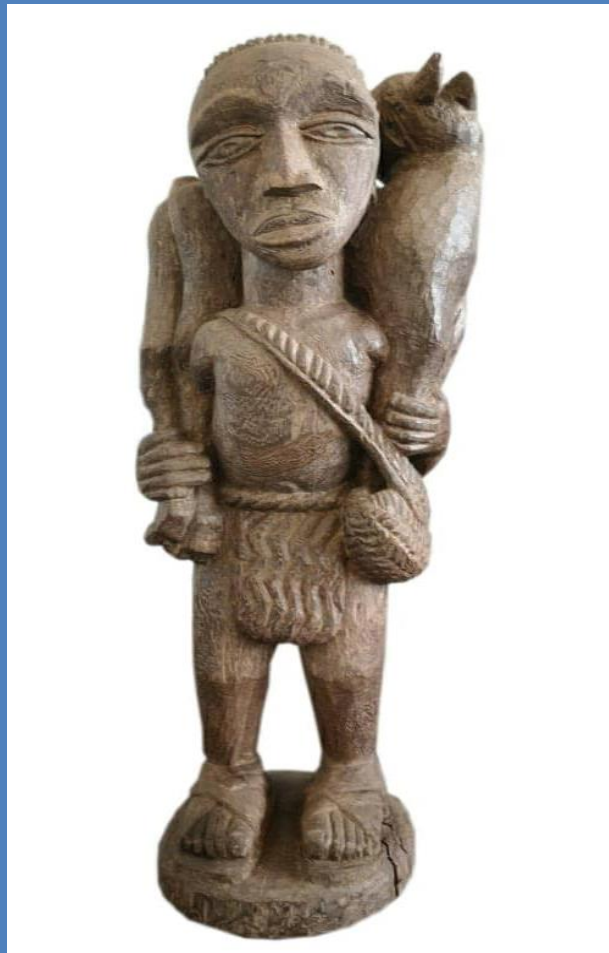


NTELA

_____ N° 02, Vol. 1, Juillet-Décembre 2021 _____



ISSN : 2789-3588

**Revue du Centre Universitaire de Recherche
sur l'Afrique (CURA)**

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
BP : 2642, E-mail : cura.congobrazza@gmail.com
Tél. : + 242 066690087 / 055769593 / 044108897

Couverture : Figure de chasseur bantou de l'Afrique centrale. Statuette collectée par le Laboratoire d'Anthropologie et d'Histoire (actuelle Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines de l'Université Marien Ngouabi), entre les années 1975 et 1980. Dans les langues kongo de cette sous-région, le bon chasseur est justement appelé « *NTELA* ». Par métonymie, ce nom symbolise l'homme constamment animé par la quête des savoirs et des connaissances ; un scientifique qui cherche, qui trouve et qui partage ses trouvailles avec les autres au moyen de la publication.

Les opinions exprimées dans les différents textes publiés ici sont celles de leurs auteurs. Elles n'engagent nullement la Revue *NTELA*

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
E-mail : cura.congobrazza@gmail.com

NTELA

_____ N° 02, Vol. 1, Juillet-Décembre 2021 _____

ISSN : 2789-3588

**Revue du Centre Universitaire de Recherche
sur l'Afrique (CURA)**

Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines/Université Marien
Ngouabi, Brazzaville (République du Congo)
BP : 2642, E-mail : cura.congobrazza@gmail.com
Tél. : + 242 066690087 / 055769593 / 044108897

Publications semestrielles de la Revue NTELA

Directeur de publication

Yvon-Norbert GAMBEG

Rédacteur en chef

Jean Félix YEKOKA

Comité de rédaction

Jacques Nkeoua Oumba, Paul Kibangou, Régina Patience Ikemou, Rony Dévyllers Yala Kouanzi, Samuel Kidiba, Dieudonné Mouakouamou Mouendo, Didace Kevin Kouloungou Boungou, Jean-Bruno Bayette, Dreid Miché Kodja Manckessi.

Comité scientifique

Jean-François Owaye, Professeur, Université Omar Bongo (Gabon), Miche-Alain Mombo, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Georges-Claude Tshund'Olela, Professeur, Université de Kinshasa (RD. Congo), Omer Massoumou, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Françoise Blum, Professeur, Université Paris 1, Panthéon Sorbonne (France), Bienvenu Boudimbou, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Joachim Emmanuel Goma-Thethet, Professeur, Adon Simon Affessi, Maître de Conférences, Université Peleforo Gon Coulibaly Korhogo (Côte d'Ivoire), Université Marien Ngouabi (Congo), Dieudonné Tsokini, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Pierre Yvon Ndongo Ibara, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Joseph Zidi, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Henri Yambéné Bomono, Professeur, Université Yaoundé 1 (Cameroun), Jean Félix Yekoka, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo), Rogacien Tossou, Maître de Conférences, Université d'Abomey-Calavi (Bénin), Université Marien Ngouabi (Congo), Yvon-Norbert Gambeg, Professeur, Université Marien Ngouabi (Congo), Sophie Pulchérie Tape, Maître de Conférences, Université Peleforo Gon Coulibaly Korhogo (Côte d'Ivoire), Amuri Mpala Lutébélé, Professeur, Université de Lubumbashi (RD. Congo), Didier Ngalebaye, Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi (Congo).

