



Revue du Laboratoire Africain de Démographie et des Dynamiques Spatiales

Numéro 14, Décembre 2025
(Volume 1)

"Mieux comprendre l'espace"

ISSN : 2707-0395

Site web : www.revuegeovision.laboraddys.org

Courriel : revuegeovision@gmail.com

WhatsApp : +225 07 09 76 62 78

ADMINISTRATION DE LA REVUE

Directeur de publication

MOUSSA Diakité, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef

LOUKOU Alain François, Professeur Titulaire, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Rédacteur en chef adjoint

ZAH Bi Tozan, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Secrétariat de rédaction

DIARRASSOUBA Bazoumana, Maître de Conférences, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Secrétariat administratif et technique

FOFANA Bakary, Géographe, Institut de Géographie Tropicale (IGT)/Université Félix Houphouët-Boigny (Abidjan-Côte d'Ivoire)

Comité scientifique et de lecture

Pr MOUSSA Diakité, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BÉCHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

PhD : Inocent MOYO, University of Zululand (Afrique du Sud) / Président de la Commission des études africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI)

Pr AFFOU Yapi Simplicie, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ALOKO N'guessan Jérôme, Université Félix Houphouët Boigny Cocody-Abidjan (Côte d'Ivoire)

Pr ASSI-KAUDJHIS Joseph P., Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr BIGOT Sylvain, Université Grenoble Alpes (France)

Professor J.A. BINNS, Géographe, University of Otago (Nouvelle-Zélande)

Pr BOUBOU Aldiouma, Université Gaston Berger (Sénégal)

Pr BROU Yao Téléphore, Université de La Réunion (La Réunion-France)

Pr Momar DIONGUE, Université Cheick Anta Diop (Dakar-Sénégal)

Pr Emmanuel EVENO, Université Toulouse 2 (France)

Pr KOFFI Brou Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr KONÉ Issiaka, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr Nathalie LEMARCHAND, Université Paris 8 (France)

Pr Christof GÖBEL, Universidad Autonoma Metropolitana (UAM), Mexico/Mexique

Pr Guénola CAPRON, Universidad Autonoma Metropolitana (UAM), Mexico/Mexique

Pr Pape SAKHO, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr SOKEMAWU Koudzo Yves, Université de Lomé (Togo)

Dr Ibrahim SYLLA, Université Cheick Anta Diop, (Dakar-Sénégal)

Pr LOUKOU Alain François, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr VEI Kpan Noel, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Pr DIOMANDÉ Béh Ibrahim, Université Alassane Ouattara (Bouaké- Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ZAH Bi Tozan, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) SORO Nambegue, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) KOFFI Kan Émile, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ETTIEN Dadjia Zenobe, Université Alassane Ouattara (Bouaké-Côte d'Ivoire)

Dr (MC) ADJAKPA Tchékpo Théodore, Université d'Abomey-Calavi (Benin)

Dr (MC) ABDOULAYE Djafarou, Université d'Abomey-Calavi (Benin)

INDEXATIONS INTERNATIONALES



<https://reseau-mirabel.info/revue/17310/Geovision>



<https://aurehal.archives-ouvertes.fr/journal/read/id/150985>



www.sudoc.fr/241026326



TOGETHER WE REACH THE GOAL

Journal details : <http://sjifactor.com/passport.php?id=23386>

- ✓ *Impact Factor 2025 : 5.46*
- ✓ *Impact Factor 2024 : 2.782*
- ✓ *Impact Factor 2023 : 3.169*

INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

Dans le souci d'uniformiser la rédaction des communications, les auteurs doivent se référer aux normes du Comité Technique Spécialisé (CTS) de Lettres et Sciences Humaines/CAMES. En effet, le texte doit comporter un titre (Times New Roman, taille 12, Lettres capitales, Gras), les Prénom(s) et NOM de l'auteur ou des auteurs, l'institution d'attache, l'adresse électronique de (des) auteur(s), le résumé en français (250 mots), les mots-clés (cinq), le résumé en anglais (du même volume), les keywords (même nombre que les mots-clés). Le résumé doit synthétiser la problématique, la méthodologie et les principaux résultats. Le manuscrit doit respecter la structure d'un texte scientifique comportant : Introduction (Problématique ; Hypothèse compris) ; Approche méthodologique ; Résultats et Analyse ; Discussion ; Conclusion ; Références bibliographiques. Le volume du manuscrit ne doit pas excéder 15 pages, illustrations comprises. Les textes proposés doivent être saisis à l'interligne 1, Times New Roman, taille 11.

1. Les titres des sections du texte doivent être numérotés de la façon suivante : 1. Premier niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras) ; 1.1. Deuxième niveau (Times New Roman, Taille de police 12, gras, italique) ; 1.2.1. Troisième niveau (Times New Roman, Taille de police 11, gras, italique).

2. Les illustrations : les tableaux, les cartes, les figures, les graphiques, les schémas et les photos doivent être numérotés (numérotation continue) en chiffres arabes selon l'ordre de leur apparition dans le texte. Ils doivent comporter un titre concis, placé au-dessus de l'élément d'illustration (centré ; taille de police 11, gras). La source (centrée) est indiquée en dessous de l'élément d'illustration (Taille de police 10). Ces éléments d'illustration doivent être annoncés, insérés puis commentés dans le corps du texte.

3. Notes et références : 3.1. Éviter les références de bas de pages ; 3.2. Les références de citation sont intégrées au texte citant, selon les cas, ainsi qu'il suit : -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'auteur, année de publication, pages citées. Exemple : (B. FOFANA, 2021, p.28) ; -Initiale (s) du Prénom ou des Prénoms et Nom de l'Auteur (année de publication, pages citées). Exemple : B. FOFANA (2021, p.28).

4. La bibliographie : elle doit comporter : le nom et le (les) prénom (s) de (des) auteur(s) entièrement écrits, l'année de publication de l'ouvrage, le titre, le lieu d'édition, la maison d'édition et le nombre de pages de l'ouvrage. Elle peut prendre diverses formes suivant le cas :

- *pour un article* : LOUKOU Alain François, 2012, « La diffusion globale de l'Internet en Côte d'Ivoire. Évaluation à partir du modèle de Larry Press », in *Netcom*, vol. 19, n°1-2, pp. 23-42.

