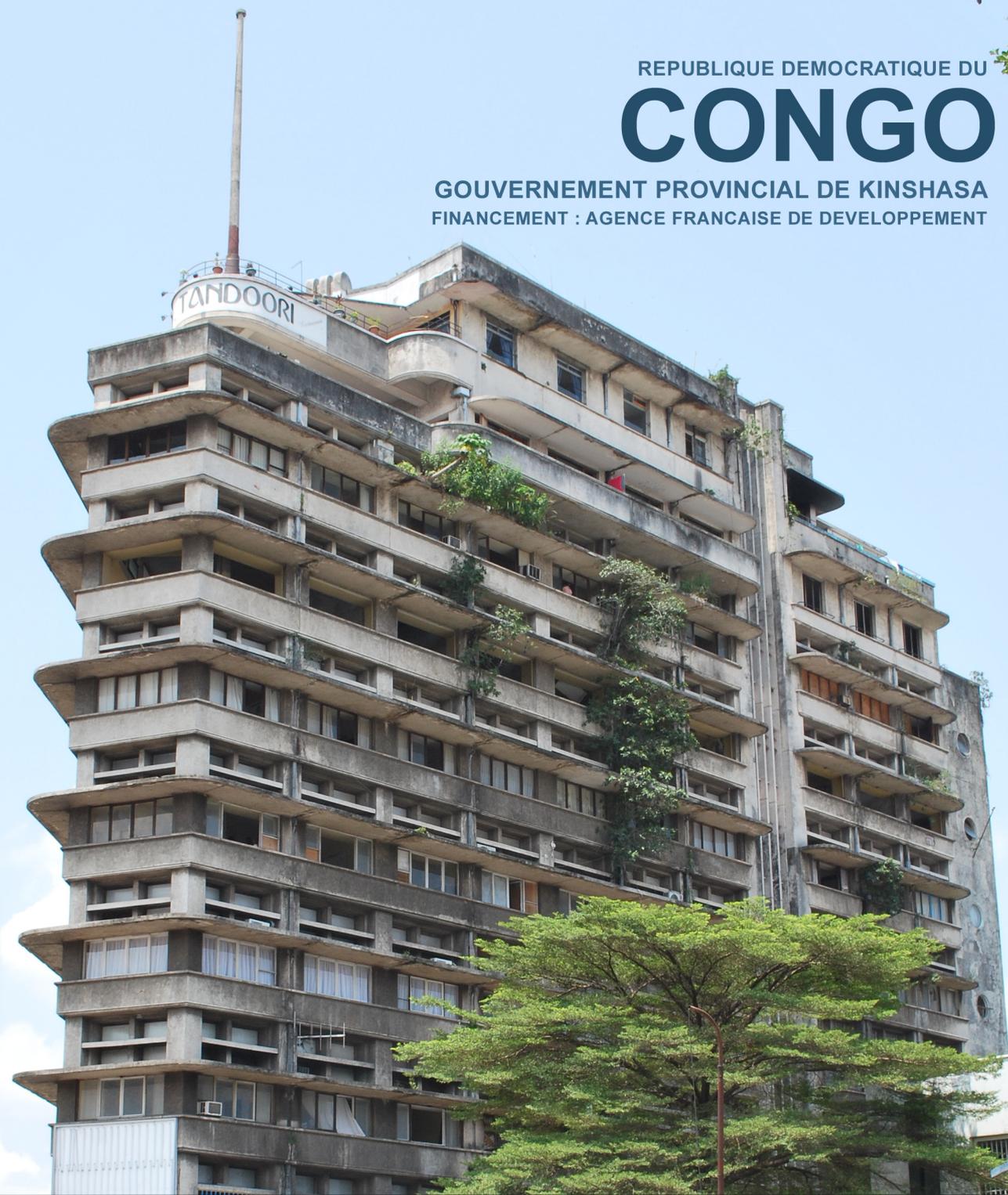


REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU

# CONGO

GOVERNEMENT PROVINCIAL DE KINSHASA

FINANCEMENT : AGENCE FRANCAISE DE DEVELOPEMENT



## SOSAK

SCHEMA D'ORIENTATION STRATEGIQUE DE L'AGGLOMERATION KINOISE  
& PLAN PARTICULIER D'AMENAGEMENT DE LA ZONE NORD DE LA VILLE

DIAGNOSTIC CONSOLIDE ET ORIENTATIONS (S2 - P2)  
DECEMBRE 2013

groupe huit

BUREAU D'ETUDES  
CONSULTANTS



ARTER



# **ÉLABORATION DU SCHÉMA D'ORIENTATION DE L'AGGLOMÉRATION DE KINSHASA (SOSAK) ET DU PLAN PARTICULIER D'AMÉNAGEMENT DE LA PARTIE NORD DE LA VILLE (PPA)**

RAPPORT DE DIAGNOSTIC CONSOLIDÉ ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES (S2)  
ET (P2)

DECEMBRE 2013

**GROUPE HUIT / ARTER**



Le présent document constitue le rapport n°2 (Diagnostic consolidé et Orientations) de l'étude pour l'élaboration du **Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshasa** et du **Plan Particulier d'Aménagement** de la zone nord de la ville.

Il a été rédigé à la suite de la première et de la deuxième missions à Kinshasa de l'équipe du Consultant, aux mois de juin et d'octobre 2013.

L'équipe mobilisée pour ces missions était composée des experts suivants :

Pour le volet SOSAK :

Florence Verdet	Coordination générale / urbaniste
Alphonse Soh	Coordination études techniques/ ingénieur transport VRD
François Lorilleux	Assainissement liquide et drainage
Emmanuel Nshimirimana	Environnement urbain / Déchets
Françoise Brunet	Finances locales / institutions
Claude Baissac	Développement économique territorial
Jacob Sabakinu	Sociologie urbaine
Gaston Kalambay	Juriste / aspects fonciers
Marc Gemoets	Paysage et patrimoine

Pour le volet PPA

Marc Gemoets	Urbaniste / Architecte paysagiste
Kofi Boto Teke	Architecte
Jacob Sabakinu	Sociologie urbaine
Gaston Kalambay	Juriste / aspects fonciers

La mission a permis de rencontrer la plupart des personnes ressources et des services pourvoyeurs de données et parties prenantes dans les documents à produire, à savoir :

**POPULATION : Démographie et caractéristiques socio-économiques**

INS / ONU / Services provinciaux

**ACTIVITES ECONOMIQUES : typologie et localisation**

Fédération des entreprises du Congo (FEC) / Cellule ZES / Ministère provincial de l'économie / ANAPIE / BM-SFI

**GRANDES FONCTIONS URBAINES ET MODES D'OCCUPATION DES SOLS**

BEAU, Services provinciaux, visites de terrain

**EQUIPEMENTS ET INFRASTRUCTURES STRUCTURANTS**

Voirie : Cellule Infrastructures / ACGTx / OVD / FONER / UCOP

Drainage des eaux pluviales : OVD / RATPK / PARAU

Assainissement : RATPK / PARAU

Eau Potable : REGIDESO / GIZ

Transport public : City Train / STUC / Transco\*

Trafic aéroportuaire et fluvial : ONATRA / RVA

**SITUATION FONCIERE ET PROCEDURES D'AMENAGEMENT**

Divisions du cadastre / Division urbaine de l'urbanisme / Commission des permis de bâtir / BEAU

**CONTRAINTES ET RISQUES ENVIRONNEMENTAUX**

Problématiques des pentes, érosions et inondations

Min. Prov. de l'Environnement / OVD / PARAU / BEAU

**CADRE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE**

Min. Prov. Budget / DGRK / Cellule coordination budget

Min. Intérieur / Min. Budget\* / Min. Finances\*

Plateforme COREF\*

Inspection provinciale des services

Ce rapport présente donc le diagnostic consolidé, et les résultats des concertations qui ont eu lieu en groupes de travail thématiques et focus municipaux au cours de la seconde mission d'octobre, et qui ont permis de dessiner 8 orientations stratégiques.

Le consultant tient à remercier toutes les personnes rencontrées pour leur disponibilité et leurs contributions pour la production de ce rapport et des suivants.

<b>A. SCHEMA D'ORIENTATION STRATEGIQUE DE L'AGGLOMERATION KINOISE</b>	<b>9</b>
<b>I. DIAGNOSTIC URBAIN ET ECONOMIQUE</b>	<b>9</b>
<b>A. Le site de Kinshasa</b>	<b>11</b>
1/ L'urbanisation du site	11
a/ Naissance de Kinshasa : port fluvial sur le Congo	11
b/ Kinshasa : capitale du Congo Belge / la planification	13
c/ De l'indépendance à aujourd'hui	15
2/ Les contraintes du site	16
a/ L'actuel site urbanisé	16
b/ Les zones sensibles	17
c/ Les dynamiques d'extension et les fronts d'urbanisation	20
d/ Atouts et contraintes du site encore naturel	21
<b>B. Population et profil socio-économique</b>	<b>23</b>
1/ Croissance démographique et répartition spatiale	23
a/ Kinshasa, une ville à la population incertaine	23
b/ Tendances passées	24
c/ Répartition spatiale	26
2/ Données socio-économiques	27
a/ Les ménages	27
b/ Les revenus et conditions de vie	29
c/ Habitat et équipement des logement	30
d/ L'accès aux services de base	33
3/ Perspectives démographiques à l'horizon 15 ans	34
<b>C. Les activités économiques</b>	<b>35</b>
1/ Problématique générale	35
2/ Positionnement international	36
a/ Membre de communautés internationales	36
b/ Liaisons commerciales avec le reste du monde	36
3/ Kinshasa, un passé industriel important	37
4/ Kinshasa aujourd'hui, ville d'importation et de consommation	40
a/ Typologie et localisation de l'activité économique	40
b/ Kinshasa : ville de consommation de produits importés	42
5/ Les freins au développement économique	44
6/ Vers une amélioration ?	49
a/ Amélioration du climat des affaires	49
b/ Création d'une zone économique spéciale à Maluku	51
c/ Quelques chiffres encourageants sur la dernière décennie	54
<b>D. Les modes d'occupation du sol</b>	<b>57</b>
1/ La carte du MOS	57
2/ Organisation spatiale de la ville : une ville marquée par son site topographique et les difficultés de circulation	61
a/ Une ville à deux visages : la plaine et les collines	61
b/ De grandes coupures urbaines qui ont tendance à s'estomper	71
c/ De grandes parcelles occupées par des activités dont la localisation n'est plus justifiée en centre ville	71
3/ Localisation des grands équipements et des zones industrielles	72
a/ Les activités industrielles	72
4/ Le paysage urbain	72
a/ L'inscription spatiale de la ville	72

b/ Diagnostic des éléments constitutifs du paysage	73
<b>E. Infrastructures et équipements</b>	<b>77</b>
1/ Une faible connexion avec le reste du pays et le monde	77
a/ Les principaux moyens de communication avec Kinshasa	77
b/ Les grands projets de liaison nationale et internationale	81
c/ Bilan des précédents plans d'aménagement	83
d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	84
2/ Le transport urbain, facteur d'exclusion économique et sociale	85
a/ Une faible mobilité urbaine	85
b/ Voiries : de nombreuses discontinuités	86
c/ Des gares ferroviaires mal desservies et une infrastructure inadaptée	89
d/ Une barrière forte : la rivière N'Djili	89
e/ Bilan des précédents plans d'aménagement	90
f/ Les projets en matière de transport	90
g/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	91
3/ Equipements : répartition inégale et insuffisance quantitative	92
a/ Equipements de santé	92
b/ Equipements marchands	93
c/ Equipements scolaires	96
d/ Equipements sportifs	97
e/ Autres équipements	98
f/ Bilan des précédents plans d'aménagement	98
g/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	99
4/ Patrimoine architectural	99
5/ Eau potable: précarité dans les quartiers pauvres	103
a/ Une production insuffisante	103
b/ Des vastes zones sous-alimentées	105
c/ Projets	105
d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	108
6/ Electricité : déficit chronique de la ville et faible desserte des quartiers Est	109
a/ Infrastructure	109
b/ Niveau de desserte	109
c/ Projets	110
d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	110
<b>F. Environnement</b>	<b>111</b>
1/ Collecte et élimination des déchets solides	111
a/ Organisation de la collecte	111
b/ L'élimination des déchets solides	112
c/ Les déchets spéciaux	115
d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	116
2/ Elimination des eaux usées	117
a/ Eaux usées domestiques	117
b/ Eaux usées industrielles	118
c/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	119
3/ Evacuation des eaux pluviales / protection contre l'érosion	119
b/ Protection contre l'érosion	121
c/ Bilan des précédents plans d'aménagement	121
d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	121
4/ Couvert végétal	122
a/ Situation actuelle	122
b/ Bilan des précédents plans d'aménagement	123
c/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK	123
5/ Protection contre le bruit et la pollution de l'air	123

<b>II. CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE DE L'AMENAGEMENT URBAIN</b>	<b>125</b>
<b>A. Les acteurs institutionnels</b>	<b>127</b>
1/ L'état de la Décentralisation en RDC	127
a/ Bref aperçu historique du processus de décentralisation	127
b/ Les textes fondateurs de l'organisation actuelle	127
c/ La mise en place des nouvelles institutions	128
2/ Les acteurs institutionnels du processus d'urbanisation et de gestion urbaine	129
a/ Répartition des compétences : ce que disent les textes	129
b/ Dilution et multiplication des compétences entre les acteurs : les moyens financiers font la différence	130
3/ Cas particulier de la Ville-Province de Kinshasa	132
a/ L'organisation institutionnelle	132
b/ La planification et les compétences de gestion urbaine	133
c/ La production du foncier à bâtir : une compétence déconcentrée	135
4/ Les autres acteurs intervenant sur Kinshasa	136
5/ Encore des conflits de compétences	137
a/ La gestion du foncier	137
b/ La délivrance des permis de bâtir	137
c/ Les grands projets	137
<b>B. Les instruments de la planification urbaine</b>	<b>138</b>
1/ Le contrôle de l'urbanisme	138
a/ Absence de planification urbaine	138
b/ Documents d'urbanisme passés et actuels	139
<b>C. Impacts de la gestion foncière sur le planification urbaine</b>	<b>142</b>
a/ Problématique générale	142
b/ Regard historique sur les terres qu'occupent la ville de Kinshasa	142
<b>D. Les revenus et les dépenses "mobilisables" pour l'investissement et la gestion urbaine</b>	<b>150</b>
1/ Au niveau provincial	150
a/ L'organisation institutionnelle	150
b/ La situation financière	151
c/ Les recettes fiscales et non fiscales	152
2/ Au niveau central	153
<b>III. DEFINITION DES ORIENTATIONS STRATEGIQUES</b>	<b>155</b>
<b>A. Consensus sur les difficultés et identification des problématiques</b>	<b>157</b>
1/ Définition d'un cadre de concertation	157
a/ Le SOSAK, un document partagé	157
b/ Quelle échelle pour la concertation ?	157
c/ Déroulement de la concertation	157
2/ Réflexions en groupes de travail thématiques	158
a/ Services urbains, grands équipements et infrastructures : constats et recommandations	158
b/ Développement économique, freins au développement, besoin en infrastructures spécifiques	159
c/ Groupe 3 Extensions urbaines, problèmes fonciers et réglementation	161
d/ Groupe 4 : Environnement urbain	161
3/ Les focus communaux	162
a/ Déroulement/participation	162
b/ Résultats du dépouillement	162
c/ Autres problèmes soulevés :	164
<b>B. Huit orientations stratégiques / Kinshasa de la mégapole à une métropole moderne et durable</b>	<b>165</b>
1/ Etendre la grande maille de voirie pour désenclaver la ville et ses quartiers	165

a/ Rappel du diagnostic et mise en évidence des enjeux	165
b/ Principes proposés	166
c/ Pistes pour la mise en œuvre	166
2/ Développer le transport en commun autour d'axes lourds structurants et d'articulation des différents moyens de transport (multimodalité)	167
a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	167
b/ Principes retenus	167
c/ Pistes pour la mise en œuvre	167
3/ Désengorger le centre ville et proposer d'autres pôles d'activités et de commerces spécialisés et équipés	168
a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	168
b/ Principes retenus	168
4/ Anticiper les extensions de la ville	169
a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	169
b/ Principes retenus	169
c/ Pistes pour la mise en œuvre	169
5/ Mettre à niveau les quartiers existants sous équipés et enclavés	170
a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	170
b/ Principes retenus	170
c/ Pistes pour la mise en œuvre	170
6/ Penser à une autre échelle les infrastructures et les équipements : ville métropole	171
a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	171
b/ Principes retenus	171
7/ Réconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé : le fleuve, les cours d'eau, les collines	171
a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	171
b/ Principes retenus	172
c/ Pistes pour la mise en œuvre	172
8/ Promouvoir la spécificité de Kinshasa à l'échelle de la ville et à l'international : ville d'art et de culture	174
a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	174
b/ Principes retenus	174
<b>B. PLAN PARTICULIER D'AMENAGEMENT DE LA ZONE NORD DE LA VILLE</b>	<b>175</b>
<b>A. Etat d'avancement des travaux du PPA</b>	<b>177</b>
1/ Etat des lieux - relevé de la situation existante (SITEX)	177
2/ Premiers éléments de diagnostic	177
3/ Projets immobiliers en cours dans le territoire d'études	178
<b>B. Règlementation et documents juridiques</b>	<b>179</b>
1/ La délivrance des permis de bâtir	179
a/ La réglementation existante	179
b/ Les documents de références	180
2/ Les anciens PPA : Gombe Ouest / Centre des affaires	180
<b>Annexes</b>	<b>181</b>

# A. SCHÉMA D'ORIENTATION STRATÉGIQUE DE L'AGGLOMÉRATION KINOISE

## I. DIAGNOSTIC URBAIN ET ECONOMIQUE



---

# A. Le site de Kinshasa

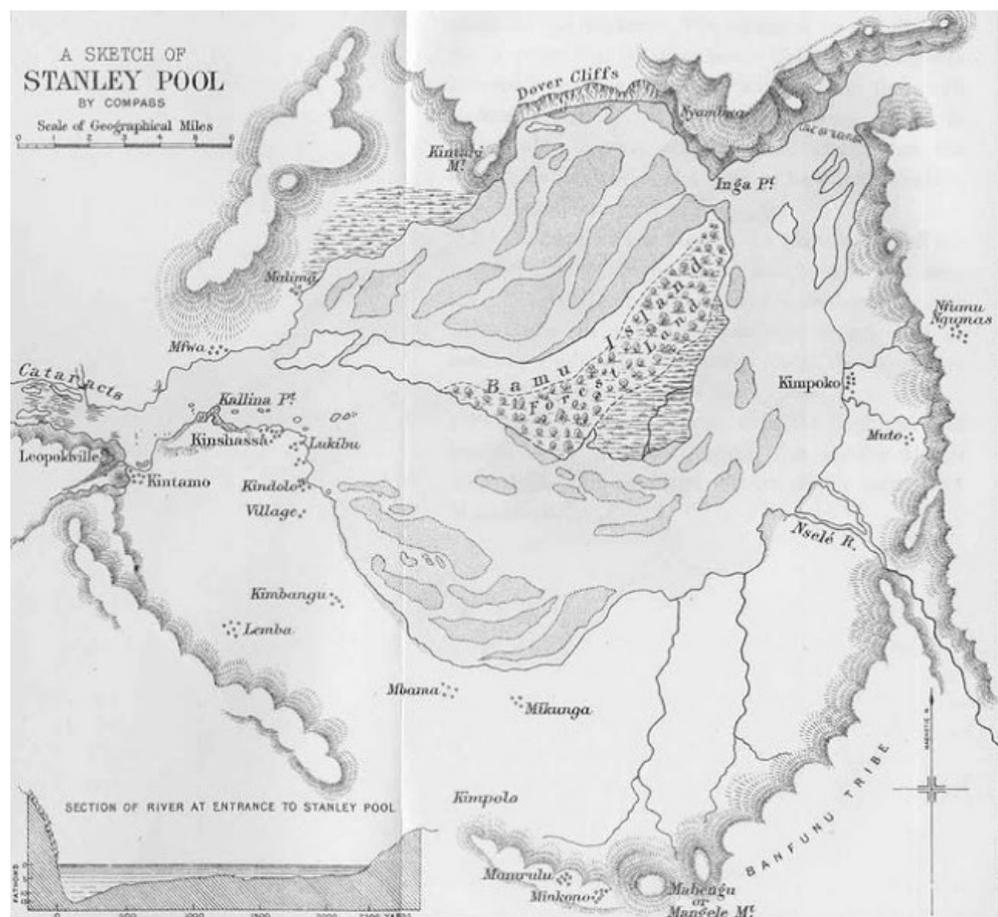
---

## 1/ L'urbanisation du site

Kinshasa occupe un site bien particulier qui a été choisi par les autorités belges pour ses atouts géographiques : proximité du fleuve, plaine alluviale facile à urbaniser... mais la ville a vite dépassé les capacités initiales de ce site, pour s'étendre sur des terrains moins propices. Et la parfaite maîtrise de l'urbanisation instituée par les colons a été remplacée par une urbanisation galopante sans contrôle ni accompagnement par les infrastructures et les équipements.

### a/ Naissance de Kinshasa : port fluvial sur le Congo

Après sa première exploration entre 1874 et 1877, l'explorateur anglo-américain Sir Henry Stanley revient au Congo avec la mission de coloniser les terres au travers de l'AIA (Association Internationale Africaine), créée par Léopold II de Belgique.



En 1881, Stanley signe un pacte de fraternité avec les chefs locaux, et obtient le droit d'établissement sur le site de Kintambo. Il donne le nom de Léopoldville à cette première installation le 14 avril 1882, en hommage au Roi des Belges. Il y avait à

cette époque environ 66 villages et 30 000 habitants dans la plaine occupée aujourd'hui par la ville.

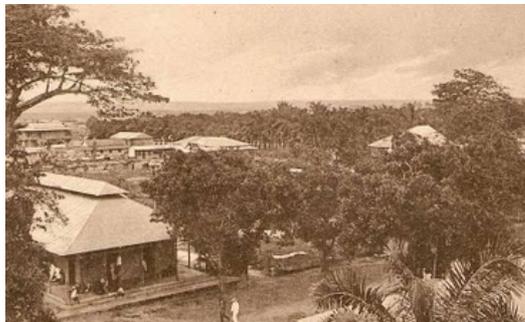
Ce site avait été choisi comme point d'établissement pour sa configuration et sa position le long du fleuve Congo. En effet, il s'agit d'un site plat, stable et protégé par des collines, situé au bord du fleuve, qui est à l'époque la principale voie de pénétration en Afrique centrale. C'est à partir de ce point que le fleuve devient navigable vers l'amont.

Le Congo fut remis au roi Léopold II de Belgique au cours de la Conférence de Berlin de 1885, conférence au cours de laquelle l'Afrique est déclarée res nullius, c'est-à-dire chose n'appartenant à personne.

En 1888, on voit la création du district de Stanley Pool avec Léopoldville comme chef-lieu : ce statut permet par ailleurs l'apparition des premiers services administratifs (commissariat, Marine et transport, tribunaux, postes, douanes...), ainsi que des infrastructures médicales nécessaires.

Une ligne de chemin de fer est construite entre le port de Matadi et Léopoldville. Sa construction est achevée en 1898. Elle marque aussi le vrai démarrage de la ville avec les grands travaux pour l'aménager.

Entre temps, un deuxième pôle de développement des activités a démarré à l'Est du premier quartier de Kintembo, sur le site actuel du port. Ce site s'est révélé plus intéressant pour les activités fluviales que celui de la baie de Ngaliema. Les grands travaux d'aménagement faisant suite à l'arrivée du chemin de fer démarrent donc par la réunion de Léo Ouest (Kintembo administratif) et de Léo Est (le port et les entreprises) par de grandes avenues plantées et bordées de villas.



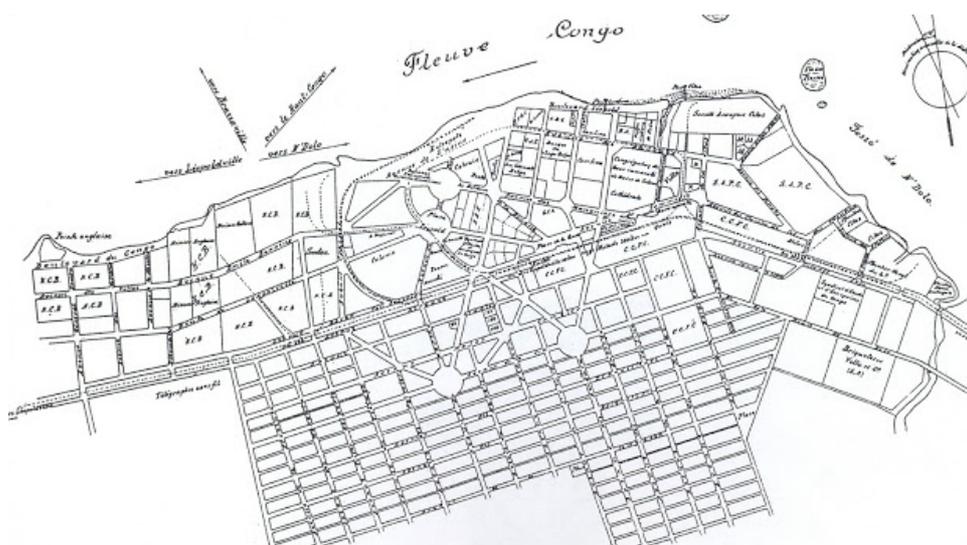
Entre 1900 et 1920, la ville se développe autour de ces deux pôles, et dans l'espace intermédiaire. Le plan de Georges Moulaert de 1911 prévoit la construction d'un port plus important.



Le port vers 1920



L'usine Texaf



Plan de la ville en 1919

En 1922, un décret impose à toutes les entreprises de construire des camps pour leurs travailleurs. C'est ainsi que les premières cités planifiées apparaissent sur les sites de Mampeza et Kilimani.

En 1923, la décision de transférer la capitale de Boma à Léopoldville est prise. Cette décision sera effective en 1929. L'aéroport de N'Dolo voit l'atterrissage du premier avion en 1925, permettant de relier Léopoldville à l'Europe par les airs.

## b/ Kinshasa : capitale du Congo Belge / la planification

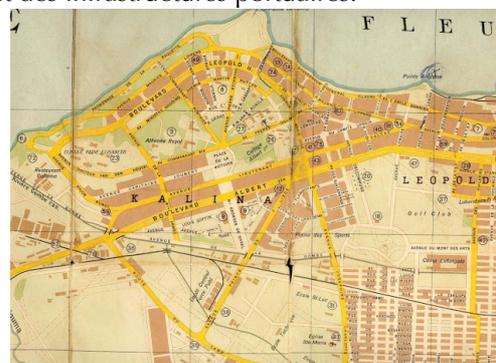
En 1929, on assiste au transfert effectif de la capitale à Léopoldville. Pour accompagner ce transfert, le noyau administratif est installé sur la pointe Kalima entre les deux pôles existants de Léo Est et Léo Ouest. A la même époque, les chantiers navals et la zone industrielle sont créés. Les industries principales sont liées au secteur du textile et à la transformation de la canne à sucre.