Infographie : Dreid Miché KODIA MANCKESSI

SOMMAIRE

Éditorial	13
------------------	----

Articles

I. HISTOIRE

Le génie politique gaullien à l'épreuve de la décolonisation de l'Afrique noire française (1940-1958) Emmanuel Ndzeng NYANGONE	17
Les fermes royales de palmiers à huile dans la stratégie de reconversion économique du royaume de <i>Danxomé</i> au XIX ^e siècle A. Dieudonné AWO, Eunock ODJOURMANI	37
La province d'Anzico, de la vassalité Kongo, au royaume de Makoko (XVI ^e -XVII ^e siècles) Lucien NIANGUI GOMA	61
À propos du succès du référendum gaulliste du 28 septembre 1958 au Dahomey. De la responsabilité de l'élite dahoméenne à la suprématie du pouvoir français Korê Ébénézer SEDEGAN	75
Horus : exégèse des charges d'un héritier légitime (2798-1580 avant Jésus-Christ) Hugues Gildas Makoki	107
L'éducation au Loango à travers les contes et proverbes Martin Pariss VOUNOU, Raymond MENGA-POATY	123
Sociétés et industrie du fer dans la zone forestière de la Lékoumou aux XVIII ^e et XIX ^e siècles Roval Caprice GOMA-THEHET BOSSO	143
Félix Houphouët-Boigny et la paix économique en Côte d'Ivoire par la lutte contre les disparités régionales (1960-1993) Houphouët Jean Felix KOMÉANAN, Doyankang Fousseny SORO	161

La prise en compte du volet patrimonial dans les projets de développement socio-économique au Burkina Faso : cas du secteur P17 du permis minier Bomboré (commune de Mogtedo)

Noaga BIRBA, Rimpagnidé OUEDRAOGO 177

Côte d'Ivoire : la transition économique (1893-1945)

Koffi Antoine GOLÉ 199

Les projets de développement urbain de la Banque mondiale en Côte d'Ivoire et leur impact socio-environnemental (1976-1998)

Ange Barnabé ADOFFI, Pascal Tano KASSI 219

L'aide extérieure, un outil indispensable dans le développement des pays du tiers-monde : l'exemple de la Côte d'Ivoire (1960-1990)

N'dri Laurent KOUAKOU 239

Stratégies de lutte contre le terrorisme en Afrique : cas du Bénin en Afrique de l'Ouest

Richard Codjo AKODANDE HONMA 265

Conséquences de la présence des réfugiés dans les villages d'accueil : cas de Ngaoundéré (Cameroun)

Richard TOMO DJAOWÉ 283

L'histoire nationale dans les programmes du cours secondaire général au Bénin (1987-2016)

**Hermann W. ADIMOU, Arnaud Achille GBENASSOU
GNIDEHOUE** 299

II. GÉOGRAPHIE

Le recyclage des déchets du bois à Libreville et ses environs

Jérôme MABIKA 321

Les inégalités d'accès au service de collecte des ordures ménagères et à l'électricité dans l'agglomération de Libreville (Gabon)

Corine ADA NZOUGHE épouse OBOUNOU 345

Accès aux établissements d'enseignement secondaires publics dans la périphérie de Libreville (Gabon) : pouvoir des lieux ou lieux de pouvoir des claudos ?

Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA 357

Maraîchéculture féminine de contre-saison dans la préfecture de Tône au nord-Togo : implications socio-économiques et contraintes

Konnegbéne LARE 371

III. PHILOSOPHIE

La problématique de l'existence de la philosophie sociale moderne et l'horizon de l'émancipation universelle

Kouamé YAO 397

Le projet de paix perpétuelle de Kant

Yao Kra Marcelle AMANI 415

La renaissance de la science en Afrique par l'IA

Kpa Yao Raoul KOUASSI 431

L'État-nation et les performances intégratives du droit chez Jürgen Habermas

Yawo Agbéko AMEWU 451

La démocratie à l'épreuve de la question ethnique en Afrique subsaharienne : cas de la Côte d'Ivoire

Kouamé Hyacinthe KOUAKOU 475

Éditorial

La publication en juin 2021 du premier numéro de la revue *Ntela* a eu un écho retentissant en Afrique et ailleurs, notamment dans les milieux institutionnels où la recherche occupe une place fondamentale. La cinquantaine de textes reçus dans la foulée du lancement de l'appel à contribution pour ce deuxième numéro témoigne de ce succès honorable, ainsi que de l'audience accordée à *Ntela*, particulièrement en Afrique noire francophone. Mais loin de tirer de ce succès une satisfaction béate, les membres du Centre Universitaire de Recherche sur l'Afrique (CURA), qui sont à l'initiative de cette revue, mesurent l'ampleur de la tâche et le poids de leur engagement dans cette entreprise complexe, tant par ses exigences que par les innombrables défis à relever au quotidien pour faire la promotion de la recherche au niveau du continent.

Le volume de textes reçus dans le cadre de cette livraison suggère à l'évidence, par l'originalité des sujets abordés, leur variété discursive et leur diversité originelle, que malgré les drames (pandémie de Covid-19, terrorisme, guerres asymétriques, changement climatique et ses effets pervers, etc.) auxquels notre monde actuel est confronté, les chercheurs africains restent déterminés à repousser le plus loin possible les frontières de la recherche. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, ces situations anormales leur offrent de meilleures perspectives de réflexions savantes, dont les résultats permettent de mieux comprendre ce qu'est l'homme dans son essence. Ainsi, bravant la peur, les chercheurs améliorent leurs harmoniques afin de livrer au monde des éléments explicatifs de sa complexité. Ils montrent une résilience à toutes ces situations traumatisantes qu'ils exploitent à leur avantage, en tirant d'elles le maximum de ce qui constituent des champs de recherche.

Vingt-quatre études composent la présente livraison qui constitue le premier volume du numéro deux de la revue *Ntela*. Leur mise en place procède d'un regroupement intelligent opéré sur la base de leur proximité scientifique et des passerelles que les disciplines d'où elles sont issues ouvrent les unes aux autres. En agissant ainsi, *Ntela* entend se positionner aux côtés d'autres revues qui encouragent et font la promotion de l'interdisciplinarité, voire de la transdisciplinarité, pour supplanter implicitement la *divide ut imperas*.