- *pour un ouvrage* : HAUHOUOT Asseyo Antoine, 2002, *Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire*, EDUCI, Abidjan, 364 p.

- *un chapitre d'ouvrage collectif* : CHATRIOT Alain, 2008, « Les instances consultatives de la politique économique et sociale », in Morin, Gilles, Richard, Gilles (dir.), *Les deux France du Front populaire*, Paris, L'Harmattan, « Des poings et des roses », pp. 255-266.

- *pour les mémoires et les thèses* : DIARRASSOUBA Bazoumana, 2013, *Dynamique territoriale des collectivités locales et gestion de l'environnement dans le département de Tiassalé*, Thèse de Doctorat unique, Université Félix Houphouët Boigny, Abidjan, 489 p.- *pour un chapitre des actes des ateliers, séminaires, conférences et colloque* : BECHI Grah Felix, DIOMANDE Beh Ibrahim et GBALOU De Sahi Junior, 2019, Projection de la variabilité climatique à l'horizon 2050 dans le district de la vallée du Bandama, Acte du colloque international sur « *Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances* » 11-13 juin 2019, Bouaké, Côte d'Ivoire, pp. 72-88

- Pour les documents électroniques : INS, 2010, *Enquête sur le travail des enfants en Côte d'Ivoire*. Disponible à : http://www.ins.ci/n/documents/travail_enfant/Rapport%202008-ENV%202008.pdf, consulté le 12 avril 2019, 80 p.

Éditorial

Comme intelligence de l'espace et savoir stratégique au service de tous, la géographie œuvre constamment à une meilleure compréhension du monde à partir de ses approches et ses méthodes, en recourant aux meilleurs outils de chaque époque. Pour les temps modernes, elle le fait à l'aide des technologies les plus avancées (ordinateurs, technologies géospatiales, à savoir les SIG, la télédétection, le GPS, les drones, etc.) fournissant des données de haute précision sur la localisation, les objets et les phénomènes. Dans cette quête, les dynamiques multiformes que subissent les espaces, du fait principalement des activités humaines, offrent en permanence aux géographes ainsi qu'à d'autres scientifiques des perspectives renouvelées dans l'appréciation approfondie des changements opérés ici et là. Ainsi, la ruralité, l'urbanisation, l'industrialisation, les mouvements migratoires de populations, le changement climatique, la déforestation, la dégradation de l'environnement, la mondialisation, etc. sont autant de processus et de dynamiques qui modifient nos perceptions et vécus de l'espace. Beaucoup plus récemment, la transformation numérique et ses enjeux sociaux et spatiaux ont engendré de nouvelles formes de territorialité et de mobilité jusque-là inconnues, ou renforcé celles qui existaient au préalable. Les logiques sociales, économiques et technologiques produisant ces processus démographiques et ces dynamiques spatiales ont toujours constitué un axe structurant de la pensée et de la vision géographique. Mais, de plus en plus, les sciences connexes (sciences sociales, sciences économiques, sciences de la nature, etc.) s'intéressent elles aussi à l'analyse de ces dynamiques, contribuant ainsi à l'enrichissement de la réflexion sur ces problématiques. Dans cette perspective, la revue *Géovision* qui appelle à observer attentivement le monde en vue de mieux en comprendre les évolutions, offre aux chercheurs intéressés par ces dynamiques, un cadre idéal de réflexions et d'analyses pour la production d'articles originaux. Résolument multidisciplinaire, elle publie donc, outre des travaux géographiques et démographiques, des travaux provenant d'autres disciplines des sciences humaines et naturelles. *Géovision* est éditée sous les auspices de la Commission des Études Africaines de l'Union Géographique Internationale (UGI), une instance spécialement créée par l'UGI pour promouvoir le débat académique et scientifique sur les enjeux, les défis et les problèmes spécifiques de développement à l'Afrique. La revue est semestrielle, et paraît donc deux fois par an (en anglais et en français).

La rédaction

AVERTISSEMENT

Le contenu des publications n'engage que leurs auteurs. La Revue Géovision ne peut, par conséquent, être tenue responsable de l'usage qui pourrait en être fait.

SOMMAIRE

LE TRANSPORT CLANDESTIN DE VOYAGEURS D'ABIDJAN VERS LE MALI ET LE BURKINA FASO SUITE À LA COVID-19, YAO Beli Didier	11
GESTION DURABLE DES TERRES EN MILIEU RURAL AU BENIN : CAS D'UNE EVALUATION FINANCIERE DE LA LUTTE CONTRE LA DEGRADATION DES TERRES AGRICOLES, Alfred Bothé Kpadé DOSSA	22
DYNAMIQUE DU SECTEUR INFORMEL ET OCCUPATION ANARCHIQUE DES ESPACES UNIVERSITAIRES DE BADALABOUGOU EN COMMUNE V/BAMAKO (MALI), Abdou BALLO¹, Charles SAMAKE²	36
INFLUENCE DES COLONATS AGRICOLES SUR LES DYNAMIQUES ECONOMIQUE ET SOCIALE AUX FRONTIERES BENINO-NIGERIANES: CAS DE LA COMMUNE DE TCHAOUROU AU BENIN, M'po Abraham KOUAGOU N'TCHA¹, Comlan Julien HADONOU²	49
REPRESENTATIONS SOCIO-CULTURELLES DE LA MALADIE ET DE LA SANTE CHEZ LES POPULATIONS RURALES BAOULE DE DJEBONOUA ET BETE DE DALOA : CAS DU PALUDISME EN COTE D'IVOIRE, Kouakou Luc N'GOTTA¹, Kassi Joseph KOUAME², Koffi Dermane KOUAKOU³, Salifou YEO⁴	65
LA PRODUCTION DE L'ARACHIDE, UN EXEMPLE DE L'AUTONOMISATION DE LA FEMME DANS LA SOUS-PREFECTURE DE KOLIA (NORD DE LA COTE D'IVOIRE), KONE Basoma⁷⁹	
LE REMBLAYAGE ET L'OCCUPATION DES SITES MARECAGEUX DANS L'ESPACE URBAIN DE DALOA (CENTRE-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE) Kokou Gilles Mawéna EKLOU¹, Djédjé Eric PREGNON²	95
LA GOUVERNANCE LOCALE À L'ÉPREUVE DE LA GESTION DU POUVOIR PAR LE RÉGIME MILITAIRE AU NIGER, WADA Nafiou	108
LES DEUX TRAITÉS DE LA MISSION BRITANNIQUE DE 1817 À KUMASI : ANALYSES ET CRITIQUES, SECRE Kouamé Kossonou Frédéric	120
LES FINAGES DU BASSIN ARACHIDIER OCCIDENTAL, UNE FABRIQUE DIFFÉRENTIELLE DE L'AUTOROUTE ILA TOUBA, Abdoulaye DIAGNE	134
ÉVALUATION SPATIALE DES DYNAMIQUES CÔTIÈRES EN CASAMANCE : CAS DE CARABANE, DIOGUE ET GNIKINE, ABDOURAHMANE BA¹ ; AMY DIEDHIOU² ; ELHADJI ABDOU KARIM KEBE³	145
MARCHE INFORMEL DES MÉDICAMENTS : ACTEURS, LOGIQUES ET STRATÉGIES DANS LA COMMUNE URBAINE DE SIGUIRI, RÉPUBLIQUE DE GUINÉE, Sidiki KOUROUMA¹, Véronique Vilgué KOIVOGUI²	160
VULGARISATION DE LA GÉOGRAPHIE DES NUISANCES SONORES : UN LEVIER POUR REINVENTER LES SCIENCES SOCIALES EN COTE D'IVOIRE, KONE Tintcho Assetou épse BAMBA	175
CONTRIBUTION DE LA GÉOLOCALISATION DES AIRES CACAOYÈRES DANS LA RATIONALISATION DES PAYSAGES FORESTIERS DANS LA SOUS-PRÉFECTURE DE BUYO	

