

# PROJET URBAIN INNOVANT A L'EPREUVE DES HABITUS SOCIO-CULTURELS LIES A L'URBANITE DANS UNE VILLE AFRICAINE : EXEMPLE DU MARCHE DOMANIAL BERNARD KOLELAS A BRAZZAVILLE (REPUBLIQUE DU CONGO)

**Damase NGOUMA,**

*Maître de Conférences (CAMES)*

*Université Marien NGOUABI (République du Congo)*

*dngouma@gmail.com*

## Résumé

*Brazzaville, capitale de la République du Congo connaît depuis plusieurs années la réalisation de nombreux projets innovants conçus pour le rayonnement de la ville. Cet article questionne le rôle des contraintes macrosociales, notamment le poids des habitus socio-culturels liés à l'urbanité, sur la réalisation et la réussite des projets urbains innovants en Afrique, à travers l'exemple du projet de rénovation du marché domanial Bernard Kolélas, à Brazzaville. Une enquête de terrain basée sur l'utilisation de questionnaires et des focus group a concerné 203 vendeurs et 203 acheteurs fréquentant régulièrement ce marché. Les principaux résultats indiquent que ce projet, conçu sans concertation avec les principaux acteurs concernés, peine à répondre aux attentes des autorités municipales. 55% des vendeurs exercent à l'intérieur du marché, 41% installés dans les couloirs de circulation et 14% utilisant les étals prévus pour la vente, tandis que 38% vendent à l'extérieur du bâtiment du marché, sur les trottoirs des grandes avenues ou dans les rues avoisinant le marché. Les tables et rayons situés à l'étage sont vides. Les acheteurs sont moins nombreux dans le bâtiment, plusieurs (62%) préférant acheter aux trottoirs, par habitude ou parce que ne voulant pas se donner de la peine à aller jusqu'à l'intérieur du bâtiment. Et plus qu'auparavant, les rues attenantes au marché restent bandées d'échoppes et parasols, gênant la circulation routière.*

**Mots-clés :** *villes africaines, urbanité, projet urbain, marché Bernard Kolélas, Brazzaville.*

## Abstract

*Brazzaville, capital of the Republic of Congo has known for several years the realization of many innovative projects designed for the influence of the city. This article questions the role of macro-social constraints, in particular the weight of socio-cultural habitus linked to urbanity, on the implementation and success of innovative urban projects in Africa, through the example of the Bernard Kolélas state market renovation project in Brazzaville. A field survey based on the use of questionnaires and focus groups involved 203 sellers and 203 buyers who regularly frequent this market. The main results indicate that this project, designed without consultation with the main actors concerned, struggles to meet the expectations of the municipal authorities. 55% of the sellers work inside the market, 41% installed in the corridors of circulation and 14% using the stalls provided for the sale, while 38% sell outside the market building, on the sidewalks of large avenues or in the streets surrounding the market. The tables and shelves located upstairs are empty. There are fewer buyers in the building, many (62%) preferring to buy on the sidewalks, out of habit or because they don't want to bother going inside the building. And more than before, the streets adjoining the market remain lined with stalls and umbrellas, hindering road traffic.*

**Keywords:** African cities, urbanity, urban project, Bernard Kolélas market, Brazzaville.

## Introduction

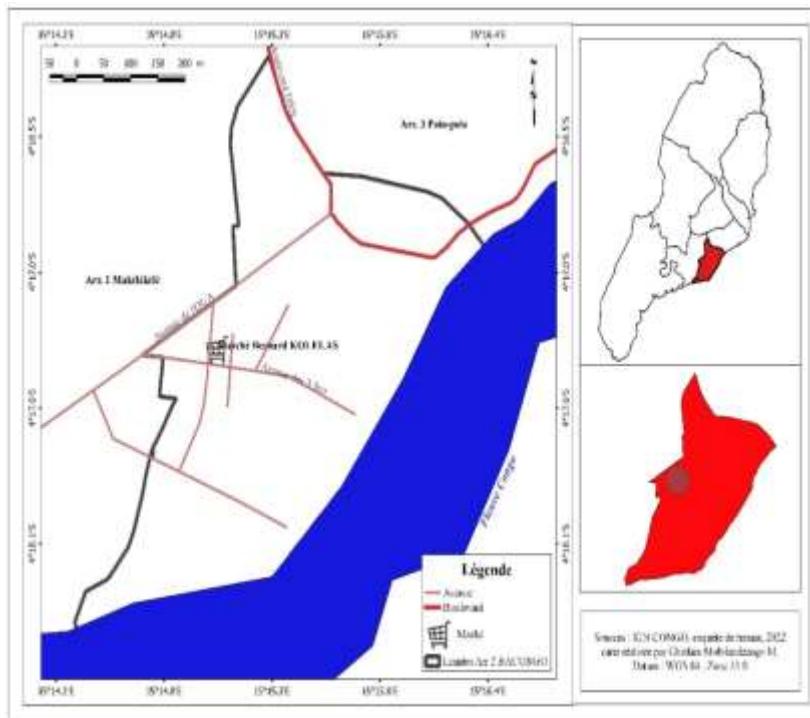
En Afrique subsaharienne, plusieurs projets de développement urbains réalisés dans les métropoles des pays sont calqués sur les modèles occidentaux. En effet, sous l'influence de la mondialisation et de la tendance actuelle à l'homogénéisation du développement économique dans le monde, les villes du Sud ont calqué leurs options de développement sur les modèles occidentaux. Alors que l'universalisation du fait urbain, c'est à dire « une homogénéisation globale de la fabrique urbaine » (G. Fauveaud, 2017, p. 20) devient la règle dans le monde, s'interroger sur les effets des projets urbains importés d'ailleurs, dans leur zone de réalisation, devient une problématique imminemment actuelle.