Trois axes constituent la charpente générale de ce premier volume numériquement dominé par l'histoire. La quinzaine d'articles constituant cette rubrique aborde des thématiques liées aux enjeux de décolonisation africaine, à l'économie, au patrimoine, à l'éducation traditionnelle sur la base des ressorts propres à la littérature orale. Les questions de développement, de la forge, de l'environnement, de la lutte contre le terrorisme et de l'exégèse sont analysées à la confluence des préoccupations d'anciennes monarchies (royaumes de *Danxomè* et d'*Anzico*) africaines.

La deuxième rubrique est formulée à partir de quatre textes issus du domaine de la géographie. La ville est ici le champ de réflexion principal choisi par les auteurs. Elle focalise les attentions à cause des problèmes de recyclage des déchets, d'accès à l'électricité et aux établissements d'enseignement secondaires, sans pourtant occulter le volet sur l'entrepreneuriat féminin, notamment dans le cadre de la maraîchéculture.

Ce volume se ferme avec série philosophique, composée de cinq textes qui interrogent l'existence humaine, les enjeux de l'émancipation en rapport avec le projet de paix perpétuelle et de renaissance de la science, ainsi que l'ethnicité saisi comme obstacle à la promotion de la démocratie.

Les lecteurs trouveront à travers les colonnes de ce numéro la matière nécessaire pour alimenter leurs propres réflexions.

Professeur Yvon-Norbert GAMBEG

Directeur de publication

II. GÉOGRAPHIE

Accès aux établissements d'enseignement secondaires publics dans la périphérie de Libreville (Gabon) : pouvoir des lieux ou lieux de pouvoir des clandos ?

Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA*

Résumé :

La création de nouveaux établissements secondaires publics dans les périphéries Est et Sud de Libreville à l'écart du réseau public de transport, n'a pas résolu les problèmes d'accès des élèves à ces infrastructures scolaires naissantes. Les difficultés rencontrées par ces usagers pour rejoindre leur lieu de fréquentation ont favorisé l'usage des clandos, comme solution intermédiaire à leur problème. C'est dans ce contexte que cette étude a été conduite pour mettre en relief l'importance de ce mode de transport dans l'accès aux établissements secondaires de la périphérie. L'objectif recherché est de montrer que les clandos occupent une place centrale dans l'accès aux établissements secondaires publics malgré le mauvais état des routes. Cette étude induit l'hypothèse selon laquelle le pouvoir qu'exercent les clandos sur les lieux permet de mieux les contrôler. Un questionnaire administré auprès de 1400 élèves confirme bien cette domination sur les autres modes de transport urbain (35% des déplacements).

Mots-clés

Libreville, périphérie, bus publics, élèves, établissements secondaires.

Abstract

The creation of new public secondary schools in the eastern and southern outskirts of Libreville, away from the public transport network, has not resolved the problems of student's access to these new secondary schools. The difficulties encountered by these users to reach their place of frequentation favored the use of clandos. It is in this context that this study was conducted to show the importance of this mode of transport in accessing secondary schools in the periphery. The objective to reach is to show that clandos are important in access to

*Géographe, membre de l'Institut de Recherche en Sciences Humaines (IRSH) et du Centre National de Recherche en Sciences et Technologies (CENAREST) ; E-mail : moundoungaguy@yahoo.fr

public secondary establishments despite the poor condition of the roads. This study hypothesizes that the power exerted by clandos on the premises allows them to be better controlled. A questionnaire administered to 1,400 students clearly confirmed this domination over other modes (35% of trips).

Keywords

Libreville, periphery, public buses, students, secondary schools

Introduction

Confrontée à un nombre croissant d'enfants à éduquer (L. Diaz Oliveira et *al.*, 2010), l'offre en infrastructures scolaires en Afrique subsaharienne reste insuffisante. Elle bénéficie largement aux capitales qui voient leur centre-ville se doter de l'essentiel des équipements publics d'éducation scolaire qui attirent davantage les élèves dans la ville (I. Deble, 1993) au détriment des périphéries urbaines. Cette situation pose des problèmes de transport urbain notamment chez les élèves habitant les zones périphériques. Libreville, capitale politique et administrative du Gabon n'est pas épargné par ce phénomène. En effet, la localisation des établissements secondaires sur la façade maritime impacte les transports de la ville. C'est ce que relève P. C. Mvélé (2006, p. 395) lorsqu'il écrit : « 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 ».

Pour pallier cette difficulté, de nouveaux établissements secondaires ont été créés dans les périphéries Est et Sud pour tenter de rapprocher les zones de résidence des élèves des infrastructures scolaires naissantes. Lorsqu'on s'intéresse à la fréquentation de ces établissements par les élèves, on se rend compte que l'accès à ces lieux ne leur est pas garanti. Effectivement, l'implantation de ces équipements n'a pas suivi l'évolution du réseau public de transport, favorable aux bus publics dont la capacité de transport est plus importante que les autres modes de transport. De nombreux établissements se retrouvent coupés des transports publics. Par conséquent, les élèves scolarisés dans la périphérie, confrontés à des difficultés d'accès à leur lieu d'étude, ont recours aux services des clandos¹. Cette étude cherche à comprendre quelle place occupe ce

¹ Clando est un diminutif de clandestin, c'est-à-dire qui n'a pas de papiers. Dans le cadre de cette étude, il désigne un véhicule privé qui ne paie pas une licence pour faire

G. O. Bigoumou Moundounga : Accès aux établissements secondaires ...

mode dans l'accès aux établissements secondaires de la périphérie. Elle met en avant l'hypothèse selon laquelle l'accès aux établissements secondaires publics dans la périphérie est effectif grâce au pouvoir que les clandos développent sur les lieux d'implantation de ces établissements.