(SUD-OUEST DE CÔTE D'IVOIRE), ¹ KOUASSI Yao Dieudonné, KOFFI Kouadio Achille, YAO Kouamé Anicet	188
IDENTIFICATION DES FACTEURS D'AUGMENTATION DU PRIX DU PAIN DE MANIOC SUR LE MARCHÉ DE KINTELE (REPUBLIQUE DU CONGO), LINGUIONO Chelmyh Duplosin¹, MAMA YACOBOW Aboudou Ramanou²	201
FACTEURS DE LA DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE DE LA VILLE DE SAN-PEDRO (SUD-OUEST DE LA CÔTE D'IVOIRE), KOUAKOU Yao Stanislas¹, WADJA Jean-Bérenger²	214
IMPACT MONÉTAIRE DE LA DÉGRADATION DES SOLS DES MÉNAGES AGRICOLES DANS L'ARRONDISSEMENT DE NATITINGOU IV (BENIN) YATOPA Watoupé Thierry¹ & DOSSA Alfred Bothé Kpadé²	228
VULNÉRABILITE À L'ÉROSION HYDRIQUE DE LA SOUS-PRÉFECTURE DE GAMBOMA DANS LE CENTRE DU CONGO, Léonard SITOU	243
DISPARITE ET DETERMINANTS DE L'APPROVISIONNEMENT EN EAU DES POPULATIONS DE LA VILLE DE BOUAKE (COTE D'IVOIRE), Lhey Raymonde Christelle PREGNON	258
STRATÉGIES D'ADAPTATION DES PAYSANS EN CÉRÉALICULTURE FACE AUX EFFETS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS L'EX-CERCLE DE KITA AU MALI, Arouna DEMBELE, Issa FOFANA, Samba Mamadou SIDIBE	275
IMPACTS SOCIO-ECONOMIQUES DE L'ELEVAGE DE PINTADES DANS LA SOUS-PREFECTURE DE NIOFOIN (NORD DE LA COTE D'IVOIRE), KOUAME Kanhoun Baudelaire, TRAORE Oumar, YOMAN N'goh Koffi Michael	289
REGRESSION DU LAC DE KOSSOU ET DYNAMIQUE DE RECOLONISATION DES ANCIENS SITES PAR LES POPULATIONS DEPLACÉES DANS LE DÉPARTEMENT DE BEOUMI : UNE LECTURE GEOGRAPHIQUE DES MUTATIONS SOCIO-TERRITORIALES APRES BARRAGE, Kouamé Thierry GOLI¹, Zié Doklo TRAORÉ², Kouamé Sylvestre KOUASSI³	300
L'ENCLAVEMENT FONCTIONNEL COMME CONTRAINTE A LA DYNAMIQUE DE L'ECONOMIE AGRICOLE DANS LA SOUS-PREFECTURE DE BONON, KOFFI Guy Roger Yoboué¹, N'GUESSAN N'Guessan Francis², KOUASSI Konan³	313
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE MASSE ET PRATIQUES DE MOBILITE DANS LES METROPOLES DES SUDS : CAS DU BUS RAPID TRANSIT (BRT) À DAKAR (SENEGAL), Malick NDIAYE¹, Awa FALL²	329
MIGRANTES ET MIGRATIONS EN CÔTE D'IVOIRE : UNE APPROCHE ANALYTIQUE VIA LES PROFILS ET LES RESEAUX À DALOA ET À ANYAMA, Talibet Kouacou Yves-Rhodrigue KONAN	344
ÉFFET DE LA PRATIQUE DE L'EPS SUR LES ELEVES EN DIFFICULTES SCOLAIRES COMME MOYEN D'INTEGRATION SOCIALE EN REPUBLIQUE DU CONGO, Audibert Fargean BANCETH KODIA¹, Paulin MANDOU MOU² et Pascal Alain LEYINDA³	357
SCIENCE ET ETHIQUE : VERS UN RETOUR DES MORALES OBJECTIVES, TUO Zié Emmanuel	369

