ISSN 2414-8733

VILLES, TRANSPORTS, DÉVELOPPEMENT LOCAL

BULLETIN VILLES, TRANSPORTS, DÉVELOPPEMENT LOCAL

DEBATS, COMPTE RENDU ANNUEL DES TRAVAUX DE RECHERCHE ET NOTES DE LECTURE



NUMEROS 2 - 3
DECEMBRE 2018-2019
BRAZZAVILLE CONGO

BULLETIN
VILLES, TRANSPORTS,
DÉVELOPPEMENT LOCAL

BULLETIN
VILLES, TRANSPORTS, DEVELOPPEMENT LOCAL
Débats, compte rendu annuel des travaux de recherche et notes de lecture

Université Marien Ngouabi
École Normale Supérieure Brazzaville Congo
Courriel : *contact@bulletin-greg.cg*
Site web : www.bulletin-greg.cg

Directeur de publication
Patrice Moundza

Rédacteur en chef
Gaston Samba

Comité de rédaction et de lecture
Patrice Moundza, Gaston Samba, Jean Félix Yekoka, Omad Laupem Moatila,
Rony Dévyllers Yala Kouandzi, Cécilia Divine Moundza

Comité scientifique
Professeur Joachim Emmanuel Goma-Thethet,
Professeur Robert Edmond Ziavoula, Professeur Benjamin Evayoulou,
Professeur Edinam Kola, Professeur Aboubakar Kissira,
Professeur Patrice Moundza, Gaston Samba, Maître de Conférences,
Didier Loufoua Lemay, Maître de Conférences,
Jean Félix Yekoka, Maître de Conférences,
Dr Jean Nkounkou, Démographe Aménageur

ISSN 2414-8733

Conception et mise en page : Patrice Moundza

Les opinions défendues dans ces articles n'engagent que leurs auteurs. Elles ne sauraient être imputées aux institutions auxquelles ils appartiennent ou qui ont financé leurs travaux. Les auteurs garantissent que leurs articles ne contiennent rien qui porte atteinte aux bonnes mœurs. Toute reproduction ou traduction sans accord du Groupe Villes, Transports, développement local est interdite. Les manuscrits non publiés ne sont pas rendus.

Dépôt légal : Quatrième trimestre 2019 © Copyright GREG décembre 2019

NOTE DE PRESENTATION

Le groupe Villes-Transports-Développement Local est une association à caractère culturel et éducatif formée d'enseignants-chercheurs, de chercheurs et de praticiens. Il constitue un espace de réflexion, d'analyse, d'échanges et de débats interactifs sur les questions urbaines, de transports et de développement local au Congo et en Afrique subsaharienne. Il est plus particulièrement un organe d'initiation des jeunes chercheurs à la rédaction et à la production scientifiques, et à la pratique du terrain, en mettant en exergue les préceptes de la géographie : la force de la description et la rigueur de l'analyse. Il assure la valorisation de ses travaux dans le *Bulletin Villes, transports, développement local* (ISSN 2414-8733), une publication thématique à parution annuelle.

Les auteurs doivent se conformer aux normes rédactionnelles édictées par le Conseil Africain et Malgache pour l'Enseignement Supérieur (CAMES) et prendre en compte la structuration habituelle du texte scientifique. La rubrique « titre et signature » est ainsi structurée : titre en gras et majuscule ; nom, prénom et grade universitaire de l'auteur ; laboratoire et université d'attache ; adresse mail.

L'approche monographique et la méthode IMRAD sont indistinctement acceptées. La méthode IMRAD répond aux étapes suivantes : résumé en français et en anglais, introduction (problématique, objectifs, hypothèses), méthodologie, résultats, discussion, conclusion et bibliographie. Les textes doivent être en taille 11, Times New Roman, interligne simple avec des marges de 5 cm en haut et en bas, 4,5 cm à droite et à gauche. Ils doivent aussi respecter une hiérarchie établie entre titres, sous-titres, sous-sous-titres et être homogènes (corps, police, graisse, pente, espace avant/après, alinéas).