1. Justification du sujet

L'accès aux établissements secondaires publics dans la périphérie de Libreville présente un intérêt socio-économique et même scientifique.

D'abord sur le plan social, l'étude s'intéresse à une catégorie essentielle de la population globale de Libreville, les élèves. Cette catégorie sociale joue un rôle primordial dans le fonctionnement des villes africaines notamment dans le domaine des transports. Il suffit d'observer la période de vacance scolaire pour se rendre compte de la baisse des flux de transport consécutive à la fermeture des établissements scolaires. Par conséquent, la ville tourne au ralenti. Elle retrouve son dynamisme avec le retour des élèves et la reprise des cours.

Ensuite sur le plan économique, les élèves représentent une part de marché non négligeable pour les transports privés qui réalisent leur plus gros chiffre d'affaire pendant les périodes d'affluence scolaires. Cependant, les travaux consacrés aux élèves restent encore insuffisants. C'est pour combler ce vide que cette étude trouve ici sa justification.

Enfin, en s'intéressant à l'accès aux établissements secondaires publics de la périphérie d'une capitale africaine comme Libreville, cette étude nous situe aussi bien dans la géographie des transports que la géographie sociale (G. Di Méo, 1996). Cette dernière aborde les questions de territorialité dans le sens d'une meilleure appropriation des territoires par les acteurs de transport.

2. Problématique

Organisé de tout temps par la puissance publique, le transport des élèves à Libreville est assuré par les transports publics et les transports privés. Peu avant l'indépendance, les colons mettent en place les transports collectifs. Ils couvraient uniquement les quartiers européens où l'on rencontrait les premiers établissements de la capitale à l'instar du

du transport mais s'acquitte tout de même d'un droit d'occupation de l'espace public communal.

collège de Libreville². Après l'indépendance, les pouvoirs publics conservent ce système et l'étendent au reste de la ville. Entre 1970 et 1980, l'accès aux établissements secondaires à Libreville constitue une priorité pour les pouvoirs publics. Grâce aux ressources importantes que génère le pétrole, les autorités centrales créent la compagnie de transport scolaire qui va favoriser le transport de nombreux élèves vers leurs établissements.

À la fin des années 1990 et le début des années 2000, le système de transport mis en place commence à connaître ses premières difficultés malgré la fusion à la société gabonaise de transport (la Sogatra). Après 2004, les déplacements des élèves vers leurs établissements ne sont plus totalement assurés. Deux facteurs essentiels expliquent cette situation.

Le premier est lié à la croissance démographique. Libreville voit ces dix dernières années, les effectifs scolaires des établissements secondaires publics augmenter de manière importante. Ils passent de 51 590 élèves en 2011 à 60 200 en 2014, puis de 74 840 en 2017 à 86 500 élèves en 2019³. Ces chiffres prennent de cours les transports publics. Certaines études notent que dès le début des années 2000, près de 25 000 élèves sur 30 000 n'avaient plus accès aux bus publics. Autrement dit, c'est 15% qui empruntaient les transports collectifs contre 85% qui se retrouvaient abandonnés à eux-mêmes et obligés de se débrouiller par d'autres moyens pour regagner leur établissement (P. C. Mvélé 2006).

Le second facteur est la croissance territoriale. En effet, le système de transport scolaire qui fonctionnait encore bien dans les années 1970-1980 est confronté à des problèmes de distance que les transports publics ne sont plus capables de couvrir. Autrement dit, l'implantation de nouveaux établissements secondaires publics dans les périphéries Est et Sud entraîne une extension du tissu urbain qui ne s'est pas accompagnée de la construction de nouvelles routes dans ces directions. L'état défectueux des routes dans la périphérie exclut les autobus publics habitués aux routes goudronnées et qui ne peuvent circuler en dehors de ce réseau.

À défaut d'être coupés des transports, les élèves ont de plus en plus recours aux transports privés particulièrement les clandos. Plus adaptés aux routes défoncées de la périphérie, les clandos embarquent les élèves

² Il s'agit de l'actuel lycée national Léon Mba voire figure sur la localisation des établissements secondaires dans l'agglomération de Libreville.