En 1933, la séparation en trois zones est proposée dans le Schéma de René Schoentjes : la ville européenne, la ville indigène et une zone neutre entre les deux. On trouve d'abord dans la zone neutre : le parc Fernand de Boeck, le golf et le zoo, mais aussi des cultures maraîchères ; puis : les missions, les marchés les camps militaires, les prisons et les hôpitaux.

On assiste alors à la construction des cités de Lingwala, Kinshasa et Barumbu au sud de la voie ferrée, de l'aéroport de N'Dolo et des infrastructures portuaires.



Le marché coupole dans les années 30



Le plan de Kinshasa dans les années 40

Vers la fin des années 1940, de nouvelles cités (Kasa Vubu et Ngiri Ngiri) sont érigées, et réservées aux évolués (autochtones qui ont pu faire preuve de leurs capacités de vivre à la mode européenne).

Le plan de Léopoldville, proposé par Georges Ricquier en 1949, prévoyait une avenue monumentale qui traverserait la ville, et l'expropriation des cités pour refonder une zone neutre plus importante. Il n'a pas été réalisé



Fig. 9. Ricquier's plan Léopoldville in 1949

La zone industrielle de Limete est créée, suivant le plan d'urbanisme de Van Mallegem, qui a remplacé très vite le plan de Ricquier.

En 1949, est créé l'Office des Cités Indigènes (puis Africaines) pour la construction de logements sociaux pour les populations à faible revenu. Plusieurs cités sont construites, et la dernière est Lemba, achevée en 1959. L'OCA construit 20 000 logements en 10 ans.



Le 30 juin prend des allures plus urbaines.

La population commence à devenir importante et l'approvisionnement de la capitale se complexifie. Pour remédier à ces difficultés, des programmes de création de zones maraichères en ville voient le jour dont, en 1951, le projet d'aménagement de 28ha dans la vallée de la N'Djili, destinés à la production de légumes frais.

Fin des années 50 : construction de l'aéroport de N'Djili et de l'université de Lovanium.



Le réseau de transports en commun s'organise, ici les bus électrifiés dans les années 50/60.

Le 30 juin 1960 l'indépendance est proclamée.

### c/ De l'indépendance à aujourd'hui

L'indépendance a mis fin aux contrôles des migrations, qui avaient permis de limiter et de planifier l'extension de Kinshasa jusqu'en 1960. On assiste à un afflux massif de populations qui s'installent sans autorisation sur les terres libres, y compris sur les flancs des collines. Les problèmes de logement se font très vite sentir.

En 1965, on assiste à la création de l'ONL (Office National du Logement), qui résulte de la fusion de l'OCA et du fonds d'avance. Il est chargé de produire des logements mais sera pratiquement inefficace.

En 1967, un Plan régional d'aménagement est produit, appelé également Plan Auguste Arsac (Mission française d'urbanisme). Ce sera le dernier plan approuvé pour la ville de Kinshasa.

FIG. 1 - LE PLAN LOCAL D'AMENAGEMENT DE LA VILLE DE KINSHASA - 1967



En 1968, les limites de la ville sont étendues pour englober les nouvelles zones urbanisées. Le nombre de communes passe de 11 à 24, telles qu'elles le sont encore aujourd'hui.

En 1972, pour faire face à une urbanisation toujours galopante, on assiste à la création de la ceinture verte et des vallées présidentielles. Elles sont destinées principalement à l'agriculture urbaine, mais seront rapidement occupées par l'urbanisation.

En 1975, le tournant politique de la Zaïrianisation amène également la construction de projets pharaoniques du président Mobutu (échangeurs de Limete et Kinkole, boulevard Lumumba, Cité de l'union africaine, stade...). C'est à cette époque que seront construits les plus grands monuments et avenues qui caractérisent encore Kinshasa aujourd'hui. Cette période marque aussi probablement la fin des grands travaux sur Kinshasa, qui ne reprendront qu'en 2007, malgré les différents plans et documents de planification qui ont été élaborés par la suite : SDAU de Kinshasa en 1975 (qui n'a jamais été approuvé) et Projet de Développement Urbain en 1985, qui n'a abouti à aucune réalisation, mais a tout de même permis la création de l'OVD en 1987.

Les années de guerre qui ont précédé et suivi la destitution du Président Mobutu en 1997 ont été terribles pour la ville, qui a non seulement été le refuge de beaucoup de populations fuyant les conflits à l'intérieur du pays, sans investissements pour accompagner ces nouvelles installations, ni de programme d'entretien pour les infrastructures en place. Les conséquences économiques ont également été désastreuses : Kinshasa a perdu plus de la moitié de ses emplois dans le secteur industriel pendant cette période.

Le retour de la stabilité a pris du temps, et c'est seulement en 2007 qu'on voit la réapparition des grands travaux, et que la situation, au moins en termes de circulation dans la ville, commence à s'améliorer (boulevard du 30 juin, Avenue Triomphale, Boulevard Lumumba, Boulevard du Colonel Mondjiba, Avenue du Tourisme etc.).

On assiste alors au retour des investissements privés, de la promotion immobilière de grande ampleur, de constructions en hauteur dans le centre ville, avec des immeubles de luxe, hôtel, centres commerciaux (Cité du fleuve, Congo Trade Center, promotion chinoise de futur centre ville SCTZ, ...)

Kinshasa est en train de changer de visage, et ce changement est rapide. Il est important d'encadrer toutes ces initiatives privées et publiques, pour leur assurer une cohérence, et donner à la ville une image moderne qui lui redonnera un rayonnement national et international.

## 2/ Les contraintes du site

### a/ L'actuel site urbanisé

Kinshasa s'est développée sur un site contrasté, à la fois confortable, la plaine, sur laquelle se trouve la ville basse, et contraignant, les collines, sur lesquelles s'installe plus tard la ville haute. Les collines forment un amphithéâtre qui encercle la plaine, et au nord de celle-ci, le fleuve Congo.

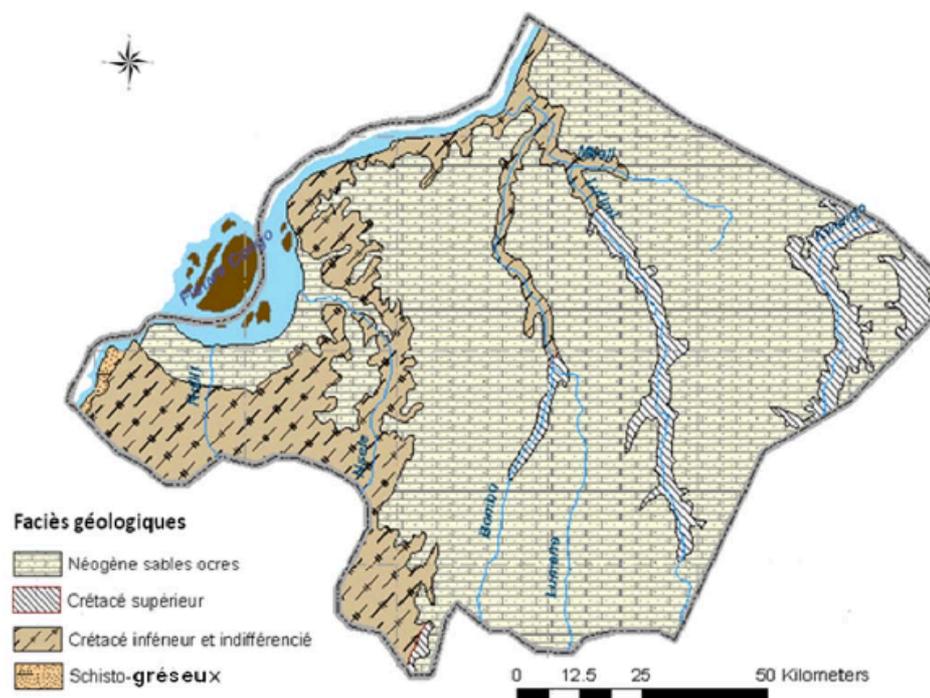
La plaine, située à environ 300 mètres d'altitude, s'étend sur 200 km<sup>2</sup>. Il s'agit du fond émergé d'une ancienne cuvette à l'époque où le pool s'étendait jusqu'aux pieds des collines. Elle présente donc une morphologie très plane (pentes de 0 à 4%

maximum), contrastant avec les collines qui l'entourent. Elle est coupée en deux par la rivière N'Djili, qui distingue donc deux entités : la plaine de Lemba à l'Ouest et la plaine de N'Djili à l'Est.

Au sud et à l'est se trouvent les collines culminant à 600-700m d'altitude et présentant des pentes relativement fortes (de 8 à 20%). C'est seulement après l'indépendance en 1960 que la ville s'est étendue sur les collines.

Enfin, on trouve au nord le pool Malebo, un vaste lac inondable correspondant à l'élargissement du fleuve entre Kinshasa et Brazzaville. Le Pool s'étend sur près de 100km, avec une largeur maximale de 25km. Sa profondeur est faible, entre 5 et 14m, et il est parsemé de nombreuses îles et de bancs de sables non stabilisés.

FIG. 2 - FACIÈS GÉOLOGIQUE DE LA PROVINCE DE KINSHASA (D'APRES EGOROFF, 1947)



Source : Thèse de Jean NDEMBO

Le contraste qui existe entre les pentes des collines, et la platitude de la plaine qui se termine sur le fleuve, occasionne de nombreux problèmes d'érosion et d'inondation, accentués par l'urbanisation et l'imperméabilisation des sols, ainsi que les obstacles installés par l'homme dans le lits des cours d'eau (urbanisation anarchique, déchets...).

La ville province couvre une superficie de 9 965 km<sup>2</sup>, et d'après la photo satellite de 2012, le site urbanisé couvre une surface d'environ 450 km<sup>2</sup>.

## b/ Les zones sensibles

### □ L'érosion

Les sols de la ville Province de Kinshasa sont décrits comme étant des sols à texture essentiellement sablonneuse et assortie de quelques éléments grossiers (PNUD/UNOPS, 1998). Suite à cette texture, les sols sont très sensibles à l'érosion même en pente faible et ne sont pas à vocation agricole.

La ville de Kinshasa est déstabilisée par près de 600 têtes de ravins recensées et qui résultent de graves érosions due au ruissellement accéléré des eaux pluviales.

L'intense mise en valeur des terres, sans réel contrôle de la part des autorités responsables de l'aménagement, ainsi que le manque de connaissances par ces dernières des actions efficaces pouvant être menées contre la dégradation des sols par ravinement régressif, ne font actuellement qu'aggraver la situation d'instabilité et de danger au niveau des collines. Ces dernières, considérées à l'époque coloniale comme impropres à la construction, ont été distribuées par les chefs coutumiers sans tenir compte de leur sensibilité à l'érosion et des risques potentiels.

Certains de ces ravins, comme celui de Mataba localisé dans la commune de Ngaliema, ne cessent de prendre des proportions plus qu'alarmantes, atteignant des tailles imposantes (environ 1 km de long, 10 m de profondeur et 300m de large) et réduisant le plus souvent à néant toute tentative de stabilisation des sites. Ce ravinement cause d'importantes pertes matérielles (maisons, routes, bâtiments scolaires, dispensaires,...) et humaines (décès lors des glissements de terrain). Si, localement, la population sait où se trouvent les ravins, aucune vision d'ensemble n'existe à l'heure actuelle.

Les ravins les plus importants sont les suivants<sup>1</sup> :

- **Ravin de Mataba** : il englobe en fait tout le quartier autour du marché Delvaux jusqu'au grand ravin en face de l'Eglise Saint Sacrement dans la Commune de Ngaliema. Plusieurs branches ou têtes le composent. Actuellement, il menace ou progresse au niveau des avenues Mbekama, Matadi, Kinsuka, Kilambo et Kinsiona.
- **Ravin Maternité**: Il est situé sur le prolongement de la Route Maternité entre les avenues Pumbu et Frère des écoles chrétiennes à Binza Delvaux. A celle-ci, s'ajoutent 2 autres têtes dans le prolongement de cette avenue vers la vallée du quartier Laloux. Présentement, il y a dégradation totale de la route qui est devenue impraticable suite aux afflux des eaux provenant du versant Pigeon. A l'allure où va cette érosion, elle risque d'emporter les habitations situées le long de cette avenue si rien n'est fait.
- **Ravin du Campus de Kinshasa** : Le site universitaire comporte à lui seul 20 ravins sur une superficie de moins de 5 Km<sup>2</sup>. L'une de ces ravins est dû à l'éclatement d'un bassin de rétention qui emmagasinait les eaux usées de l'un des Homes.
- **Ravin Manenga** : Il est localisé dans le quartier Binza Village à l'ouest du quartier Anciens Combattants entre la route de Matadi et la rivière Binza (Commune de Ngaliema). Plus de 15 têtes d'érosion sont liés à ce ravin.
- **Ravin de Okapi**: Ce ravin est situé dans le quartier Punda (commune de Ngaliema) entre la grande avenue Laloux et la route de Matadi. Il s'étend jusqu'à la vallée de la rivière Lubudi. Il loge en son sein le cercle hippique appelé Etier de Binza, le quartier Congo qui se trouve derrière l'Hôtel Okapi et s'étend jusqu'aux cimetières dans la vallée de Kintambo. L'absence d'un système de drainage compétent et capable, le manque d'entretien de celui qui y a existé font de ce site un de plus érosifs et des plus dangereux dans la ville de Kinshasa. Il compte plus de 30 têtes d'érosion
- **Ravin de Dreve de Selembao** : Situé dans le quartier Binza Pigeon sur l'avenue Yandonge sur le versant de la rivière Lubudi (Commune de Ngaliema). Plus de 9 têtes d'érosions sont déjà répertoriées.
- **Ravin Lolo la Crevette** : il est situé sur le versant à 150 m de l'Eglise Saint Luc et l'avenue Nguma. Ce ravin a été dû aux débordements des eaux de la rivière Mapenza au niveau de l'Hôtel Lolo la Crevette. Le site Saint Luc est actuellement menacé, y compris l'avenue Nguma, principale route d'accès au centre commercial de Kintambo, l'avenue de l'école qui relie la route de Matadi à l'avenue Nguma ainsi que tout le bloc avoisinant l'Eglise.
- **Ravin de Kingu / IPN**: Localisé en face du Marché IPN. Il est limité par la route de Matadi, l'avenue de la Libération et le quartier Madiata. Le bassin de réception

---

1

Les développements qui suivent sont issus du livre Lele Nzuzi – Kinshasa Ville et environnement

aménagé à quelques 250 mètres de la route de Matadi est complètement ensablé par manque d'entretien. Ceci est à l'origine de la naissance de nouvelles têtes d'érosion dont 2 sont particulièrement menaçantes.

- **Ravin Ngafani** : il est situé dans le quartier Ngafani (Commune de Selembao), à côté de la Route By Pass. Cette érosion qui progresse vers l'avenue Gemena avec 13 branches a emporté l'Eglise catholique Saint Maximilien. D'autres branches progressent vers l'avenue Parc. L'ensablement des 3 bassins au niveau de l'école primaire catholique, menace la route By Pass pendant que d'autres têtes se dirigent vers les avenues Salongo, Kisanga et Kipati.
- **Ravin Bolikango-Santé** : Il est situé à Binza Delvaux (Commune de Ngaliema) dans la concession présidentielle. Le bassin construit en 1991 dans l'enceinte de la clôture et qui constituait la soupape de la sécurité du quartier a été emporté par la pluie. Le non entretien de ce bassin est à la base de sa destruction. En effet, depuis sa mise en place jusqu'à sa rupture, tous les éléments du sol déblayé (Produits érodés) se sont accumulés dans le bassin. Ceux-ci l'ont rendu imperméable. Incapable de retenir le volume critique d'eau, le bassin a cédé et a évolué en se subdivisant en plusieurs têtes d'érosion. Différents travaux y ont été effectués sans succès véritable pour stabiliser le quartier.
- **Ravin de Kindele**: le ravin se trouve dans la commune de Lemba et est le résultat d'un ruissellement diffus des eaux pluviales, associé à la non viabilisation des quartiers et au manque d'entretien de quelques ouvrages de drainage existant.
- **Ravin Top** : Le ravin est localisé à côté de la route de Matadi, à l'entrée de l'avenue Masikita entre les quartiers Binza Delvaux et IPN.

#### □ Les inondations

Le site sur lequel est bâtie la ville de Kinshasa se trouve drainé par plusieurs rivières dont les plus importantes sont la N'Djili (avec un bassin de 2 000 km<sup>2</sup>), la N'Sele (avec un bassin de 6 000 km<sup>2</sup>), les rivières Mbombo et Lumene. Les rivières de moyenne importance sont la Gombe, la Funa, la Basoko et la N'Dolo.

De nombreux autres bassins hydrographiques ne sont que des ruisseaux de moindre importance. C'est le cas de la Lubudi, la Lukunga, la Binza, la Mampenza, la Makelele, la Yolo, la Matete, la Bandalungwa, la Tshangu et l'Ikusu, qui ont des débits faibles et aux variations saisonnières. Leurs eaux débordent à la suite de fortes pluies et se tarissent pendant la saison sèche.

Ces rivières prennent source dans les collines à fortes ou moyennes pentes. Avant de se jeter dans le fleuve, elles traversent la partie plaine où les pentes sont faibles, voire très faibles. Ceci fait que dans cette partie de plaine se déposent beaucoup de sédiments et autres ordures charriées. Ces dépôts constituent des blocages à l'écoulement naturel des eaux et font remonter le niveau des rivières. Ainsi, en cas de pluie, les rivières débordent et causent des inondations souvent importantes surtout le long des cours d'eau.

On observe aussi un refoulement des eaux des rivières vers l'amont, dû aux crues du fleuve dans lequel elles se jettent. Ce phénomène entraîne ou aggrave des inondations. Ce refoulement s'observe également au niveau des rivières qui reçoivent des affluents, comme par exemple au niveau où la Matete se jette dans la N'Djili, en provoquant des inondations des quartiers bas de la zone Kingabwa.

Certaines saisons, les inondations deviennent des catastrophes naturelles. D'après les témoignages et les archives des journaux de Kinshasa, un jour on a dénombré une trentaine de morts, près d'une centaine de blessés et d'importants dégâts matériels avec une gravité à Limete-Mombeke, Ngaliema, Kinseso, Ngaba, Kimbanseke, Bumbu et Selembao.

En cas d'inondation, plusieurs habitations sont détruites, des ponts sont coupés, empêchant la circulation et isolant certains quartiers, des tuyaux sont détruits, occasionnant des coupures d'eau à certains quartiers, etc. Ci-dessous quelques photos d'archives prises par Radio Okapi.



#### □ En conclusion

Le site occupé par la ville de Kinshasa est particulièrement sensible aux problèmes environnementaux. Ils proviennent de la nature des sols et des fortes pentes des collines qui l'entourent, mais surtout de la pression anthropique sur un milieu déjà fragile. L'imperméabilisation des sols, les constructions anarchiques et sans murs de soutènement qui fragilisent les pentes, l'obstruction des lits des rivières... ont des impacts directs et indirects, trop souvent catastrophiques. On ne peut pas intervenir à un endroit de la ville sans que des conséquences s'enchaînent pour les quartiers alentours.

Il est primordial dans l'élaboration du document de planification qui fait l'objet de cette étude de tenir compte de ce milieu fragile et de proposer des mesures de correction ou de sauvegarde pour les zones déjà urbanisées, et de prévoir en amont les aménagements nécessaires pour celles qui seront urbanisées dans le futur.

### c/ Les dynamiques d'extension et les fronts d'urbanisation

FIG. 3 – EVOLUTION DE LA POPULATION ET DE LA SURFACE URBANISEE

Date	Population	Surface (ha)	Densité (hab/ha)
1923		1 400	
1960	400 000	6 800	59
1967	901 520	9 470	95
1973	1 323 039	14 600	91
1975	1 679 091	17 992	93
1984	2 653 558	26 000	102
1995	4 719 862	31 007	152
2000	6 000 000	39 518	151
2005	7 500 000	43 414	173
2012	8 000 000	45 000	178

Source : Lelo Nzuzi, 2008 ; Yebe Musieme Beni, 2004 ; Delbart et al., 2002 ; Matota Mbuila, 2001

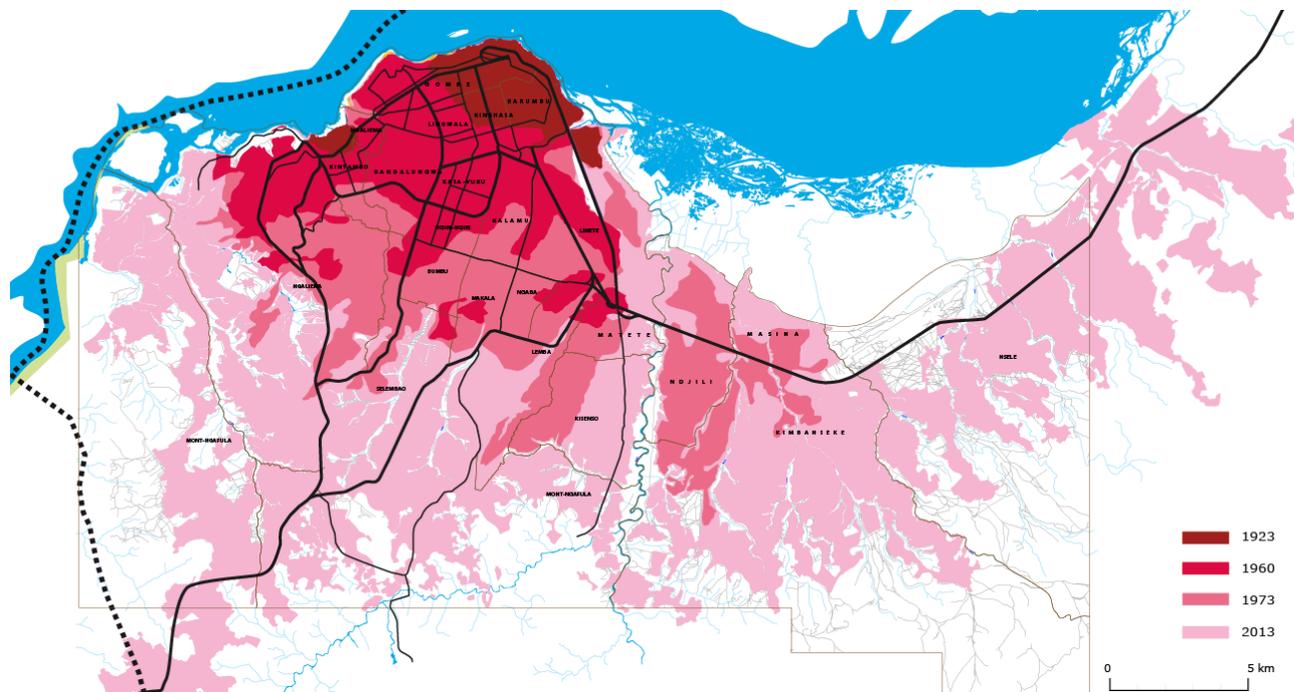
Depuis 1960, la surface urbanisée s'est agrandie suivant un taux moyen annuel de 3,7%. Si elle suit le même rythme, elle devrait couvrir, en 2030, environ 86 000 hectares, soit pratiquement le double de la surface qu'elle occupe aujourd'hui.

La ville s'étend très rapidement sur ses marges, essentiellement vers l'est et le sud-ouest, le long des routes de Matadi et du Bandundu, permettant un accès en transport en commun vers le centre ville qui polarise l'essentiel des emplois urbains.

Cependant, depuis le début des années 1990, des quartiers se développent loin du centre ville et des axes de transport (ex : quartier Cogelo, Tchad, Mandela,

Département, Plateau) ; ils ne bénéficient pourtant d'aucune commodité urbaine. Entre 1995 et 2005, d'une part 30% de la croissance urbaine s'est effectuée sur des pentes de plus de 15%, soit présentant un risque important d'érosion et, d'autre part, près de 50% de la croissance urbaine s'effectue à plus d'un kilomètre des axes majeurs de communication, soit dans les espaces interstitiels peu accessibles.

FIG. 4 – EVOLUTION DE LA SURFACE URBANISEE DE 1923 A 2013



#### d/ Atouts et contraintes du site encore naturel

Si la population de la ville doit doubler dans les 15 prochaines années, la superficie qu'elle occupe devra probablement doubler également, même si on préconise un habitat dense. Ainsi, des 450 km<sup>2</sup> occupés aujourd'hui, elle devra probablement en occuper 800. Il va être nécessaire de trouver de nouveaux terrains pour s'étendre dans les années à venir. L'analyse des zones qui l'entourent est donc primordiale à ce stade pour évaluer les capacités du site à absorber les extensions attendues de la ville.

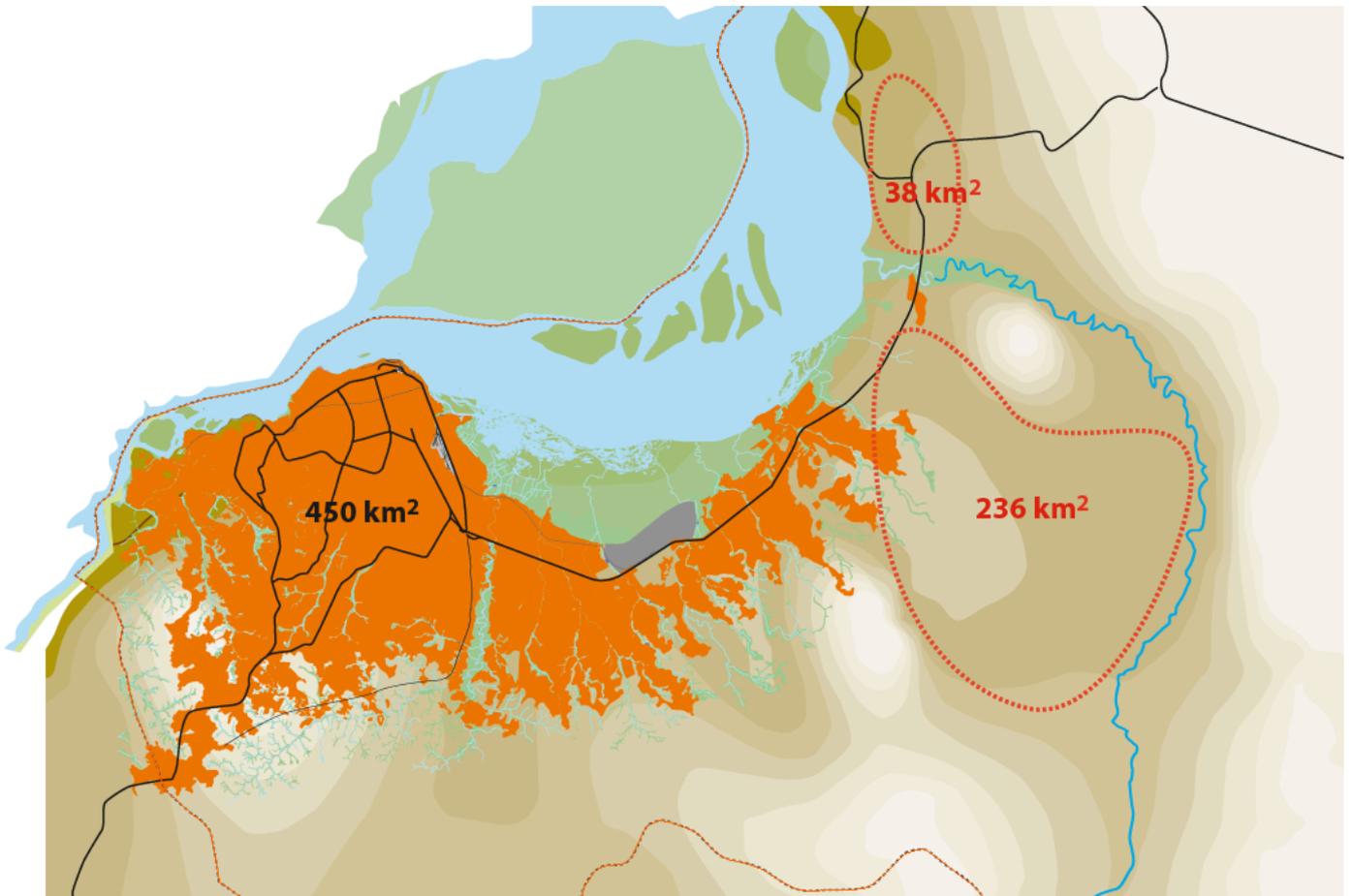
La plaine occupée aujourd'hui par Kinshasa est bordée par un cirque de collines, qui atteignent 600m d'altitude au sud et à l'est. La partie encore plane est entièrement occupée à l'Ouest, et le front d'urbanisation observé se situe principalement le long de la route de Matadi, même si l'espace entre cette route et le fleuve a tendance à se remplir. Toutefois, les terrains y sont en fortes pentes, et les limites administratives de la province, bientôt dépassées.