Pour les travaux de recherche, tenant compte de l'intérêt et de l'originalité du sujet, il s'agit de présenter un article original de 35 000 caractères (espaces compris). Les notes de lecture portent sur une synthèse critique des travaux de recherche, de publication récente, collée à la ligne éditoriale du présent bulletin. Elles doivent mentionner, avec exactitude, la référence de l'ouvrage traité, sans excéder 7 500 caractères (espaces compris).

Les frais d'évaluation s'élèvent à 1000 F CFA (1,5 euros) la page. Ils accompagnent le dépôt de l'article à publier. Les frais de publication s'élèvent à 2 500 F CFA (3,81 euros) la page. Les manuscrits sont reçus, en version électronique, aux adresses suivantes : *contact@bulletin-greg.cg*

Compte tenu de certaines contraintes, les numéros 2 et 3 ont été exceptionnellement combinés. La rédaction du *Bulletin Villes, transports, développement local* remercie vivement tous les auteurs pour leur contribution et tous les lecteurs pour leur attention particulière et aimable à l'égard de cette modeste production scientifique.

SOMMAIRE

BAYALOULA THEOCEE GODGIVEN,
Le boulevard Alfred Raoul : la plus grande artère de Brazzaville … 11

MOUNDZA PATRICE
Les Brazzavillois et leur ville. Résultats préliminaires d'une enquête urbaine ……..... 25

LENGUE MOUSSALA AUBIN KLABEL, IBALA PATRICE †
La gare routière municipale de Dolisie (Département du Niari) 37

VOUMI BAVO ANDREE NALME
La coiffure féminine dans le quartier Matour (Makélékélé Brazzaville) ……..... 49

MBAKIDI JEAN PIERRE
Signification économique et sociale de l'enfant et l'école dans les sociétés agraires au Congo-Brazzaville ……... 61

LA GARE ROUTIÈRE MUNICIPALE DE DOLISIE

LENGUE MOUSSALA AUBIN KLABEL[*], IBALA PATRICE[*] †

Résumé : Cette étude porte sur la création, l'organisation et le fonctionnement de la gare routière de Dolisie, la 3ème ville du Congo, chef-lieu de département du Niari. Ville cosmopolite, l'intensification des activités commerciales et la mobilité des de la population rendent actifs ou vibratoire les secteurs de transport inter routier. Ceci étant, il se développe dans la ville plusieurs zones d'embarquement et débarquement des voyageurs et des marchandises ; rendant difficile le processus de contrôle des agents municipaux. En 2006, avec la municipalisation accélérée est née l'idée de créer une gare dite routière municipale. Sa construction a permis de mieux organiser les transports interurbains. Depuis lors, cette unité marchande de la commune de Dolisie génère des nombreuses activités économiques multisectorielles à l'instar du transport qu'elle assure.

Mots-clés : Dolisie, gare routière, création, organisation, fonctionnement.

Abstract : This study deals with the creation, organisation and operation of the bus station of Dolisie, the third largest city in Congo, capital of the Niari department. As a cosmopolitan city, the intensification of commercial activities and the mobility of the population make the inter-road transport sectors active or vibratory. This being the case, several loading and unloading zones for travellers and goods have developed in the city, making it difficult for municipal agents to control the process. In 2006, with the accelerated municipalization, the idea of creating a so-called municipal bus station was born. Its construction made it possible to better organise inter-city transport. Since then, this commercial unit in the commune of Dolisie has generated numerous multi-sectoral economic activities, such as the transport it provides.

Keywords : Dolisie, bus station, creation, organisation, operation

[*]Laboratoire d'Étude et de Recherche pluridisciplinaire en Sciences humaines et en Environnement (LERPSHE), Université Marien Ngouabi.

[**]Laboratoire d'Étude et de Recherche pluridisciplinaire en Sciences humaines et en Environnement (LERPSHE), Université Marien Ngouabi.

Introduction

La gare routière municipale une zone attractive dans les échanges commerciaux, les populations viennent de partout pour se faire une portion de terre pour les prestations. A l'heure actuelle, la gare routière municipale de Dolisie est devenue une plaque tournante de la ville.
Le problème que pose notre étude est l'influence économique de la gare routière municipale de Dolisie dans ses multiples facettes.
- En quoi la gare routière influence-t-elle l'économie de la ville de Dolisie ?
- Comment fonctionne la gare routière municipale de Dolisie ?
- Quelle est l'importance de celle-ci dans le transport ?