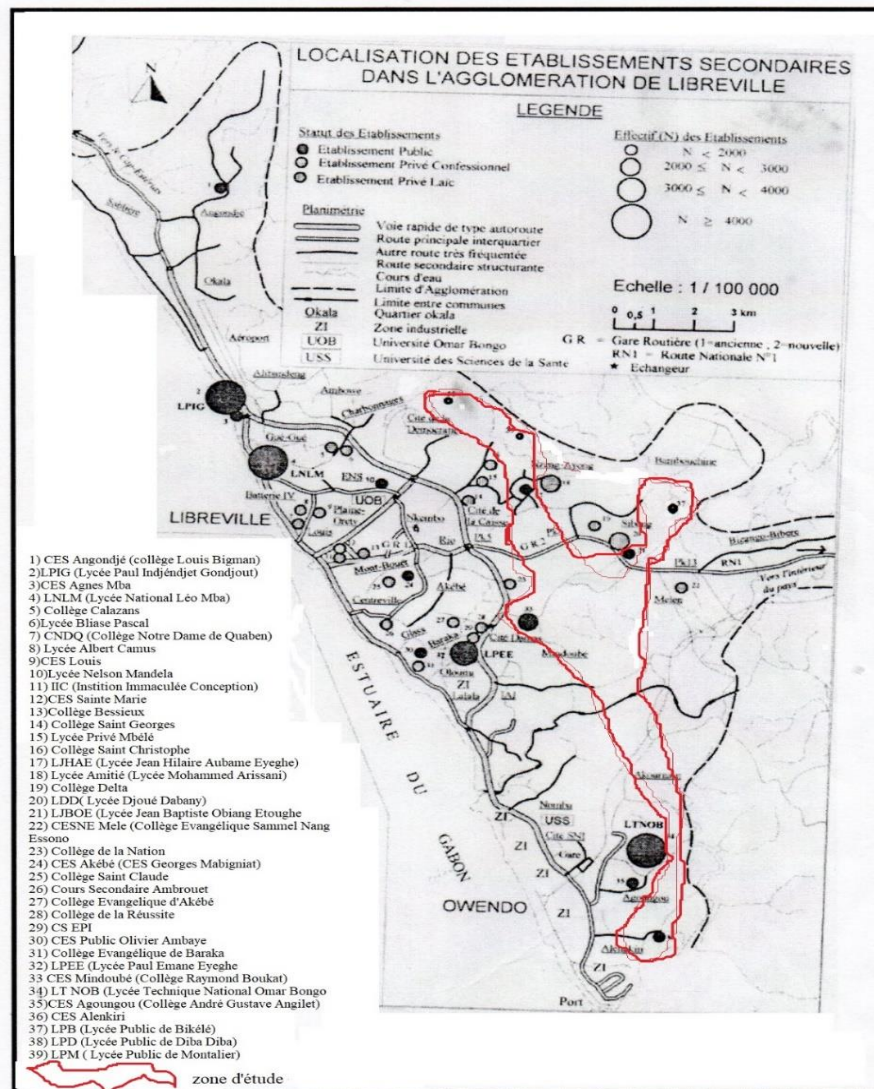
³ Direction de l'Enseignement secondaire du Ministère de l'Éducation Nationale

G. O. Bigoumou Moundounga : Accès aux établissements secondaires ...

et les déposent jusqu'à leurs établissements. L'objectif de cette étude est de montrer la place qu'occupe ce mode dans l'accès aux établissements secondaires de la périphérie malgré l'état défectueux des routes.

3. Méthodologie

Le travail sur l'accès aux établissements secondaires publics dans la périphérie de Libreville a nécessité l'usage de l'observation, du questionnaire et l'entretien. Pour définir notre zone d'étude et les populations à questionner, nous avons suivi les méthodes que recommandent A. M Arborio et P. Fournier (2011). En effet, l'observation a permis de sélectionner les établissements où l'accès est difficile et ceux qui sont intégrés au réseau de transport. Ce sont respectivement les lycées Bikélé (37) Diba-Diba (38), Montalier (39), et les lycées Jean Hilaire Aubame Eyeghe (17), Jean Baptiste Obiang Etoughe (21), et les collèges Mindoubé (33) et Alénakiri (36) (voir carte de localisation des établissements secondaires dans l'agglomération de Libreville).



Source : Pierre-Claver Mvele, « 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*, 2006, p. 404.

Pour savoir le mode de déplacement le plus utilisé dans l'accès à ces établissements, nous avons administré un questionnaire auprès des élèves. Au total, 1400 élèves ont répondu à la seule question que nous leur avons posée : *lequel de ces modes utilisez-vous pour vous rendre dans votre établissement ?* 200 élèves ont été approchés par établissement pour tenter de garantir une représentativité à cette étude. Le tableau qui suit présente de façon succincte ces informations.

Tableau n°1 : répartition du nombre de questionnés par établissement

Établissements secondaires publics	Nombre de personnes interrogées
LJHAE	200
LJBOE	200
LPB (Bikélé)	200
LPD(Diba Diba)	200
LPM(Montalier)	200
CES Mindoubé	200
CES Alénakiri	200
Total	1400

Pour compléter notre questionnaire, nous avons eu besoin des avis des élèves sur les conditions de transport, mais aussi des clandos sur l'organisation de leur activité. L'entretien avec ces différents acteurs s'est imposé.

4. Présentation des résultats

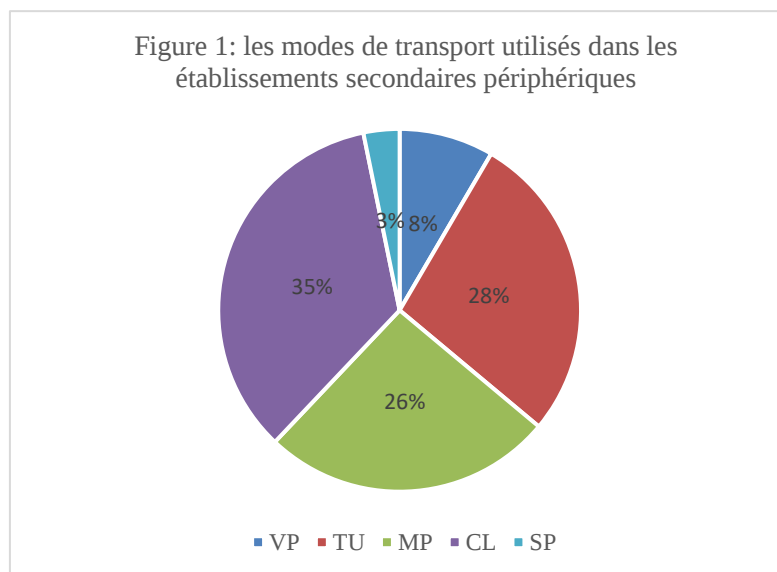
Dans cette partie, nous allons procéder à la présentation des résultats du questionnaire d'une part et les résultats de l'entretien d'autre part.