L'extension de la ville a toujours été préconisée vers l'Est, c'est l'autre front d'urbanisation important que l'on observe actuellement. Avec les projets de construction du pont rail-route et la création de la Zone économique spéciale à Maluku cette tendance devrait se renforcer.

Toutefois, l'espace relativement plat entre le fleuve et la barrière de collines de l'Est n'est pas illimité. Les services de la province ont par ailleurs émis le souhait de contenir l'espace urbanisé à l'intérieur de la courbe formée par la rivière N'Sele. Le positionnement des courbes de niveaux permet d'identifier une zone potentiellement urbanisable de 240 km<sup>2</sup>, et une seconde zone au nord de la rivière d'une superficie

de 38km<sup>2</sup>. Mais cette partie est aujourd'hui occupée par le domaine agricole de la N'Sele.

FIG. 5 – LES CONTRAINTES ET LES POTENTIALITES DU SITE



Ces zones seront étudiées de manière plus approfondies dans les prochaines étapes de l'étude.

---

## B. Population et profil socio-économique

---

### 1/ Croissance démographique et répartition spatiale

#### a/ Kinshasa, une ville à la population incertaine

On peut affirmer avec certitude que Kinshasa est la plus grande ville d'Afrique Centrale et une des plus grandes villes d'Afrique. Cependant, la certitude s'estompe lorsqu'il faut avancer des chiffres sur sa population. Il existe plusieurs sources pour l'estimation de la population actuelle de Kinshasa : les projections établies par l'Institut National de la Statistique (INS) à la suite du recensement de 1984 et les comptages administratifs réalisés annuellement au sein des communes et synthétisés par l'Hôtel de Ville. Elles n'aboutissent pas aux mêmes conclusions, et ont l'une et l'autre leurs partisans et leurs détracteurs. Etant deux sources officielles, il convient de les discuter.

Après l'été 2005, l'opération « d'enrôlement » électoral en vue des échéances prévues à l'issue de la période de transition fournit une troisième source d'information, à savoir la population recensée. Par la pyramide des âges, on peut en effet reconstituer la population totale à partir de cette population théorique des plus de 18 ans appelés à s'inscrire sur les listes électorales.

Toutes ces sources peuvent donner des estimations de la population de Kinshasa bien qu'elles n'aboutissent pas aux mêmes conclusions.

En 1984, la population dénombrée à Kinshasa était de 2,6 millions d'habitants et d'après les résultats de l'INS, cette population était évaluée à 8 683 000 habitants en 2010 en considérant un taux de croissance annuel moyen de 3,4%. Compte tenu du fait que le recensement n'interviendra qu'au mois de février 2015, de nouvelles projections ont été faites jusqu'en 2015 sous l'hypothèse de la constance des taux de croissance annuelle estimés entre 1984 et 2005 et de la stabilité des structures par sexe et par âge de la population. La population estimée pour 2013 et 2015 serait donc respectivement de 10 558 000 et de 11 575 000 habitants comme le mentionne le tableau 1.1.

FIG. 6 - EVOLUTION DE LA POPULATION SELON L'INS

	1985	1990	1995	2000	2005	2010 (est.)	2013	2015
	INS 1993				INS 2005		INS 2013	
Population	2799000	3695000	4708700	6062000	7255000	8683000	10558000	11575000
Croissance annuelle		5,7%	5,0%	5,2%	3,7%	3,4%		

Les comptages administratifs présentent des chiffres beaucoup plus faibles, estimant pour la même année, 2004/2005, près de 2,3 millions d'habitants en moins que ceux

estimés par l'INS. Les taux de croissances annuels observés sont pour leur part inversés par rapport à ceux de l'INS.

**FIG. 7 – EVOLUTION DE LA POPULATION SELON LES COMPAGES ADMINISTRATIFS**

	1984	1999	2000	2001	2003	2004
	INS	Comptages administratifs				
Population	2 664 309	4 079 829	4 229 366	4 325 854	4 630 234	4 912 455
Croissance annuelle			3,7%	2,3%	4,1%	6,1%

Mais il est reconnu que la population ainsi comptée est sous-estimée pour plusieurs raisons :

- personnel communal non formé et non motivé pour cette tâche, fiche de comptage mal adaptée ;
- erreurs de compilation des données, recueillies d'abord rue par rue, puis réunies au niveau des quartiers, puis des communes, puis de l'Hôtel de ville ;
- peur des déclarants d'être taxés ou fichés à cette occasion (d'où l'éventuel «oubli» des personnes hébergées ou de locataires par exemple) ...

Une troisième source peut-être étudiée, il s'agit de celle de la CEI (Commission Electorale Indépendante) qui a procédé, en 2005, à l'enrôlement des électeurs sur Kinshasa. Les résultats de la campagne d'enrôlement ont abouti à 2 962 779 inscrits, ce qui est censé correspondre à toutes les personnes de plus de 18 ans. L'étude MICS de 2001 indique que la part des plus de 18 ans dans la population représente 46,7%, ce qui permet d'établir la population de Kinshasa en 2005 à 6 200 000 habitants en 2005.

En conclusion, la convergence des calculs de population à partir du recensement électoral et des projections de l'INS revues à la baisse autour d'une population comprise entre 6,0 et 6,5 millions permet de prendre cet intervalle comme le plus probable ; cette valeur est également obtenue en appliquant aux comptages administratifs un taux correctif correspondant à leur sous-estimation probable d'environ 20%.

Si on y applique le taux d'accroissement retenu par l'INS, de 3,4% annuel, **on obtient pour 2013 une population de l'ordre de 8 200 000 habitants.**

**Ce chiffre se rapproche d'ailleurs des dernières estimations proposées par l'INS en octobre 2013, qui donnent une population de Kinshasa entre 8 et 8,5 millions pour l'année en cours.**

## **b/ Tendances passées**

En 1910, Kinshasa n'est encore qu'une petite ville de 10.000 habitants avec une croissance annuelle moyenne de 2,3%. L'élévation de Kinshasa au rang de capitale nationale en 1923, au dépend de Boma située sur la côte Atlantique, aura comme conséquence l'augmentation des investissements ainsi que la naissance des industries attirant une abondante main- d'œuvre vers la ville (Lelo, 2011). La population augmente et la ville compte près de 17 825 habitants en 1923 (Houyoux, 1975) et 46 088 habitants en 1929, soit une augmentation annuelle moyenne de 4,4% (Lelo et Tshimanga, 2004).

La croissance s'arrête en 1930 avec la crise économique mondiale qui dure quatre ans. Cette période est marquée par une stagnation de la population. En effet, avec l'arrêt des exportations congolaises, toutes les activités sont paralysées et un grand nombre de travailleurs sans-emplois retournent dans leurs villages. La population de

Kinshasa chute à 39 530 habitants en 1930, soit un déficit de 14,3% (Mbumba 1982 cité par Lelo et Tshimanga, 2004) et elle va en diminuant jusqu'en 1934 où elle est de 27 510 habitants (Houyoux, 1975).

A partir de 1935, la population recommence à croître avec un taux de croissance annuel de 2,7%. Cette croissance s'accélère durant la seconde guerre mondiale du fait que durant cette période, de 1940 à 1945, la RDC est coupée de ses relations commerciales avec l'étranger et est obligée de créer des industries de transformation. Le développement de ce nouveau secteur d'activité va attirer une abondante main - d'œuvre sur Kinshasa à tel point que la capitale va enregistrer entre 1935 et 1955, un taux de croissance moyen de 11% l'an. Après 1955, la croissance de la population ralentit à cause des mesures prises par l'administration pour limiter les migrations vers la ville (refoulement des chômeurs et sans emplois dans leurs villages d'origine,...). Malgré ces contraintes administratives, la population totale augmente du fait des migrations familiales venues du milieu rural ainsi que de la croissance interne (L.de Saint Moulin( 1989),Houyoux, 1986).

Après l'indépendance, les crises politiques consécutives à l'indépendance et les rebellions précipitent le mouvement de migration vers Kinshasa qui semble plus sécuritaire par rapport aux autres provinces. C'est ainsi que la période 1960-1967 est marquée par un taux de croissance supérieur à 10% l'an, taux qui a connu une décroissance pour atteindre 6,9% entre 1967 et 1975 (voir tableau 1.3). Les enquêtes socio- démographiques de 1967 donnait une population de 901 520 habitants<sup>2</sup>.

FIG. 8 – POPULATION ET TAUX DE CROISSANCE DE KINSHASA<sup>3</sup> (1910-2013).

Années	Croissance annuelle moyenne (%)	Années	Croissance annuelle moyenne (%)
1910-1923	4.4	1960-1967	9.8
1923-1929	15.8	1967-1975	6.9
1930-1934	-9.1	1975-1984	5.4
1935-1939	12.4	1984-1995	5.2
1940-1945	14.2	1995-2000	5.1
1945-1955	12.3	2000-2005	3.6
1955-1960	6.3	2005-2013	4.7

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la population de Kinshasa selon les zones de regroupement

FIG. 9 – ÉVOLUTION DE LA POPULATION DE KINSHASA DE 1967-1975

Regroupement des zones	Population		Accroissement
	1967	1975	Annuel en %
<b>Zones sans extension</b> (Kinshasa, Kasa-Vubu, Lingwala, Barumbu, Gombe)	213210	234880	1.4

<sup>2</sup> La zone de Ngafula n'avait été que partiellement enquêtée (2 040 personnes) et les zones de Nsele et Maluku, excentriques par rapport au centre urbain, ne l'avaient pas été. Ainsi, la population de ces trois zones avait été estimée à 45 520 habitants en 1967. Dès lors la population de Kinshasa devait s'élever à 945 000 personnes en 1967 (Houyoux, 1986).

<sup>3</sup>Les chiffres de 1924 à 1950 ont été repris des rapports aux chambres cités dans l'enquête socio démographique de Kinshasa 1967, p. 157 ; ceux des années 1910, 1960 et 1980 sont issus des compilations faites par LeloNzuzi et Tshimanga (2004) ; pour 1955, les chiffres sont issus de l'Analyse de l'enquête sociodémographique 1955-57 et des données du Recensement administratif de 1956 fait par A. Romaniuk ; pour 1967, ils ont été repris de l'Enquête sociodémographique de Kinshasa 1967, p. 21-27, par J. Houyoux, 1986 ; la population de 1970 est issue des Résultats officiels du recensement administratif de la population de la République Démocratique du Congo publiés par l'arrêté n° 1236 du 31 juillet 1970 du Ministre d'Etat chargé de l'intérieur, cités par J. Houyoux, 1973 ; la population de 1975 est issue des estimations faite par J. Houyoux lors de l'Enquête Budgets ménagers de 1986.

<b>Zones avec extension</b> (Ngiri-Ngiri, Kintambo, Bandalungwa, Kalamu, Matete, Ndjili, Lemba, Limete, Ngaliema) total	423030	767270	8.7
<b>Zones d'auto construction</b> (Ngaba, Bumbu, Makala, Selembao, Masina, Kimbanseke, Kinsens)	227180	561850	13.4
<b>Zones excentriques</b> (Estimation) (Mont- Ngafula, Nsele, Maluku,	45520	71600	6.5
<b>TOTAL</b>	945000*	1635600**	
* y compris 36060 personnes parmi les populations comptées à part. ** sauf le Camp Tshiatshi.			

### c/ Répartition spatiale

La répartition spatiale de la population Kinoise a évolué parallèlement à l'accroissement de celle-ci. La population n'occupait qu'une superficie de 650 ha en 1919 tandis qu'en 1967, la superficie de l'agglomération couvrait respectivement 20 160 ha dont 9 470 ha pour l'habitat hormis les communes de Maluku, Mont Ngafula et Nsele. En 1970 la superficie de Kinshasa s'étendait sur 7085 km<sup>2</sup> (Houyoux, 1986).

L'étude socio-démographique de 1967 permettait déjà, à l'époque, de distinguer 6 grandes zones suivant leur chronologie de création et leur type d'habitat. Seulement 3,3% de la population occupait la zone résidentielle tandis que près de 40% occupait les zones d'extension sud et les zones excentriques (Houyoux, 1986).

La zone résidentielle ainsi que les différentes cités (anciennes, nouvelles et planifiées) constituent les communes les plus anciennes. Datant de la colonisation, elles sont situées sur la plaine et constituent ce qu'on appelle « la ville basse ». Elles comprennent les communes de Ngaliema (plusieurs quartiers), Gombe, Limete, Kitambo, Barumbu, Kinshasa, Lingwala, Kasa-Vubu, Ngiri-Ngiri, Ndjili, Bandalungwa, Lemba, Matete, Kalamu. Ces cités sont dotées d'une urbanisation contrôlée ou planifiée, des infrastructures et services tels que la voirie, l'eau et l'électricité.

Les extensions Sud et les zones excentriques, plus récentes, constituent « la ville haute » parce que situées sur les collines. Il s'agit des communes suivantes :

FIG. 10 – REPARTITION DE LA POPULATION DE KINSHASA PAR COMMUNE

Type Urbain (1)	Communes	1967	1984	2004
Cités résidentielles	Gombe	17,890	17,360	32,373
	Limete	28,270	128,197	375,726
	Ngaliema	30,640	252,151	683,135
Anciennes cités	Kintambo	29,890	49,297	106,772
	Barumbu	44,900	69,147	150,319
	Kinshasa	56,640	74,708	164,857
	Lingwala	37,240	49,173	94,635
Nouvelles cités	Ngiri-Ngiri	50,930	82,303	174,843
	KasaVubu	56,540	74,888	157,320
Cités planifiées	Kalamu	78,310	160,719	315,342
	Lemba	37,480	159,775	349,838
	Matete	42,290	104,902	268,781
	Bandalungwa	45,220	97,214	202,341

	Ndjili	80,000	157,010	442,138
Extension Sud	Ngaba	17,810	74,447	180,650
	Selembao	55,150	126,589	335,581
	Bumbu	37,560	113,968	329,234
	Makala	37,200	108,939	253,844
Excentriques	Kisenso	26,320	117,774	386,151
	Masina	18,700	158,080	485,167
	Kimbanseke	64,440	353,209	946,372
	Mont Ngafula	2,040	52,820	261,004
	Nsele	--	28,963	140,929
	Maluku	--	2,676	179,648
	Comptés à part	36,060	--	--
	TOTAL	901,520	2,664,309	7,017,000

Il ressort de l'analyse de ce tableau qu'il y a deux communes peuplées : Ndjili et Kimbanseke à côté des communes les moins peuplées que sont la Gombe, Maluku et N'sele.

## 2/ Données socio-économiques

Cette section se base essentiellement sur l'analyse des données de l'enquête MICS2010 qui sont les plus récentes susceptibles de nous renseigner sur le profil socio économique des ménages. Les données sont à prendre avec du recul, car elles sont basées sur des hypothèses de population plus élevées que

### a/ Les ménages

Avec une population estimée à 10,5 millions d'habitants en 2013<sup>4</sup> répartis dans 1.759.667 ménages ; la population de Kinshasa dont la structure par âge et sexe est reprise dans le tableau ci-dessous est très jeune.

FIG. 11 – STRUCTURE PAR AGE ET SEXE DE LA POPULATION DE KINSHASA

Groupe d'âge	Masculin	Féminin	Ensemble
0-14 ans	48,3	48,3	48,3
15-64 ans	49,5	49,4	49,4
65 ans et plus	2,2	2,3	2,3
Total	100	100	100
Effectif	30267	30391	60658

Source: Analyse du fichier MICS2010

En effet, 48 % des personnes ont moins de 15 ans, ce qui pose le problème de la prise en charge de cette population en termes de soins de santé, de scolarisation et de loisirs. Le rapport de dépendance économique étant de 1,02, ce qui signifie qu'à Kinshasa, chaque personne active a la charge d'une personne inactive. Mais en réalité, compte tenu du niveau élevé du chômage comme nous le verrons plus loin, la charge que supporte les personnes actives employées est très lourde parce que devant subvenir aux besoins non seulement des personnes inactives, mais également des personnes actives au chômage.

<sup>4</sup> Données prises en compte pour l'étude mais ne correspondant pas aux dernières estimations de population qui sont de 8,2 millions

Quant à la proportion de plus de 65 ans, elle est encore très faible (moins de 3%), mais dans l'hypothèse d'une amélioration des conditions de vie, il est important de planifier la mise en place des structures de prises en charges (médicales, sociales, etc.) des personnes âgées. Car ces structures font cruellement défaut.

La taille moyenne des ménages à Kinshasa est de 5,9 personnes et on compte dans cette ville 7,6% des ménages isolés, c'est-à-dire, les ménages composés d'une seule personne. Ils sont plus fréquents parmi les ménages dirigés par les hommes (8,2%) que des femmes (5,6%). Pour rappel, 21% des ménages à Kinshasa sont dirigés par des femmes. Cette proportion est en augmentation du fait, entre autres de la fragilité des unions, de l'implication massive des femmes dans le petit commerce et les activités du secteur informel, de la « modernisation des mentalités » et de l'élévation du niveau d'instruction des femmes quoiqu'elles restent en général moins instruites que les hommes (Cfr tableau 2.2).

Concernant la composition des ménages, il y a lieu de noter qu'à Kinshasa, près de 7 membres sur 10 sont issus de la composante nucléaire et cela quel que soit le sexe du chef de ménage.

FIG. 12 – CARACTERISTIQUES SOCIO DEMOGRAPHIQUES DES MENAGES DE KINSHASA

Variable	Modalité	Sexe du chef de ménage		Ensemble
		Masculin	Féminin	
Lien de parenté avec le chef de ménage	Chef de ménage	28	6,8	17,0
	Femme / Mari	0,1	21,6	11,2
	Fils / Fille	48,4	44,6	46,4
	Gendre / Belle-fille	0,0	1,1	0,6
	Petit-fils / Petite-fille	11,0	11,6	11,3
	Mère / Père/Beau-père / Belle-mère	0,1	0,9	0,5
	Frère / Sœur	3,7	3,2	3,5
	Beau-frère / Belle-sœur	1,1	1,9	1,5
	Oncle / Tante/Autres parents	2,5	3,2	2,9
	Nièce / Neveu	4,4	4,6	4,5
	Sans lien de parenté	0,6	0,6	0,6
Niveau d'instruction du chef de ménage	Aucune	4,3	17,7	7,1
	Primaire	7,5	22,2	10,6
	Secondaire +	88,1	60,1	82,3
Religion du chef de ménage	Catholique	22,9	25,1	23,4
	Protestant	15,2	14,2	15,0
	Kimbanguiste/Autres chrétiens	11,6	14,2	12,1
	Eglises de réveil	35,9	37,7	36,3
	Témoins de Jéhovah	3,1	2,4	2,9
	Musulman	2,3	0,8	2,0
	Sans religion/animiste	9,0	5,7	8,3
Source: Analyse du fichier MICS2010				

Dans la composante non nucléaire, on constate que les petits-fils/filles ainsi que les neveux et nièces du chef de ménage sont les personnes les plus hébergées avec respectivement 11 et 4,5%. On constate par ailleurs que l'accueil des personnes sans lien de parenté avec le chef de ménage est marginal. La présence des personnes extérieures au noyau familial dans le ménage pour diverses raisons contribue à l'accroissement sa taille.

Le Congolais est un peuple croyant et la religion chrétienne, toutes tendances confondues, est la première religion de Kinshasa. Et comme le montre les résultats du tableau 12, les non chrétiens ne représentent que 10% parmi les chefs de ménages. La ville compte une inflation d'églises et temples de prière qui rivalisent d'ardeur tout en accentuant la pollution sonore.

## b/ Les revenus et conditions de vie

### INCIDENCE DE LA PAUVRETE

En attendant la publication des résultats de la dernière enquête 123 de 2012, on continue à se référer aux données de 2005 pour estimer le niveau de la pauvreté en RDC. En effet, l'incidence de la pauvreté était de 41,6% à Kinshasa contre 71,3% au niveau national. Il faut souligner par ailleurs que l'incidence de la pauvreté enregistrée à Kinshasa était la plus faible de toutes les provinces de la RDC mais concernerait 6,1% des pauvres de la RDC.

Parmi les facteurs explicatifs de la pauvreté à Kinshasa, il y a lieu de citer entre autres le sexe et le niveau d'instruction du chef de ménage. En effet, les ménages dirigés par les femmes sont plus pauvres (45,7%) que ceux dirigés par les hommes (40,7%) à cause du fait qu'en général, les femmes sont défavorisées en termes de capital humain et de capital physique que les hommes. De plus, plus le niveau d'instruction du chef de ménage est élevé, plus le ménage a plus de chance d'échapper à la pauvreté. Ainsi, l'incidence de la pauvreté s'élève à 76,2% chez les ménages dont le chef a atteint au plus le niveau primaire pour décroître progressivement vers 36,8% chez les ménages dont le chef est de niveau universitaire.

L'analyse de la perception subjective de la pauvreté faite par Lelo et Tshimanga (2004) est intéressante à plus d'un titre. En effet, ils notent que «le kinois n'accepte pas d'être appelé pauvre (...) il se considère comme un démuné momentané. Il peut du jour au lendemain changer de statut et de situation pour passer d'un état de précarité à celui de nanti ».

Parmi les stratégies de lutte contre la pauvreté, développées par les kinois, il y a la mise en œuvre de l'article 15, un article fictif de la constitution qui stipule : « débrouillez vous pour vivre ». Cette débrouillardise prend plusieurs formes, elle couvre aussi bien les activités licites que la petite délinquance voire même les activités criminelles. Avec la ferveur religieuse qui caractérise Kinshasa, les kinois ont découvert une autre manière de la pauvreté. En effet, selon les églises évangéliques, la pauvreté est par nature démoniaque et il faut à tout prix la combattre et la prière se révèle une arme redoutable.

### LE NIVEAU DE L'ACTIVITE

Kinshasa enregistre un des taux d'activité le plus faible (42,3%) par rapport à la moyenne nationale (60,2%) à cause du faible taux d'insertion des enfants sur le marché du travail. En effet, le taux d'activité des enfants de 10 à 14 ans y est de 1,8% contre 9% pour la RDC. Le travail des enfants n'est pas une réalité à Kinshasa contrairement aux autres provinces de la RDC. Par contre Kinshasa enregistre un taux de chômage supérieur (15,0%) à celui observé au niveau national (3,7%) et qui touche plus particulièrement les jeunes de 15 à 24 ans (29,5%).

Le marché de l'emploi à Kinshasa se caractérise également par un niveau de sous-emploi important qui concerne 53,1% d'actifs occupés. Ces derniers n'ont pas d'autres solutions que de tenter leurs chances dans le secteur informel, le principal pourvoyeur d'emplois à Kinshasa puisqu'il fournit 65,6% des emplois et procure 89,5% du revenu des ménages kinois. Ce secteur joue un rôle positif au sens où il fait partie des stratégies de survie des ménages en période de crise. Mais la multiplication

des unités de productions informelles dans un contexte de stagnation économique se traduit également par une précarisation croissante des emplois créés. Des appuis spécifiques à ce secteur sont indispensables, d'autant plus que la majorité des unités de productions informelles déclarent rencontrer des problèmes notamment pour l'accès au crédit (58,6%), la forte concurrence (54,6%) et l'approvisionnement (31,3%) (PNUD, 2009).

#### LE REVENU DU MENAGE

Bien que le revenu d'activité moyen par actif soit faible à Kinshasa (45\$ par actif par mois), il est néanmoins largement supérieur au revenu moyen des actifs sur l'ensemble de la RDC (22\$). En effet, les revenus les plus faibles sont observés chez les actifs agricoles (27\$) et ceux du secteur informel non agricole (34\$), les revenus les plus élevés se retrouvent par contre dans le secteur privé formel (63\$), dans les associations (75\$) et enfin dans les entreprises publiques (106\$).

En clair, à Kinshasa, les revenus les plus faibles sont observés non seulement chez les actifs du secteur informel (agricole et non agricole) mais également dans l'administration publique. Toutefois, il est important de souligner que ces fonctionnaires sont pourtant parmi les actifs ayant le plus haut niveau d'étude réussie (13 années) et l'ancienneté dans l'emploi le plus élevé (14 ans) à Kinshasa. Cette faible rémunération ne permet pas aux fonctionnaires de s'affranchir de la pauvreté, mais elle peut également conduire à une dégradation de la qualité du service public.

Finalement, le revenu agrégé de l'ensemble des revenus d'activités des ménages donne un revenu moyen par ménages de 84\$ dans la province de Kinshasa (contre 42\$ sur l'ensemble de la RDC). Comme le marché du travail est dominé par le secteur informel (agricole ou non), il s'ensuit que 89,5% du revenu des ménages de Kinshasa sont issus de ce secteur, 6,1% proviennent du secteur public et enfin la contribution du secteur privé formel est réduite à 4,4% du revenu total des ménages. Enfin, la pauvreté dans laquelle vivent les ménages kinois est une situation structurelle et non conjoncturelle due essentiellement à la faiblesse du revenu d'activité. Ceci rejoint d'ailleurs la perception des kinois de leurs conditions : plus de 80% pensent que le manque de travail apparait comme la principale cause de la pauvreté.

## c/ Habitat et équipement des logement

### □ Le problème du logement à Kinshasa

Avec 1.759.667 ménages, le problème de logement est une véritable préoccupation pour ses habitants. Le parc immobilier est insuffisant pour loger tout le monde du fait que cette ville n'a pas bénéficié d'une politique des logements sociaux et cela a entraîné un accroissement anarchique de son habitat dans un contexte de spéculation locative, foncière et immobilière (Lelo, 2011). Lassé par les tracasseries des bailleurs ou éprouvant des difficultés à payer son loyer, le Kinois préfère généralement occuper sa maison avant de l'avoir achevée et d'après Lelo (2011) un ménage sur 5 habite une maison inachevée. Ces constructions sont courantes généralement dans des sites n'ayant pas été viabilisés au préalable et qui ne bénéficient d'aucun accompagnement en termes d'équipements communautaires ou des services urbains.