L'objectif général de notre travail consiste à analyser l'impact économique de la gare routière municipale de Dolisie de 2006 à 2015, au regard de différentes activités économiques qu'elle regorge. De cet objectif général, peuvent se dégager les objectifs spécifiques ci-après :
- Décrire les éléments constitutifs de la gare routière municipale de Dolisie ;
- Analyser les stratégies de fonctionnement de ladite gare routière ;
- Montrer l'utilité de cette dernière dans le transport ;
- Etudier les recettes de la gare routière de Dolisie de 2006 à 2015.

Plusieurs hypothèses sont mises en réponse aux questionnements formulés et se présentent de la manière suivante :
- La gare routière municipale de Dolisie est un meilleur site dans la circulation tout azimut des personnes et des marchandises.
- La gare routière municipale de Dolisie se compose d'infrastructures ou bâtiments abritant à la fois les quais et parkings et des services aux passagers (des restaurants, des dépôts de marchandises, des toilettes, etc.).
- La gare routière municipale de Dolisie est coordonnée à sa tête par un Directeur et fonctionne suivant les directives d'un régisseur choisi par la municipalité.
- Les recettes de la gare routière de Dolisie sont versées au trésor municipal.
- La gare routière municipale de Dolisie est gérée par les autorités municipales.

Pour réaliser cette étude, trois méthodes de recherche ont été mis en application : il s'agit de la recherche documentaire menée dans les bibliothèques de l'Université Marien Ngouabi (Grande bibliothèque universitaire, la documentation de l'Ecole Normale Supérieure) et l'internet, les observations systématiques directes de la zone d'étude et les entretiens, le traitement des données et informations a été effectué à travers le tri et le logiciel Excel 2010.

1. Résultats de la recherche

1.1. La gare routière municipale : caractéristiques et organisation

Fruit de la municipalisation accélérée de 2006, la gare routière municipale de Dolisie est la toute première du pays. Cette gare routière est située au mont Kinguebe au nord-est de la ville, plus exactement à la périphérie de Tsila sur la route de l'axe Gabon. La photo 1 montre la façade avant de la gare routière municipale de Dolisie en état de dépérissement suite au manque des services d'entretien.



Photo 1 : Vue de face de la gare routière municipale de Dolisie
Cliché Lengue Moussala, 2017

1.1.1. Caractéristiques et organisation administrative de la gare routière de Dolisie

La gare routière municipale de Dolisie, elle comprend des installations abritant à la fois l'administration, les souks et les dépôts ; des quais pour embarquement et débarquement des passagers ; une guérite pour le contrôle des tickets de transport ; des restaurants et débits de boisson ; un kiosque pour la vente des CD ; des pneumatiques de vulcanisation ; des toilettes publiques.

Administrativement, la gare routière municipale de Dolisie est coordonnée à sa tête par un Administrateur nommé par arrêté municipal. Celui-ci assure la gestion, l'organisation, le contrôle et le bon fonctionnement de ladite gare routière et en constitue le représentant au niveau municipal lors des sessions plénières.

Cette structure est répartie en 3 sections ou services qui se présentent de manière suivante : un service de la régie principale animé par un régisseur, qui travaille de connivence avec quatre (4) collecteurs de fonds (chefs de parkings) ; un service d'exploitation et de statistiques et enfin, un service technique ou de maintenance qui demeure inanimé.

1.1.2. Environnement de la gare routière municipale de Dolisie

En raison d'absence de services d'entretien comme signalé plus haut, la gare routière municipale de Dolisie présente l'image d'un environnement atypique, insalubre et malsain, qui toutefois peut paraître en détend pour la santé des populations qui la fréquente (exploitants et voyageurs). Comme illustré sur la photo 2, les équipages des véhicules ainsi que les voyageurs ont transformé l'espace situé derrière son administration en dépotoir d'immondices. Plus loin, on observe la fondation qui aurait abrité l'auberge de la gare routière pour l'accueil des voyageurs pendant les heures tardives. Cette fondation témoigne sans doute que le projet de la construction de la gare routière municipale de Dolisie reste encore une œuvre inachevée.