En effet, si les « best practice » (F. Navez-Bouchanine, 2007) en matière d'urbanisme ou d'aménagement urbain ont fait leur preuve en occident, elles ne trouvent pas toujours le même résonnant en Afrique où le poids des traditions et les singularités d'une urbanité ayant de nombreuses particularités restent déterminants. Plusieurs auteurs (Poyau A., 2000 et 2005 ; Bertonecello B., Bredeloup S., 2002) ont analysé le cas des nouveaux marchés de type BOT (Built, Operate and Transfer) en Côte d'Ivoire, un modèle importé des Etats-Unis, testée pour la première fois dans le pays en 1994, répandu actuellement à Abidjan, et qui ne satisfait pas toujours l'attente de tous les citoyens.

A Brazzaville, métropole en perpétuelle rénovation, le cas du marché Bernard Kolélas, le plus grand de la ville, situé à Baongo, dans le deuxième arrondissement, mérite une analyse particulière, car ayant connu récemment un projet de réhabilitation innovant. Les travaux antérieurs consacrés à ce marché, appelé dans le passé « marché Total », ont notamment mis en exergue son attractivité, à travers l'importance de sa zone de chalandise étendue à l'ensemble des arrondissements de la ville (A. Nzala Mikoundza, 2017, p. 54), et son dynamisme lié à sa localisation géographique (figure n°1) au point de convergence de plusieurs lignes de transport urbain (C. Nkounka Bazebita, 2010, p. 48). Mais le nombre important des vendeurs exerçant sur l'espace public, en dehors du périmètre du marché encore récemment rénové, pousse à réfléchir au sujet de la conception du projet et de l'atteinte des objectifs visés par ce dernier.

Aussi, à travers l'exemple de la rénovation du marché Total, cet article questionne les présupposés, la consistance des intentions de départ et l'impact qu'une « *best practice* » importée de l'occident peut ambitionner d'avoir dans une ville d'Afrique subsaharienne marquée par la culture locale. La problématique de l'étude peut se résumer aux principales questions de recherche suivantes : quelle est l'origine du marché Bernard

Kolélas ? Comment le projet de rénovation du marché a-t-il été conçu et réalisé ? Quel est l'impact du projet à la lumière des résultats initiaux attendus et de ceux obtenus cinq ans environ après le lancement du marché ? Quels sont les enseignements à tirer de l'exemple du Marché Kolélas de Bacongo ?



**Figure n°1 : Localisation du marché Bernard Kolélas dans l'espace de Bacongo**

Source : IGN (2022). Réalisation : D. Ngouma, 2022

## 1. Matériels et méthodes

Deux types de données ont été collectés pour la réalisation de cette étude : les données primaires et les données secondaires.

Les premières sont issues de l'enquête de terrain réalisée en 2018 sous la base des méthodes suivantes : observations directes sur le terrain, entretiens individuels, focus group et enquête à base de questionnaires. Les entretiens se sont tenus avec les chefs de services administratifs de la Direction des Marchés et des Halles, les régisseurs des trois sections du marché Bernard Kolélas, et quatre personnes âgées choisies du fait de leur connaissance des aspects historiques du marché. Deux focus group ont été réalisés, un avec les vendeurs exerçant à l'intérieur du bâtiment du marché et un autre avec ceux exerçant à l'extérieur. L'enquête par questionnaires a concerné un échantillon de 203 vendeurs et 203 acheteurs choisis par choix raisonné. Les vendeurs ont été sélectionnés dans les secteurs du marché proposant les denrées les plus consommées par les Brazzavillois et où le nombre d'acteurs est important. Les vendeurs quant à eux ont été interrogés dans tous les secteurs du marché, sans tenir compte de critères particuliers, si ce n'est celui d'être un adulte capable de répondre aux différentes questions posées, l'objectif visé étant d'avoir dans l'échantillon une diversité de catégories socio-professionnelles.

Les données de seconde main sont celles obtenues à partir de la recherche bibliographique, réalisée dans les bibliothèques et centres de documentation de Brazzaville (Grande bibliothèque universitaire, bibliothèques du Laboratoire de Population et développement et de la Faculté des Lettres, Arts et Sciences Humaines à Bayardelle, etc.), les services administratifs de la Mairie centrale et celle de Bacongo et à partir d'internet.

Le traitement des données recueillies a été fait à partir du micro-ordinateur, en utilisant les logiciels Sphinx et Microsoft Excel 2010, pour l'élaboration de graphiques et tableaux, et ArcGIS pour la réalisation de cartes. Nous avons également utilisé le logiciel Microsoft Word 2010 pour la saisie et le traitement de texte.

## 2. Résultats

### *2.1. Un marché à vocation de marché forain depuis ses origines*

L'analyse de l'historique de la création du marché Bernard Kolélas permet de se situer sur ses caractéristiques et les facteurs susceptibles expliqués sa dynamique actuelle. C'est l'objet de cette section du travail.