4.1. Les modes de transport utilisés dans les établissements secondaires périphériques

Entre autres préoccupations, cette étude présente le mode de déplacement utilisé par les élèves lorsqu'ils accèdent à leur établissement. Les données statistiques qui suivent, répondent à cette attente.

Tableau n°2 : la répartition de la population interrogée par mode de déplacement

Mode de déplacement	Personnes interrogées	%
Voiture particulière	118	8
Taxi urbain	387	28
Marche	364	26
Clando	486	35
Service public	45	3



Comme le laissent observer le tableau n°2 et la figure n°1, plusieurs modes de transport sont utilisés dans la périphérie pour accéder aux établissements secondaires. Parmi ces modes, les clandos occupent 35% des déplacements. Ils sont suivis des taxis urbains (28%), la marche (26%), la voiture particulière (8%) et le service public (3%). L'inégale part de marché de ces modes s'explique par le réseau public de transport. Dans les arrondissements situés en périphérie, dès que l'on se retrouve loin des axes routiers, la desserte en transports collectifs est médiocre voire mauvaise. Ceci dit, deux routes sur trois utilisées dans la périphérie ont un revêtement précaire. Ce qui a tendance à éloigner les taxis urbains et les autobus publics plus accoutumés à la voirie revêtue et par conséquent favoriser les clandos dont la capacité d'adaptation aux routes modernes qu'aux routes traditionnelles est avérée.

Le pouvoir des lieux des clandos réside dans la mise en place d'un réseau de lignes là où il n'en existe pas. Le tableau n°3 relatifs aux lignes clandos présente ces destinations.

G. O. Bigoumou Moundounga : Accès aux établissements secondaires ...

Tableau n°3 : Les lignes clandos

Secteurs desservis	Lieux de départ	Lieux d'arrivée	Éts Publics desservis	Autres points desservis	Nbre de véhicule
Périphérie Est-Nord	Charbon-nages	Diba Diba	Lycée Diba Diba	École publique, petit marché, carrefour machette, carrefour briqueterie	55
Périphérie Est	éch. Nzenzeng-ayong	Rond-point	Lycée Mbélé, lycée privé Nyonda Makita, lycée Jean Hilaire Aubame Eyeghe	Mairie	70
	Fin goudron	Montalier	Lycée Mohamed Arissani, lycée public de Montalier		22
	Marché Nzenzeng-ayong	PK9	Lycée Jean Baptiste Obiang Etoughe, lycée Djoué Dabany	Carrefour bambouchine	32
	Marché Nzenzeng-ayong	SGA	Collège Delta	Hôtel de la CAN, arboretum	
	Awendjè	Mindoubé	CES de Mindoubé	Cité Damas, carrefour Kanté	
	PK12	Bikélé	Lycée public de Bikélé		30
Périphérie Sud	Carrefour sni	Alénakiri	CES Alénakiri	La poste	25

Source : enquête personnelle, mars 2019.

L'avance de ce mode de transport sur les autres se mesure à travers son appropriation des lieux par l'installation des têtes de lignes aux endroits où descendent les élèves. En adoptant l'alignement comme moyen de chargement, les véhicules se remplissent au fur et à mesure et démarrent par la suite grâce à l'intervention des chargeurs. C'est ainsi qu'à l'échangeur de Nzeng-ayong, d'abord, un chauffeur faisant un mouvement circulaire de la main indique qu'il part au rond-point. Par ce signal, il fait savoir aussi qu'il prendra les élèves du lycée Mbélé, du lycée privé Nyonda Makita, de Jean Hilaire Aubame Eyeghe. Ensuite, à Awendjè, les usagers savent que lorsqu'ils entendent la 2, il s'agit de mindoubé 2 et que le véhicule finira son parcours au CES de mindoubé après avoir fait la cité Damas, carrefour Kanté. A carrefour sni, on entendra de la part des chargeurs : Alénakiri, Alénakiri. Cela veut dire qu'il s'arrêtera à la poste, au CES. Enfin, aux charbonnages, les chargeurs crieront Diba diba Diba diba. Ces véhicules prendront les élèves qui vont au lycée Diba Diba sachant que école publique, petit marché, carrefour machette, carrefour briqueterie, carrefour lycée se situent sur leur parcours.

Cette forme d'organisation finit par donner aux clandos un pouvoir sur les lieux, pouvoir qui se traduit par un marquage du territoire à travers leurs panneaux de signalisation.

En sus de la création de leur propre réseau de lignes, le pouvoir des lieux est aussi conquis à travers la tarification utilisée sur les lignes clandos (Bigoumou Moundounga, 2020). Tarification préférentielle à l'endroit des catégories sociales modestes comme les élèves. Le tableau n°3 reprend cette tarification.

Tableau n°4 : Tarification des clandos dans la périphérie selon le véhicule et le trajet

Lieux d'embarquement	Lieux de débarquement	Type de véhicule	Durée du trajet	Km	Tarif du voyage
Charbonnages	Diba Diba	Minibus	15-20m	5km	300
éch.Nzeng-ayong	Rond-point	Berline	5-10m	3km	200
Fin goudron	Montalier	Minibus	15-20m	7km	400
Marché nzeng	PK9	Minibus	15-20m	6km	400
Marché nzeng	SGA	Berline	5-10m	3km	300
Marché nzeng	PK 12	Minibus	15-20m	7km	400
Awendjè	Mindoubé	Berline	10-20m	6km	300
PK 12	Bikélé	Berline	15-20m	7km	400
Carrefour sni	Alénakiri	Berline	15-20m	6km	400

Source : enquête personnelle, mars 2019.