La photo 3 comme illustrée montre la tombe d'un chef de terre Kuni, dénommé Loukaounou, qui de l'avis des populations interrogées serait le premier occupant du site de l'actuelle gare routière municipale.

Malgré le fait que l'espace soit devenu un domaine public, la présence de cet édifice tombal dans l'enceinte de ladite gare routière laisse penser que ce site serait encore une propriété privée.



Photo 2 : Un pan de mur abandonné dans l'herbe. Cliché Lengue Moussala, 2018



Photo 3 : Une tombe dans la gare routière. Cliché Lengue Moussala, 2018

1.1.3. Fonctionnement de la gare routière municipale de Dolisie

- Le transport et le type de véhicules : L'idée première de créer une gare routière est celui d'organiser dans ses espaces tous les services de transport, afin de rassurer les populations sur les lieux fixes dans leurs transactions économiques.
  Cependant, à la gare routière municipale de Dolisie, les services de transport sont offerts par deux sortes d'acteurs : les artisans transporteurs et 4 agences privées de voyage. La gare routière municipale de Dolisie offre les services de transport des passagers et marchandises sur 5 axes ou itinéraires à savoir : l'axe Pointe-Noire, l'axe Gabon, l'axe Nkayi-Sibiti-Loudima, l'axe Brazzaville et l'axe Makabana-Mossendjo. Quant aux services de transport public, ils sont quasi absents dans la structure pour des raisons multiformes : fuite ou insuffisance des capitaux dus à la mauvaise gestion des services municipaux, manque de volonté des autorités municipales.
  À tout bien prendre, l'absence des véhicules de transport public dans cette structure prouve à suffisance que la municipalité n'est en réalité pas un bon opérateur économique. La présence des services de transport public serait un meilleur moyen pour faire galoper les recettes de la gare routière municipale de Dolisie ; ce qui permettrait à la Mairie de tonifier son budget communal.
  Le transport des voyageurs et des marchandises à la gare routière municipale de Dolisie est assuré par trois catégories des véhicules comme présenté ci-dessous.



Photo 4 : Un taxi-bus de l'axe Nianga-Ngongo. Cliché Lengue Moussala, 2018



Photo 5 : Un autocar de Tralco et de Mélodie. Cliché Lengue Moussala, 2018



Photo 6 : Un gros véhicule de transport de l'axe Gabon
Cliché Lengue Moussala, 2018

- *La densification du trafic :* Les fréquentations des véhicules à la gare routière sont périodiques. Ceci étant, l'activité de transport au sein de cette structure connaît une évolution en dent de scie car au cours d'une année, on relève des périodes favorables et défavorables au trafic.
  De l'avis des transporteurs, trois grands moments influencent l'évolution du trafic à la gare routière municipale de Dolisie : la période des grandes vacances scolaires, de rentrée scolaire et la période des fêtes de fin d'année.

> L'activité de transport est particulièrement rentable en juin et septembre, pendant la saison sèche, période où les routes sont plus praticables et les mouvements de la population plus importants (Patrice Moundza, 2013).

  Jusqu'en 2010, les flux de transport à la gare routière furent moins denses. L'activité de transport est devenue lucrative en 2011 avec l'ouverture de la route nationale 1 reliant Brazzaville à Pointe-Noire.
  Cependant depuis 2016, les fréquentations des véhicules à la gare routière sont en baisse ; une baisse due en grande partie à la conjoncture que traverse le pays. Cette structure qui accueillait par jour plus d'une centaine des véhicules sur l'axe Pointe-Noire seul, accueille désormais 60 à 75 véhicules tout itinéraire confondu.
  La figure 2 montre le mouvement des véhicules par axe au mois de juin 2017. Ainsi, dans l'ensemble des itinéraires, la gare routière municipale de Dolisie a réalisé 1565 départs de véhicules dont 503 sur l'axe Pointe-Noire, 159 sur l'axe Gabon, 280 sur l'axe Mossendjo, 491 sur l'axe Nkayi-Sibiti-Loudima, 25 sur l'axe Kimongo et 107 sur le parking carrefour Bandoki.