### *2.2. Du marché de Bacongo au marché Total : des initiatives de la population locale pour approvisionner la ville en produits vivriers locaux*

D'après les personnes ressources interrogées, le marché Bernard Kolélas a été créé dans les années 1940 et 1950, par l'action des populations venues des villages situés au sud de Brazzaville. Le marché était en réalité créé à la gare routière de Bacongo, un point de convergence important pour les véhicules chargés de marchandises (les vivriers locaux de toutes natures) en provenance de ces villages et destinés au ravitaillement de la ville. Cette gare routière avait une grande envergure et une renommée importante auprès des populations de Brazzaville. Celles-ci s'y rendaient pour s'approvisionner en produits vivriers frais, achetés en gros ou en détails. Les produits vivriers, achetés en grosses quantités par les commerçants citadins et les particuliers dans les marchés ruraux des villages tels que Linzolo, Nîkoyé Mabaya, Kibossi-gare et Goma-tsé-tsé, étaient acheminés à Bacongo par les « taxi-bus » (photo 1) ou « taxi-Brazza » (P. Vennetier, 1957, p. 146, 148).

**Photo 1 : Un taxi bus chargé et prêt à prendre le départ**



Source : Vennetier P. (1957, p.144 b.)

Cette photo montre bien un taxi en situation de surcharge de passagers. Ceci s'explique en partie par le nombre limité de moyens de transport assurant le trafic de personnes et de marchandises entre la ville et les villages environnants à cette époque. Le marché sera reconnu officiellement comme l'un des marchés domaniaux de la ville, par l'arrêté n°01/M du 4 janvier 1954 de Monsieur l'Administrateur Maire, avec l'appellation de marché de Bacongou. Plus tard, la première station-service Total, implantée sur l'avenue Matsoua, va devenir une référence pour les acheteurs désireux de se rendre au marché. Ce dernier sera ainsi appelé « marché Total » par les usagers.

***2.2.1. Un marché à ciel ouvert sur l'ancienne zone aéroportuaire***

Toute la zone où est situé actuellement le marché Bernard Kolélas abritait dans le passé les installations de l'aéroport de Brazzaville. Ainsi, l'actuelle avenue Matsoua qui traverse le marché, n'est que l'ancienne piste d'atterrissage des avions. Elle témoigne encore aujourd'hui de ce rôle, puisqu'étant

géométriquement en ligne droite et s'étendant de l'avenue OUA à l'avenue des Trois Francs. Les hangars servant d'atelier de maintenance des appareils au sol ont été remplacés par d'autres édifices comme le Gymnase Maxime Matsimou, au Centre Sportif, mais la configuration de la zone garde néanmoins cet aspect renvoyant historiquement à l'aéroport. Et le bâtiment ayant abrité la tour de contrôle existe toujours, localisée au niveau du lycée Angola Libre (photo 2).

**Photo 2 : Le bâtiment ayant servi de tour de contrôle dans les années 60-70**



*Prise de vue : D. Ngouma, novembre 2022*

Les renseignements tirés des archives de Brazzaville, notamment du Fonds Documentaire Victor-Justin SATHOUD confirment bien que le premier aéroport de Brazzaville se trouvait à Bacongo, l'avenue Matsoua, ancienne avenue Capitaine-Gaullard, ayant servi de piste d'atterrissage. Il est également indiqué que le bâtiment de la photo 2 avait abrité la

tour de contrôle dudit aéroport, avant d'être cédé au parti politique angolais Mouvement populaire de libération de l'Angola (MPLA), à l'indépendance de ce pays. Le tarmac était localisé dans l'enceinte de l'actuel Centre Sportif. Et l'appellation « Météo » donnée au quartier situé vers le lycée *Angola Libre* témoigne de l'existence de l'aéroport dans le passé, notamment de l'ancienne station météorologique.

Dans cette ancienne zone aéroportuaire, le marché va trouver un terrain propice pour son étalement spatial. Celui-ci suivra ensuite le développement de Bacongo, notamment avec la création dans les années 1970 de deux nouveaux quartiers, Makélékélé et Diata. En effet, le « marché total » avait besoin désormais de plus d'espace pour contenir la foule des acheteurs et vendeurs, si bien qu'il a débordé au-delà de l'avenue Capitaine-Gaillard (actuelle avenue Matsoua) qui le bordait au départ. Il va s'étendre sur une superficie trois fois plus grande que l'original, sur les rues avoisinantes, et attirer un plus grand nombre de vendeurs.

Cependant, jusqu'au début de l'année 2011, le marché Total a une structure assez lâche, avec pour lieu central un hangar bâti en bois et couvert de tôles, contenant des tables en bois sur les principales halles du marché. L'essentiel des activités et transactions diverses se faisaient alors à ciel ouvert, le long des rues et principales avenues où l'on trouvait les marchandises vendues sur des petites tables, ou sur des nappes étalées à même le sol, les acheteurs n'ayant plus besoin d'aller dans la partie centrale du marché pour obtenir les produits qu'ils recherchent. Ils les trouvaient désormais le long de rues.