G. O. Bigoumou Moundounga : Accès aux établissements secondaires ...

La particularité des tarifs clandos est sa déclinaison selon le type de véhicule, la durée du trajet, le nombre de kilomètre effectué. Il est admis que les minibus desservent les trajets les plus longs tandis que les berlines se concentrent sur les petites distances. Qualifiés de scolaires, ces tarifs s'appliquent uniquement sur des lignes connectant des établissements secondaires. N'excédant pas plus de 400 FCFA⁴, les prix sont à la portée des familles des élèves les plus nombreux.

4.2. Les effets des clandos sur le rendement des élèves

Les établissements secondaires publics de la périphérie éprouvent encore des difficultés à asseoir leur notoriété sur le plan des résultats⁵. Cette situation s'explique entre autres par la précarité des transports à l'origine de l'absentéisme et des retards en classe⁶. Pour contourner les maux qui minent ces établissements, des lignes intestines ont vu le jour pour desservir directement les établissements secondaires sans marquer de stop sur le parcours. Sans l'intervention des clandos, les résultats scolaires connaîtraient une chute vertigineuse. Les témoignages recueillis auprès des utilisateurs de ces clandos soutiennent le travail fourni par les tenants de ce mode de transport sur leur rendement des élèves, ainsi le témoignage de cet élève du lycée Jean Hilaire Aubame Eyeghe rencontré au rond-point de Nzengeyong :

Ici nous sommes bien, tous les moyens de transport arrivent sans problème au lycée [...] mais moi, j'utilise plus les clandos. Je dirais même que [...] je n'utilise que ça toute l'année [...] oui [...] vraiment que ça...parce que les clandos sont là à tout moment du matin au soir, on ne les cherche pas, et puis il faut dire que les clandos vont vite, ils ne perdent pas le temps, ils se faufilent dans les embouteillages [...] c'est vrai que c'est dangereux [...] mais au moins vous arrivez à l'heure (Jean Paul élève en classe de première).

⁴ Le prix demandé ne dépasse pas 1 euro, il est exactement de 0,60 centimes.

⁵ Des entretiens menés auprès de quelques proviseurs d'établissement notamment les lycées Jean Hilaire Aubame Eyeghe et Jean Baptiste Obiang Etoughe ont révélé la tendance baissière des résultats.

⁶ La précarité des transports dans la périphérie fait que les élèves voyagent dans des conditions de confort insuffisant. Les véhicules utilisés sont pour la plus grande part de deuxième voire de troisième main. Dans de pareilles circonstances, le confort est loin d'être garanti. Il l'est encore moins pour ceux qui choisissent la marche. Ce mode se fait sur des voies où le trottoir est absent et rend mal à l'aise les marcheurs, si on associe les conditions climatiques défavorables. Ce qui a tendance à fatiguer les élèves et les rendre moins performant en classe.

Cette appréciation favorable des clandos dans un quartier mieux fourni en équipement de transport (Nzeng-ayong) ne l'est pas moins dans un quartier plutôt défavorisé (Bikélé) comme le laisse entendre les propos de ce lycéen :

Aucun transport n'arrive au lycée à part les clandos, c'est complètement abandonné par les transports ici, depuis quand j'étais en sixième, on parlait de goudronner jusqu'au lycée mais rien, regardez vous-même [...] rien n'est fait [...] la route n'a pas changé euh !!! oui elle s'est même dégradée au carrefour qui mène au lycée. Ce sont les clandos qui nous sauvent ici surtout en temps de pluie. Moi je prends le clando tôt le matin, j'arrive avec de l'avance au lycée et j'ai le temps de relire mon cours avant d'aller en classe (Thierry élève en classe de terminale).

Les témoignages recueillis auprès des clandos dans la façon d'assurer quotidiennement les déplacements des élèves ont mis à jour leur capacité à collaborer avec les autorités présentes sur la route. Dans ce sens, les clandos savent négocier (J. Lombard et al, 2004) avec les forces de l'ordre pour circuler librement. Ce qui leur confère une domination sur certains axes comme carrefour sni-alénakiri où la présence quasi permanente de la gendarmerie pousse les taxis urbains à désertir cette partie sud de Libreville. Les clandos rencontrés ici nous ont laissé entendre :

Tout ce que nous on demande c'est qu'on nous laisse travailler. Pour éviter les palabres, il faut respecter les autorités, il faut saluer le képi du chef le matin ou le soir, après vous pouvez travailler librement, c'est ce que nous faisons (Clando sur l'axe PK12-Bikélé).

Un autre clando dévoile leur état psychologique et leurs stratégies de contournement des pratiques peu orthodoxes de la gendarmerie et la police routière :

Nous, les contrôles ne nous font plus peur, nous sommes déjà habitués aux barrages de police et de gendarmerie, il arrive qu'il y ait deux ou trois contrôles dans la même journée, on ne se décourage pas, ici on donne 500 F pour la police et 1 000 F pour la gendarmerie par clando, après on ne nous embête plus. (Clando sur l'axe carrefour sni-alénakiri).