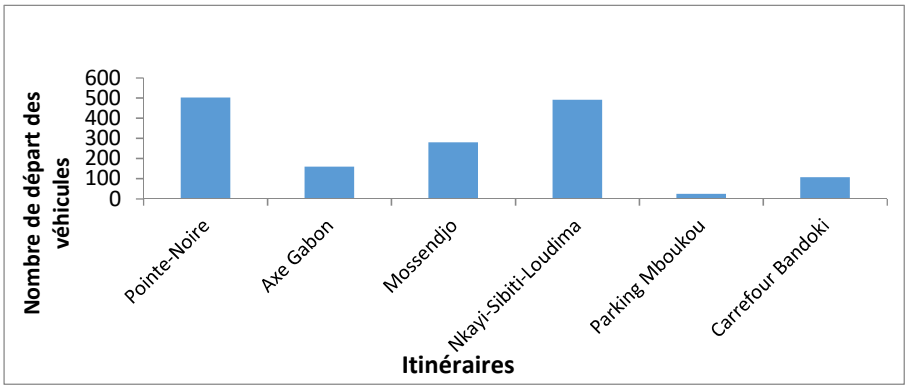


Figure 1 : Les départs de véhicules par itinéraire
Source : Lengue Moussala, 2017

- *Les activités du secteur informel à la gare routière :* Très vite après l'ouverture de la gare routière municipale, cette entité économique a généré de nombreuses activités commerciales. La gare routière municipale de Dolisie est devenue une zone attractive dans les échanges économiques des populations, en particulier entre commerçants fournisseurs et acheteurs. A côté du transport, les photos n°7 et 8 illustrent les activités informelles développées dans la structure. Les petits commerces comme la vente à déballage et à étalage des produits de consommation courante, exotiques, manufactures ainsi que vente à la crier se pratiquent dans se petit marché de la gare routière.



Photo 7 : Le petit marché de la gare routière municipale de Dolisie.
Cliché Lengue Moussala, 2018



Photo 8 : Les bananes plantains en vente à la gare routière.
Cliché Lengue Moussala, 2018

1.1.4. L'impact économique de la gare routière municipale de Dolisie

L'impact économique de la gare routière municipale de Dolisie s'observe à partir des recettes provenant des différentes activités pratiquées dans ses espaces. Cependant, la gare routière municipale de Dolisie recouvre ses fonds sur quatre (4) dimensions : les automobiles, les biens, les souks et installations ainsi que sur l'occupation du domaine public de ladite gare. Comme illustré sur la figure n°2, de 2011 à 2016, sur les quatre secteurs de recouvrement, le secteur automobile a été le seul à réaliser plus des recettes au détriment des autres secteurs d'activités de cette entité économique.
L'évolution des recettes présentée pour les six dernières années, prouve à suffisance que le transport incarne l'activité principale la plus lucrative de la gare routière municipale de Dolisie. Pour ce faire, les recettes sur le transport, y compris des autres secteurs économiques de la gare routière montrent une évolution en dent de scie. Cependant, cette situation a pour causes la baisse des fréquentations des véhicules dans la gare routière suite aux parkings parallèles, la faible mobilité des usagers lors des travaux champêtres, la mauvaise organisation de l'occupation du domaine public et l'irrégularité des paiements des loyers.

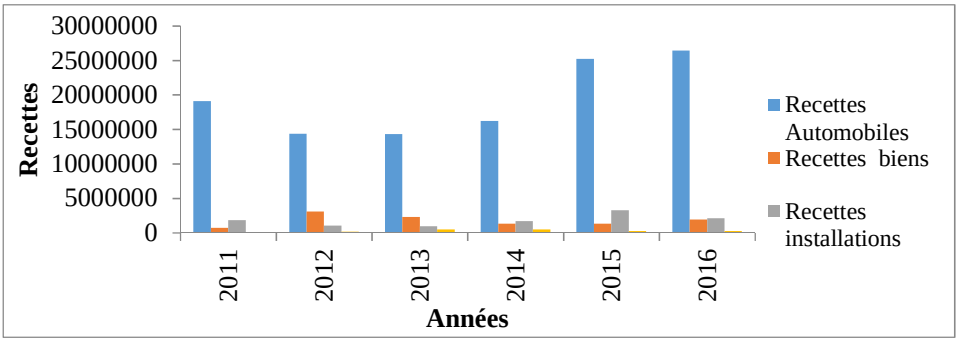


Figure 2 : L'évolution des recettes de la gare routière de Dolisie de 2011 à 2016. **Source :** Lengue Moussala, 2017

1.1.5. L'extension sociale de la ville

Etant donné que ce sont les zones économiques qui attirent les hommes, l'implantation de la gare routière municipale dans la périphérie de Tsila, a contribué sans cesse à l'extension de la ville en général et du quartier en particulier. Devenue une plaque tournante de la ville, ce pôle d'échanges

économiques aurait suscité une intense mobilité de la population de la ville et même des localités avoisinantes.