L'auto-construction est le principal mode de production de l'habitat à Kinshasa du fait que l'initiative de la production des logements revient aux privés (particuliers), sans aucune assistance des pouvoirs publics.

Dans le secteur du logement, on note le très faible nombre de producteurs institutionnels, l'absence d'institutions spécialisées dans le financement, la disparition des promoteurs immobiliers privés ou publics, et d'aménageurs fonciers pouvant produire des trames viabilisées. Alors qu'en République Démocratique du Congo, on pouvait dénombrer plus des 700 Entreprises de construction à la veille de son indépendance (en 1959), on ne pouvait plus en trouver que 67 aux années 19705 et encore moins en ce jour.

Concernant le besoin en logement à Kinshasa, plusieurs estimations ont été faites. Lelo (2011) présente les estimations du déficit de logement à Kinshasa issues du Plan National d'Action pour l'Habitat selon lequel les besoins en logements pour la période 2010-2015 seraient de 165.571 logements alors que les besoins annuels pour la même période sont de 33.114 logements. Le directeur général de l'ANAPI6 évalue, quant à lui, le déficit global de logement en RDC à 2.400.000 pour la période 1999-2010 soit 240.000 logements à construire par an et les besoins de la ville de Kinshasa sont estimés à 54% du déficit global soit 1.296.000 logements7.

### □ Les statuts d'occupation

Concernant le statut d'occupation des logements, les résultats de l'enquête MICS 2010 révèlent que la majorité des ménages sont des locataires (53,2%) alors que les ménages propriétaires ne représentent que 41,2% et les occupants non propriétaires sont évalués à 5,6% (tableau 13). Par rapport aux données des années antérieures reprises dans le tableau ci-dessous, on assiste à une diminution d'occupants non propriétaires au profit des locataires. En effet, entre 2005 et 2010, leur proportion est passée de 17,7% à 5,6% alors que celle des locataires est passée de 40,1% à 53,2%.

FIG. 13 - EVOLUTION DU STATUT D'OCCUPATION DU LOGEMENT

Statut d'occupation	2001	2005	2010
Propriétaire	40,2	43,3	41,2
Locataire	43,6	40,1	53,2
Occupant non propriétaire	15	17,7	5,6

Source: Lelo (2011), Estimation à partir de la base des données MICS2010

### □ Le niveau de confort des logements

Ici, il s'agit d'apprécier la nature des murs, de la toiture, du pavement de l'accès à l'eau et à l'électricité de l'assainissement sans oublier la possession de certains biens considérés comme étant nécessaires pour mener une vie paisible. Cette section se basera sur l'analyse des données MICS 2010 qui a collecté des informations sur les aspects sus évoqués.

Concernant la nature des murs, il faut souligner que la majorité des maisons (74%) de Kinshasa sont construites avec des briques cuites ou en ciment, 8 maisons sur 10 ont un pavement en ciment et 9 maisons sur 10 ont une toiture en métal. Toutefois, il se pose un problème de la qualité de tous ces matériaux.

FIG. 14 - SOURCE PRINCIPALE D'APPROVISIONNEMENT EN EAU DE BOISSON

Mode d'approvisionnement	%
Robinet dans le logement	6,7
Robinet dans la cour ou parcelle	43,6
Robinet du voisin	26,3

· Voir MPIRY OPINE, « les problèmes économiques de la construction au Zaïre » in Première Conférence Nationale sur les Construction au Zaïre, Kinshasa, Fac. Polytechnique, 1976, p. 7

· Agence Nationale pour la Promotion des Investissements

· Bulletin de l'Agence Congolaise de Presse (ACP) nouvelle série, 53- année p 10.

Robinet public / borne fontaine	1,5
Puits à pompe, forage, puits protégés, source protégée	9,0
Source non protégée, eau de surface, puits non protégés	11,4
Eau en bouteille	1,6
Total	100,0

Il ressort du tableau 14 qu'à Kinshasa, la plupart des ménages s'approvisionnent en eau potable grâce à un robinet situé dans la cour ou dans la parcelle (44%). Il n'y a à peine 7% des ménages qui disposent d'un robinet dans le logement et 1 ménage sur 10 consomme de l'eau non potable. D'où la prévalence importance des maladies d'origine hydrique qui font beaucoup de victimes parmi les enfants de moins de 5 ans. Quant à l'assainissement, il faut noter que près de 4 ménages sur 10 utilisent des toilettes précaires et dans l'ensemble, 65% des ménages partagent les toilettes avec d'autres ménages.

**FIG. 15 - TYPE DE TOILETTE UTILISEE**

Type de toilette utilisée	%
Chasse connectée à système d'égouts ou à une fosse septique, à des latrines	22,7
Latrines améliorées ventilées (LAV) ou à fosses avec dalle	36,6
Latrines à fosse sans dalle / trou ouvert	38,9
Toilettes à compostage, seaux, latrines suspendues, Pas de toilettes	1,8
Total	100,0

Concernant le lieu de préparation des aliments, il faut noter qu'à Kinshasa, à peine 7% des ménages disposent d'une cuisine alors que la majorité prépare les aliments à l'extérieur de la maison comme le montre le tableau ci-dessous.

**FIG. 16 - LIEU DE CUISSON DES ALIMENTS**

Dans une pièce séparée utilisée comme cuisine	6,6
Ailleurs dans la maison	2,5
Dans un bâtiment séparé	1,0
A l'extérieur	90,0
Total	100,0

Le principal combustible utilisé dans une ville aussi peuplée que Kinshasa est le charbon de bois (74% des ménages) et l'électricité ne concerne que 16% des ménages bien que 76% d'entre eux ont déclaré avoir l'électricité dont la livraison est loin d'être permanente. Evidemment le recours au charbon de bois comme mode de cuisson des aliments a un impact sur la destruction de l'environnement à Kinshasa et dans les provinces périphériques où on assiste à la déforestation qui entraîne également la destruction de la faune.

Parmi les biens les plus possédés par les ménages kinois, il y a lieu de noter la radio et la télévision possédés par près de 7 ménages sur 10 alors que la voiture et l'ordinateur sont possédés par moins d'un ménage sur 10. Ces statistiques sont révélatrices entre autres de l'appropriation des nouvelles technologies de l'information et de la communication en RDC en général et dans la ville de Kinshasa en particulier.

**FIG. 17 - BIENS POSSEDES PAR LES MENAGES**

	%
Radio	69
Télévision	77
Réfrigérateur	25
Ordinateur	7,6

Véhicule	8,3
----------	-----

Alors que seulement 7,6 ménages sont composés d'une seule personne, 28,3 % des ménages n'ont à leur disposition qu'une seule chambre pour dormir et 72% des ménages utilisent moins de 3 chambres à coucher. Ceci est la conséquence de la promiscuité que vivent certains ménages à Kinshasa.

## d/ L'accès aux services de base

### □ L'accès à l'eau potable

Le besoin journalier en eau potable pour la seule ville de Kinshasa est estimé à 527.500 mètres cubes par jour alors que l'entreprise publique congolaise qui a le monopole de production et de distribution d'eau (REGIDESO) n'en fournit que 337.500 m<sup>3</sup>/jour, soit un déficit journalier de 42 pour cent, égal à 220.000 m<sup>3</sup>. Cette situation est consécutive aux décennies de conflits, d'exode rural, de l'extension rapide et anarchique de l'urbanisme dans les quartiers périphériques de grandes villes ainsi que de la vétusté du matériel de la REGIDESO.

En l'absence d'eau potable suffisante, la forte explosion démographique que connaît Kinshasa entraîne la promiscuité et l'insalubrité, et favorise le développement de maladies infectieuses d'autant plus que le taux de couverture en latrines hygiéniques demeure inférieur à 40 pour cent. Ce qui, dans cette ville où le niveau de vie est déjà supérieur à tout le reste du pays, en rajoute «aux maladies des mains sales et à différentes épidémies».

Parmi les solutions proposées pour améliorer la desserte en eau potable de la capitale, il y a la suppression du monopole de la REGIDESO dont le seul effet est de lutter contre la concurrence et donc, de donner la possibilité au consommateur congolais d'opérer un choix qualitatif. Une autre solution serait l'exploitation de l'abondante pluviométrie dont le ciel a doté le pays. Mais au lieu d'être une réponse aux problèmes d'accès à l'eau pour les Congolais, les pluies sont des sources des malheurs indicibles dans plusieurs quartiers où des écoulements d'eaux sont bouchés depuis des années et où les eaux créent des inondations, des glissements de terrain, des destructions d'habitations, créant des milliers de ménages sinistrés sans-abri, des déplacements de personnes et même des pertes en vies humaines»,

### □ L'accès à l'électricité

Le déficit constaté dans la fourniture du courant électrique à Kinshasa particulièrement, inquiète plus d'un observateur averti. Le délestage qui n'affectait que quelques quartiers, devient à ce jour généralisé. En effet, la capitale congolaise connaît actuellement un déficit de près de 100 Mégawatts sur les 430 de consommation normale que requiert la ville de Kinshasa. Cette situation est consécutive au phénomène d'étiage du fleuve Congo, à la vétusté du matériel et installation de la SNEL

L'usage des réchauds à pétrole n'est pas donné à plusieurs personnes. En dépit du système de délestage instauré par la SNEL pour éviter les problèmes de surcharge électrique et permettre à la population d'avoir un bon courant pendant un temps donné, les coupures et les pannes de courant ne cessent de persister.

Dans certains quartiers, le délestage n'est même pas respecté. Selon le schéma du délestage d'application à Kinshasa, si le courant a été lancé, par exemple, lundi à

<sup>8</sup> [http://ipsinternational.org/fr/\\_note.asp?idnews=5312](http://ipsinternational.org/fr/_note.asp?idnews=5312)

05H00, il est coupé mardi à 05H30 et relancé de 23H00 jusqu'à 05H30. Mercredi sera la journée sans électricité jusqu'à Vendredi à 05H30. Il arrive que ce schéma ne soit pas respecté et que l'anticipation des coupures ne puisse se faire, posant de sérieux problèmes.

Cette situation est à la base de la paralysie de plusieurs secteurs de la vie à Kinshasa occasionnant, à cause de l'obscurité qui engloutit des quartiers entiers, meurtres, viols, vols et autres délits commis par des criminels. La solution serait la construction par la SNEL d'une deuxième ligne à partir du barrage d'Inga ; les travaux sont en cours.

### 3/Perspectives démographiques à l'horizon 15 ans

Les estimations de la population actuelle de Kinshasa nous ont amené au début de ce chapitre à estimer à 8,2 millions, le nombre d'habitants.

L'INS a produit tout récemment de nouvelles estimations et projections qui rejoignent les estimations réalisées par nos soins, en confrontant les différentes sources et les densités en fonction de la surface urbanisée.

Le tableau ci-dessous est le dernier fournit par l'INS :

	2005	2010	2015	2020	2025	2030
<b>Population de Kinshasa</b>	<b>5 949 920</b>	<b>7 204 251</b>	<b>8 723 014</b>	<b>10 561 955</b>	<b>12 788 572</b>	<b>15 484 592</b>

Dans cette hypothèse le taux d'accroissement annuel appliqué est fixe, et s'élève à 3,9%.

On atteindrait à l'horizon de l'étude en 2030, une population de 15,5 millions d'habitants.

Toutefois, les projections des Nations Unies sur la population urbaine en Afrique, et même plus précisément en RDC, ne sont pas constantes sur les prochaines années, et les taux annuels devraient passer progressivement de 3,9, à plutôt 3% entre 2020 et 2030. Avec ces taux, on estime le nombre d'habitants à Kinshasa en 2030 à 14 millions d'habitants.

en millions	2013	2020	2025	2030
<b>Population de Kinshasa</b>	<b>8,2</b>	<b>10,4</b>	<b>12,2</b>	<b>14,1</b>

La population de Kinshasa en 2030 devrait donc être comprise entre 14 et 15,5 millions d'habitants, ce qui correspond à 5,9 millions d'habitants en plus pour l'hypothèse la plus basse et 7,3 pour l'hypothèse présentée par l'INS.

Avec une taille moyenne de ménage estimée à 5,9 personnes par ménage, on comptera plus de 1 million de ménages supplémentaires à Kinshasa en 2030.

---

## C. Les activités économiques

---

Avec un indicateur de développement humain des plus faibles du monde (0,304 en 2012), un PIB par habitant de 271 \$ en 2012, (alors qu'il était de 616 en 1979), une espérance de vie de 45,8 ans (PNUD, 2007), la République Démocratique du Congo connaît une situation économique critique qui se reflète également sur sa capitale, Kinshasa. Situation actuelle dont les racines sont à rechercher dans la trajectoire historique de la grandeur et du déclin de Kinshasa malgré les atouts qui étaient pourtant les siens en tant que pôle de développement national.

### 1/ Problématique générale

Economiquement, Kinshasa constitue une région industrielle et un pôle de développement. En tant que telle, elle comprend la ville de Kinshasa et la région du Bas-Congo, si on s'en tient aux implantations industrielles. Mais si on considère les effets d'entraînement des industries qui s'y développent, la région industrielle de Kinshasa englobe également une partie des provinces administratives de Bandundu, de l'Équateur et du Kasai Occidental. En effet, les produits manufacturiers provenant des industries de la région de Kinshasa sont exportés dans ces dernières par leurs commerçants respectifs, venus à Kinshasa s'y ravitailler, ainsi que par les représentations commerciales de ces industries disséminées dans les régions précitées.

En 1990, le commerce, le transport et les services en général représentaient près de 75% du PIB de la ville, le reste étant issu de l'industrie et de la construction. La part de l'agriculture urbaine n'y était que de 1,5% du PIB.

Cette répartition est tout à fait typique de l'économie d'une capitale et traduit bien le rôle de Kinshasa au sein de l'économie nationale. Grâce à sa position sur le fleuve Congo, elle est en effet une plaque tournante du commerce de marchandises, à la fois vers les autres provinces situées le long du fleuve en amont et vers les autres pays. Grâce au chemin de fer, l'axe Congo permet aux marchandises d'être acheminées vers (ou depuis) l'océan Atlantique, notamment depuis le port de Matadi.

Toutefois, on remarque également que ce rôle pourrait être plus important, mais que la dégradation du réseau routier national a fortement affecté les échanges nationaux, notamment vers l'Est (route de Kikwit). Finalement Kinshasa est surtout aujourd'hui un bassin de consommation important, qui génère ses propres besoins et échanges économiques. L'enclavement dont souffre Kinshasa continue à rendre problématique l'approvisionnement alimentaire de la capitale (FAO, 2000), où la population alimente pourtant une demande très importante et de fait non satisfaite. Cela limite également le transfert des biens (alimentaires et autres) transformés à la capitale vers les provinces, privant la capitale d'un marché potentiel très important et des subsides qu'elle pourrait tirer de ce commerce.

La décomposition actuelle du PIB est méconnue, mais il est évident que la part de l'industrie a chuté fortement depuis les pillages de 1991 et 1993 qui ont signé l'arrêt de mort d'entreprises déjà à l'agonie ou incité d'autres à cesser leur activité, voire à

se retirer du pays pour celles dominées par des capitaux étrangers (dans l'automobile par exemple).

Les indices économiques les plus récents semblent indiquer une reprise du secteur de la construction (les dépôts de ciment sont très nombreux le long des routes principales de l'Est et de l'Ouest), considéré comme un facteur de dynamisme, confirmé par les données de l'ANAPI, Agence nationale de promotion des investissements, même si cette dernière note un léger fléchissement dans les investissements attendus en 2005 par rapport à ceux prévus en 2004 et en attente de concrétisation.

## 2/ Positionnement international

### a/ Membre de communautés internationales

La RDC est membre de la CEEAC (dont elle a assuré la Présidence en 2008), de la SADC (dont elle a assuré la présidence en 2009-2010), de la COMESA et de la CEPGL. Elle pourrait se porter candidate à une entrée au sein de l'EAC (East African Community).

Ce géant Africain, soumis à des conflits internes et renvoyant une image négative d'instabilité politique et de risques de guerre a été très longtemps absent de la scène internationale. Depuis quelques années (début des années 2000), il semble reconquérir une position internationale, par la mise en œuvre d'une politique volontariste de recherche d'investissements qui passe d'abord par une amélioration du climat des affaires, une maîtrise de son territoire et de ses frontières.

La RDC est également identifiée comme zone prioritaire d'investissement par quelques pays, comme l'Afrique du Sud.

### b/ Liaisons commerciales avec le reste du monde

FIG. 18 – LIAISONS DIRECTES OPEREES DEPUIS L'AEROPORT DE KINSHASA



### 3/Kinshasa, un passé industriel important

Kinshasa fut pendant de nombreuses années une agglomération industrielle. Jean-Louis Lacroix (1967) analyse les difficultés qui ont caractérisé cette région qu'il qualifie d'un "pôle-réseau", le justifiant par l'existence d'un enchevêtrement d'industries dynamiques qui ont permis des effets d'entraînement dans le reste de l'économie nationale et notamment dans les régions environnantes.

#### □ Les facteurs d'émergence

L'émergence économique du pôle de Kinshasa relève de trois facteurs : (i) le transport fluvial, (ii) la situation géographique du port de Matadi et (iii) le statut politico administratif de Kinshasa. La non navigabilité du fleuve Congo, au-delà de Kinshasa, due à la présence des Monts de Cristal, a contribué à l'émergence du pôle de Kinshasa. L'impossibilité de continuer à transporter par voie fluviale, les marchandises en provenance de la Province Orientale et d'autres provinces du pays vers le port de Matadi, a contraint Kinshasa à mettre en place une structure susceptible d'emmagasiner les produits devant être exportés. Ainsi, ces produits sont stockés transitoirement à Kinshasa avant leur acheminement par route ou par train à Matadi, seule voie de sortie vers la mer.

Le facteur géographique tient à la géomorphologie accidentée de Matadi, laquelle détermine son incapacité à stocker les marchandises importées et à exporter. Ceci suppose, en effet, des installations plus importantes au port de Matadi pour remplir cette double fonction. Subséquemment, Kinshasa verra se développer un certain nombre d'activités propre à une ville portuaire.

Kinshasa était un centre commercial avant de devenir une capitale administrative. Ce qui lui a permis de bénéficier d'une certaine position sur le plan politique. Position dont l'importance s'est accrue à l'accession du pays à l'indépendance et qui fera de Kinshasa une grande agglomération industrielle et démographique.

Ces divers facteurs ont transformé Kinshasa avant 1960 comme après, en un vaste entrepôt de marchandises tant pour les exportations que les importations, expliquant en grande partie un de ses rôles actuels : celui de port intérieur caractérisé par le transfert de matières premières vers la métropole. En effet, la ville est ici plus un lieu de passage et de consommation qu'un lieu d'accumulation, si bien que l'on y trouve quatre fonctions économiques revenant généralement à un port: la fonction de stockage, la fonction de commercialisation, la fonction d'industrialisation et la fonction régionale.

#### □ Un poids important dans l'économie nationale

Kinshasa détenait une place importante dans l'ensemble de l'économie nationale. Pour ce qui est des industries, Kinshasa était une région industrielle importante par rapport au reste du pays. Léon de Saint Moulin note qu'en 1977, la ville de Kinshasa a contribué pour 209 millions de zaires dans l'ensemble des industries manufacturières, ce qui représentait près de 50 % de l'ensemble du secteur manufacturier. Sur l'ensemble du secteur secondaire, Kinshasa occupe la deuxième position en valeur ajoutée avec 18 % après la région de production minière du Katanga dont la contribution en valeur ajoutée du secondaire est de 67,3 % soit les 2/3 (L. de Saint moulin, 1973, 151).

L'importance de Kinshasa apparaît également à travers son poids dans le secteur tertiaire avec une contribution de 27,3 % alors que le Katanga, qui vient en deuxième position intervient pour 22 % de ce secteur (L. de Saint-Moulin, 1973). Ce

qui ne fait que renforcer le poids de Kinshasa dans l'ensemble de l'économie nationale.

## □ Les secteurs industriels passés et présents

Le survol, à titre illustratif, de quelques activités industrielles présentes à Kinshasa montre qu'elles étaient particulièrement nombreuses et diversifiées.

Dans l'industrie alimentaire, il existe quelques minoteries telle que la Minoterie de Kinshasa, ou la minoterie du Centre de Développement Intégré de Bwamanda. En plus de produire de la farine de maïs, elles fabriquent du gritz de brasserie et des aliments pour bétail. Ces quelques minoteries ne répondent pas à la demande locale, si bien que Kinshasa est contrainte d'importer de la farine de maïs pour satisfaire à cette demande. Non pas parce qu'elle ne peut produire suffisamment, mais à cause de la déstructuration du réseau routier qui ne facilite pas les échanges entre milieux ruraux de production et milieux urbains de transformation et de consommation.

Notons, cependant, l'existence de nombreux petits moulins (individuels) de maïs et de manioc. Malgré l'importance du manioc dans l'alimentation des kinois et des congolais en général, il n'existe aucune minoterie industrielle qui traite la farine de manioc. En plus d'être préparé par des panifications industrielles à l'exemple de Quo Vadis, UPAK, Pain Victoire, le pain est fabriqué par de nombreuses boulangeries artisanales. La farine de froment est produite par la Minoterie de Matadi (MIDEMA) à partir de froment importé. Nous pouvons associer à cette catégorie d'industries, quelques biscuiteries et confiseries.

La Société de Margarine, Savonneries et Cosmétiques (MARSAVCO), ancienne propriété d'Unilever, est la plus importante industrie d'huiles et graisses animales, présente dans la capitale. Une autre industrie dont la présence est fort manifeste à Kinshasa, est l'industrie des boissons qui connaît un développement exceptionnel. En 1984, la RDC était considérée comme étant le plus grand producteur de bière en Afrique noire avec 6 millions d'hectolitres par an soit plus de 25 litres par habitant. Aujourd'hui, cette production a plus que doublée.

L'industrie de tabac connaît également un développement rapide mais avec une tendance à la formation de monopole. En effet, la British American Tabaco-Bat Congo, est le plus grand producteur de Kinshasa avec une capacité de 1.500 millions de cigarettes par an.

Le textile qui avait constitué une branche très importante de l'industrie manufacturière, comprenait la première entreprise implantée à Kinshasa après 1925. La filature et le tissage de coton comprenait 5 usines au Congo dont une à Kinshasa: UTEXCO (Usine Textiles Cotonnières de Kinshasa), devenue par la suite UTEXAFRICA.

Bien qu'il n'existe pas une exploitation forestière à Kinshasa, on y trouve seulement un travail de déroulage et de fabrication de contreplaqués des produits venant de l'exploitation forestière de l'intérieur du pays. Les essences rares étant exportées en grumes brutes pour être traitées à destination. La RDC n'est pas dotée d'une industrie chimique lourde, en dehors de quelques fabriques.

Notons l'existence de quelques fabrications métalliques, mais de façon intégrée au sein des entreprises. La CHANIMETAL, le Chantier naval de Kingabwa, ainsi que l'ONATRA, par exemple, sont spécialisées en construction navale. La situation de guerre que connaît la République Démocratique du Congo depuis 1996, est très défavorable pour la poursuite de leurs activités, car le transport fluvial se trouve paralysé.

Alors que dans les années 70 le Congo commençait à avoir une industrie automobile naissante avec les chaînes de montage de GM, de VW, de Leyland et d'IVECO, toutes implantées à Kinshasa, seule cette dernière semble avoir repris ses activités de montage des véhicules de grand et moyen tonnage. Tandis que les autres chaînes de montage qui faisaient la fierté de ce secteur ne se sont pas encore remises des destructions massives qu'elles ont connues lors des pillages auxquels nous avons déjà fait allusion plus haut.

Pour ce qui est de l'industrie du bâtiment, notons qu'elle n'existe pas, car il s'agit uniquement des entreprises de construction et non celles produisant des matériaux de construction, dont les quelques rares entreprises furent également victimes des pillages.

Il sied de signaler qu'un nombre important de ces industries a été victime des pillages de septembre 1991 et de janvier - février 1993, dont elles ne se sont pas encore relevées. Ce qui a eu un impact réel sur toute l'économie congolaise, dès lors que c'est à Kinshasa qu'est concentré tout ce tissu industriel devant produire pour tout le pays qui n'a pas encore, à ce jour, connu une politique de décentralisation industrielle.

## □ Les causes du déclin

Le Congo-Kinshasa s'est révélé particulièrement sensible à la crise inhérente à la récession et l'inflation mondiale, suite au choc pétrolier de 1974-1975, en raison de la forte dépendance extérieure de la structure de son économie et de l'absence totale de la gestion dans l'ensemble de l'économie. Il en est résulté rapidement une dégradation économique sans précédent, contribuant à l'épuisement de ses réserves de change et à l'accumulation progressive des arriérés de paiement.

Ce marasme économique a été en partie appuyé par les mesures de zaïrianisation de 1973 et la radicalisation en 1974 dont les effets étaient longtemps masqués par un recours massif aux emprunts antérieurs. La zaïrianisation est un train de mesures prises à l'époque par le Président Mobutu, en vue de nationaliser les biens commerciaux et fonciers appartenant à des étrangers. Ces mesures qui avaient pour but de restituer aux nationaux des investissements étrangers en République Démocratique du Congo n'ont que contribué à la création d'une élite de politiciens-hommes d'affaires dont le manque d'expérience en gestion n'a que renforcé la dilapidation des biens zaïrianisés. Cette élite de l'époque était plus composée des apparatchiks et autres dignitaires du parti-Etat, le Mouvement populaire de la révolution (MPR). Il va de soi que ces mesures ont aussi entraîné l'émersion d'antivaleurs dans la gestion des biens non seulement privés, mais également publics. La corruption a élu domicile sans que les concernés ne soient sanctionnés du fait que c'est tout le système politique qui était corrompu.

De plus, la chute généralisée des cours des matières premières a été telle que le niveau des recettes publiques réalisé ne permettait plus de financer les dépenses pourtant réduites de 20 % par rapport à 1970. L'examen de la situation intégrée des opérations de l'Etat montrait que l'épargne budgétaire qui couvrait une bonne partie du budget d'investissement au cours de la période de 1960 -1970, ne pouvait couvrir qu'une part infime des dépenses en capital.

La persistance de cette situation a contraint l'Etat à recourir constamment au crédit bancaire et à l'emprunt extérieur afin de financer ses dépenses d'équipement. On en est arrivé naturellement à la rupture des équilibres fondamentaux de l'économie congolaise.

Telles sont les raisons qui expliquent et justifient les divers programmes conçus et mis en place par le Congo avec le concours des organisations internationales en vue de relancer son économie, et connus sous le nom des programmes de stabilisation conçu en collaboration avec le Fonds monétaire international.

Ils constituent des actions qui n'englobent pas l'ensemble des secteurs de la vie économique et sociale du pays mais seulement quelques secteurs jugés stratégiques et dont la reprise était considérée comme une condition susceptible de relancer l'économie tout entière. Plusieurs programmes ont été ainsi mis en place, à savoir: premier programme de stabilisation de 1976; second programme de stabilisation de 1977; plan Mobutu 1979-1981; programme de stabilisation 1979 -1980; programme d'investissement public 1981 -1983; programme intérimaire de réhabilitation

économique 1983 -1985 ; les différents programmes arrêtés par le pouvoir en place, depuis l'avènement du régime Kabila.