REPRÉSENTATIONS ET ATTITUDES DES POPULATIONS DE SICOGI-MARCHÉ (YOPOUGON) FACE À LA COVID-19, ¹ AKPOUE Adjoua Marie Charlotte, ² DOTÉ Chantal, ³ N'GUESSAN Kassi Sinäï,.....	379
LES LAVERIES PRIVÉES DE VÉHICULES DANS LE CENTRE ET LE PÉRICENTRE DE LIBREVILLE : DE L'EXPLOSION DE L'OFFRE A LA DIFFICULTÉ DE CIRCULER VERS LE CENTRE-VILLE, <u>Guy Obain</u> BIGOUMOU MOUNDOUNGA	388
DE L'EFFICACITÉ DES MATHÉMATIQUES EN PHYSIQUE, <u>Fampiémin SORO</u> ¹ , <u>Péson SORO</u> ²	399
DÉTERMINANTS DE LA FAIBLE AUTONOMISATION FINANCIÈRE DES FEMMES RURALES DU DÉPARTEMENT DE DABOU, <u>Mawa TOURÉ</u> ¹ , <u>Maxime YAPI</u> ² , <u>Joseph P. ASSI-KAUDJHIS</u> ³	408
MIGRATIONS CLIMATIQUES ET RECOMPOSITIONS SOCIO-TERRITORIALES : LES DEPLACEMENTS POST SECHERESSES DE 1973 AUTOUR DU SYSTÈME FAGUIBINE ET L'EMERGENCE DU VILLAGE MULTI-COMMUNAUTAIRE D'EHELL (LAC HORO), REGION DE TOMBOUCTOU, <u>Mahamadou ABOCAR</u> ¹ * <u>Abdoulkadri Oumarou Touré</u> ² , <u>Modibo Tangara</u> ³ , <u>Mahamane Alboukader</u> ⁴	423
LES USAGES COMMUNAUTAIRES DES RESSOURCES FLORISTIQUE ET FAUNIQUE DE QUELQUES FORETS SACREES DES DEPARTEMENTS DU L'OUEME ET DU PLATEAU (BENIN, AFRIQUE DE L'OUEST), <u>Romarc Iralè EHINNOU KOUTCHIKA</u> ¹ et *	438
ANALYSE DE LA RÉSILIENCE DES SYSTÈMES AGRICOLES FACE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES DANS LE SYSTÈME FAGUIBINE, RÉGION DE TOMBOUCTOU, <u>Mahamane ALBOUKADER</u> ¹ , <u>Seydou MARIKO</u> ² , <u>Mahamadou ABOCAR</u> ³	452

LES LAVERIES PRIVÉES DE VÉHICULES DANS LE CENTRE ET LE PÉRICENTRE DE LIBREVILLE : DE L'EXPLOSION DE L'OFFRE A LA DIFFICULTÉ DE CIRCULER VERS LE CENTRE-VILLE

Guy Obain BIGOUMOU MOUNDOUNGA

IRSH/CENAREST, moundoungaguy@yahoo.fr

(Reçu le 02 octobre 2025 ; Révisé le 28 octobre 2025 ; Accepté le 21 novembre 2025)

Résumé

Libreville connaît ces dernières années une explosion de laveries privées de véhicules dans son centre et son péricentre. Cette situation s'explique par l'augmentation du parc automobile dont les laveries officielles ne parviennent plus à satisfaire. La conséquence qui en résulte est le blocage de la circulation dans le centre-ville. L'objectif recherché est de montrer l'importance des laveries réglementées dans une ville comme Libreville. En répondant à la question qu'est-ce qui explique les problèmes de circulation dans le centre-ville, l'étude émet l'hypothèse selon laquelle l'incapacité des laveries officielles à répondre à la demande profite aux laveries privées qui opèrent sans respect des normes établies et provoquent des difficultés de circulation vers le centre. Une enquête basée sur l'observation directe, le questionnaire administré à 250 laveurs répartis dans 31 laveries et des entretiens semi-directifs avec les autorités de la Mairie centrale ont permis de rassembler les informations nécessaires à cette étude. Les résultats montrent que 73,34% des laveries ne disposent pas de parking, 66,67% d'entre elles pratiquent le stationnement bilatéral.

Mots clés : économie urbaine, aménagement urbain, centre, péricentre, Libreville.

Summary

Libreville has experienced an explosion in the number of private car washes in its downtown and surrounding areas in recent years, due to the increase in the vehicle fleet, which official laundromats are no longer able to accommodate. This situation results in traffic congestion in the city center. The objective is to demonstrate the importance of regulated laundromats in a city like Libreville. By answering the question of what explains traffic problems in the city center, the study hypothesizes that the inability of official laundromats to meet demand benefits private laundromats that operate without compliance with established standards and cause traffic difficulties toward the center. A survey based on direct observation, a questionnaire administered to 250 washers in 32 laundromats, and semi-structured interviews with officials at the Central City Hall provided the information necessary for this study. The results show that 75% of laundromats do not have parking, while 65% use two-way parking.

Keywords: urban economy, urban planning, center, pericenter, Libreville

Introduction

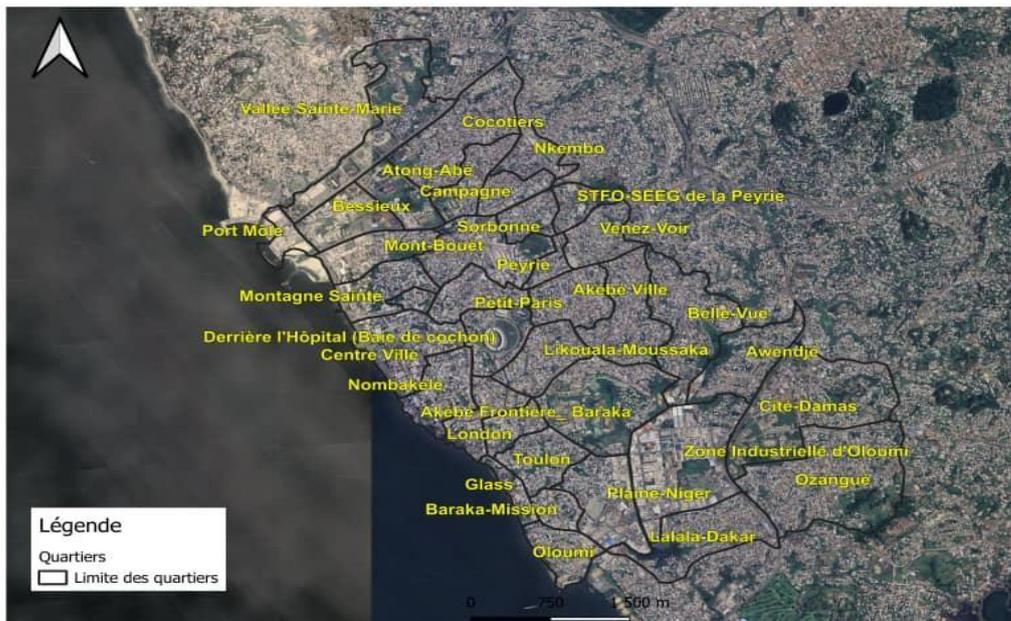
Construite avec très peu d'infrastructures routières (R. POURTIER, 1989, p.16), Libreville connaît ces dernières années une explosion des laveries privées de véhicules dans son centre et son péricentre due à l'augmentation du parc automobile dont les laveries officielles ne parviennent plus à satisfaire. Autrement dit, les laveries officielles, construites pour la plupart lors des aménagements des années 1970-1980, aujourd'hui débordées par un croit de véhicules, conduisent les automobilistes dans le cœur de la ville, à solliciter les plus récentes. Estimé à 13000 véhicules vendus en 2008 (I.K MOUNDOUNGA, 2008, p.75), ce nombre a fort probablement été largement dépassé treize années plus tard. Dans un contexte de crise de l'employabilité que connaît Libreville, les laveries constituent une source de revenus substantiels pour les citadins qui ont choisi d'en faire un métier. Au-delà, de la prestation qu'elles offrent aux usagers, ces laveries, pour la plus grande part, ne respectent pas les normes établies pour fonctionner. La conséquence majeure de cette situation est la formation des embouteillages en direction du centre-ville.