Désormais, la ville de Dolisie connaît un développement social à grand pas. Cet impact social de la gare routière municipal de Dolisie est tout de suite observé par l'apparition des nouvelles habitations à proximité Ceci étant, on observe actuellement les habitations jusqu'aux environs de la jointure des routes nationales 1 et 3 (photos 9 et 10). Cette extension de grande envergure de la ville est également due en partie à l'ouverture de cette route nationale reliant les 2 grandes métropoles congolaises (Brazzaville et Pointe-Noire). Car, cette dernière offre une ambiance extraordinaire à sa charnière avec la route nationale 3.



Photo 9 : Des nouvelles habitations en bas de la gare routière. Cliché Lengue Moussala, 2017



Photo 10 : La charnière des routes nationales 1 et 3. Cliché Lengue Moussala, 2017

Discussion

La construction de la gare routière municipale de Dolisie en 2006 par les autorités publiques a constitué un pas de plus dans le fonctionnement du trésor municipal. Dans ses fonctions premières, elle devrait assurer l'organisation de tous les services de transport inter routier, afin de désengorger le périmètre urbain de la commune. Cependant, malgré la création de cette structure en 2006, on constate que la situation de transport inter routier n'a totalement pas changé. La commune de Dolisie vit toujours dans son quotidien, le problème de l'organisation des services de transport inter routier avec à la clé la naissance çà et là des lieux d'embarquements ou des parkings clandestins des personnes et des biens.

Ces parkings parallèles ont souvent pour cause l'insuffisance des gares routières publiques dans la ville et l'incivisme alimenté par les transporteurs. Ainsi, pour éradiquer ce phénomène récurrent dans le secteur de transport à la gare routière municipale de Dolisie, les autorités municipales doivent penser à mettre en place un service de suivi de véhicules pratiquant des chargements hors gare routière, en

procédant à des saisies des véhicules afin de les verbaliser. (C. Ouongo, 1995). De même, l'implantation de cette unité marchande dans la zone périphérique de ville (Tsila), a été mal perçue par une grande portion de la population de la commune. Cette situation semble mieux pour les uns et mal pour les autres. A cela, la meilleure option serait en principe de la placer au centre, afin d'équilibrer le temps de parcourt des voyageurs provenant des zones excentrées de la ville. (C. Borgel et J. F. Perousse, 2004).

D'une manière générale, la construction d'une gare routière en milieu périphérique se veut la création d'une zone économique de grande taille (l'industrie…), afin de booster le développement économique et social de la cette zone. Cependant, la gare routière municipale de Dolisie, l'instar du transport qu'elle organise, n'a pas engendrée une autre zone économique de proximité, à l'exception de l'informel qui s'est développé autour et dans son enceinte, souvent représenté par des petits commerces pratiqués par les populations des quartiers Tsila et Lissanga. Dès lors, la gare routière municipale de Dolisie est donc devenue une zone d'échanges économiques multisectorielle.

Conclusion et perspectives

La préoccupation majeure sur cette étude a été d'appréhender les différentes facettes de la vie économique de la gare routière municipale de Dolisie. Cette étude nous a permis de comprendre non seulement son fonctionnement et son mode de gestion, mais également les avantages qu'elle procure aux populations en particulier commerçants (transporteurs, ambulants, détaillants…) dans la réalisation de leurs activités économiques de pleine nature, y compris son intérêt pour la municipalité.

Dans la réalisation de cette étude, nous avons observé l'influence prépondérante de la gare routière municipale de Dolisie au développement économique de la commune et au bien-être de la population, à travers les différentes activités commerciales qu'elle génère dans ses périmètres.

