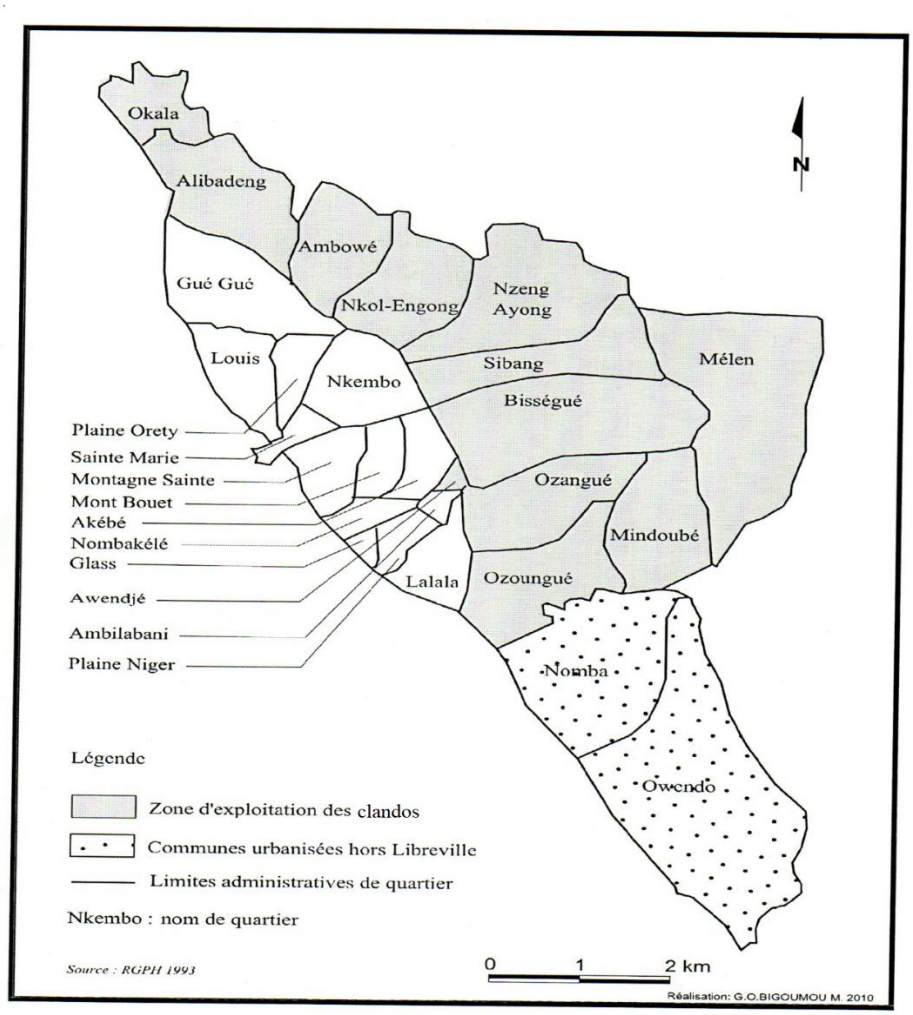
4.3. Réduire une activité concurrente aux taxis urbains ?

A Libreville, les gares clandos sont l'initiative des clandos en fonction des besoins de déplacement des populations. Les autorités municipales n'interviennent que peu après à travers la mise en place d'une règlementation. Pour les pouvoirs publics, les clandos sont illégaux, ils ne peuvent pas opérer dans le centre-ville réservé aux taxis urbains. Ils prévoient une délibération dénommée « transport urbain de seconde zone ». La zone d'exploitation des véhicules assurant le transport suburbain dans la commune de Libreville se compose ainsi qu'il suit (figure 5) : au Nord, elle comprend : l'aéroport, Okala, la Sablière, Débarcadère ; à l'Est secteur 1 : le Beau-séjour, le PK8, Show-Show, Awendje, Beau-séjour, Mindoubé 2, Okinda. A l'Est secteur 2 : Feu Nzeng-ayong, rond-point, carrefour GP, rond-point, fin goudron, SGA, Bambouchine ; à l'Est secteur 3 : Camp de Gaule, Alibandeng, Débarcadère, Carrefour Charbonnage, Diba-Diba, Ambowè. Au Sud : IAI, Ozangué, Mindoubé, Echangeur lalala, Soduco, Ozoungué. Et pourtant l'observation sur le terrain montre que cette mesure n'est pas appliquée. Les propos avancés par les clandos rencontrés sur ces sites s'inscrivent dans la même veine :

« Euh non les sites sur lesquels nous opérons sont connus de la mairie puisque la mairie y prélève les taxes, interdire les clandos va augmenter le chômage de compatriotes gabonais et étrangers. Je pense que ça va envoyer beaucoup de personnes à l'ONE ».