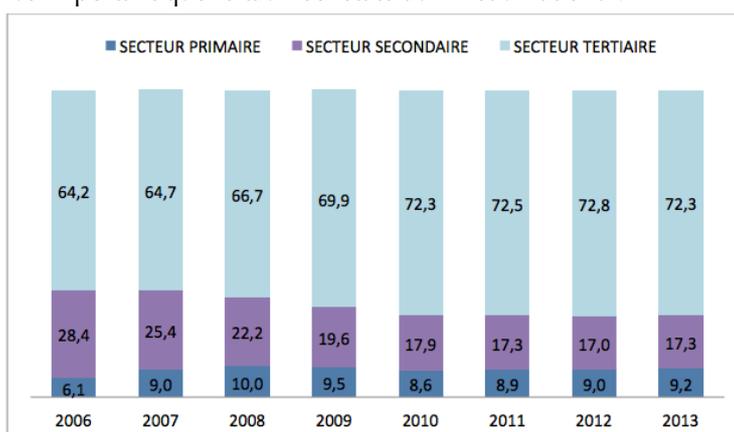
Tous ces programmes démontrent l'ampleur des enjeux et des défis du financement de la reconstruction de l'État et de l'économie formelle en RDC, et dont une analyse intéressante a été faite par Kabuya Kalala et Tshiunza Mbiye (2004). Les pillages de 1991 et 1993, auxquelles sont venues s'ajouter quelques années plus tard, les guerres de 1996 et de 1998, sont venues assener ce qu'il restait encore de l'économie congolaise renforçant la spirale de la pauvreté.

## 4/ Kinshasa aujourd'hui, ville d'importation et de consommation

### a/ Typologie et localisation de l'activité économique

Kinshasa, l'une des villes les plus grandes d'Afrique ayant une croissance des plus rapide du monde, est unanimement décrite comme une ville organique et complexe, dont la réalité est difficile à saisir et qui échappe à l'analyse formelle et aux statistiques.

D'un point de vue structurel, l'économie de la ville est largement dominée par le secteur des services (cf. tableau ci-dessous) qui représentait en 2010 plus de 70 %. L'agriculture ne représente que 8% du PIB, une proportion faible, mais non insignifiante. Le secteur industriel atteint à peine 8%, ce qui est toutefois deux fois plus important que le taux constaté au niveau national.



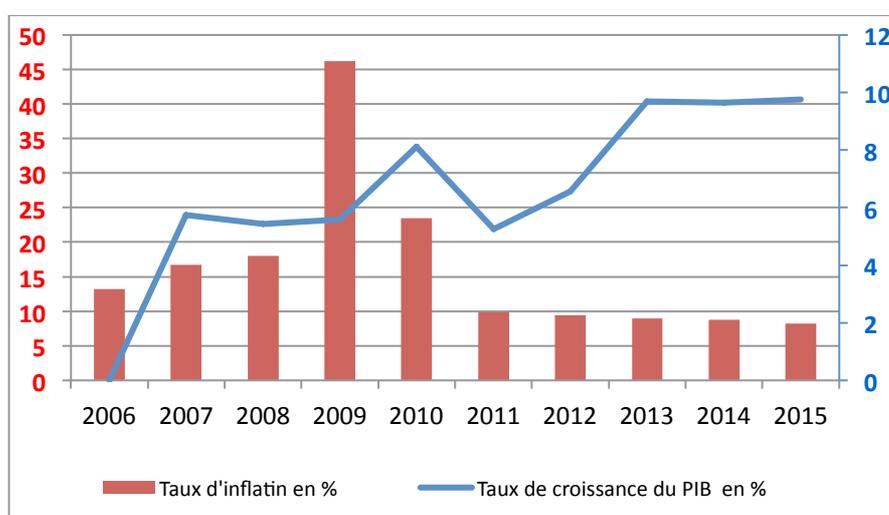
Source: Province de Kinshasa, Cadrage Macro-économique (données, Banque mondiale, 2010)

FIG. 19 – STRUCTURE DE L'ECONOMIE URBAINE DE KINSHASA

PIB AU PRIX COURANTS En million de FC	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
						Estimation	Proj.	Proj.
<b>SECTEUR PRIMAIRE</b>	<b>89,767</b>	<b>162,871</b>	<b>230,204</b>	<b>302,588</b>	<b>357,365</b>	<b>428,280</b>	<b>510,523</b>	<b>603,793</b>
I. AGRICULTURE, PECHE et ELEVAGE	83,069	152,558	215,263	285,819	338,801	406,281	484,476	574,141
II. FORESTERIE	5,405	7,836	11,542	13,181	14,356	16,784	19,511	22,594
III. MINES	1,293	2,476	3,399	3,588.5	4,207	5,215	6,536	7,058
<b>SECTEUR SECONDAIRE</b>	<b>421,194</b>	<b>462,031</b>	<b>513,593</b>	<b>625,445</b>	<b>743,863</b>	<b>832,024</b>	<b>970,833</b>	<b>1,142,745</b>
I. PRODUCTION MANUFACTURIERE	120,240	143,365	179,363	267,072	347,503	384,667	453,640	495,676
II. PRODUCTION D'ELECTRICITE	85,044	87,309	90,673	92,052	95,526	105,999	120,757	153,973

III. PRODUCTION D'EAU POTABLE	204,762	216,378	222,869	230,769	232,249	257,713	293,592	374,349
IV. BTP /INFRASTRUCTURES	11,146	14,977	20,685	35,551	68,583	83,645	102,844	118,746
<b>SECTEUR TERTIAIRE</b>	<b>950,946</b>	<b>1,175,487</b>	<b>1,543,853</b>	<b>2,228,922</b>	<b>2,997,774</b>	<b>3,478,585</b>	<b>4,148,198</b>	<b>4,764,357</b>
I. SERVICES MARCHANDS	694,930	837,457	1,041,758	1,614,824	2,188,457	2,508,252	3,029,875	3,453,105
1. Commerce	647,500	781,821	971,535	1,503,292	2,033,877	2,329,080	2,821,229	3,209,615
2. Autres services	47,429	55,635	70,222	111,531	154,579	179,172	208,646	243,490
II. SERVICES NON MARCHANDS	256,015	338,030	502,094	614,098	809,317	970,332	1,118,323	1,311,252
<b>PIB</b>	<b>1,461,907</b>	<b>1,800,390</b>	<b>2,287,650</b>	<b>3,156,956</b>	<b>4,099,002</b>	<b>4,738,889</b>	<b>5,629,555</b>	<b>6,510,894</b>

Source: Province de Kinshasa, Cadrage Macro-économique (données, Banque mondiale, 2010)



Source: Province de Kinshasa, Cadrage Macro-économique (données, Banque mondiale, 2010)

Les secteurs économiques principaux de la ville ont les caractéristiques suivantes:

Commerce : Le commerce est représenté principalement par les activités de distribution – automobile, alimentation, hydrocarbures, maison-décoration. Viennent ensuite les services spécialisés, tels que les agences immobilières, l'import-export et les autres activités de distribution de détail.

Services : Les services sont dominés par les cabinets conseil-études. Ceux-ci regroupent les avocats, les comptables, les bureaux d'ingénierie, les conseils techniques etc. Les services de santé suivent et comprennent les hôpitaux, médecins, pharmacies. Viennent ensuite les hôtels, puis les médias et la presse, les institutions de formation et d'éducation supérieure.

Agriculture : L'agriculture est représentée par les fermes (activité agricole vivrière diversifiée), l'élevage, la pisciculture et les productions diverses.

Industrie : L'industrie est principalement représentée par les matériaux de construction, les matériels électriques et la métallurgie. Comme pour les autres secteurs, on observe une forte dispersion de l'activité, avec peu d'entreprises présentes.

Parmi les secteurs à démographie moindre, mais étant caractérisés par une forte concentration de l'activité, notons :

- La construction, dominée par le BTP.
- L'agro-alimentaire, plus dispersé, est dominé par des activités liées aux boissons, conserves et aliments conditionnés, les boulangeries et la production d'huile de palme.

- Le secteur des télécommunications est fortement concentré sur la téléphonie, la bureautique et l'informatique;
- Les activités liées aux ressources naturelles incluent les entreprises minières ayant leurs représentations à Kinshasa qui sont majoritaires.

A Kinshasa, conséquence de l'hypercentralisation de la ville, les activités économiques sont, pour l'essentiel, localisées dans le triangle Ngaliema-Kingabwa-Gombe-Limete qui concentre 84% des unités<sup>9</sup>. La Gombe concentre les activités de services, de commerce, d'industrie, des télécommunications et de finance, ainsi que les sièges sociaux des entreprises extractives, des banques, des sociétés d'assurance, et des groupes diversifiés présents dans le pays. Limete, pour sa part, est spécialisée dans les services et l'industrie à égales proportions, suivi par l'agro-alimentaire et enfin les transports. Kingabwa est concentrée sur les transports et l'industrie. On note également quelques unités à Ngaliema (prépondérance des services) et à Maluku (présence relativement forte d'activités agricoles).

Pour ce qui est du secteur informel, on le retrouve partout, aussi bien au niveau des espaces organisés (marchés) que dans la rue. Si le petit commerce est manifestement prédominant, on enregistre toutefois de nombreuses unités de transformation, dont certaines sont des sous-traitantes des acteurs du secteur formel.

## b/ Kinshasa : ville de consommation de produits importés

En l'absence d'une industrie de transformation locale capable de fournir plus qu'une portion minimale des produits de base, et avec un secteur agricole fortement limité, la quasi-totalité des produits consommés est importée. Cela est reflété de manière spectaculaire dans la balance commerciale de la province, qui s'est rapidement détériorée: en 2008, la balance commerciale des biens et services était négative à 2.225 milliards de FC à prix courants (environ 1,554 milliard de FC aux prix de 2006). En parallèle, les exportations s'élevaient à peine à 25 milliard FC, soit un taux de couverture de 1,1 %, probablement un record mondial. La balance commerciale domestique est restée positive avec 94 milliards de FC. Kinshasa exporte principalement vers le reste du pays, surtout vers le Bas-Congo, le Bandundu et l'Equateur.

En fait, on pourrait décrire la ville comme une zone de consommation de produits importés – l'inverse d'une zone franche d'exportation– qui pour financer sa consommation exporte les richesses du reste du pays. Les chiffres de la consommation et des investissements démontrent l'étendue du phénomène: (i) en 2008, la consommation totale était de 4,087 milliard FC dont 82 % était privée (2,818 milliard de FC au taux de 2006); (ii) les investissements étaient de 470 milliard FC, à 91 % privés. Les investissements représentaient donc moins de 11 % de la consommation et 20,4 % du PIB. Ainsi, Kinshasa « exportait » près de 50 % de « ses » richesses vers l'étranger.

FIG. 20 – CONSOMMATION, INVESTISSEMENT ET DEMANDE EXTERIEUR

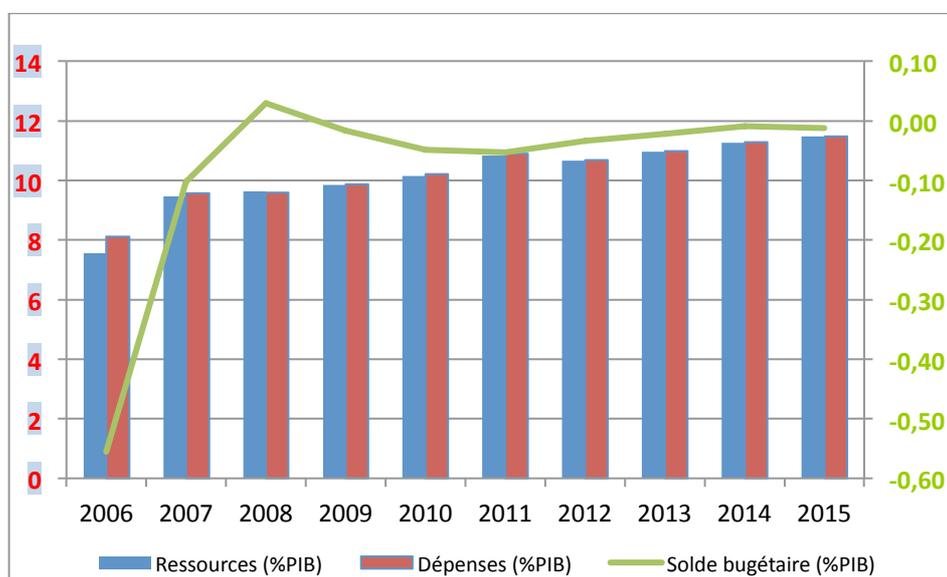
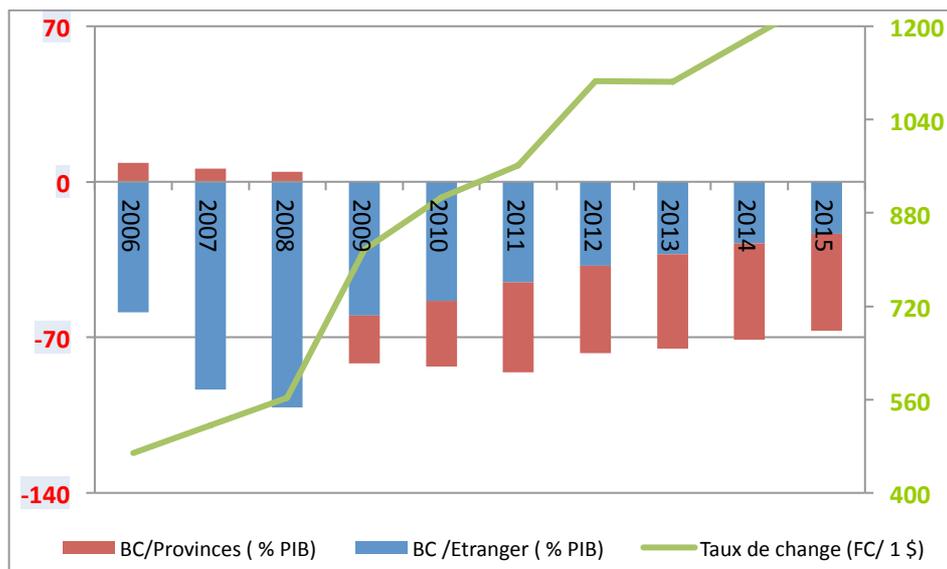
En million de FC	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
				Proj.	Proj.	Proj.	Proj.	Proj.
<b>Consommation</b>	<b>2,034,680</b>	<b>2,939,855</b>	<b>4,086,999</b>	<b>5,232,269</b>	<b>6,756,641</b>	<b>7,781,114</b>	<b>8,942,792</b>	<b>10,398,339</b>
Consommation publique	385,656	534,655	743,660	171,962	185,295	231,928	255,852	305,695
Consommation privée	1,649,023	2,405,200	3,343,338	5,060,306	6,571,345	7,549,185	8,686,939	10,092,643

<sup>9</sup> Les données sur la localisation sont issues du rapport final de « l'Etude de Faisabilité pour la Zone Economique Spéciale Pilote en République Démocratique du Congo », Analyse de la demande, 14 avril 2010, IFC & World Bank

<b>Investissement</b>	<b>192,558</b>	<b>469,576</b>	<b>470,416</b>	<b>558,400</b>	<b>835,906</b>	<b>1,132,892</b>	<b>1,154,657</b>	<b>1,146,458</b>
Investissement public	25,143	28,697.5	42,040	64,645	145,185	158,375	199,267	239,443
Investissement privé	167,414	440,878	428,375	493,754	690,721	974,516	955,390	907,014
<b>ABSORPTION (= Consom. + Invest.)</b>	<b>2,227,238</b>	<b>3,409,431</b>	<b>4,557,414</b>	<b>5,790,669</b>	<b>7,592,546</b>	<b>8,914,006</b>	<b>10,097,449</b>	<b>11,544,797</b>
<b>DEMANDE EXTERIEURE NETTE</b>	<b>-746,016</b>	<b>-1,591,575</b>	<b>-2,244,166</b>	<b>-2,601,716</b>	<b>-3,443,949</b>	<b>-4,116,197</b>	<b>-4,399,548</b>	<b>-4,954,621</b>
<b>DEMANDE EXTERIEURE NETTE VIS-À-VIS EXTERIEUR</b>	<b>-871,173</b>	<b>-1,696,995</b>	<b>-2,349,045</b>	<b>-1,920,132</b>	<b>-2,227,383</b>	<b>-2,163,867</b>	<b>-2,148,922</b>	<b>-2,146,050</b>
Exportations de biens & services	15,394	15,930	25,074	27,883	32,172	95,689	110,634	113,506
Importations de biens & services	-886,567	-1,712,925	-2,374,118	-1,948,015	-2,259,556	-2,259,556	-2,259,556	-2,259,556
<b>DEMANDE EXTERIEURE NETTE VIS-A-VIS AUTRES PROVINCES</b>	<b>125,156</b>	<b>105,419</b>	<b>104,878</b>	<b>-681,584</b>	<b>-1,216,566</b>	<b>-1,952,331</b>	<b>-2,250,627</b>	<b>-2,808,572</b>
<b>= P I B</b>	<b>1,481,221</b>	<b>1,817,855</b>	<b>2,313,248</b>	<b>3,188,952</b>	<b>4,148,597</b>	<b>4,797,808</b>	<b>5,697,901</b>	<b>6,590,176</b>
[ C+I+XS-MS ]	1,481,221	1,817,855	2,313,248	3,188,952	4,148,597	4,797,808	5,697,900	6,590,175
<b>+ Revenus extérieurs (nets) = P P B (=Revenu Provincial Brut)</b>	<b>1,481,221</b>	<b>1,817,855</b>	<b>2,313,248</b>	<b>3,188,952</b>	<b>4,148,597</b>	<b>4,797,808</b>	<b>5,697,901</b>	<b>6,590,176</b>
<b>+ Transferts courants (nets)</b>	<b>17,792</b>	<b>45,700</b>	<b>41,162</b>	<b>57,261</b>	<b>74,880</b>	<b>86,597</b>	<b>102,843</b>	<b>118,948</b>
<b>= R P D (=Revenu Prov.Disponible)</b>	<b>1,499,013</b>	<b>1,863,556</b>	<b>2,354,410</b>	<b>3,246,213</b>	<b>4,223,477</b>	<b>4,884,405</b>	<b>5,800,744</b>	<b>6,709,124</b>
<b>- Consommation provinciale</b>	<b>-2,034,680</b>	<b>-2,939,855</b>	<b>-4,086,999</b>	<b>-5,232,269</b>	<b>-6,756,641</b>	<b>-7,781,114</b>	<b>-8,942,792</b>	<b>-103,983,39.2</b>
<b>= Epargne Provinciale</b>	<b>-535,667</b>	<b>-1,076,300</b>	<b>-1,732,589</b>	<b>-1,986,056</b>	<b>-2,533,164</b>	<b>-2,896,708</b>	<b>-3,142,048</b>	<b>-3,689,214</b>
<b>- Investissement provincial</b>	<b>-192,558</b>	<b>-469,576</b>	<b>-470,416</b>	<b>-558,400</b>	<b>-835,906</b>	<b>-1,132,892</b>	<b>-1,154,657</b>	<b>-1,146,458</b>
<b>= Balance courante provinciale</b>	<b>-728,225</b>	<b>-1,545,875</b>	<b>-2,203,005</b>	<b>-2,544,456</b>	<b>-3,369,070</b>	<b>-4,029,600</b>	<b>-4,296,705</b>	<b>-4,835,673</b>

Source: Province de Kinshasa, Cadrage Macro-économique (données, Banque mondiale, 2010)

Ce déficit massif est largement financé par la rente minière et, dans une moindre mesure, par les transferts internationaux provenant des bailleurs bilatéraux et multilatéraux.



Source: Province de Kinshasa, Cadrage Macro-économique (données, Banque mondiale, 2010)

Ainsi Kinshasa génère très peu de richesse réelle mais exporte les richesses produites par le reste du pays. D'une fonction de « pôle-réseau » dans les années 1960, caractérisée par « l'existence d'un enchevêtrement d'industries dynamiques qui ont permis des effets d'entraînement sur le reste de l'économie nationale et notamment dans les régions environnantes »<sup>10</sup>, Kinshasa est devenue une mégapole vivant sur les rentes, sur la consommation ostentatoire d'une petite minorité, et sur une économie informelle et de survie pour une large majorité en expansion rapide et continue.

## 5/ Les freins au développement économique

Les défis auxquels est confronté Kinshasa sont nombreux et multidimensionnels. Si la métropole s'est partiellement redressée depuis 2002, après des décennies de mauvaise gestion, de pillages et des conséquences des guerres, ce redressement est essentiellement le résultat de changements massifs dans la composition du PIB ; il

<sup>10</sup> Jean-Louis Lacroix, 1967

est intervenu sans l'investissement public pourtant nécessaire, et sans aucune réforme de la gestion urbaine.

### □ La désindustrialisation

Dans les années 1970, des milliers d'entreprises industrielles existaient, connectées à l'hinterland rural et urbain grâce à un réseau complexe de relations de production dans les secteurs de l'agriculture, de l'agro-industrie, du bois, des matières premières et des services financiers ; cet ensemble s'appuyait sur un système de transport national multimodal intégré et efficace.

Aujourd'hui, très peu de ce système a perduré: le peu d'industries ayant survécu est principalement orienté vers la substitution aux importations de biens et de services de bases (ciment, matériaux de construction, farine, savon et détergents), et rencontre d'importantes difficultés opérationnelles, car dépendant principalement de l'importation d'équipement et de produits primaires et secondaires. Il y a peu d'activités exportatrices, celles-ci étant entravées par le climat général des affaires, le manque d'infrastructures, les pressions fiscales officielles et non officielles, le coût des services bancaires, etc.

La visite des quartiers industriels de Kanagawa et Limete, autrefois poumons industriels de la ville et du pays, témoigne de l'ampleur catastrophique de la désindustrialisation de Kinshasa et de la destruction de ses échanges commerciaux avec son hinterland national. Ces zones sont aujourd'hui de vastes friches industrielles squattées par l'informel; les équipements rouillent sur place, les infrastructures de chemin de fer et de transport fluvial sont à l'abandon.

Comme décrit ci-dessus, l'économie de Kinshasa est maintenant une économie de services. Les services marchands dominent largement, avec les échanges et le commerce formel et informel représentant environ la moitié du PIB. La tendance est à l'augmentation de ce secteur. Cette dépendance croissante au secteur commercial est le produit de plusieurs facteurs: (i) le rétablissement de l'économie en 2002, (ii) la croissance démographique, (iii) l'accès facile aux activités commerciales, particulièrement dans l'informel et la micro-entreprise.

### □ L'économie informelle grandissante

L'économie informelle est une conséquence collatérale de l'effondrement du secteur industriel et du secteur formel. Bien que peu de données précises soient disponibles, une littérature croissante s'intéresse à ce secteur. Ainsi, sa taille, son organisation et la sécurité qu'il confère aux communautés, sont vues comme des opportunités potentielles, ainsi que comme une expression de sa créativité et de sa résilience.

Le secteur formel fournissait un emploi pour 3,3 habitants à l'indépendance. Ce taux est passé à 1 emploi pour 6,3 habitants en 1967. Aujourd'hui le secteur informel est le principal pourvoyeur d'emplois à Kinshasa. En effet, comme toutes les capitales des pays en développement, le marché du travail kinois est dominé par le secteur informel notamment le secteur informel non agricole. D'après les données de l'Enquête 1-2-3 (citée par le DSCR), le secteur informel fournit 65,6% des emplois suivi de loin par l'administration publique (11,9%), le secteur privé formel (8,8%), l'agriculture (5,2% actifs occupés) et enfin les entreprises publiques (5,0%).

La province de Kinshasa compte 875.500 unités de production informelle, employant près de 1 million de personnes. Ce chiffre montre l'importance économique des activités informelles pour la population de la capitale. D'ailleurs, 89,5% du revenu des ménages kinois est tiré du secteur informel. Si les unités de production informelle se concentrent dans les secteurs notamment commerciaux, les activités de type industriel jouent un rôle non négligeable qui représentent près de 14,0%.

Ainsi, Kinshasa est une métropole à l'économie principalement informelle, probablement une des villes les moins formelles du monde. Le secteur informel joue un rôle positif au sens où il fait partie des stratégies de survie des ménages en période de crise. Mais la multiplication des unités de productions informelles dans un contexte de stagnation économique se traduit également par une précarisation croissante des emplois créés. Des appuis spécifiques à ce secteur seront indispensables.

## □ La pauvreté urbaine

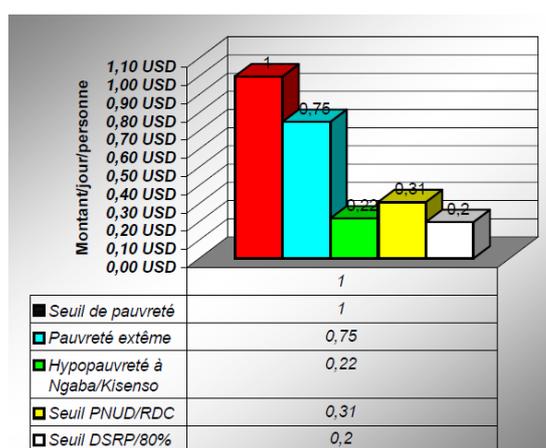
"You live each day by your wits, by self-reliance, in a turbulent melange of urban Darwinism and tribal provincialism"<sup>11</sup>

La croissance urbaine des trois dernières décennies a eu pour conséquence d'engendrer une grande pauvreté. L'insécurité dans les zones rurales a attiré vers Kinshasa des réfugiés à la recherche d'un « mieux vivre », qui se sont installés de manière anarchique, en dehors de tout cadre réglementaire et sans considération d'urbanisme. Cela s'est traduit par une sévère détérioration des conditions de vie urbaine : les infrastructures (voiries, électricité, drainage, approvisionnement en eau) manquent, voire sont inexistantes, le logement est rudimentaire, les phénomènes d'érosion se sont aggravés (avec une multiplication des glissements de terrain), les prix des denrées de première nécessité ont augmenté.

Selon l'enquête 1-2-3 (citée par le DSCR), l'indice de pauvreté de Kinshasa était de 42 % en 2005 (71,3 % à l'échelle nationale), ce qui situe la capitale congolaise à un niveau de pauvreté bien plus élevé que d'autres grandes villes d'Afrique Centrale comme Douala ou Yaoundé dont l'indice de pauvreté était estimé à 6 % en 2007.

Les investigations sur terrain menées dans deux communes pauvres de Kinshasa (Kisenso et Ngaba)<sup>12</sup>, mettent en lumière en plus d'une taille moyenne de 7,3 personnes par ménage, l'existence d'un appauvrissement général des ménages. Cette pauvreté est caractérisée par une ligne de 0,22 USD/jr/pers, fortement en deçà de la ligne de pauvreté et de l'extrême pauvreté, ainsi qualifiée d'"hypopauvreté". (Kapagama, 2001).

FIG. 21 – LIGNE DE LA PAUVRETE A KINSHASA



Source : Pascal Kapagama, 2001

De manière générale, les besoins essentiels que sont l'alimentation, l'habillement, l'accès aux services sociaux de base (eau, électricité, transport en commun, santé et éducation) ne sont nullement satisfaits: près de la moitié des ménages n'a pas accès à

<sup>11</sup> Robert Draper, 2013

<sup>12</sup> Portrait of Kinshasa: a city on (the) edge, Kapagama, 2009

l'eau potable, à l'électricité ou aux services de voirie. Ceci aggravant le problème de malnutrition et de mortalité infantile. L'accès aux services de santé et d'éducation est limité.