5. Discussion

L'accès des élèves à l'éducation dans les périphéries urbaines n'est pas une question nouvelle. Loin s'en faut. Elle n'est encore moins un phénomène qui touche Libreville. Des travaux s'y sont déjà penchés en Afrique subsaharienne notamment à Bamako (Zoungana et *al.*, 1998), à Conakry (L. Diaz Oliveira, 2010) et en Afrique du Nord (F. Rebouha et P. Pochet, 2011). Ils relèvent l'impact de la distance sur la fréquentation des établissements par les élèves. L'étude sur Libreville apporte un regard supplémentaire sur un pays où les travaux sont encore très insuffisants. Toutefois, ce regard vient renforcer les connaissances sur les conditions d'accès des élèves à leurs établissements dans les périphéries urbaines. En effet, en Algérie, dans les périphéries d'Oran, les élèves sont dépendants de l'offre de transport collectif artisanal pour rejoindre les collèges situés dans les quartiers ou communes limitrophes (F. Rebouha, 2011, p. 194). Ce qui n'est pas loin le cas des périphéries de Libreville. À la différence de l'exemple cité, à Libreville, les établissements secondaires situés dans la périphérie sont pour certains connectés au réseau public de transport. Ce qui laisse la possibilité à certains élèves de choisir parmi plusieurs modes, celui qui leur sied comme le montrent les données sur les modes de transport utilisés en périphérie par les élèves (figure n°1). La domination des clandos réside dans leur capacité à mieux occuper le territoire et à s'adapter aux routes les plus nombreuses dans la périphérie.

Conclusion

Cette étude a porté sur l'accès des élèves aux établissements secondaires publics situés dans la périphérie de Libreville. L'objectif poursuivi était de montrer la place occupée par les clandos dans l'accès à ces établissements implantés loin des axes routiers où la desserte en transport collectif est de mauvaise qualité. Elle a fait l'hypothèse selon laquelle les clandos sont le mode choisi majoritairement par les élèves grâce au pouvoir que ce dernier exerce sur les lieux où sont implantés ces établissements. Une enquête basée autour d'un questionnaire et des entretiens auprès des élèves et des clandos ont permis de collecter les informations nécessaires. Les résultats ont révélé que les clandos sont plus utilisés pour accéder aux établissements secondaires publics périphériques (tableau n°2 et figure n°1) et ce, grâce à un marquage du territoire à travers la mise en place des lignes clandos et la pratique de tarifs sympathiques à l'endroit des élèves (tableaux n°3 et n°4).

Bibliographie

- ARBORIO Anne-Marie, FOURNIER Pierre, 2011, *L'enquête et ses méthodes*, Paris, Armand Colin.
- BIGOUMOU MOUNDOUNGA Guy Obain, 2021, « Clandos et système de transport à Libreville : une domination périphérique sans partage », *Journal Gabonais d'Histoire Economique et Sociale*, JGHES, n°8, p. 263-274.
- DEBLE Isabelle, 1993, « Les élèves dans la ville », *Afrique contemporaine*, n°168, p. 147-154.
- DIAZ OLVEIRA Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal, 2010, « À l'écart de l'école ? Pauvreté, accessibilité et scolarisation à Conakry », *Tiers monde*, n°202, p. 167-183.
- DI MEO Guy, 1998, *Géographie sociale et territoire*, Paris, Nathan.
- LOMBARD Jérôme, PAPA Sakho, BRUEZ Frank, BAILLON Axel, 2004, « Les rues de Dakar : espaces de négociation des transports collectifs », *Autrepart*, n°23, p. 115-134.
- MVELE Pierre-Claver, 2006, « L'impact de la localisation des établissements scolaires sur le transport urbain à Libreville », *Villes du Nord Villes du Sud, Géopolitique urbaine acteurs et enjeux*, L'Harmattan, p. 395-404.
- REBOUHA Fafa et POCHET Pascal, 2011, « Pauvreté et accès à l'éducation dans les périphéries d'Oran », *Autrepart*, n°59, pp. 181-198.
- ZOUNGRANA, TOKINDANG, MARCOUX, KONATE, 1998, « La trajectoire scolaire des filles à Bamako. Un parcours semé d'embûches », Lange (dir), *L'École et les filles en Afrique. Scolarisation sous conditions*, Paris, Karthala, p. 167-196.

NTELA N° 02, Vol. 1, Juillet – Décembre 2021

Le volume de textes reçus dans le cadre de cette livraison suggère à l'évidence, par l'originalité des sujets abordés, leur variété discursive et leur diversité originelle, que malgré les drames (pandémie de Covid-19, terrorisme, guerres asymétriques, changement climatique et ses effets pervers, etc.) auxquels notre monde actuel est confronté, les chercheurs africains restent déterminés à repousser le plus loin possible les frontières de la recherche. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, ces situations anormales leur offrent de meilleures perspectives de réflexions savantes, dont les résultats permettent de mieux comprendre ce qu'est l'homme dans son essence. Ainsi, bravant la peur, les chercheurs améliorent leurs harmoniques afin de livrer au monde des éléments explicatifs de sa complexité. Ils montrent une résilience à toutes ces situations traumatisantes qu'ils exploitent à leur avantage, en tirant d'elles le maximum de ce qui constituent des champs de recherche.

Contributeurs : Emmanuel Ndzeng Nyangone, A. Dieudonné Awo, Lucien Nianguï Goma, Eunock Odjoumani, Korê Ébénézer Sedegan, Arnaud Achille Gbenassou Gnidehoue, Houphouët Jean Felix Koménan, Hugues Gildas Makoki, Kpa Yao Raoul Kouassi, Martin Pariss Vounou, Yao Kra Marcelle Amani, Noaga Birba, Koffi Antoine Golé, Ange Barnabé Adoffi, Pascal Tano Kassi, Raymond Menga-Poaty, N'dri Laurent Kouakou, Richard Codjo Akodande Honma, Roval Caprice Goma-Thethet Bosso, Richard Tomo Djaowé, Hermann W. Adimou, Jérôme Mabika, Corine Ada Nzoughe épouse Obounou, **Guy Obain Bigoumou Moundounga**, Konnegbéne Lare, Kouamé Yao, Yawo Agbéko Amewu, Kouamé Hyacinthe Kouakou, Doyankang Fousseny Soro.

Infographie : Dreid Miché Kodja Manckessi

ISSN : 2789-3588