Le marché Total se présente donc depuis sa création jusqu'en 2011, comme un marché essentiellement en plein air, étalé sur les principales avenues (Matsoua et OUA) dont il est le principal point de convergence. Après l'effondrement du hangar en mars 2011, le marché Total est rénové en 2015 et rebaptisé « marché Bernard Kolélas ».

## ***2.3. Le marché Bernard Kolélas : une rénovation qui peine à changer les habits des usagers***

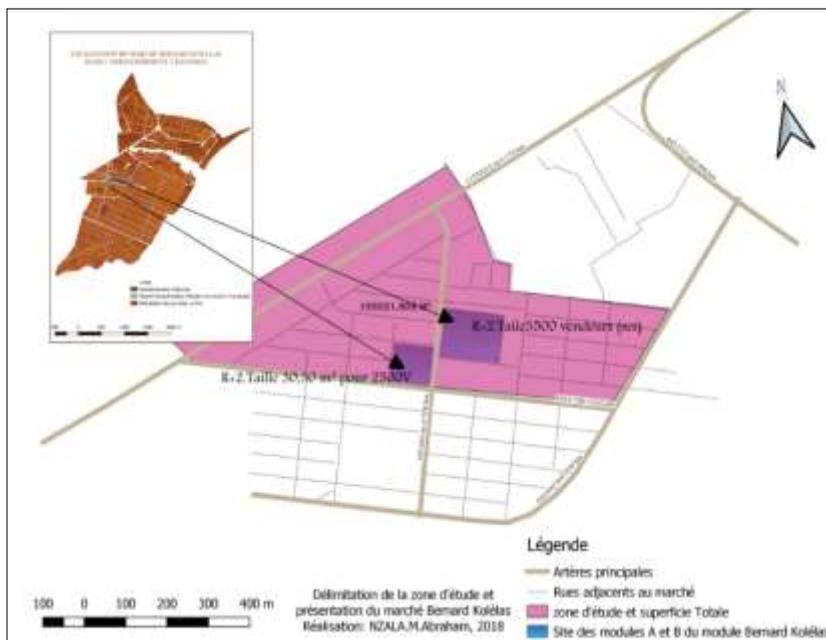
### ***2.3.1. Un projet conçu sans une implication conséquente des principaux acteurs concernés***

En 2015, le hangar du marché Total s'effondre. Un projet de rénovation est alors mis en œuvre, prévoyant deux modules, avec plusieurs bâtiments divisés en zones, selon le plan de distribution (A-002 pour le module A ; B-004 du module B) suivant :

- Zone A : Bloc sanitaire composé de douche et WC, 4 entrepôts, 6 magasins de quincaillerie, police et service d'hygiène, 2 escaliers d'accès à l'étage, 34 étals en béton de dimensions variables (quincaillerie) ;
- Zone B : 7 magasins de vente de meubles et appareils électroménagers, 3 escaliers d'accès à l'étage, police et service d'hygiène, 32 étals en béton de dimensions variables (friperie) ;
- Zone C : 10 boutiques, 1 radio, 3 escaliers d'accès à l'étage, bloc sanitaire composé de douches et WC, bac en béton composé de robinets, 32 étals en béton de dimensions variables (tissus, pagne, layettes et métrages) ;
- Zone D : 4 entrepôts, 4 escaliers d'accès à l'étage, 1 salle de réunion, administration service d'hygiène, garderie, aire de stockage des ordures, police et infirmerie, local de sécurité incendie, local du transport de courant, local du groupe électrogène, 25 étals en béton de dimensions variables (divers locaux).

C'est le module A du marché qui a été construit et inauguré en février 2015 par le Président de la République, sous la nouvelle appellation « marché Bernard Kolélas ». Il s'agit d'un bâtiment R+2 soutenu par des piliers en béton armé, comportant une charpente en acier revêtue d'un toit en verre et un peu plus de 2500 places disponibles pour les vendeurs. La construction de

ce module a nécessité une mobilisation financière de plus de six milliards de francs CFA, et les travaux ont été réalisés par une société Italienne du nom de Franco Villa Recci. D’après les archives disponibles sur le projet, le second module prévu aura une plus grande capacité d’accueil de vendeurs, avec 3500 places, et devra nécessiter un fond de 24 milliards de francs CFA pour sa réalisation. Le marché Bernard Kolélas est positionné à proximité de grandes artères et près des gares routières (figure n°2), où le trafic est assez intense.



**Figure n°2 : Localisation du marché Bernard Kolélas dans l’espace de Baongo**

*Source* : Cadastre National (2018).

L’analyse de cette figure permet de constater que le marché Bernard Kolélas, représenté par les deux modules, est situé entre les avenues Matsoua et de la Gare Routière. Le premier module

est situé à l'angle de l'avenue Matsoua et La Gare Routière (ou Mabilia Manganga) ; et entre la rue du Comité et Bayonne. Le second module prévu sera construit en diagonal du premier, orienté de son côté est (sa façade) sur l'Avenue Mabilia Manganga et du côté nord, sur la rue Malanda Rock.

Il convient de noter que le projet de rénovation du marché a été porté entièrement par les pouvoirs publics et réalisé par la société Italienne Franco Villa Recci. Les usagers, principaux utilisateurs, n'avaient été associés ni à la conception du projet, ni à son développement, ni encore moins à sa réalisation. Les autorités municipales ont fait uniquement appel aux « responsables de denrées », une fois le marché construit, pour établir les zones de vente, en fonction des types d'aliments.