Selon l'enquête 1-2-3, le taux d'activité de Kinshasa (42,3%) est faible par rapport à la moyenne nationale (60,2%): A l'image des grandes capitales africaines, le chômage est nettement plus élevé à Kinshasa (15,0%) qu'au niveau national (3,7%). Il touche plus particulièrement les jeunes de 15 à 24 ans (29,5%). Parmi les actifs occupés, près d'un tiers gagnent moins du SMIG (1 USD par jour) en 2005 et près du quart travaillent involontairement moins de 35h par semaine. Ainsi, le phénomène de sous-emploi est répandu à Kinshasa puisqu'il touche 53,1% des actifs occupés. A ceci s'ajoutent le faible taux de salarisation (35%) et l'importance du secteur informel décrit plus haut.

L'égalité des chances entre hommes et femmes sur le marché du travail et dans l'éducation est loin d'être acquise à Kinshasa. Elle est pourtant nécessaire pour combattre la pauvreté.

Ainsi Kinshasa contribue aujourd'hui bien moins à la création de la richesse nationale qu'à entretenir la spirale de la pauvreté urbaine.

#### □ Le déficit d'infrastructure

L'absence chronique d'investissement dans les villes pendant pratiquement un quart de siècle, conjuguée au manque d'entretien des infrastructures et équipements existants, a eu pour conséquence d'empêcher Kinshasa d'exercer pleinement son rôle dans le développement économique. Les infrastructures à vocation économique (tel que les infrastructures de transport et l'énergie) souffrent d'un délabrement avancé qui limite la productivité de Kinshasa.

Les transports urbains sont un des éléments clé de la productivité de l'économie urbaine. Leur faible organisation à Kinshasa génère de nombreux effets négatifs sur l'économie urbaine et les conditions de vie des habitants : durées des déplacements, accidents, pollution atmosphérique et sonore. L'état et la mauvaise gestion des transports urbains limitent ainsi les opportunités d'emplois et augmentent considérablement le coût de la vie. Par rapport aux autres villes d'Afrique centrale, Kinshasa offre moins de possibilités d'emplois et réduit le pouvoir d'achat des ménages. Même le secteur informel est handicapé par cette situation.

Le développement économique des secteurs secondaire et tertiaire est lui aussi ralenti par la difficulté des déplacements à l'échelle de la ville et la distribution dans de nombreuses parties de la ville. Le transport fluvial est de même handicapé par la mauvaise navigabilité sur le fleuve Congo et des ports privés désorganisés qui fonctionnent principalement dans l'informel compliquant le débarquement et l'embarquement des produits.

L'électricité et l'eau courante ne sont garanties que dans les quartiers de la Gombe et de façon limitée à Limete. L'absence d'électricité dans les quartiers populaires a pour autre conséquence d'augmenter les coûts de production et donc d'handicaper le fonctionnement des unités de production informelle.

#### □ L'insécurité foncière

Les activités économiques de Kinshasa sont fortement pénalisées par l'insécurité foncière, alors que le foncier devrait être la base des investissements. Sans plan d'urbanisme et dans un contexte de pression foncière importante, la ville est "aménagée" par le Cadastre qui a pris le relais d'une administration de l'urbanisme trop lente et éloignée des demandes exprimées par les populations en quête d'un terrain. Le manque de traçabilité des actes tout au long de la chaîne de gestion du foncier contribue ainsi à alimenter les nombreux conflits fonciers.

## Conflit entre foncier et maraîchage urbain

*Le maraîchage est une stratégie de débrouillardise et de survie de la part de la population pauvre de Kinshasa qui, dans le même temps, approvisionne la ville. Comme à Kinshasa les légumes-feuilles sont beaucoup consommés et qu'ils périssent rapidement, leur production est d'une grande importance. Le maraîchage urbain était auparavant une activité typiquement féminine. De nos jours, à cause du besoin accru et de l'augmentation du taux de chômage, beaucoup d'hommes se sont aussi lancés dans cette activité. Le maraîchage urbain est une activité émergente relative aux besoins de première nécessité de la population. Pourtant, pour beaucoup, c'est aussi une activité qui se révèle largement lucrative. L'agriculture de subsistance et de commercialisation se combinent souvent.*

*L'activité du maraîchage urbain a été transformée par l'État colonial en un secteur structuré autour de sites maraîchers officiels qui assuraient la production des légumes exotiques comme les haricots verts et les pommes de terre. Pendant la période coloniale, deux sites urbains ont été créés et après l'indépendance de nouveaux sites agricoles urbains ont vu le jour. Quelques uns d'entre eux ont été promus et/ou créés par le Cecomaf, un programme de développement de la coopération française qui est devenu plus tard un organisme intégré dans les structures étatiques. À titre d'exemple, le site agricole de Mokali a jadis existé sur une modeste surface (comptant 34 maraîchers qui ont acheté leur terre au chef coutumier local) et a été élargi, aménagé et équipé par le Cecomaf au début des années 1980 pour arriver à une capacité de 1430 exploitants.*

*Pour les maraîchers, la période du Cecomaf est perçue comme « l'âge d'or », puisqu'ils recevaient un appui (ravitaillement régulier en fertilisants et engrais, de transport organisé des maraîchers et de leurs produits) et pouvaient disposer d'une très bonne infrastructure (routes et canalisations d'eau). Ils avaient non seulement des ventes régulières de légumes à un prix fixe, mais aussi un revenu relativement appréciable en comparaison à d'autres occupations. Le Cecomaf a aussi installé les structures coopératives et l'Union des coopératives maraîchères de Kinshasa (Ucoopmakin). Tous les sites maraîchers avaient – et ont toujours – leur propre coopérative et toutes les coopératives avaient leurs propres bureaux sur les sites. La coopérative était censée encadrer le site agricole. Les maraîchers devaient aussi se rendre à la coopérative pour vendre leurs légumes ou pour obtenir un permis d'exploitation pour une portion de terre.*

*Durant l'époque où le maraîchage urbain était bien aménagé, la lutte foncière était, semble-t-il, inexistante. Dans le cas du site Mokali, le Cecomaf avec le ministère de l'Agriculture et du Développement rural achetèrent un terrain au chef coutumier local avant de lancer un appel aux personnes désirant venir y travailler. Les gens qui le souhaitaient durent payer leur contribution pour être membre de la coopérative et obtenir leur fiche parcellaire, la preuve du droit de travailler sur une parcelle de terre. Jusqu'à présent les maraîchers continuent de cultiver leurs terres sur base de ces fiches parcellaires (qui donnent seulement un droit d'exploitation, et ne sont pas des titres de propriété). Il était stipulé dans l'arrêté de 1980 que la terre du site maraîcher était une terre publique (car appartenant au ministère de l'Agriculture et du Développement rural) et exclusivement à usage agricole.*

*Mais l'âge d'or toucha brutalement à sa fin avec les pillages des années 1990 (1991 et 1993). Ces pillages marquent un tournant dans l'histoire des sites agricoles urbains de Kinshasa. Les soldats, les habitants de la ville et les villageois ont détruit tout ce qu'ils rencontraient sur leur passage. Sur le site Mokali, le bureau de la coopérative, les puits, le système entier de canalisation et d'irrigation ainsi que le barrage ont tous été détruits. De même, beaucoup de documents de grande importance pour la*

coopérative furent perdus (comme bon nombre des fiches parcellaires). Les pillages ont marqué la fin de l'aide étrangère pour le site maraîcher et la fin d'une Ucoopmakin et d'un service étatique organisés. Après les pillages, il a été très difficile de reprendre les fonctions et les activités du passé, parce qu'ils n'avaient plus d'infrastructures, ni des moyens financiers. Par conséquent, jusqu'aujourd'hui, Ucoopmakin aussi bien que ses membres (coopératives) sont beaucoup moins actifs qu'auparavant.

Cependant, la structure des coopératives persiste. Il y a toujours un président de la coopérative qui est également le président du centre maraîcher (qui regroupe tous les maraîchers qui y travaillent, coopérateurs ou pas). L'Ucoopmakin continue de regrouper toutes les coopératives des sites maraîchers urbains officiels de l'est de Kinshasa. Toutefois, parce qu'elle n'a plus beaucoup de ressources financières, elle n'a pas beaucoup d'actions visibles et palpables en faveur des maraîchers. Et, bien que les coopératives continuent d'exister et essayent de fonctionner, elles n'ont plus beaucoup de membres en leur sein. Par exemple, pendant l'époque du Cecomaf, le site agricole de Mokali comptait environ 900 maraîchers et presque tous (soit 865 maraîchers) étaient membres. Selon des recensements récents de la coopérative, menés en février 2010, on a compté 759 maraîchers sur le site Mokali dont 424 sont des femmes et 335 des hommes ; et il n'y en a que 95 qui sont membres de la coopérative.

Les maraîchers se réfèrent avec nostalgie à l'époque qui précède les pillages, lorsque l'État et la coopération française les appuyaient systématiquement. Malgré son importance pour la sécurité alimentaire de la ville de Kinshasa, le secteur du maraîchage urbain ne bénéficie plus de nos jours d'un appui conséquent de la part de l'État. Théoriquement, le secteur est supporté par le service étatique Senahup (service national de l'horticulture urbaine et périurbaine), qui doit appuyer le secteur dans son ensemble à travers des formations et des conseils et également renforcer les structures coopératives. Il doit suivre une politique globale pour le maraîchage urbain et il doit aussi protéger la terre des sites maraîchers officiels. Pourtant, en réalité, aucun appui n'existe actuellement en ce qui concerne les sites. Le Senahup a des agents dans la commune, mais, dû au manque de moyens et d'encadrement, il ne mène aucune activité d'appui. Il en résulte que le bureau urbain de Senahup (qui est appuyé par la FAO) est caractérisé par la quasi-absence d'une politique globale et/ou d'un plan de gestion. Alors, bien que beaucoup de gens travaillent en tant que maraîcher/ère sur les sites maraîchers de Kinshasa, il y a aujourd'hui très peu d'encadrement par les bailleurs de fonds ou par l'état.

## 6/ Vers une amélioration ?

### a/ Amélioration du climat des affaires

L'amélioration est passée principalement par un nouveau code des investissements et la création d'une agence nationale pour la promotion des investissements.

#### □ La loi n° 004-2002 du 21 février 2002 portant Code des investissements

A partir de 2001, l'Etat congolais dans le souci d'améliorer le climat d'investissement s'est d'abord efforcé de mettre fin aux politiques sanctionnées par l'accord global et inclusif s'est doté d'une institution de transition.

Dans cette même perspective, le gouvernement a adopté un libéralisme économique du type économie sociale du marché comme politique.

L'art 1 de cette loi adopté par l'Assemblée Constituante et Législative Parlement de Transition indique la présente loi institue un régime unique, cette nouvelle législation contient des avancées significatives sur plusieurs points essentiels.

#### A. OBJECTIFS

Ce code a quatre objectifs qui sont :

- favoriser les investissements qui développent l'agriculture et l'agro-industrie par la mécanisation en vue d'assurer l'autosuffisance alimentaire, afin de réduire les importations des produits de base et permettre à la fois l'accroissement des revenus dans les communes rurales, l'amélioration de l'approvisionnement des industries agro-alimentaire en matières premières ;
- favoriser l'implantation des entreprises de génie civile chargées de construction et entretien des routes et autoroutes ainsi que celles de transport en commun des personnes et des marchandises, qu'il s'agisse de transport terrestre, fluvial ou aérien ;
- favoriser les investissements lourds pour asseoir une base industrielle solide laquelle reposera une croissance économique durable;
- favoriser les investissements de valorisation des ressources naturelles nationales sur place enfin d'accroître la valeur ajoutée et le régime exportable.

#### B. PRINCIPES

Contrairement aux précédents codes, l'actuel instaure un régime unique, le régime général, pour tous les investissements agréés sans discrimination.

Le code prévoit trois régions économiques classées en fonction de leurs degrés de développement :

- la région économique A : Kinshasa ;
- la région économique B : Bas-Congo, Lubumbashi, Likasi et Kolwezi ;
- la région économique C : Bandundu, Kasai Oriental, Kasai Occidental, Maniema, Nord Kivu, Sud Kivu, Province Oriental et Katanga.

Les avantages fiscaux sont octroyés en fonction de cette répartition, tout en suivant la procédure d'administration décrite par les articles 5, 10 et 18.

Il est également prévu la sécurité de l'investissement ainsi que les garanties entre autres :

- L'exclusion de la possibilité de nationalisation des investissements réalisés sauf pour le motif d'utilité publique dans quel cas il faudrait un paiement effectif d'une indemnité compensatoire ;
- La liberté de transfert à l'étranger des dividendes et revenus générés et des royalties ;
- L'exclusion de la possibilité de retirer par une disparition postérieure des garanties et avantages accordés.

En dehors du régime général, le code prévoit également des dispositions particulières applicables aux PME et PMI aux articles 19 et 22 en raison de leur importance non négligeable dans la croissance économique.

Dans cette optique, le secteur privé s'occupe de la production des biens et services. L'Etat doit, à cet effet, encourager l'initiative privée en orientant ces investissements dans l'esprit du code.

### ❑ **Création de l'Agence Nationale pour la Promotion des Investissements (ANAPI)**

#### MISSIONS DE L'ANAPI

Conformément aux textes qui la régissent, à savoir la Loi n° 004/ 2002 du 21 février 2002 portant Code des Investissements, et le Décret du Premier Ministre n° 09/33 du 08 août 2009 portant statuts, organisation et fonctionnement de l'ANAPI, celle-ci a pour missions essentielles de :

1. Œuvrer pour l'amélioration du climat des affaires, notamment en faisant un plaidoyer permanent en vue de l'amélioration du climat des investissements et en jouant ainsi, en cette matière, le rôle de Conseiller du Gouvernement central et des Gouvernements provinciaux.

2. Travailler pour la promotion d'une **image positive de la République Démocratique du Congo**, comme pays idéal de destination des investissements en Afrique.
3. Mettre en exergue et communiquer auprès des investisseurs internationaux et nationaux *les atouts et les opportunités d'investissements* en République Démocratique du Congo dans le dessein de les attirer et ou de susciter en eux le désir d'y investir.
4. **Assurer aux investisseurs divers services destinés à faciliter leur installation au pays et à leur procurer la compétitivité.**
5. *Octroyer des incitations douanières et fiscales aux investisseurs* qui présentent les projets d'investissements éligibles au régime du Code des Investissements.

#### C. PROCEDURE D'AGREMENT EN RDC

L'article 4 du code des investissements stipule qu' : «*Il est institué une Agence nationale pour la promotion des investissements, ANAPI en sigle, placée sous l'autorité des ministres ayant le plan et le portefeuille dans leurs attributions. L'ANAPI est un organisme d'accueil unique chargé d'une part, de recevoir les projets à agréer, de les instruire et de décider de l'agrément, et d'autre part, d'assurer la promotion des investissements tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger* ». Ceci revêt un intérêt particulier pour la procédure.

Les articles 5 et 6 décrivent à cet effet la procédure d'agrément des projets d'investissement, mais, il est préférable de prendre la procédure telle que décrite par le guide pratique d'investissement en RDC.

Cette préférence s'explique par les caractères simplistes et explicites donnés pour la description de cette procédure, qui se fait de la manière suivante :

- *Dépôt d'un dossier de demande d'agrément en un seul exemplaire auprès de l'ANAPI ;*
- *Instruction du dossier avec célérité par l'ANAPI ;*
- *Décision d'agrément par un arrêté interministériel (Plan et Finances) dans les 30 jours ;*
- *Passé ce délai, l'agrément est réputé accordé ; en cas de refus, il sera notifié à l'investisseur d'une décision écrite et motivée.*

Force est de constater la simplicité et la rapidité de ces facilitations afin de rendre aisé, dans leur parcours l'investisseur.

Elle peut dans le cadre de son guichet unique rendre divers services (accueil à l'aéroport, accompagnement au site d'hébergement...) et fournir diverses informations utiles souhaitables.

Signalons par ailleurs que l'arrêté interministériel doit contenir les informations suivantes :

- *L'objet et le lieu d'investissement et le date prévue du démarrage des activités ;*
- *L'indemnisation de l'investisseur et celle de son mandataire ;*
- *Le programme d'investissement, la durée et le planning de réalisation de celui-ci ;*
- *Les objectifs de production devant normalement être atteints à l'achèvement du programme d'investissement ;*
- *La nature et la vie, durée des avantages accordés et leurs modalités d'application.*

## b/ Création d'une zone économique spéciale à Maluku

### □ Quelques éléments sur le projet

Le Gouvernement de la RDC, dans son Programme d'action 2012-2016, a inscrit dans ses priorités la mise en place de cinq zones économiques spéciales (ZES) dans le pays. Parmi ces zones, la ZES de Maluku située dans l'hinterland de Kinshasa, a été créée par décret le 16 juillet 2012.

La ZES de Maluku est conçue comme un projet pilote dont le but est de promouvoir le développement économique de la province de Kinshasa et à plus grande échelle, servir de catalyseur pour l'aménagement d'autres zones à travers la RDC.

Les ZES sont des zones géographiques délimitées, à l'intérieur desquelles les investisseurs bénéficieront d'un climat propice aux affaires, grâce à un accès au foncier, une infrastructure moderne, ainsi qu'un cadre réglementaire et fiscal clair. Les ZES ont comme objectifs principaux la redynamisation du secteur privé et la création d'emplois.

La ZES de Maluku sera gérée par un aménageur privé, en partenariat avec l'Etat congolais, tel que prévu par le Projet de Loi sur les Zones économiques spéciales, adopté par le Gouvernement et présenté au Parlement.

Le site proposé pour la ZES pilote se trouve sur la commune de Maluku, au nord-est (70 km) du centre de Kinshasa, à 20km de l'aéroport de N'djili par la route nationale 1, le long de la partie navigable du fleuve Congo entre Kinshasa et Kisangani, au niveau du site proposé pour le franchissement du pont prévu entre Brazzaville et Kinshasa.



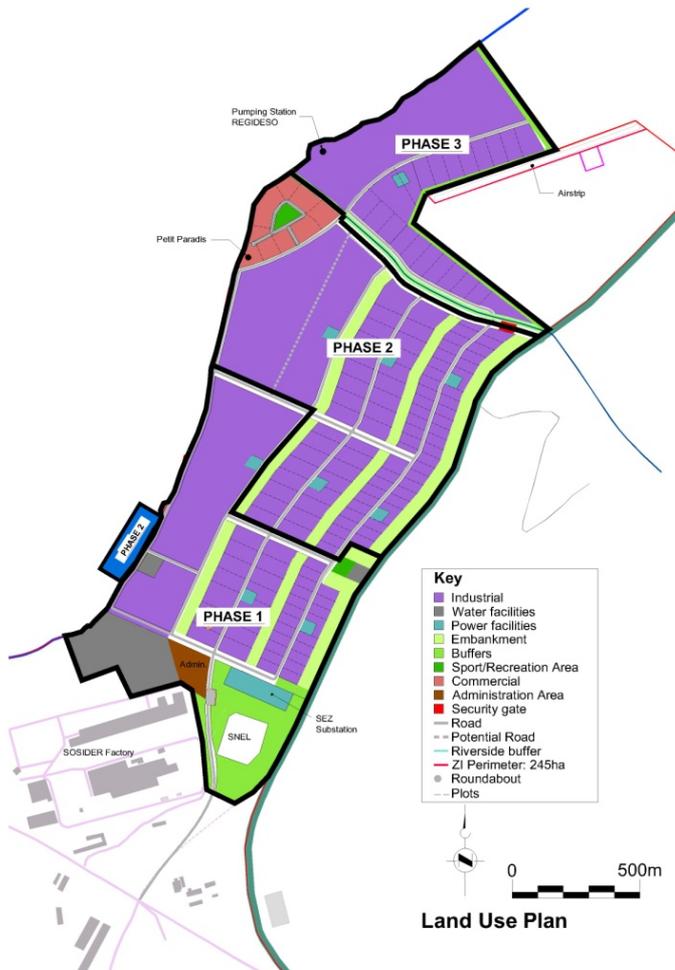
La ZES de Maluku sera régie par un cadre juridique spécifique qui offrira un environnement d'affaires favorables aux investisseurs nationaux et internationaux avec les avantages suivants:

- Applicabilité automatique du Code des investissements
- Procédures administratives simplifiées
- Régime douanier particulier
- Concessions foncières disponibles et sécurisées

- Accès à des infrastructures performantes, de standard international, fiables et indépendantes -implantées au sein du périmètre de la zone- y compris l'électricité, l'eau et un port.

Le Gouvernement, assisté par la Banque mondiale, a mené la préparation des études de faisabilités de la ZES de Maluku qui comprennent l'élaboration d'un schéma directeur sur une zone de 250 hectares et les études d'impacts environnementaux et sociaux.

Un aménageur privé doit maintenant être sélectionné par le Gouvernement par un appel d'offre international, à travers un Partenariat public-privé. L'aménageur prendra en charge le développement de la Zone, en suivant les principes établis par le schéma directeur.



#### □ Conditions de réussites

La réussite du projet de la ZES de Maluku dépend d'un certain nombre de facteurs critiques. Certains sont essentiellement hors du contrôle des promoteurs du projet. D'autres dépendent fondamentalement des attributs du projet et des caractéristiques qui lui seront données.

D'une manière générale, les facteurs qui influenceront le succès de la zone sont les suivants:

- Le contexte économique général du pays, dont: la stabilité politique, la performance de l'économie, et notamment une croissance soutenue dans un environnement où l'inflation est contrôlée
- L'amélioration de l'environnement des affaires

Dans une large mesure, ces conditions échappent aux promoteurs du projet.

Par contre, les facteurs critiques suivants sont essentiellement de leur ressort :

- Régime des zones économiques spéciales, dont l'objectif devrait être d'offrir un environnement internationalement compétitif, capable de compenser en partie pour la non-compétitive économique de la RDC
- Gouvernance du régime et de la zone économique spéciale, dont l'objectif devrait être d'offrir une application efficace du régime, et d'offrir une prestation de service aux opérateurs et investisseurs de qualité supérieure à ce que la concurrence régionale est en mesure de mettre en œuvre
- Concept économique de la zone, comprenant :
  - *Objet économique externe – impact socio-économique statique et dynamique attendu de la zone, à savoir : emplois, investissement domestique et direct étranger, revenus fiscaux, exportations, transferts de technologies, création d'entreprises, appui aux réformes etc.*
  - *Objet économique interne – configuration économique de la zone en termes d'activités promues et des services à l'investisseur*
- Intégration physique de la zone à l'économie de Kinshasa et son hinterland

L'objectif du projet de ZES est de participer à la résolution de ces contraintes en offrant un 'package' compétitif et en jouant un rôle de démonstrateur, notamment en démontrant que les activités de transformation peuvent croître dans le bon environnement.

L'expérience internationale a démontré que les ZES sont d'importants moteurs économiques et peuvent apporter une contribution importante au développement économique local, régional et national à travers la création d'emplois et la redynamisation du secteur privé.

## c/ Quelques chiffres encourageants sur la dernière décennie

### □ Investissements : Bilan de l'ANAPI 2003-2012

NOMBRES ET MONTANT DES PROJETS AGREES

L'ANAPI a agréé 1179 dossiers entre 2003 et 2012, pour un montant total de 22,7 milliards de dollars, et concernant 136 000 emplois.

De la ventilation des projets agréés par secteurs d'activités, il résulte que le Secteur de Services, avec 564 projets agréés, a enregistré le coût de projets le plus important, soit 15 milliards de USD. La réalisation de ces investissements a généré 70.368 emplois directs et permanents.

La forte attraction des investissements par le secteur Services est attribuable aux sous-secteurs Hôtellerie et Immobilier, et les Télécommunications qui connaissent un véritable boom ainsi que le transport.

Le secteur d'industrie vient en 2<sup>ème</sup> position avec 458 projets agréés pour un coût global de 4,6 milliards de USD et pouvant générer 48.705 emplois directs. Il s'agit principalement des secteurs de la production des matériaux de construction et de l'industrie agro-alimentaire.

Les infrastructures occupent la troisième position avec 45 projets mais dont le montant s'élève à 1,9 milliards de USD. Mais tous les projets dans ce secteur ne sont pas passés par l'ANAPI (contrats chinois par exemple).

Le secteur de l'agriculture et foresterie quant à lui occupe la quatrième position avec 112 projets pour un coût global de 962 millions de USD et pouvant générer 24.454 emplois permanents.

Pour booster le secteur de l'agriculture, le Gouvernement Congolais a fait voter en 2011 la Loi agricole qui prévoit des exonérations fiscales et douanières alléchantes au projet des actions du secteur.

#### ORIGINE DES INVESTISSEURS

Ce sont les projets soutenus par des structures de nationalités congolaises qui sont les plus nombreux (515), et représentent en cumulé le montant d'investissement le plus important (6 milliards USD). Viennent ensuite dans l'ordre les Coréens (1,7 milliards), les Britanniques (1,6 milliard), les Belges (1,2 milliard), et les Chinois (1 milliard, hors contrats chinois encore).

#### LOCALISATION DES INVESTISSEMENTS

Kinshasa arrive en première position, avec 605 projets représentant 6,9 milliards de USD. Arrive ensuite le Katanga avec 171 projets pour 3 milliards, suivi par le Sud-Kivu et le Bas Congo (respectivement 1,2 milliards et 1 milliard). Notons que les investissements miniers ne sont pas pris en compte, étant gérés directement par le Ministère des Mines, ce qui changerait forcément les données sur le Katanga notamment. 107 projets enfin concernent un territoire interprovince, pour un montant de 8,4 milliards de USD.

### □ Augmentation des investissements en lien avec l'amélioration de l'image

Dans le rapport économique de la délégation de la Commission européenne en RD Congo, 2000-2001, il avait été relevé notamment que le RD Congo, pays à potentiel considérable du fait notamment de ses ressources naturelles, reste cependant un pays à risque élevé tant pour les investisseurs que pour les commerçants. Elle est classée parmi les pays à *risque* selon le classement de 60 pays à risque élevé publié par la revue Nord-Sud Export.

Depuis, des efforts considérables ont été déployés pour améliorer le climat des affaires en RDC. Cependant, le risque-pays ne reste pas moins élevé. Selon la fiche Ducroire, publiée le 23 juillet 2004 dans la revue Marchés Tropicaux, la RDC est classée dans la catégorie 7 et C en ce qui concerne le risque politique et les risques commerciaux en rapport avec les opérations d'exportation (il convient de noter que c'est le niveau le plus élevé dans l'échelle d'appréciation du risque de Ducroire). Tandis qu'en ce qui concerne les investissements directs, le risque de guerre est de degré 6, de même que celui d'expropriation et du fait du prince.

On peut toutefois retenir que le Ducroire, par exemple, a repris depuis des mois l'assurance des risques politiques et commerciaux liés aux crédits à l'exportation à court terme vers le Congo. Pour ce pays en effet, la durée du crédit est, en principe, limitée à 90 jours. Il assure également les investisseurs en RD Congo contre le risque de guerre et le risque d'expropriation et de fait du prince.