« Quoi c'est inimaginable, si ça arrive, ça va pénaliser surtout la population. Les lignes sur lesquelles nous exerçons aident beaucoup les gens notamment les élèves, les étudiants. Ce sont des lignes avec des tarifs fixes que les taxis n'acceptent pas ».

Figure n°5 : la délimitation du périmètre de circulation des clandos



Source : Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA, *Les mobilités des populations à faibles revenus à Libreville*, Thèse de doctorat, Université de Toulouse II Le Mirail, p. 268.

« Ça ne servira à rien de les retirer aux clandos, même les taxis ne peuvent pas contenir la population. Il arrive que les clandos ne suffisent pas ».

« Cette ligne compte plus de 50 clandos, si un clando paie 250 000FCFA, si vous les retirer, essayez de faire vos calculs, c'est beaucoup d'argent que la mairie ne comptera plus dans ces caisses… »

Pour la mairie, les sites reculent en fonction de l'évolution de la ville. A la question : comment expliquez-vous les points avancés des clandos dans la ville ? Les autorités municipales répondent :

« Fermer ces sites c'est retirer de l'emploi à de nombreux compatriotes. A cause du saucissonnage des trajets par les taxis, on conserve ces sites. Il faut aussi tenir compte de l'aspect social. Cette activité offre des ressources à de nombreux compatriotes ».

Les témoignages recueillis par les pouvoirs publics que les clandos sont unanimes sur l'importance des clandos dans la ville.

5. Discussion

L'étude sur les clandos à Libreville ne peut être traitée de manière isolée. Elle doit être mise en relation avec les autres études menées dans d'autres terrains. Dans ce sens, elle vient enrichir les connaissances sur les transports artisanaux en Afrique subsaharienne notamment en Côte d'Ivoire où Irène Kassi-Djodjo (2010) montre le rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation d'Abidjan ou au Sénégal, le collectif dirigé par Jérôme Lombard (2004) montre le triomphe du secteur privé dans les rues de Dakar.

Conclusion

Depuis que le service public de transport n'est plus à mesure d'assurer les transports publics dans les principales métropoles africaines subsahariennes, les villes connaissent des difficultés de transport. Elles doivent aujourd'hui leur viabilité grâce à l'intervention des transports clandestins qui opèrent certes dans des conditions inégales mais répondent largement aux besoins exprimées par les populations. L'enquête menée sur les clandos à Libreville est sans appel sur la capacité de ce mode à assurer les déplacements citadins par la conquête des espaces urbains malgré les restrictions que tentent de lui opposer les autorités municipales. Les clandos demeurent aujourd'hui des acteurs majeurs des transports dans cette métropole moyenne. L'étude sur Libreville a aussi la

particularité d'enrichir les connaissances sur les transports clandestins en Afrique à partir de l'exemple d'un pays doté pourtant de moyennes pour réhabiliter le service public de transport.

Références bibliographiques

ALLOGHO NKOGHE Fidèle, 2006, « Le transport clandestin à Libreville ou clando : de la marge au centre d'une activité alternative au transport officiel ! », in *Humanitas*, n°5, pp. 35-51.

ARBORIO Anne-Marie, FOURNIER Pierre, 2011, L'enquête et ses méthodes, Paris, Armand Colin.

BIGOUMOU MOUNDOUNGA Guy Obain, 2011, *Les mobilités des populations à faible revenus à Libreville, l'exemple des quartiers périphériques*, Thèse de doctorat, Université de Toulouse II-Le Mirail, 353 p.

DI MEO Guy, 1998, Géographie sociale et territoire, Paris, Nathan.

DI MEO Guy, (dir), 1996, les territoires du quotidien, L'Harmattan, 207 p.

GODARD Xavier, 1993, « Se déplacer dans les villes », in *Afrique contemporaine*, n° 168, pp.198-206.

KASSI-DJODJO Irène, (2010), « Rôle des transports populaires dans le processus d'urbanisation à Abidjan », in *Les Cahiers d'Outre-Mer*, n° 251, pp. 391-402.

METOUGUE NANG, Prosper, (2004), « Le phénomène des clandos à Libreville ou l'informel à la remorque de l'Etat : enquête », document de travail n°86, université du littoral côte d'opale, 13 p.

LOMBARD Jérôme, PAPA Sakho, BRUEZ Frank, BAILLON Axel, 2004, « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs, in *Autrepart*, n°23, pp. 115-134.