### *2.3.2. Un fonctionnement nouveau et opposé aux habitudes ancrées dans le marché*

Les questions liées à l'assainissement du marché ont nécessité la mise en place d'une politique nouvelle basée sur l'appel à l'expertise d'un concessionnaire chargé d'assurer les travaux réguliers de nettoyage, et qui devra prélever une taxe de 50 francs CFA par jour sur chaque table et de 100 francs CFA auprès des vendeurs d'habits, de la quincaillerie et dans les magasins. En plus, chaque commerçant devra verser une taxe annuelle dite « taxe départementale » de 2 000 francs CFA pour permettre à la municipalité de financer l'entretien régulier du marché.

La municipalité avait aussi prévu une gestion informatisée du marché, axée sur une récolte des taxes à l'aide d'un appareil électronique, sur la base des codes à barre installées sur chaque étal. Ceci devrait permettre d'assainir les recettes, en faisant qu'aucune n'échappe aux caisses de l'État.

Dans la pratique observée, un régisseur avait été nommé, chargé entre autres de tenir la comptabilité et le recouvrement des taxes dans le marché (tableau I).

**Tableau I : Répartition des établissements selon les taxes mensuelles payées**

<b>Établissements</b>	<b>Taxes forfaitaires mensuelles</b>
Magasins, Boutiques, chambres froides et autres établissements situés aux alentours des marchés	4 000 F CFA
Baraques dans et aux alentours des marchés	3 000 F CFA
Magasins, boulangeries et autres établissements situés hors des marchés	4 000 F CFA
Pharmacies	4 000 F CFA
Dépôts	4 000 F CFA

Source : Données de terrain collectées auprès des régisseurs du marché.

Le régisseur est aidé par les brigades d'encaisseurs, chargés de collecter les fonds. Mais en face du problème lié à l'insuffisance des vendeurs dans le bâtiment, les taxes sont aussi collectées à l'extérieur, auprès des commerçants occupant des espaces non autorisés d'occupation.

Du point de vue de l'organisation structurelle et institutionnelle, la gestion d'un marché domanial à Brazzaville est assurée par plusieurs services décentralisés de la Mairie centrale, notamment à travers la Direction de la gestion des marchés et des halles, et d'autres sociétés privées en contrat avec la Municipalité. Au marché Bernard Koléla, on compte les services suivants :

- le service de contrôle et de la régulation, un service décentralisé de la Direction des Marchés et des Halles, sous l'arrêté n°175/DB/CB/M/SG/DMH, portant les attributions et l'organisation ;
- le service tenu par trois régisseurs, répartis en trois zones dans le marché (le marché A, le marché B et le marché

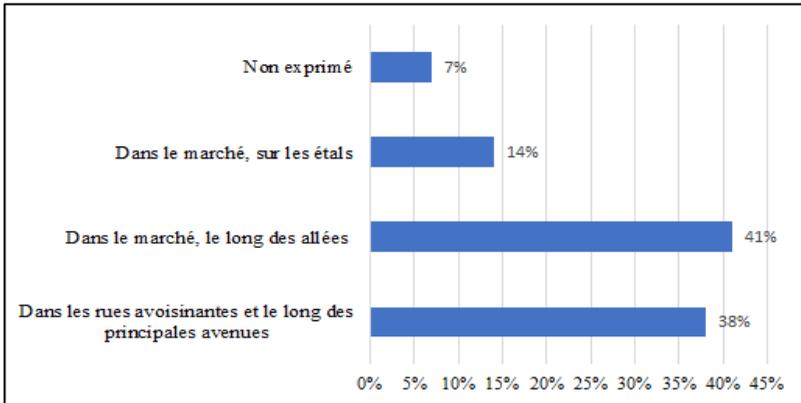
C), les deux premières situées à l'étage avec leur régisseur respectif, et la troisième au rez-de-chaussée.

À côté de ces régisseurs, on note la présence des « responsables de denrées », que l'on appelle « chef de denrée », chargés d'assurer la gestion de la vente des différentes denrées que l'on trouve au marché.

Dans tous les cas, la grande nouveauté au marché Bernard Kolélas c'est l'obligation faite aux vendeurs d'exercer à l'intérieur du bâtiment du marché, sur les étals conçus à ce propos. Ceci va de pair avec l'obligation de payer les taxes édictées pour prétendre exercer à l'intérieur du marché moderne construit.

### ***2.3.3. Des habitudes ancrées auprès des usagers qui mettent à mal le projet***

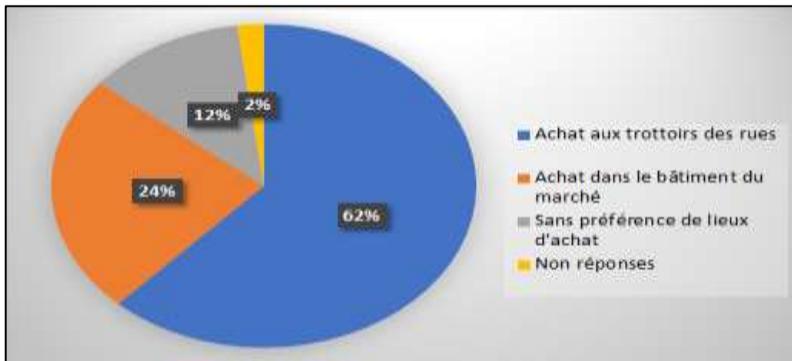
La présence du module moderne du marché conçu afin de permettre aux vendeurs d'exercer leurs activités commerciales n'a pas changé les habitudes et les mentalités locales. En effet, l'enquête de terrain a montré que 55% des vendeurs exercent à l'intérieur du marché, dont (41%) installés régulièrement dans les couloirs de circulation et 14% utilisant les étals prévus pour la vente des produits, tandis que 38% vendent à l'extérieur du bâtiment du marché, soit sur les trottoirs des grandes avenues ou dans les rues avoisinant le marché (figure n°3).