En tout état de cause, l'adoption d'une orientation libérale de l'économie nationale depuis 2001, le progrès dans la mise en œuvre des réformes structurelles et sectorielles, dans un contexte d'une amélioration progressive du cadre macroéconomique grâce aux programmes soutenus par les institutions de Bretton Woods et la communauté internationale, concourent progressivement à la facilitation de la lisibilité de l'environnement des affaires en République démocratique du Congo.

Ces efforts ont permis l'entrée de nouveaux investissements privés, notamment dans le domaine des télécommunications et dans le domaine bancaire. Dans le domaine de la téléphonie mobile, des sociétés telles que Celtel (racheter par Airtel, une filiale du groupe de télécom Bahri) et Sait télécom (actuellement Tigo) ont été rejoints un peu plus tard par Vodacom, un opérateur sud-africain, filiale du britannique Vodafone, Congo Chine Télécom; tandis que pour les réseaux fixes, on a enregistré l'entrée de Congo korea Télécom, Afritel, Sogetel et standard télécom. Plus récemment encore on note l'arrivée d'Orange sur le marché, par le rachat de la société Congo Chine Telecom.

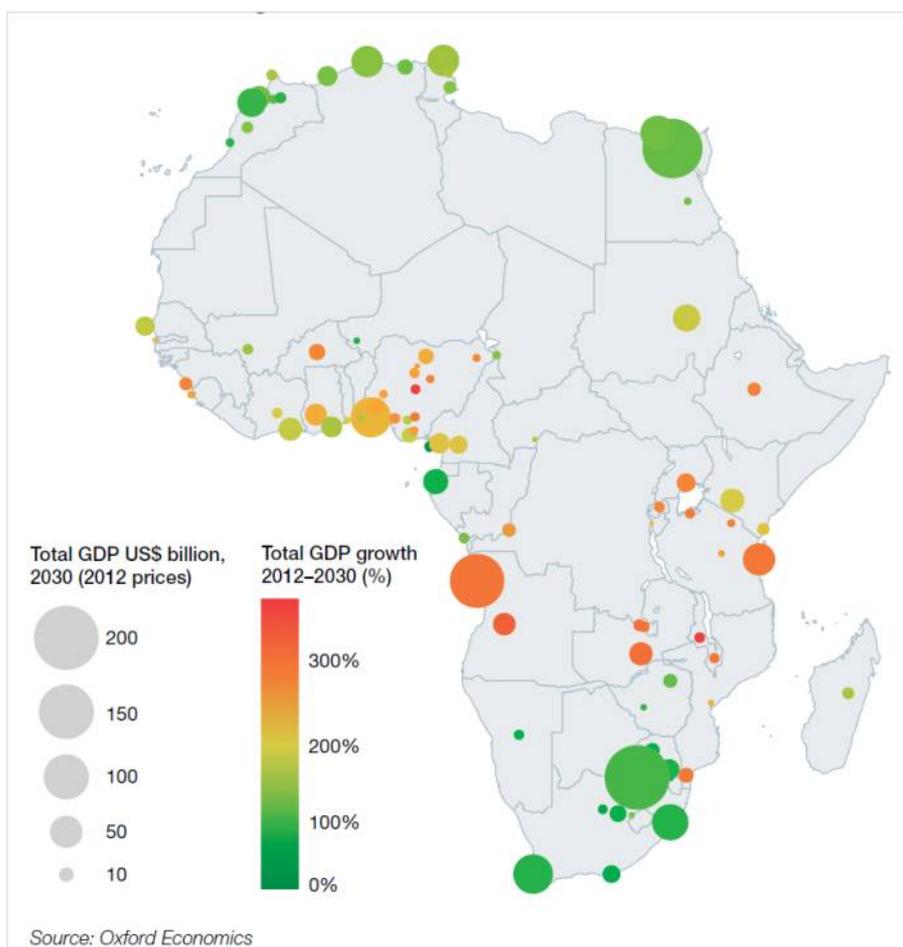
Dans le domaine bancaire, de nouveaux établissements ont vu le jour. Il s'agit entre autres de Rawbank, créée en 2001 par les Rawji une famille congolaise d'origine

indienne, la Trust Merchant Bank, Solidaire, Ad vans Bank, Fibank, la BGFI Bank, Ecobank, Sofibank, Procrédit Bank...

#### ❑ Mais des hypothèses de croissance encore faibles...

Le PIB devrait rester encore faible à Kinshasa, de l'ordre de 10 milliards de dollars en 2030, soit 700 USD par habitant. La croissance du PIB devrait se situer entre 200 et 300% entre 2012 et 2030, ce qui est important, mais pas autant que celles de villes comme Luanda, Lusaka et Dar Es Salam, dont la croissance du PIB devrait dépasser les 300% sur la période.

On note surtout un écart important entre la taille de la population attendue à Kinshasa et la faiblesse relative du PIB par rapport à d'autres villes africaines.



---

# D. Les modes d'occupation du sol

---

## 1/ La carte du MOS

La ville de Kinshasa couvre un territoire très important de l'ordre de 45 000 hectares.

Dans sa version provisoire, la carte du mode d'occupation du sol distingue :

Au niveau de l'habitat :

- Les cités planifiées et aménagées
- Les quartiers résidentiels de haut standing
- Les quartiers d'auto-construction

Au niveau des fonctions urbaines :

- le centre politico-administratif
- le quartier des affaires
- le centre commercial
- les zones industrielles
- les grands équipements
- les camps militaires
- les espaces verts et sportifs "urbains"

Au niveau des zones naturelles :

- les zones inondables et les berges des cours d'eau
- les zones encore non urbanisées

HABITAT	Surface occupée (km2)	%
Cités planifiées et aménagées	28,8	6,4
Quartiers résidentiels de haut standing	15,8	3,5
Quartiers d'auto-construction	350	77
<i>Total</i>	<i>394</i>	<i>87</i>

FONCTIONS URBAINES		
Centre politico-administratif	0,6	0,13
Quartier des affaires	1,9	0,42
Centre commercial	0,8	0,17
Zones industrielles	18,4	0,41
Grands équipements	12,9	2,9
Camps militaires	8	1,8
Espaces verts et sportifs "urbains"	12,4	2,7
<i>Total</i>	<i>55</i>	<i>13</i>

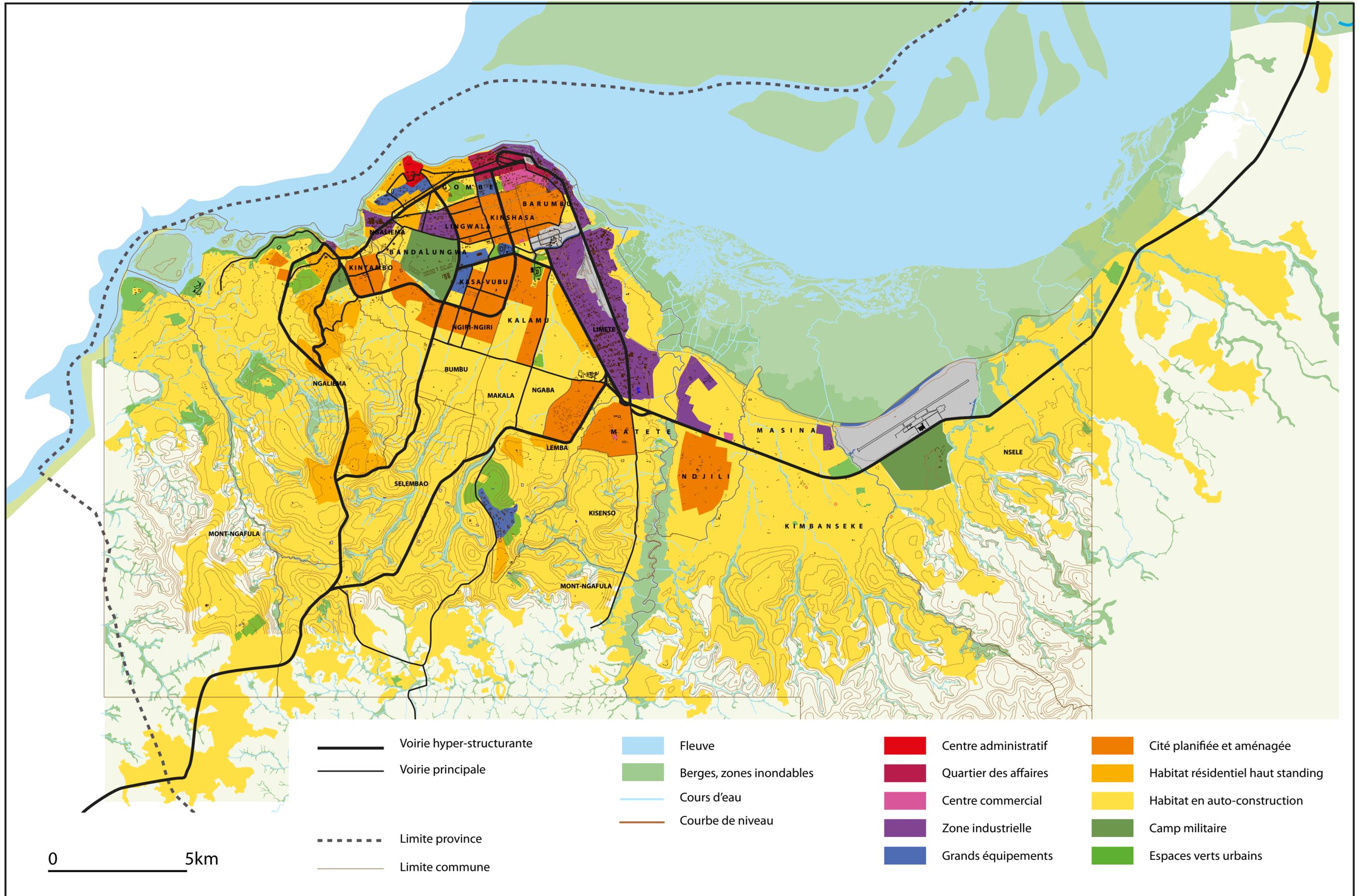
<b>Grand Total</b>	<b>450</b>	<b>100</b>
--------------------	------------	------------

La carte n'est pas encore complète mais il apparaît au premier abord que les fonctions urbaines occupent une place très minoritaire par rapport à l'habitat. Une ville qui n'a pas entre 20 et 30% de son sol occupé par d'autres fonctions que celles de l'habitat est en fort déséquilibre. Les équipements publics sont trop peu représentés et les zones où l'on trouve de l'emploi également. De plus, ici ont été

représentées les zones industrielles et portuaires dans leur périmètre officiel, or seulement une partie de ces territoires sont encore en activité.

FIG. 22 - MODE D'OCCUPATION DU SOL →

# SOSAK : Mode d'occupation du sol (version provisoire)





## 2/ Organisation spatiale de la ville : une ville marquée par son site topographique et les difficultés de circulation

Kinshasa est singulière à plusieurs titres :

- une planification et organisation des quartiers qui a été très contrôlée jusqu'à l'indépendance en 1960 ;
- une hyper centralisation de la ville sur le centre de la Gombe, avec peu de centralités secondaires aptes à structurer l'espace urbain autrement que sur son centre-ville ;
- des difficultés de circulation et de liaison entre les quartiers ;
- un site topographique qui offre à la fois une plaine facile à urbaniser, et des collines accidentées qui forment des barrières naturelles entre les zones d'habitats.
- de grandes coupures urbaines, aménagées ou naturelles, qui séparent les espaces et les fonctions.

La ville de Kinshasa, qui s'étend sur plus de 40 000 hectares et plus de 45 km de long, présente la particularité de ne pas être monotone et uniforme, comme peuvent l'être la plupart des villes de cette importance. Elle offre des visages différents et très marqués, qui revendiquent chacun une vraie identité et une singularité. La majorité des activités économiques se situent en centre ville, et les déplacements domicile-travail sont de plus en plus importants, dépassant parfois les 5 heures par jour pour les habitants des quartiers les plus à l'est, mais les quartiers n'ont pas été organisés comme de simples cités dortoirs, qui se ressembleraient toutes.

La topographie accidentée est probablement en grande partie responsable de cette organisation, mais aussi la succession dans le temps des types d'urbanisation et des façons d'habiter. On ne se perd pas à Kinshasa, on ne confond pas un quartier avec un autre et c'est une richesse à sauvegarder et à mettre en valeur.

La ville est aussi marquée par les difficultés de mobilité que rencontrent les habitants dans leur vie quotidienne mais aussi le développement des activités économiques. La singularité de chaque quartier est probablement accentuée par ces difficultés de liaisons.

On voit apparaître des façons de vivre Kinshasa imposées par les manques de voies de communication et les embouteillages toujours importants malgré les travaux qui ont été réalisés ces dernières années. La localisation devient primordiale pour ceux qui ont un minimum de choix, parfois plus important que le standing du quartier ou la présence d'équipements et d'infrastructures de proximité.

### a/ Une ville à deux visages : la plaine et les collines

La ville de Kinshasa a d'abord été urbanisée dans la partie plane située en bord du fleuve. Seuls quelques quartiers haut standing avaient été installés sur les hauteurs des collines, ou quelques infrastructures spécifiques comme l'université et la station météo. Mais la dimension de la ville a vite dépassé les capacités initiales du site de la plaine, et pour ne pas trop s'éloigner d'un centre ville où se trouvaient les emplois, les collines ont été occupées, tout de suite après l'indépendance, par de l'habitat de plus ou moins bonne qualité.

Les chefs coutumiers ont joué un rôle important dans cette urbanisation spontanée ; en effet, ayant repris possession des terres après l'indépendance, ils les ont revendues sous la forme de petits lopins, quelle que soit leur localisation.

Ainsi, les collines, considérées à l'époque coloniale comme impropres à la construction, se sont vues divisées suivant une trame orthogonale comme pendant la colonisation. Les pentes les plus fortes sont pour la plupart aménagées en terrasse et donc soumises à des phénomènes de ravinement important. Ces deux villes ont donc

des destins liés, la ville haute produisant des impacts environnementaux importants sur la ville basse, à cause des ravinements et de l'imperméabilisation généralisée des sols.

### □ Les cités des plaines: la ville "basse"<sup>13</sup>

La plaine alluviale, c'est-à-dire la ville "basse", est le site favorable à l'urbanisation et à son extension. C'est la raison pour laquelle, dès la création de la ville, cette plaine est restée et s'est confirmée comme la zone privilégiée de l'étalement urbain. Le Plan local d'urbanisme de 1950, le Plan régional de 1967, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1975 et le Projet de Développement Urbain (PDU) de 1985 ciblaient tous la plaine pour proposer l'expansion de la ville, vers l'est principalement, afin d'éviter l'urbanisation problématique des collines. C'est grâce à son accessibilité et à la facilité de son urbanisation qu'elle concentre aujourd'hui la plus grosse partie de la population, de l'habitat, des activités économiques et des infrastructures.

Les cités créées dans la plaine sont généralement accessibles entre elles, ou du moins l'ont été par le passé. Le réseau de voirie y est maillé, et permet de desservir la plupart des cités, sauf à l'est de la N'Djili.

La ville "basse" s'étend à perte de vue sur plusieurs dizaines de kilomètres. Et malgré les grandes distances qui séparent ces quartiers du centre et les difficultés des transports que cela engendre, c'est pourtant la zone privilégiée actuellement pour l'installation des nouveaux arrivants, de plus en plus vers l'est.

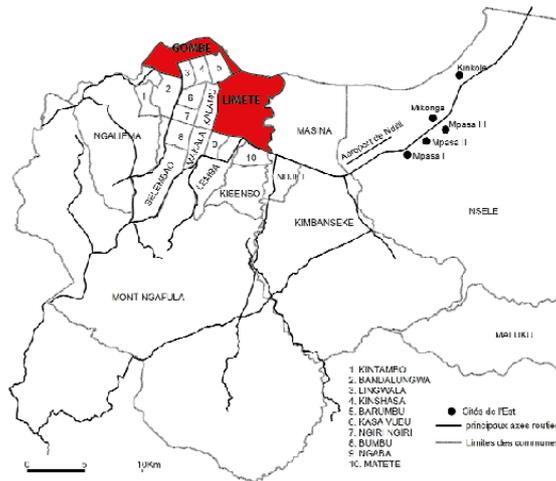
La plaine accueille les communes de Gombe, Limete, Lingwala, Kinshasa, Barumbu, Kasa-Vubu, Ngiri Ngiri, Lemba, N'Djili, Matete, Kalamu, Bandalungwa, Ngaba, Masina, Makala et Kinkole-N'Sele. Treize ont été érigées en communes en 1957-1959, avant l'Indépendance. Lemba est devenue une commune en 1966, les autres datent de 1968. Celles qui ont été créées avant l'Indépendance sont les mieux loties parce qu'elles ont bénéficié d'un urbanisme planifié. Ce sont les cités européennes, les anciennes cités indigènes, les nouvelles cités indigènes et les cités indigènes planifiées. Certaines extensions des précédentes et les communes nées après 1960 se sont développées par bribes et morceaux, sans planification préalable. Sauf dans quelques quartiers, elles n'ont pas bénéficié d'une politique d'aménagement urbain.

#### LES CITES EUROPEENNES : GOMBE ET LIMETE

Elles comptent les communes de la Gombe et de Limete, ainsi que plusieurs quartiers de la commune de Ngaliema. Elles s'étendent sur près de 10 km le long du fleuve et tendent à enserrer dans une sorte de U renversé les cités de l'époque coloniale. A l'ouest, Ngaliema s'étend en effet aussi sur une dizaine de kilomètres jusqu'à Mbinza Pigeon et à l'est, la 18<sup>ème</sup> rue de Limete est à la même distance du port de Kinshasa.

---

<sup>13</sup> D'après Francis Lelo Nzuzi / Kinshasa Ville et Environnement



La commune de la Gombe a été créée selon les normes urbanistiques occidentales vers les années 20 pour accueillir les infrastructures de Kinshasa, la nouvelle capitale du Congo. Elle s'étend le long du fleuve et bénéficie de la brise du soir. Le quartier administratif, les ambassades, les résidences de haut standing, le centre principal des affaires, le port, la gare centrale, les sièges des institutions politico-administratives et économiques, etc. s'y trouvent concentrés dans sa partie est. Elle abrite aussi la zone portuaire et quelques usines de première heure.

Les 150 ha de la Gombe accueillent le centre des affaires de Kinshasa. Ses coquettes villas résidentielles à l'anglaise côtoient les grands immeubles à l'américaine. Ses infrastructures sont maintenues encore aujourd'hui en bon état. C'est la commune où la spéculation foncière et immobilière est la plus forte. Le secteur du boulevard du 30 Juin, artère principale de la commune, précisément à proximité de la gare centrale, voit son prix foncier augmenter considérablement. De nouveaux immeubles, plus hauts, voient le jour.

Centre de la ville, Gombe est bien reliée au reste de la ville par les artères principales qui y convergent. On notera l'avenue des Poids lourds à l'est. Les avenues Kasa-Vubu et 24 novembre, du sud au nord, ainsi que Colonel Mondjiba à l'ouest.

Elle était dotée d'un réseau d'assainissement et d'évacuation des eaux pluviales qui s'est au fil des années dégradé et qui a été progressivement transformé en réseau unitaire. Actuellement, ce réseau est obstrué au niveau des avaloirs et en section courante des collecteurs tertiaires et secondaires. Il y a aussi des sections complètement hors d'usage, comme celle le long du boulevard du 30 juin, causant ainsi des marigots après les fortes pluies.

Une des caractéristiques de Gombe est qu'elle est très active et peuplée le jour, aussi bien par les véhicules, les travailleurs que les élèves et les vendeurs ambulants qui arpentent les pavés de la cité. Mais elle se vide dès la tombée de la nuit et les jours fériés.

La commune de Limete se situe, quant à elle, à une dizaine de kilomètres à l'est de la Gombe. Ancienne cité européenne, elle doit sa création à une volonté clairement exprimée par le plan d'urbanisme de 1950 qui prévoyait d'orienter le développement de la ville vers l'est. Avant l'indépendance, elle jouait un rôle important de "pôle économique" qui avait été édifié pour désengorger la Gombe. Elle a abrité un centre commercial et des affaires, un quartier industriel et un quartier résidentiel pour le secteur est de la ville. Les quartiers industriel et résidentiel sont géographiquement séparés par le boulevard Lumumba. La bourgeoisie nationale est surtout attirée par le

quartier résidentiel conçu jadis pour loger les cadres européens des sociétés. Ses grandes parcelles, à l'ombre d'arbres tropicaux, atteignent facilement les 1 000 m<sup>2</sup>.

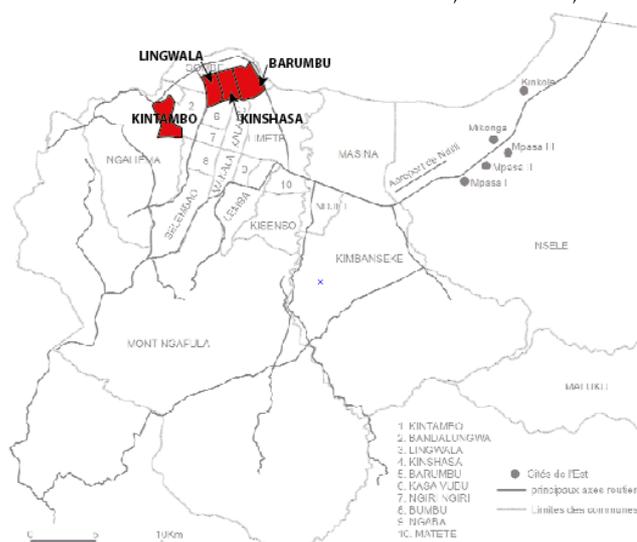
Mais le statut de Limete comme pourvoyeur d'une importante main d'œuvre industrielle kinoise décroît avec la crise socioéconomique et politique qui a suivi les pillages de 1991 et 1993. Avec les pillages, Limete a perdu beaucoup de ses infrastructures industrielles. A titre d'exemple, sur les 503 établissements que comptait officiellement Kinshasa en 1980, Limete en abritait 122 (24,25%) dont 55 petites et moyennes entreprises, 31 grandes et 5 très grandes entreprises. Après les pillages Kinshasa, en 2002, on ne comptait plus que 190 établissements dont 166 petites et moyennes entreprises tournant à 70% de leurs capacités.

Aujourd'hui, seuls quelques établissements sont encore en activité, disséminés dans les friches industrielles. Ces parcelles sont soit loties anarchiquement, soit investies par les églises néo pentecôtistes. Et, son quartier commercial en faillite se délabre progressivement, et transformant en espace ludique.

Elle abrite, à côté de son luxueux quartier résidentiel, des habitats spontanés comme ceux de Kingabwa, Mombele et Mososo... Elle abrite même, fait rare à Kinshasa, trois bidonvilles construits sur d'anciennes décharges publiques au bord du fleuve. Ces bidonvilles ont pour noms Grand-Monde, Paka-Djuma et Bribano, qui passent inaperçus et ne sont pas connus de beaucoup de Kinois.

Les cités européennes de la Gombe et de Limete restent encore très résidentielles malgré tout, et ce sont encore les communes qui concentrent le plus d'activités économiques formelles sur Kinshasa.

#### LES ANCIENNES CITES INDIGENES : BARUMBU, KINSHASA, LINGWALA ET KINTAMBO



Barumbu, Kinshasa, Lingwala et Kintambo ont été loties en damier à partir d'une décision de mars 1907 du Commissaire de district, G. Moolaert. Il fit tracer, à 500 mètres au sud de la gare, une avenue de trois kilomètres parallèle au chemin de fer, qui passait jusqu'en 1931 sur le boulevard du 30 Juin. C'est l'actuelle avenue du Commerce qui est aujourd'hui coupée par l'hôpital général de Kinshasa (Mama Yemo). Un quartier analogue fut ensuite organisé à Kintambo.

Ces anciennes cités indigènes, où furent ensuite repoussées les populations africaines des rives du fleuve, sont "uniques" en leur genre par leur architecture, leur matériau de construction et l'âge des habitations.

Ces anciennes cités ont été largement peuplées de migrants ruraux qui ont accompagné la naissance de la ville. Elles possèdent les premiers établissements

d'auto-construction dans des parcelles loties par le pouvoir administratif et selon des normes imposées telles que la plantation d'une haie périphérique autour de chaque lot.

Le premier afflux de ces ruraux se situe après l'arrivée du chemin de fer long de 365 km, le 6 juillet 1898, en provenance de la ville portuaire de Matadi. La ville attire du coup non seulement le gros commerce, les industries, et une main d'œuvre abondante.

Tous ces migrants habitent des logements construits en briques adobe avec une architecture précaire. Les quartiers sont à peine assainis et les eaux usées sont évacuées vers des collecteurs. La première distribution d'eau, sous forme de bornes-fontaines, ne fut pas installée avant 1933 et aucun raccordement individuel, ni à l'eau ni à l'électricité, n'a existé dans les cités avant 1948.

La commune de Kinshasa, au centre-nord, a donné son nom à la ville après l'indépendance. Elle s'étend sur 2,9 km<sup>2</sup> avec près de 165 000 habitants, et présente des densités très importantes avec plus de 50 000 habitants/km<sup>2</sup>. La même année, la commune comptait 3 037 parcelles (Diambu, 2004). La vétusté est la grande caractéristique de son habitat : briques adobes, rues déviées parfois par les marigots ou interrompues par des implantations particulières, tôles rouillées, réseau d'assainissement défectueux, etc.

La commune de Barumbu, au centre nord-est, est la zone du vieil aéroport de N'Dolo protégé par le vieux camp militaire "Lieutenant Mbaki". Elle abrite le tout premier quartier artisanal (Citas), créé à proximité de nouvelles implantations portuaires et industrielles le long du fleuve. Le quartier a vieilli et les habitations ressemblent maintenant à des taudis, tout comme les infrastructures communautaires. Quelques routes boueuses sont impraticables en saison des pluies. La promiscuité et l'insalubrité sont les caractéristiques de la commune.

La commune de Lingwala, au centre nord-ouest, s'étend sur 2,9 km<sup>2</sup> et compte environ 95 000 habitants. La commune vieillit également. Son habitat se dégrade et se transforme en taudis. De vieilles maisons en briques adobes subsistent jusqu'aujourd'hui. La voirie et les réseaux divers sont dans un piteux état.

Barumbu, Kinshasa, Lingwala et Kintambo sont de vieilles communes, jadis occupées majoritairement par des hommes dont les femmes et les enfants restaient en général au village. Grandes cités-dortoirs à l'époque coloniale, elles se vidaient totalement le jour et se ranimaient le soir avec leurs innombrables bars qui diffusaient de la musique en plein air.

La physionomie de ces anciennes cités indigènes vieillit totalement. Il y reste encore beaucoup de vieilles constructions plus ou moins délabrées et la forte proportion des murs en "poto-poto" est une des caractéristiques de l'habitat de ces anciennes cités qui souffrent de la quasi-absence et de la vétusté du réseau d'assainissement. Les problèmes d'évacuation des eaux pluviales dans les communes de Barumbu, Kinshasa et Lingwala proviennent de la proximité de la nappe phréatique, des faibles pentes d'écoulement, de la dégradation et de l'obstruction du faible réseau de drainage.

Malgré cela, Barumbu, Kinshasa, Lingwala et Kintambo ont l'avantage et le privilège de se trouver dans la première couronne urbaine à proximité du centre-ville, c'est-à-dire du centre des affaires (La Gombe). Elles sont soumises à une forte pression foncière et immobilière et bon nombre de parcelles de ces communes sont en train d'être rachetées et rénovées par les nouveaux occupants.