Les travaux qui portent sur les laveries de véhicules ne sont pas nombreux. Les rares études que nous avons pu consulter, analysent ces espaces comme des activités de survie pour ceux qui les tiennent. C'est le cas de l'article sur le lavage de voitures à Yaoundé (KEGNE FODOUOP, 1993, p.76). Notre étude, fort peu éloignée de celle de la capitale camerounaise, milite pour une régulation des laveries et inscrit plutôt son analyse sous l'angle de l'aménagement. Cette étude s'inscrit sous le champ de la géographie sociale et nous plonge au cœur des territoires de quotidien (G. Diméo 1996, p.22-23). Territoires du quotidien dans lesquels les acteurs considèrent l'espace comme un milieu qu'il faut s'approprier. Pour le dire autrement ici les laveries privées s'approprient le centre-ville qu'elles voient comme un espace d'opportunité. En posant la question de savoir qu'est-ce qui expliquent aujourd'hui les problèmes de circulation dans le centre-ville librevillois, on peut avancer l'hypothèse selon laquelle les services offerts par les laveries privées, installées sans respect des normes, provoquent des difficultés de circulation vers le centre-ville. L'objectif de cette étude est de montrer l'importance des laveries réglementées dans la ville de Libreville.

1. Présentation du cadre de l'étude et méthodologie

Le cadre de notre étude est la commune de Libreville au Gabon. Le choix d'étudier les laveries de véhicules dans la première ville du pays s'explique par des considérations politico-administratives, économiques et culturelles qui font de la capitale gabonaise une ville au dynamisme sans pareil. Vu l'extension aujourd'hui de l'activité qui nous occupe, nous avons décidé de circonscire notre étude au centre et au péricentre (cf. carte sr la localisation de la zone d'étude) pour mettre en relief le problème récurrent des embouteillages que connaît le centre-ville aux heures de pointe.

Localisation de la zone d'étude



Source : INC Gabon

Sur le plan politico-administratif, d'importants édifices ultra modernes font du centre, le lieu où se réalise l'essentiel de l'urbanité des Gabonais avec notamment le Palais présidentiel et ses dépendances, les ministères, l'hôtel de ville ...

Sur le plan économique, les banques BICIG, UGB, BGFI, les sièges de grandes entreprises SEEG, Air Gabon, Elf Gabon, les magasins CK2, Mbolo (J.M.V. BOUYOU, 1988, p.396); ainsi que les activités commerciales qui se déploient par les quartiers London, Toulon, Nombakélé (R.M. NGUEMA, 2007, p.91) et Mont-Bouët témoignent du dynamisme de la zone péricentrale.

Sur le plan culturel, la mosquée centrale et la mosquée Hassan II, l'église Saint Pierre et la cathédrale Sainte Marie auxquelles on peut associer : le centre culturel français (CCF) et aujourd'hui la baie des Rois, disent de ce périmètre un espace prospère qui attire les Librevillois motorisés comme un phare.

La grande circulation automobile constitue aussi le centre et la zone péricentrale. Avec leurs laveries modernes associées aux essenceries appartenant aux enseignes : TotalEnergies, Engen, Pétro-Gabon, Gab'Oil mais aussi les laveries libres en forte croissance ces derniers temps, font du centre et du péricentre, un espace intéressant à étudier (Cf. la localisation des laveries officielles du centre et péricentre de Libreville).

Localisation des laveries officielles du centre et du pericentre de Libreville



Source : INC Gabon

1.2. Méthodologie

L'étude sur les laveries de véhicules dans le centre et le péricentre de Libreville a privilégié une approche mixte. Cette dernière a permis une mobilisation de données quantitatives et qualitatives. Trois techniques ont été sélectionnées pour parvenir à une collecte optimale des informations. Il s'agit de l'observation directe, de l'entretien et du questionnaire.

L'observation directe a consisté comme le suggère la méthodologie des pratiques de terrain en sciences humaines et sociales, une grille d'observation avec de grandes catégories. Il s'agit ici : du cadre spatial à mettre place et des individus à questionner (J. Guibert et G. Jumel, 1997 p. 94-95). À cet effet, le centre et la zone péricentrale, forts de 31 laveries et de 250 laveurs de véhicules, se sont révélés un terrain propice.

L'approche quantitative a procédé d'une part, à l'identification du laveur par rapport au sexe, la nationalité, le mode de recrutement, et d'autre part, au fonctionnement de la laverie au travers la capacité de lavage, la capacité en parking, le type de stationnement, les ressources tirées de l'activité.

L'approche qualitative a consisté via des guides semi-directifs à s'entretenir avec les responsables de la Direction Générale de l'Environnement (DGE), du Domaine communal de la Mairie de Libreville sur les conditions à remplir au moment de l'ouverture d'une laverie de véhicules. Il en est ressorti que les laveries privées respectent difficilement la réglementation en vigueur.