**Figure n°3 : Répartition des vendeurs enquêtés selon le lieu habituel d'exercice au marché Bernard Kolélas**

*Source* : Enquête de terrain, 2018

La situation présentée dans la figure 3 concernant les lieux de vente, contrairement à ce que l'on pourrait penser, ne découle pas du choix des vendeurs mais plus de la nécessité de suivre les acheteurs potentiels. En effet, l'étude sur les choix des acheteurs concernant leurs préférences en termes de lieux d'achat corrobore bien cela (figure n°4).



**Figure n°4 : Répartition des acheteurs selon le lieu habituel d'achat des marchandises au marché Bernard Kolélas**

*Source* : Enquête de terrain, 2018

L'analyse de la figure 4 montre que les acheteurs sont moins nombreux à vouloir acheter dans le bâtiment du marché. En effet, la majorité (62%) préfère acheter les marchandises le long des trottoirs, par habitude ou parce que ne voulant pas se donner de la peine à aller jusqu'à l'intérieur du bâtiment, une part moins importante (24%) achète habituellement dans le bâtiment du marché et une autre part encore moins importante (12%) n'a pas de préférence de lieu d'achat de marchandises.

Il a été constaté, à l'observation du fonctionnement journalier du marché, que les rues attenantes au marché, plus qu'auparavant, restent bandées d'échoppes et parasols, gênant même la circulation (planche 2, photo 1).

### **Planche 2 : Vues à l'extérieur du marché Bernard Kolélas**



*Prises de vues : Nzala Mikoundza Abraham, 2018*

Ces photos montrent l'extérieur du marché Bernard Kolélas. Elles montrent bien comment les espaces non autorisés d'occupation sont envahis par les commerçants. Ainsi, les activités commerciales au marché Bernard Kolélas ont débordé le périmètre prévu et s'étendent désormais sur les abords des avenues et dans les rues se trouvant autour du marché. Les vendeurs interrogés affirment que les clients n'achètent pas beaucoup dans le bâtiment construit, c'est pourquoi ils sont contraints de les suivre sur les rues et avenues, en y installant leurs tables ou échoppes sommaires. En réalité, plusieurs

acheteurs préfèrent acheter aux trottoirs, par habitude ou parce que ne voulant pas se donner de la peine à aller jusqu'à l'intérieur du bâtiment réservé au marché. C'est pourquoi, les tables et rayons situés à l'étage du bâtiment se vident chaque jour, tandis que les rues attenantes au marché sont de plus en plus bandées, même très tôt le matin, comme le montrent les photos 5 et 6 (planche 3).

### **Planche 3 : Ambiance matinale au marché Bernard Kolélas sur l'avenue de l'OUA**



Prises de vues : D. Ngouma, novembre 2022

La photo 5 montre une foule d'acheteurs et vendeurs ambulants circulant sur la chaussée de l'avenue de l'OUA à 7h du matin et la photo 6 des fruits vendus à même le sol au bord de la même avenue. Simples acheteurs et revendeurs venus des autres arrondissements de la ville s'y bousculent pour acheter les meilleurs produits à des prix bas par rapport à ceux observés dans les autres marchés de la ville.

### **Discussion**

L'analyse du projet de rénovation du marché Bernard Kolélas dans l'arrondissement n°2 Bacongo à Brazzaville a montré l'échec dans l'atteinte des ambitions de départ et des effets attendus par les autorités municipales. Il a été constaté que le

marché a été construit sans tenir compte de son environnement d'accueil, d'où ses difficultés de fonctionnement.

Ces résultats sont conformes à ceux trouvés par Poyau A. (2000 ; 2005) et Bertoncello B. et Bredeloup S. (2002) concernant les nouveaux marchés ivoiriens de type BOT apparus après ceux construits par les pouvoirs publics dans les années 80 et qui fleurissent dans la ville. Pensés par leurs concepteurs comme indépendants de leur environnement immédiat et du quartier d'implantation, ces marchés, que l'auteur qualifie de « ghettos commerciaux » (Poyau A., p.118), satisfont peu les attentes de nombreux citoyens, par leurs caractéristiques. Il en découle de nombreux dysfonctionnements et des difficultés concernant la gestion de ces marchés pour les usagers. Bertoncello B. et Bredeloup S. parlent quant à eux du marché de type BOT comme d'une « poule aux œufs d'or », car il serait plus bénéfique aux promoteurs plutôt qu'aux communes à qui il devrait revenir au terme du contrat, avec la durée de la concession variant entre dix ans et 25 ans. Mais selon les calculs des experts économistes, le délégataire devrait déjà récupérer son investissement plus tôt, au bout de trois ans ou au plus tard dix ans. Ce qui fait que les sommes perçues après correspondent à une rente nette pour le promoteur. En plus, la durée de vie d'un marché étant évaluée entre 15 et 20 ans selon le niveau d'entretien engagé, au terme des contrats les municipalités devront procéder à la réhabilitation des infrastructures qui leur seront cédées. Ces dernières seraient donc perdantes et les promoteurs gagnants.