En effet, la gare routière municipale de Dolisie est un site approprié dans la circulation des personnes et des biens dans toutes les directions, à travers le transport qu'elle assure. Cette unité marchande est devenue la plaque tournante de la ville en termes d'échanges économiques et attire les populations de partout. Ce qui a favorisé l'extension sociale de la ville en général et du quartier Tsila en particulier.

Cependant, pour le bien-être de la structure, les autorités municipales doivent : construire d'autres parkings et quais d'embarquement des passagers et marchandises, rendre obligatoire l'embarquement à la gare routière, établir une

bonne régulation dans le programme de départ de chaque véhicule et finaliser le projet de construction de l'auberge.

De même, elles s'attacheraient à mettre en place un contentieux pour lutter contre l'insécurité dans la structure, implanter une infirmerie dans la structure, assainir l'environnement de la structure et mettre en place des véhicules de transport public

Bibliographie

Ditengo Clémence, 2012, « *Croissance d'une ville du Congo Méridional : Cas de la ville de Dolisie* », Thèse de doctorat de géographie Université Marien Ngouabi, 360 p.

Ibala Patrice, 2009, « *L'impact socio-économique de la municipalisation accélérée de Dolisie* », Ecole Normale Supérieure, 75 p.

Kibinda Dibakala Jeanne, 2006, *Le transport routier et le ravitaillement de la ville de Dolisie en produits vivriers locaux*, Ecole Normale Supérieure, 70 p.

Lombard Jérôme, 1970, « *Quels transports pour l'approvisionnement des villes d'Afrique francophone* ? » L'exemple du Sénégal, FAO.

Mante Jeffrey, *Le trafic routier sur la nationale n°1, Brazzaville-Pointe-Noire. Observation du poste de péage de Nganga Lingolo*, Ecole Normale Supérieure, 74 p.

Mboyi Daniel, 1996, *Mossendjo : L'organisation de l'espace par une petite ville congolaise du Chaillu forestier*, Thèse de doctorat en sciences géographiques, Université Libre de Bruxelles, 2 volumes, 707 p.

Merenne Emile, 1997, *Géographie des transports*, Paris, Nathan, 192 p.

Moundza Patrice, 2005, « Les paysages urbains congolais. Dolisie : croissance et contraintes topographiques », *Annales de l'université Marien Ngouabi*, B/ville, 61 p.

Moundza Patrice, 2014, *Le Chemin de fer Congo-Océan et le département de la Bouenza »*, Paris, L'Harmattan, 198 p.

Rabiatou Samna Soumana, 2010, « *Stratégies d'entreprises de transport routier interurbain des voyageurs en Afrique de l'Ouest : cas du Niger* », Thèse de doctorat en sciences économiques et de gestion, Université Lumière Lyon 2, 297 p.

Ritter Jean, 1976, *Géographie des transports*, Paris, PUF, 128 p.

Union africaine des chemins de fer (UA), 2006, *Le développement ferroviaire en Afrique : enjeux et perspectives, objectifs et missions de l'union africaine de Chemins de Fer* (UAC), Brazzaville, 26 p.

BULLETIN
VILLES, TRANSPORTS, DEVELOPPEMENT LOCAL
Débats, compte rendu annuel des travaux de recherche et notes de lecture
Courriel : *contact@.bulletin-greg.cg*

NUMERO 2 ET 3, 2018- 2019

BAYALOULA THEOCEE GODGIVEN,
Le boulevard Alfred Raoul : la plus grande artère de Brazzaville ... 9

MOUNDZA PATRICE
Les Brazzavillois et leur ville. Résultats préliminaires d'une enquête urbaine ……..... 23

LENGUE MOUSSALA AUBIN KLABEL, IBALA PATRICE †
La gare routière municipale de Dolisie (Département du Niari) …. 35

VOUMI BAVO ANDREE NALME
La coiffure féminine dans le quartier Matour (Makélékélé Brazzaville) ……..... 47

MBAKIDI JEAN PIERRE
Signification économique et sociale de l'enfant et l'école dans les sociétés agraires au Congo-Brazzaville ……... 61

Photo de couverture : Petit marché de la gare routière municipale de Dolisie. Cliché Lengué Moussala, 2018.