Dans la partie technique nous avons utilisé deux smartphones qui ont permis de collecter les points GPS à travers des applications locus maps et les logiciels de cartographie Arcgis et Qgis pour la réalisation des cartes et la projection des différents points collectés sur les laveries officielles et privées.

2. Résultats

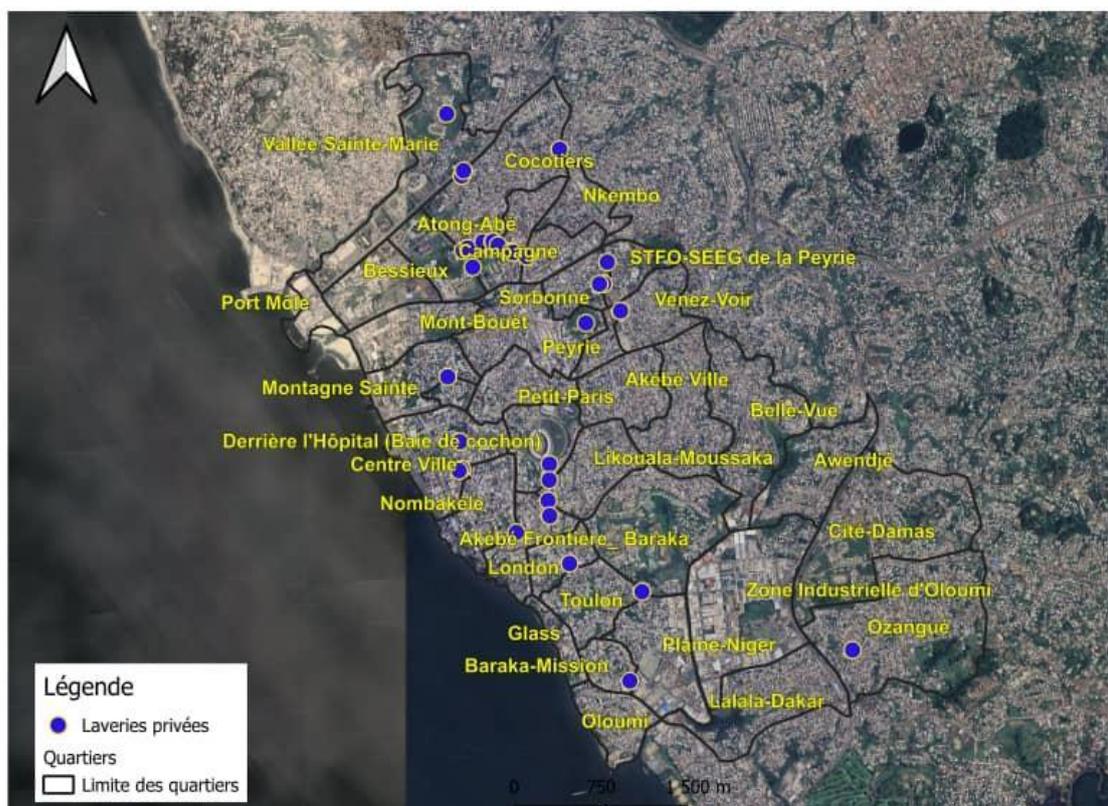
Cette partie livre les résultats globaux de l'étude. Elle se limite à la présentation des éléments sur l'expansion des laveries privées de véhicules dans le centre et le péri-centre et les éléments sur les difficultés de circulation vers le centre-ville. Les développements ultérieurs incluront les analyses y relatives.

2.1. Les laveries privées de véhicules dans le centre et le péri-centre de Libreville, une croissance sans précédent.

2.1.1. Une expansion des laveries privées dans le centre et le péri-centre

La figure n° 3 laisse observer la localisation des laveries privées de véhicules dans le centre et le péri-centre de Libreville.

Localisation des laveries privées du centre et du péri-centre de Libreville



Source : INC Gabon

Établie à partir des informations de terrain corrélées aux choix méthodologiques indiquées ci-dessus, elle permet de mettre en relief la domination de l'offre privée sur l'offre officielle. Il en ressort une explosion des laveries privées dans la ville centre et péri-centre. Cette situation s'explique par une croissance du parc automobile à Libreville. Si dans les années 1980, aucune laverie privée n'avait pignon sur rue dans cet espace, à partir des années 2000, leur nombre s'est démultiplié au point d'atomiser les laveries officielles.

2.1.2. Une expansion confirmée par les chiffres

Le tableau n°1 permet aussi d'apprécier cette expansion à partir de données chiffrées et par quartiers dans la zone qui nous occupe.

Tableau n°1 répartition des laveries privées dans le centre et le péricentre de Libreville

Quartiers	Nombre de laverie	%	Quartiers	Nombre de laverie	%
Ste Marie	1	3,33	Baie des cochons	1	3,33
Cocotiers	3	10	Centre-ville	1	3,33
Atong Abè	7	23,33	Petit Paris	2	6,66
STFO	3	10	Likouala	3	10
Venez-voir	1	3,33	Akébé frontière	1	3,33
La Peyrie	1	3,33	London	1	3,33
Montagne Ste	1	3,33	Baraka	1	3,33
Baraka mission	1	3,33	Ozangué	1	3,33

Source : données issues de l'enquête de terrain, avril 2025

Il est à noter que plus de 43% de ces laveries se retrouvent dans la zone nord de ce périmètre urbain, essentiellement dans les quartiers Atong Abe, Cocotiers, STFO et Boulevard Triomphal. Cela s'explique par les fonctions administrative et commerciale générant des mobilités motorisées encore concentrées dans cette partie de la ville. C'est le cas du ministère de la fonction publique et des établissements confessionnels secondaires dont la réputation a marqué de nombreuses familles gabonaises notamment : Bessieux, Immaculée conception, Sainte Marie et mère Jean Gabriel mais aussi du marché principal de Mont-Bouet, le marché de Nkembo.

Plus de 16% de ces laveries sont situées dans la zone Sud où domine une fonction industrielle et commerciale dans les quartiers Likouala.

2.2. Les structures sociodémographiques des laveurs

Deux items sont mis en valeur : l'identification de l'enquêté et le fonctionnement de la laverie.