Le marché Bernard Kolélas rejoint dans le style de construction les marchés ivoiriens de type BOT qui ont l'allure de *malls* anglo-saxons, avec une construction en étages pour certains, et comportent des composantes assez particulières (étals, boxes, magasins, maquis, bureaux, banques, garderies d'enfants, postes de police, etc.). Ceci nous pousse à réfléchir quant à la conception même dudit projet. En effet, sa réalisation peut poser des problèmes à Bacongo, une zone marquée depuis des décennies par une tradition de marchés de type forain étalés à

ciel ouvert sur les rues et avenues bondées de monde et connaissant depuis quelques temps un trafic de plus en plus intense, à la faveur de la croissance urbaine. En effet, les projets urbains doivent s'arrimer aux caractéristiques de l'urbanité liées à la typologie d'espaces urbains considérés. Dans ce sens, M. Lussault (2003, p. 966) propose une approche privilégiant un décentrement de la vision euroéo-centrée de l'urbanité, car pour lui, « l'urbanité s'appuie sur une double mixité : mixité sociale (coprésence dans l'espace urbain de toutes les strates de la société) et mixité fonctionnelle (les espaces urbains sont dédiés à toutes les fonctions d'habitat, de commerce, de production, de loisirs et de circulation), provoquée par la forte densité des faits sociaux ». C'est pourquoi, le contenu social de la ville hébergeant un projet de rénovation et la culture locale doivent orienter les caractéristiques du projet et son contenu. Ceci nécessite une concertation avec les populations bénéficiaires afin de tenir compte de leurs aspirations et des particularités des différentes classes et couches sociales. C'est le concept de l'acceptabilité sociale du projet urbain (M. Gariépy, 2014) qui est mis en exergue dans l'exemple du marché Bernard Kolélas. C'est un projet conçu par des spécialistes attachés aux conceptions d'aménagement du territoire et d'urbanisme de l'occident, à ses modèles et « *best practice* » (C. Vainer, 2012, p. 260), sans qu'il y ait eu au préalable un débat public sur l'orientation et le contenu du projet. Or, « *le manque de concertation avec l'ensemble des acteurs territoriaux est aussi une des raisons d'échecs des politiques de la ville dans différents secteurs (logement, la gestion des déchets urbains, l'accès à l'eau potable, etc.)* », comme nous l'avons constaté concernant les politiques publiques de gestion urbaine qui entraînent des effets négatifs sur l'environnement urbain à Brazzaville (D. Ngouma, 2020, p.92). Ceci rejoint aussi les résultats de l'étude de M. Gariépy qui met en avant la notion de « perméabilité à l'environnement social » (2014, p. 24), en parlant des grands projets urbains et du rapport qu'ils doivent

avoir avec leur milieu d'accueil. La concertation avec les acteurs locaux et les principaux usagers permet de tenir en compte le contexte socio-culturel spécifique du milieu d'accueil et d'adapter le projet à toutes les composantes de la population urbaine.

Pour le cas du marché de Bernard Kolélas, même si les vendeurs et acheteurs proviennent de l'ensemble de la ville (A. Nzala Mikondza, 2017, p.48, 55), il est noté que la culture locale reste influencée par les origines du marché et la composante socio-ethnique de base de l'arrondissement 2 Baongo qui reste dominée par le groupe *Kongo*. Ceci n'a pas beaucoup changé depuis l'époque où G. Balandier (1955, p. 27) soulignait une forte homogénéité de la composition ethnique du peuplement de Baongo, avec des populations appartenant à 91% au groupe « Ba-kongo ». En effet, les caractéristiques socio-culturelles de ce groupe semblent jouer un rôle prégnant sur la dynamique spatiale de Baongo. L'appartenance à ce groupe entraîne des ressemblances en termes de pratiques, de préoccupations et d'imaginaires. Ceci rejoint les conclusions de R. Le Corre (1983, p.142) sur l'impact des contraintes et facteurs macrosociales sur les choix des populations urbaines, notamment en matière de localisation résidentielle.

## Conclusion

Notre étude a consisté à questionner la consistance des intentions de départ et l'impact que le projet de rénovation du plus grand marché de Brazzaville peut avoir dans sa zone d'implantation, l'arrondissement 2 Baongo. Dans cette zone marquée depuis des décennies par la présence de ce marché, dont la plus grande partie des activités se tient à ciel ouvert sur les trottoirs des rues avoisinant au détriment du nouveau bâtiment destiné aux activités commerciales, le changement des mentalités est un défi de taille. Il est ressorti que vendeurs et acheteurs ne s'accommodent pas pour la plupart à la nouveauté et à ses

exigences, préférant réaliser leurs diverses opérations mercuriales en plein air. C'est pourquoi, il apparaît très clairement que les attentes des pouvoirs publics en construisant ce premier module du marché moderne ne sont pas atteintes. Dans la zone du marché, l'anarchie règne encore, gênant gravement la circulation routière, peut-être même plus qu'avant la création du module, avec le poids démographique de la ville et l'augmentation perceptible du nombre de commerçants. Et ce marché que les usagers qualifient comme étant « un marché qui ne dors pas » semble voué à toujours garder son aspect de marché forain.

C'est en toute évidence la question du statut, de la forme et de l'orientation à donner au marché Bernard Kolélas, toujours appelé « Total » par les usagers, qui reste à traiter, vue son immensité et la nature diverse des usagers qui le fréquentent au quotidien. Il semble que l'époque du « marché Total », marquée par une emprise importante de plus en plus grandissante sur l'espace public, soit encore d'actualité. Ce marché a surtout pour particularité la présence de très grandes quantités de produits vivriers locaux en provenance des bassins de production du sud et du nord de la ville, et même de Kinshasa en République démocratique du Congo. Il faudra certainement opter sur une mobilisation effective des différents usagers, parties prenantes dans le processus de rénovation du marché, dans une approche participative, afin de redessiner les contours de ce marché. La conception et l'exécution des projets urbains au Congo devront ainsi sortir du strict cadre d'une logique de planification technocrate, pour se focaliser sur une approche participative incluant tous les acteurs territoriaux.

## Références bibliographiques

Balandier G. (2012). Sociologie des Brazzavilles noires. *Extrait de la publication*, Paris, Presses de sciences Po., 20 p.

Bertoncello B., Bredeloup S. (2002). La privatisation des marchés urbains à Abidjan : une affaire en or pour quelques-uns seulement. *Autrepart*, 2002/1, n. 21, p. 83-100.

DEB Média. (2021). Pourquoi l'aéroport de Brazzaville fut déplacé en 1950 du centre sportif de Bacongo à Maya-Maya ? *Fonds Documentaire Victor-Justin SATHOUD (Archives de Brazzaville)*,

<https://www.facebook.com/166857120321106/photos/histoire-pourquoi-l-aeroport-de-brazzaville-fut-d%C3%A9plac%C3%A9-en-1950-du-centre-sportif/1430718487268290/>.

Fauveaud G. (dir.) (2017). *Les villes non occidentales. Comprendre les enjeux de la diversité urbaine*. Montréal : Presses universitaires de Montréal, 184 p.

Gariépy M. (2014). L'acceptabilité sociale des grands projets urbains est-elle prévisible ? Une réflexion à partir de quatre cas montréalais. In Hubert M., Lewis P. et Michel R. M. (dir.), *Les grands projets urbains. Territoires, acteurs et stratégies*. Montréal : Presses de l'Université de Montréal, p. 17-40.

Le Corre R. (1983). Localisation résidentielle et mobilité intra-urbaine ; esquisse d'un cadre théorique. *Cahiers québécois de démographie* 1986/1, n. 12, p. 141-154.

Lussault M. (2003). Urbanité. In Levy J. et Lussault M. *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin, 1128 p.

Navez-Bouchanine F. (2007). Le développement urbain durable : « best practice » ou leurre méthodologique ? *Érès, Espaces et sociétés*, 2007/4, n. 131, p. 101-116.

Ngouma D. (2020). Politiques publiques de gestion urbaine et enjeux environnementaux dans les villes du sud. Réflexion à partir de l'occupation des berges des cours d'eau intra-urbains en Afrique centrale. In Ngouma D. (dir.), *Les villes africaines. Revue congolaise de Communication, Lettres, Arts et Sciences Sociales*, Brazzaville, n. 9, p.83-97.

Nkounka Bazebita C. (2010). *Typologie des marchés des arrondissements de Baongo et Makélékélé (Brazzaville-Congo)*. Mémoire de Certificat d'Aptitude au Professorat d'Enseignement Secondaire (CAPES). Brazzaville : Ecole Normale Supérieure (ENS), 78 p.

Nzala Mikoundza A. (2017). *Problème de mobilité au marché Bernard Kolélas de Baongo*. Mémoire de Master de Géographie, Brazzaville : Université Marien NGOUABI, 163 p.

Poyau A. (2000). Mutations des marchés de la ville d'Abidjan (Côte d'Ivoire) : entre gestion et aménagement. Le cas du marché de Marcory, Mémoire de Maîtrise, Université de Provence, UFR de Géographie, 129 p.

Poyau A. (2005). Les récentes mutations des marchés urbains dans la capitale économique ivoirienne. *Espaces, Populations, sociétés*, 2005, n°1, p. 11-126.

Vainer C. (2012). La ville unique. « Faites des villes comme nous ! ». Notes sur la colonialité des modèles de ville. In Tellier, L.-N. et Vainer C. (dir.). *Métropoles des Amériques en mutation*. Québec : Presses de l'université du Québec, p.255-264.

Vennetier P. (1957). Banlieue noire de Brazzaville. La vie rurale et les rapports entre la ville et la campagne à Baongo. *Cahiers d'outre-mer*, 1957, n. 38, p. 131-157, [https://www.persee.fr/doc/caoum\\_03735834\\_1957\\_num\\_10\\_38\\_2030](https://www.persee.fr/doc/caoum_03735834_1957_num_10_38_2030).