2.2.1. Répartition des laveurs selon l'âge

Le tableau n°2 laisse observer une forte présence des adultes (52%) puisque les individus de la tranche 26 et 40 ans occupent la moitié du secteur. Ils sont suivis par les jeunes (36%) de la tranche moins de 25 ans, alors que ceux âgés de 41 et 60 (12%) sont sous représentés et les seniors sont absents.

Tableau n°2 : répartition des laveurs selon la tranche d'âge

Tranche d'âge	Nombre de personnes	%
Moins de 25 ans	90	36
26 – 40 ans	130	52
41 – 60 ans	30	12
Plus de 60 ans	0	0
Total	250	100

Source : données issues de l'enquête de terrain, avril 2025

À la lecture de ces informations, on peut dire que les laveries privées de véhicules dans le centre et le péri-centre de Libreville sont plutôt une activité dominée par des adultes et des jeunes adultes. Qu'en est-il de la nationalité ?

2.2.2. Répartition des laveurs selon la nationalité

Le tableau n°3 présente la répartition des laveurs selon la nationalité. Il ressort des 250 individus rencontrés sur le terrain que les Maliens (24%) et les Burkinabé (20,8%) sont les plus représentés, suivis par les Camerounais (19,6%) et les Béninois (14%). Les Togolais (8,4%), les Sénégalais (6,8%), les Nigériens (4%) et les Gabonais (2, 4%) occupent respectivement le bas du tableau.

Tableau n°3 : La répartition des laveurs selon la nationalité

Nationalité	Nombre de personnes	%	Nationalité	Nombre de personnes	%
Béninois	35	14	Burkinabé	52	20,8
Camerounais	40	19,6	Nigérien	10	4
Gabonais	6	2,4	Sénégalais	17	6,8
Malien	60	24	Togolais	21	8,4

Source : données issues de l'enquête de terrain, avril 2025

À la lecture du tableau n°3, on peut avancer que des huit nationalités répertoriées, les laveries privées de véhicules dans le centre et le péri-centre de Libreville sont une activité contrôlée par de ressortissants étrangers. Intéressons-nous au mode de recrutement de ces populations.

2.2.3. Le mode de recrutement des laveurs

Le tableau n° 4 présente le mode de recrutement des laveurs. Trois variables ont servi pour comprendre l'insertion des laveurs à savoir : le quartier de résidence, la nationalité, l'ethnie. La nationalité a été choisie à 76,4%, le quartier de résidence a rencontré 17,2% des répondants et l'ethnie a obtenu 6,4% des réponses.

Tableau n°4 : La répartition du mode de recrutement des laveurs

Mode	Oui	%	Non	%	Total
Proximité de résidence	43	17,2	207	82,8	100
Nationalité	191	76,4	59	23,6	100
Ethnie	16	6,4	234	93,6	100

Source : données issues de l'enquête de terrain, avril 2025

Au regard des données contenues dans le tableau n°3, on peut affirmer que le mode de recrutement dans les laveries privées de véhicules dans le centre et le péri-centre de Libreville est plutôt influencé par la nationalité que la proximité du lieu de résidence ou l'appartenance ethnique.

2.2.4. Répartition des revenus des laveurs

Un autre point que soulèvent les laveries reste les revenus procurés par cette activité. Or, décrocher des laveurs les informations sur les ressources qu'ils obtiennent est vite apparu comme une gageure. Pour y parvenir, nous avons fait une projection journalière, hebdomadaire et mensuelle à partir du lavage à l'unité (2000 Francs-cfa). Sur la base de deux hypothèses : une basse et une hypothèse haute, nous avons dressé le tableau n° qui reprend les revenus des laveurs du tableau n°5.

Une laverie qui nettoie cinq véhicules fait une recette journalière 10 000 Francs-cfa, 70 000 Francs-cfa par semaine et 280 000 Francs-cfa par mois (hypothèse basse). Une autre qui lave 20 véhicules fait une recette journalière 40 000 Francs-cfa, 280 000 Francs-cfa par semaine. Les recettes mensuelles de cette laverie s'élèveront jusqu'à 1 120 000 Francs-cfa par mois (hypothèse haute).

Tableau n°5 : répartition des revenus des laveurs

Lavage à l'unité en CFA	Nombre de véhicules	Cumul/jour	Cumul/semaine	Cumul/mois
2000	5	10 000	70 000	280 000
	10	20 000	140 000	560 000
	15	30 000	210 000	840 000
	20	40 000	280 000	1 120 000
	25	50 000	350 000	1 400 000

Source : données issues de l'enquête de terrain, avril 2025

Au vu des chiffres affolants que laisse découvrir le tableau n°5, on peut comprendre aisément l'appétence de l'ouverture des laveries dans la ville de Libreville et leur croissance dans le centre et le péricentre.

2.2. Un fonctionnement des laveries hostile à la circulation

2.2.1. Capacité en places de parking des laveries privées

La capacité en places de parking a constitué un élément déterminant du fonctionnement des laveries privées.

Tableau n°6 : capacité en places de parking des laveries privées

	Oui	%	Non	%
Parking	8	26,26%	22	73,34%

Source : données issues de l'enquête de terrain, avril 2025

Comme l'indiquent les chiffres contenus dans le tableau n°6, la majorité des laveries ne possèdent pas de parking (73,34%). Ils sont amenés à occuper les lieux réservés aux usages piétonniers.

2.2.2. Typologie de stationnement dans les laveries privées

Le tableau n° 7 revient sur le type de stationnement qui règne dans les laveries privées. Divisé en deux sortes, le stationnement a donné les résultats qui suivent.

Tableau n°7 : Type de stationnement dans les laveries privées

Type	Nombre de laveries	%
Stationnement latéral	10	33,33
Stationnement bilatéral	20	66,67
Total	30	100

Source : données issues de l'enquête de terrain, avril 2025

Suivi par le stationnement latéral (33,33%), le stationnement bilatéral domine les laveries privées avec 66,67%. Il a tendance à empêcher la libre circulation.

3. Discussion

La présente étude s'est proposé d'analyser les laveries privées de véhicules dans le centre et le péricentre de Libreville dans le sens de leur aménagement pour permettre une fluidité de la circulation dans le centre-ville. Les résultats qu'elle livre révèlent une explosion des laveries autonomes et un blocage de la circulation en direction du centre-ville.

D'abord, pour la croissance des laveries privées, la carte établie à cet effet et les éléments sociodémographiques qui les accompagnent confirment bien l'explosion de l'offre privée. Cette situation s'explique par la concentration dans le cœur de la ville des éléments permettant l'urbanité des citadins comme les ministères, les banques, les commerces, les lieux de culte, etc. qui se sont peu accompagnés de laveries de véhicules. Cette croissance révèle une carence en matière de création d'emplois dont se saisissent maintenant les promoteurs privés dans un pays où certains emplois ont souvent été, à tort ou à raison, réservés aux ressortissants étrangers.

Ensuite, concernant le blocage de la circulation vers le centre-ville, les résultats ont montré que trois quarts des laveries (73,34%) dans la zone qui nous intéresse, ne disposent pas de parking, et qu'à côté de cela, deux laveries sur trois (66,67%) pratiquent le stationnement bilatéral. Autrement dit, après le lavage, les véhicules sont immédiatement positionnés de part et d'autre de la voie publique. Ce qui réduit considérablement la fonction circulatoire pour laquelle la route a été créée et engendre des difficultés de circulation évidentes (cf. photo de terrain près du carrefour Nombakélé à quelques encablures du centre-ville).

Photo illustrant le stationnement bilatéral à la laverie de Batavéa



Source : cliché Guy Obain BIGOUMOU MOUNOUNGA pris le 08/11/2025

L'étude qui nous occupe a particulièrement mis en relief le mode de recrutement dans les laveries et les revenus tirés de l'activité. Organisées autour de la nationalité, les laveries à Libreville se présentent comme des secteurs stratégiquement contrôlés par les ressortissants étrangers pour des emplois négligés par les nationaux.

KEGNE FODOUOP (1993) dans une étude qu'il mène à Yaoundé au Cameroun, montre plutôt que les laveries de voitures recrutent les travailleurs par affinité ethnique, voire régionale. Le terrain librevillois apporte une nuance sur les structures sociodémographiques qui occupent les laveries de véhicules aujourd'hui.

Aussi, les laveries se sont révélées de véritables complexes financiers qui entretiennent les personnes qui les occupent, mais aussi les caisses municipales. Les chiffres recueillis donnent le vertige dans la mesure où les revenus des laveurs concurrencent fortement les salaires des fonctionnaires gabonais. A l'inverse, dans l'étude menée dans la capitale camerounaise, les gains tirés de l'activité servent de survie à ceux qui occupent les laveries. Cette dichotomie trouve entre autres une explication dans le pouvoir d'achat et le niveau de vie qui seraient élevés au Gabon.

Une autre information à l'actif de la présente étude : les difficultés de circulation dans le centre-ville. 65% des laveries rencontrées dans le centre et le péri-centre utilisent le stationnement bilatéral et 35% le stationnement latéral. Cette pratique a une forte incidence sur la circulation routière dans la mesure où elle a tendance à réduire l'espace de circulation. Les embouteillages sont souvent légions dans la zone de Likouala à Saint-Germain où les laveries se sont développées sur les tournants dans la cité ou encore près des carrefours. Ces observations de terrain croisent les propos que nous avons eus des entretiens avec les agents de la Mairie selon lesquels la plupart des laveries sont opérationnelles avant d'obtenir des autorités compétentes l'autorisation d'ouvrir. Ce qui empêche l'application de normes en la matière.

Dans une étude sur la carence des aires de stationnement et son impact sur la circulation dans la commune de Libreville, GNEGUITSILO KOUPI (2008) établissait déjà ce constat dans les quartiers proches du centre-ville. ENGO ASSOUMOU (2008) et ZOO EYINDANGA (2011) inscrivent leurs travaux dans la même veine. La présente étude corrobore ce constat et milite pour une amélioration des laveries autonomes de véhicules.

Conclusion

Cette étude a cherché à comprendre les difficultés de circulation dans le centre-ville en lien avec la présence des laveries privées de véhicules dans cette partie essentielle de la ville. L'objectif recherché est de montrer l'importance des laveries réglementées dans la fluidité de la libre circulation. L'étude a fait l'hypothèse selon laquelle, les laveries privées qui se développent dans le centre et le péri-centre de la capitale gabonaise ne respectent pas les normes exigées pour opérer, ce qui est à l'origine des difficultés de circulation que l'on observe aujourd'hui. Cela nous conduit à adopter une méthode basée sur le questionnaire administré auprès de 250 laveurs répartis dans 31 laveries et des entretiens avec des agents de la mairie sur les conditions d'ouverture des laveries. Les résultats ont montré que 73,34% des laveries ne disposent pas de parking et 66,67% pratiquent du stationnement bilatéral. Ces données ne favorisent pas la fluidité de la circulation dans le cœur de la ville très fréquenté par les librevillois en raison de la concentration des emplois, des services.

Références bibliographiques

BOUYOU Jean-Marie Vianney, 1988, « Les enjeux urbains au Gabon, analyse sociologique de l'espace urbain à Libreville, », *LUTO*, p. 375-414

DIMEO Guy, 1996, *Les territoires de quotidien*, Paris, L'Harmattan, 207 p.

ENGO ASSOUMOU Hugues-Cyrile, 2008, « Voirie et structure urbaine à Libreville », *Villes en parallèles. Villes du Gabon* n°40/4. Sous la direction de Guy BOURGET et Jean-Claude NDONG MBA. pp. 153-178.

GUIBERT Joël et JUMEL Guy, 1997, *Méthodologie des pratiques de terrain en sciences humaines et sociales*, Paris, Armand Colin, 215 p.

KEGNE FODOUOP., 1993, « Le lavage des voitures à Yaoundé (Cameroun) », *Villes africaines, Espaces tropicaux*, n 10, Talence, CEGET-CNRS, p.75-100.

MOUNDOUNGA I K, 2008, *Les points noirs de la circulation routière à Libreville*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, département de géographie, 111 p.

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

POURTIER Roland., 1989, *Le Gabon : Etat et développement*. Paris, L'Harmattan, 344 p.

GNEGUITSILO KOUPI, M., 2008, *La carence des aires de stationnement et son impact sur la circulation dans la commune de Libreville*, Mémoire de Maîtrise, Université Omar Bongo, département de géographie, Libreville, 97 p.

ZOO EYINDANGA, 2011, « La problématique des aires de stationnement à Libreville », *Iboogha*, 15, pp. 23-45.