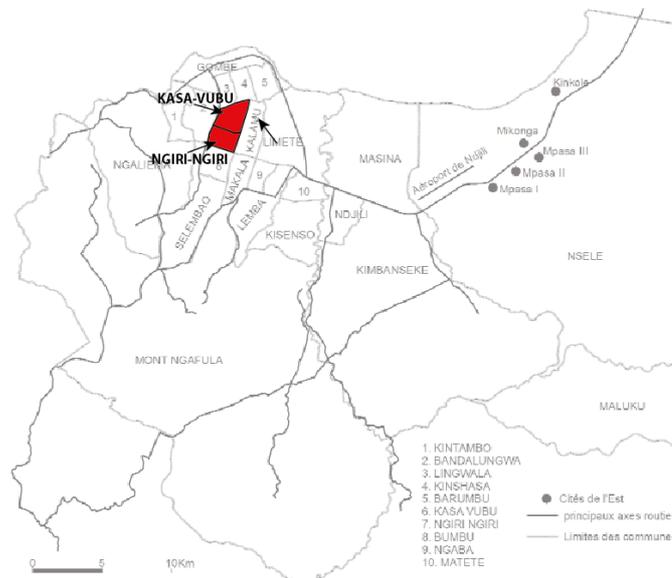
Aujourd'hui, le marché central déborde de son site initial dans toutes les rues adjacentes. Le marché central, situé administrativement à la Gombe s'étale maintenant en tache d'huile dans les communes voisines de Kinshasa et de Barumbu. Aujourd'hui, les extensions du marché central occupent près d'un dixième de la superficie de la commune voisine de Kinshasa. Celle-ci risque d'ici peu de perdre complètement sa fonction résidentielle au profit des activités commerciales.

L'implantation du boulevard Triomphal, du palais du Peuple, de la radio et de la télévision nationales a également modifié le visage de Lingwala dans sa partie sud, où des terrains ont été lotis et occupés par une bourgeoisie nouvelle.

Le quartier riche de Ma Campagne étant saturé, il ne parvient plus à accueillir tout le monde. C'est la raison pour laquelle certains viennent habiter Kintambo. Des villas cossues remplacent désormais des maisons en poto-poto, sur des parcelles de 800m<sup>2</sup>.

Il faut dire que Barumbu, Kinshasa, Lingwala et Kintambo ont aussi le privilège d'avoir de grandes parcelles, ce qui n'est pas le cas dans les cités planifiées de Kalamu, Matete, Bandalungwa et Lemba, où les parcelles sont plus petites.

#### LES NOUVELLES CITES INDIGENES : KASA-VUBU ET NGIRI-NGIRI



Les communes de Kasa-Vubu et Ngiri-Ngiri s'appellent, en langues locales, "mboka ya sika" qui signifie "nouvelles cités", à l'opposé des anciennes cités décrites plus haut. A l'exception du quartier de Christ-Roi et de quelques petites extensions au moment de l'Indépendance, elles ont été construites au lendemain de la deuxième guerre mondiale, de 1945 à 1950.

Pendant la guerre, la population de la ville avait doublé, passant de 50 000 à 100 000 habitants. L'extension des anciennes cités était bloquée par le camp militaire, les installations de la radio sur l'emplacement actuel de la RTNC, et la zone mal drainée occupée aujourd'hui par le palais du peuple et le stade.

Pour faire face aux demandes de parcelles, notamment des anciens combattants, l'Administration enjamba ces espaces non aedificandi et ouvrit les "nouvelles cités". Le plan est cette fois aussi en damier, mais le maillage est plus large et les voies sont hiérarchisées, une rue sur trois ou quatre étant sensiblement plus large et de grandes avenues perpendiculaires assurant une pénétration rapide par la voirie primaire. L'axe principal qui traverse et structure ces nouvelles cités est Victoire.

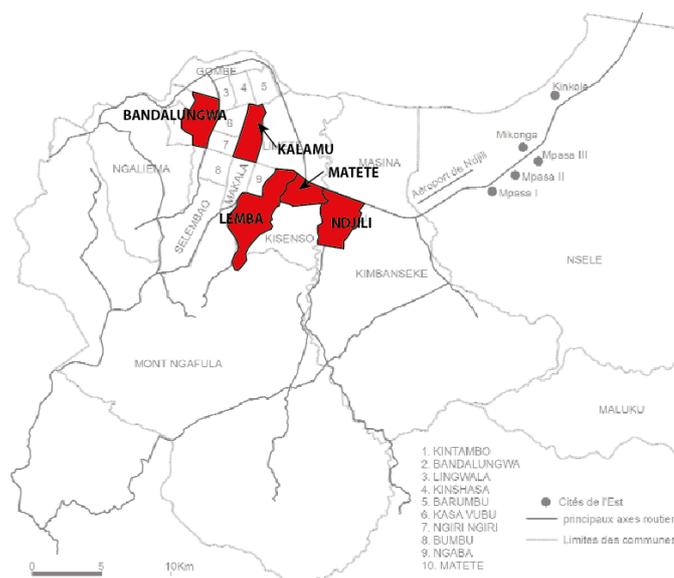
Ce lotissement servit aussi à décongestionner les anciennes cités et à accueillir des indigènes Bateke (tribu locale) obligés de déguerpir de leurs villages de Kingabwa sur la rive gauche de la rivière N'Djili, au bénéfice de nouveaux établissements industriels. Avoir un emploi stable à Kinshasa était un des critères d'accès à ces parcelles où la construction des maisons a souvent été prise en charge par l'occupant, comme ce fut encore le cas à N'Djili en 1954. Toutes les constructions devaient être en dur.

Pour le financement des constructions, certains habitants bénéficièrent d'un crédit du Fonds d'avance dont la création à Kinshasa remonte à 1932. Les maisons dites «Fonds d'avance» sont parfois de coquettes villas, notamment sur l'avenue de la Victoire.

Le système de canalisation des eaux usées reste malheureusement précaire. Les rivières de Basoko et de Kalamu sont les exutoires de l'assainissement du milieu. Bien que les conditions d'infiltration soient plus favorables que dans les anciennes cités indigènes, des poches de stagnation des eaux et des inondations périodiques se sont multipliées avec la densification des constructions.

Le Kinois a une perception particulière de ces deux communes. Kasa-Vubu est réputée pour son marché de Gambela spécialisé en produits agricoles et pour ses nombreuses boutiques de vente de pièces de rechange pour automobiles, spécialement le long de l'avenue de la Victoire. Ngiri Ngiri est célèbre pour son marché de Bayaka, spécialisé en matériaux de construction et pour ses innombrables quincailleries.

LES CITES PLANIFIEES INDIGENES : MATONGE, KALAMU, N'DJILI, MATETE, BANDALUNGWA ET LEMBA.



Au début des années 1950, on assiste à la création de l'Office des cités africaines (OCA), devenu Office national du logement en 1965 (ONL). En 1949, l'initiative avait d'abord été laissée aux cités indigènes et aux centres extra-coutumiers, qui pouvaient obtenir, du Trésor de la colonie, des avances au taux de 0,5 % l'an pour accorder des prêts à leurs habitants pour la construction de maisons.

Un décret du 30 mars 1952 constitua l'Office des cités africaines, en y intégrant toutes les initiatives de ce type. L'OCA était chargé de réaliser des constructions en régie et de les valoriser par location, vente ou location-vente.

Cette office a permis de construire le quartier de Renkin, devenu Matonge, achevé en 1952, puis le quartier de Christ-Roi de Kasa-Vubu, achevé en 1953, puis Yolo-Nord en 1954 et Yolo-Sud en 1955.

N'Djili est une cité au plan particulièrement étudié, dont les 6 000 parcelles ont été vendues en quelques mois en 1954, malgré la distance au centre-ville et la charge laissée aux habitants de réaliser eux-mêmes les constructions. Le lotissement de N'Djili a été accompagné de l'aménagement d'un périmètre maraîcher qui fut un franc succès, puisqu'il est encore en activité aujourd'hui et a été plusieurs fois étendu vers le sud et dans d'autres vallées.

Le lotissement de N'Djili, sur la rive droite de la rivière du même nom, résulte de l'application du plan urbain de 1950 qui prévoyait le déplacement de l'aéroport de N'Dolo à N'Djili, l'implantation d'une zone industrielle à Limete et la création du boulevard Lumumba jusqu'au nouvel aérodrome. Ce plan d'urbanisme orienta l'extension de la ville vers l'est, avec la construction d'une cité satellite, selon un modèle en vogue à l'époque dans le monde entier. Le plan était radioconcentrique, constituant alors une innovation dans l'urbanisme des cités africaines.

La qualité urbanistique des cités planifiées s'est élevée dans chaque réalisation. Elle a atteint un premier sommet en 1955 à Matete, alors cité Pierre Wigny. Les espaces publics et les équipements collectifs y sont beaucoup plus importants que dans les anciennes et les nouvelles cités.

Les cités planifiées sont néanmoins installées sur des sites en pente naturelle permettant le ruissellement des eaux pluviales qui facilitent l'évacuation des eaux vannes.

N'Djili et Matete sont des témoins de la dynamique urbaine qui a contraint la ville à quitter son site initial. Au moment de leur conception, elles se trouvaient dans le territoire de Kasangulu et ont été érigées en centres extra coutumiers indépendants de la cité de Léopoldville. Matete a été construite en 1955 pour accueillir les ouvriers travaillant à Limete Industriel, sur le bord de la rivière qui porte le même nom.

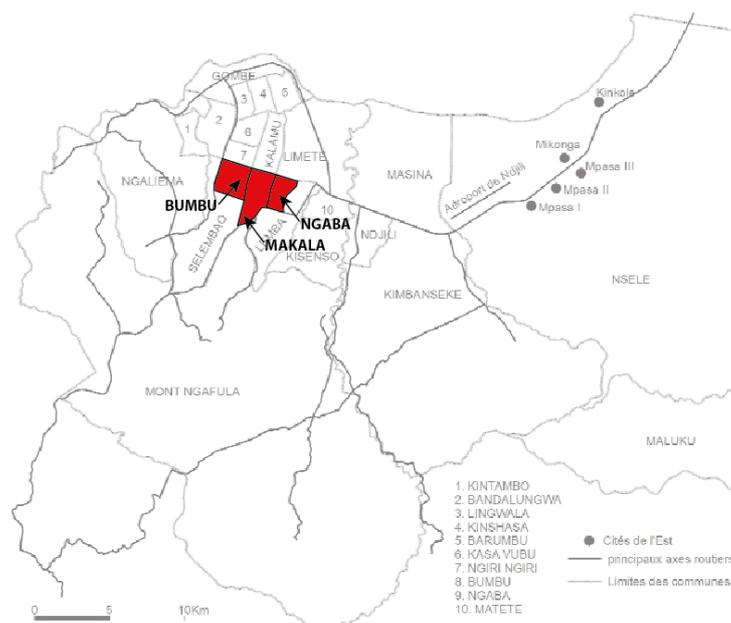
Son principal marché est un important centre commercial de la ville qui dessert aussi les communes voisines de N'Djili, Lemba et de Kisenso.

Comme toutes les cités planifiées indigènes, son habitat a vieilli, plus particulièrement les habitations préfabriquées de certains lotissements.

La commune est très dense et souffre de l'insuffisance d'infrastructures et d'espaces publics puisque certains terrains réservés ont été vendus par les autorités.

Comme la commune s'est implantée au pied de la colline sud de Kisenso, elle est inondée et ensablée par les coulées de boue qui viennent de ces versants collinaires. De l'autre côté, elle est inondée par la rivière de Matete

## LES CITES DE L'EXTENSION AU SUD : BUMBU, MAKALA ET NGABA



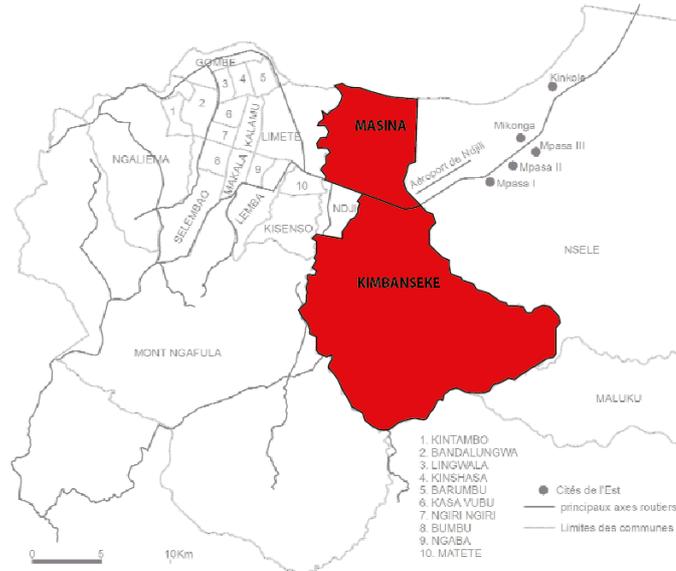
Après l'indépendance, l'administration a perdu le contrôle des lotissements qu'avait réussi à maintenir l'administration coloniale. On parle alors d'urbanisation sauvage, mais ce terme est erroné, au moins pour les extensions qui se sont faites dans la Plaine, car les « lotisseurs », bien que n'ayant pas la légitimité pour créer des lotissements, ont cependant eu recours aux géomètres des affaires foncières. Ces derniers ont donc continué à appliquer les normes alors en vigueur, pour les tracés des voies, la taille des parcelles et les réserves pour équipements publics. Au camp de Monbele par exemple à Limete, une avenue sur 4 fait plus de 20m d'emprise.

La mission française d'urbanisme a estimé que le nombre de maisons construites entre 1960 et 1966 était compris entre 50 et 60 000, sur 5 000 ha de lotissements non officiels. Alors que les programmes de l'OCA n'avaient permis de construire que 20 000 logements entre 1952 et 1960, sur seulement 765 ha.

La population de la ville a explosé, passant de 400 000 habitants en 1960 à 800 000 en 1966. C'est la période de l'anarchie foncière, qui perdure jusqu'à aujourd'hui, donc bien après la loi Bakajika de 1966 qui stipule que le sol et le sous-sol sont propriétés de l'Etat, et que seul le service des affaires foncières est habilité à le distribuer.

On voit pour la première fois apparaître à Kinshasa un habitat de type rural, sans normes architecturales, avec très peu d'équipements et pas d'assainissement.

## LES CITES DE L'EXTENSION A L'EST: KIMBANSEKE, MASINA



A l'est de la rivière N'Djili qui scinde la ville en deux espaces distincts, on trouve les communes de Kimbanseke et Masina.

Kimbanseke est une ville dans la ville, avec sa population qui atteint plus de 1 million d'habitants, et son territoire qui couvre 240 km<sup>2</sup>. La moitié des parcelles de la commune n'était pas reliée à l'électricité en 1997, l'eau potable est rare, la voirie et le drainage insuffisants.

Masina est moins importante en superficie mais présente les mêmes difficultés. Elle est très dense et peuplée, et les quartiers y sont également très enclavés.

Les routes d'accès aux cœurs de ces quartiers sont pratiquement inexistantes, ou très peu carrossables, mise à part celle réhabilitée par la JICA récemment. Toute l'activité se trouve donc sur le boulevard Lumumba, qui se trouve surchargé au droit de ces communes, seul lien névralgique avec la ville centre.

### □ Les cités des collines: la ville "haute"<sup>14</sup>

Longtemps considéré comme des zones peu propices à l'urbanisation à cause des fortes pentes et des ravinements, cet espace avait été relativement bien préservé jusqu'à l'indépendance. Le plan de 1950 l'affecte à l'accueil d'équipements publics spécialisés comme l'université, la station météorologique, les couvents et monastères... qui sont d'ailleurs presque tous construits sur les sommets des collines, respectant les courbes de niveaux au maximum. Ce même plan réserve aussi quelques périmètres pour des quartiers bien assainis, alors destinés aux Européens : Joli Parc et Djelo Mbinza, Ma campagne, Mbinza UPN, Mont Fleury...

Après l'indépendance, l'occupation des pentes des collines se fait de manière plus ou moins anarchique, et fait apparaître des quartiers moins bien construits et assainis qui rencontrent des problèmes importants d'érosion et de drainage.

LES CITES COLLINAIRES DE HAUT STANDING : LE LONG DE LA ROUTE DE MATADI : NGALIEMA, MONT-NGAFULA.

Elles sont généralement peu denses et présentent de vastes parcelles aérées et végétalisées, et construites de belles villas. Les travaux de terrassement et de drainage qui y ont été menés à leur construction ou plus tard n'empêchent toutefois pas les importantes érosions.

<sup>14</sup>

D'après Francis Lelo Nzuzi / Kinshasa Ville et Environnement

Aux interstices, ou en arrière de ces quartiers d'opulence, on trouve des quartiers peuplés, sans voirie ni réseau et sans équipements.

LES CITES COLLINAIRES PLANIFIEES APRES 1970 : SALONGO, MAMA MOBUTU ET CITE VERTE  
Elles sont souvent citées comme les dernières cités planifiées sur Kinshasa. Elles ont été construites entre 1971 et 1988, sur des pentes très fortes. Elles étaient destinées au départ à des populations à faibles revenus, mais des sociétés locales ont acheté les parcelles et les maisons pour les revendre à des prix plus élevés, excluant ainsi les premiers destinataires. Elles sont finalement occupées par la classe moyenne.

LES CITES POPULAIRES DES COLLINES DU SUD : KISENSO, BUMBU ET SELEMBAO  
Les pentes y sont très fortes, entre 8 et 20%, mais n'effraient pas les gens qui viennent s'y installer, sans aménagements préalables de terrassement ou de drainage. Pourtant on y trouve de fortes érosions pouvant entraîner des dégâts catastrophiques. De plus, les conséquences ne concernent pas que ces quartiers, mais tous les quartiers en aval sur lesquels se déversent les tonnes de sables entraînés par les eaux ruisselantes. Les routes y sont sinueuses, parfois perpendiculaires aux courbes de niveaux et ne présentent pas de système de canalisation des eaux de pluie. L'habitat et le mode de vie y sont assez ruraux, compte tenu de l'enclavement et de l'absence de planification de ces quartiers.

## **b/ De grandes coupures urbaines qui ont tendance à s'estomper**

### **□ Les ceintures vertes / zones tampons**

La planification urbaine du temps de la colonisation a toujours maintenu des zones vertes tampons entre les quartiers des colons et les quartiers des autochtones. Une première ceinture verte avait été aménagée au sud du boulevard du 30 juin. On y trouvait des grands espaces verts et des équipements d'envergure : le golf, le jardin botanique, le marché, des camps militaires...

Quand la ville a commencé à s'étendre, une deuxième ceinture verte a été gelée, de l'aéroport de N'Dolo au camp Kokolo.

Ces deux ceintures vertes sont aujourd'hui en grande partie occupées par de l'habitat ou des équipements. La pression foncière étant très importante, et la maîtrise de l'urbanisation très faibles, la plupart des espaces vides ont été morcelés, vendus ou occupés.

### **□ Les coupures naturelles : une ville coupée en deux**

La topographie des collines déjà fait que les liaisons entre les quartiers est souvent très difficile, mais la principale coupure est sans doute la rivière N'Djili, qui sépare littéralement la ville en deux : Kinshasa Ouest et Kinshasa Est. Le pont sur le boulevard Lumumba est la seule liaison entre les deux villes, qui sont souvent considérées comme deux entités indépendantes pour la gestion des réseaux et des infrastructures.

## **c/ De grandes parcelles occupées par des activités dont la localisation n'est plus justifiée en centre ville**

De grands équipements qui avaient été installés en périphérie immédiate de la ville à une époque, se retrouvent aujourd'hui en plein cœur du tissu urbain, et présentent un double problème : tout d'abord les emprises qu'ils occupent sont très importantes alors que la ville manque d'espace, et surtout leurs fonctions ne semblent pas justifiées au cœur même de la ville. Une réflexion sur le maintien de ces activités ou leur transfert en périphérie de la ville doit être menée. Il s'agit principalement de :  
- l'aéroport de N'Dolo : 100 ha

- le camp Kokolo : 350 ha

### 3/ Localisation des grands équipements et des zones industrielles

#### a/ Les activités industrielles

Géographiquement, l'activité industrielle reste concentrée dans 3 zones principales :

- L'ensemble allant du Port de la Gombe à Limete (quartiers Funa et Kingabwa) en passant par Barumbu, le long de la Route des Poids Lourds, est la principale concentration d'activités industrielles, alimentée par le trafic fluvial. Les deux brasseries encore fonctionnelles (BraCongo et Bralima) s'y trouvent, respectivement situées à Limete et Barumbu, fleurons de l'activité agro-alimentaire du pays.
- La zone d'activité de Ngaliema, entre Gombe et le Mont Ngaliema, accueille notamment l'industrie textile (UtexAfrica, aujourd'hui CongoTex) et métallurgique (complexe Chanimétal).
- La zone d'activité de Masina (Limete) s'est fortement dégradée à la suite des pillages des années 1990, mais la présence de l'entreprise SEP Congo (stocks pétroliers) et des différents distributeurs (Shell, etc.) continue la vocation industrielle de cette zone, qui accueille aussi les Abattoirs de la ville notamment. Toutefois, de nombreuses parcelles industrielles ont été occupées ces dernières années par d'autres activités, comme de l'habitat ou encore des églises évangéliques.

La zone industrielle de Maluku avec son complexe sidérurgique, bien que tournant à capacité réduite, pourrait dans l'avenir accueillir une partie de l'activité économique. C'est ce que prévoient les grandes orientations de développement vers l'est, dans lesquelles la revalorisation du site DAIPN, le domaine agro-industriel mis en place par le président Mobutu, permettrait également d'accompagner un développement de l'agriculture urbaine présente un peu partout dans la ville.

La répartition des entreprises privées, à vocation industrielle ou de service dont la liste est fournie par l'ANAPI, montre que certaines communes sont pratiquement exemptes de toute possibilité d'emploi dans le secteur formel : c'est le cas de la plupart des communes d'extension sud et ouest, hors Ngaliema favorisée par le passage de la route de Matadi, et des communes de Kisenso et Kimbanseke à l'est, défavorisées, elles, par l'absence d'équipements collectifs et la mauvaise qualité des infrastructures routières.

### 4/ Le paysage urbain

#### a/ L'inscription spatiale de la ville

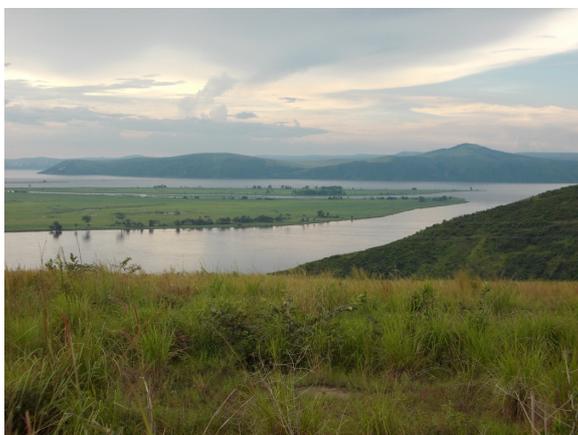
La plaine de Kinshasa est une large cuvette, au creux du site exceptionnel que forme le Pool Malebo dans le fleuve Congo. L'espace appropriable par l'Homme était jadis délimité par des frontières naturelles : le fleuve au Nord, le plateau des Bateke à l'Est et les collines du Sud. Seulement, la poussée démographique fulgurante a repoussé toujours plus loin les limites de la zone urbanisable, faisant fi de la plupart des contraintes naturelles. En effet, les collines inhospitalières sont envahies par des habitations précaires, aggravant la déforestation dans la région et les problèmes sérieux d'érosion des flancs. L'extension massive dans l'Est de l'agglomération, vers les communes rurales, se fait au détriment des travaux d'infrastructures publiques : les réseaux sont saturés et seul 10% de la population ont accès à l'eau courante et à l'électricité. Enfin, même le fleuve agité, si dangereux soit-il, accueille de nouveaux quartiers spontanés, colonisant ses eaux par des constructions à peine viables.

## b/ Diagnostic des éléments constitutifs du paysage

### □ Topographie

Il est commun de présenter le relief de Kinshasa, à travers les quatre éléments essentiels qui le constituent :

**Le Pool Malebo** (Stanley-Pool) est un grand lac, se présentant sous la forme d'un complexe d'îles, de marécages et de bancs de sable traversé par de nombreux chenaux. En son centre, l'île Mbamu (de loin la plus importante) qui souligne le chenal navigable du fleuve (rive Sud). Sa profondeur varie entre 5 et 15 mètres. L'appellation Malebo renvoie en français au Borasse (*Borassus flabellifer*), grand palmier qui arborait jadis abondamment les rives et les îles du Pool. Depuis les quelques points de vue accessibles sur les rives kinoises du fleuve, le paysage du pool offre un panorama impressionnant de l'immensité du cours d'eau. Les silhouettes élancées des palmiers se détachent nettement sur l'horizon formé par la capitale Brazzaville.



*Vue du Pool Malebo depuis les environs de Maluku (février 2013 – S. Heuss)*

**La Plaine de Kinshasa** est une large cuvette régulière dont le relief qui consiste en une faible pente vers le cours d'eau, varie peu (entre 280 et 320 mètres). Sillonnée par une multitude de rivières transversales (principalement dans l'axe Nord-Sud), son étendue vient butter contre les collines du Sud de Kinshasa et contre le plateau des Bateke à l'Est.

**La Terrasse** est un léger promontoire entre Ndjili et le Mont Ngaliema constituant en quelque sorte le premier palier avant le relief des collines. Son altitude tourne autour des 325m, embrassant donc la plaine du regard.



*Vue sur la plaine de Kinshasa depuis les hauteurs du parc présidentiel à Ngaliema (janvier 2010 – H. Sirault)*

**Les Collines** dominent l'espace, de 350 à plus de 700m de haut, et forment des reliefs variés et spectaculaires (cirques, ravins et autres flancs érodés, ...) offrant quelques larges points de vue sur la plaine kinoise. A l'Ouest, les collines sont représentées par le Mont Ngaliema, le Mont Ngafula et les reliefs de Binza. A l'Est, se trouvent les reliefs culminants : le Pic Mangengenge (718m) et le plateau des Bateke (en moyenne 700m).

#### □ Fleuve et rivières

Largement traité dans les chapitres précédents, le réseau hydrographique de Kinshasa est principalement constitué par le Pool, les rapides de Kinsuka à l'Ouest et la présence majeure du fleuve Congo (après l'Amazone, second fleuve mondial par son débit). Notons aussi la présence de multiples rivières affluentes (Ndjili, Funa, Gombe, Nsele, ...) qui viennent déverser dans le fleuve leurs eaux polluées par l'agglomération grandissante. Le réseau hydrographique abondant et le mauvais drainage généralisé sont les causes d'inondations fréquentes durant la saison des pluies.

Il est triste de remarquer que la ville a peu à peu perdu tout rapport paysager avec son fleuve et ses rivières, notamment par la privatisation des parcelles luxueuses le long de la corniche nord, le développement massif de la frange rivulaire industrielle à Limete et l'urbanisation massive le long des cours d'eau, utilisés comme égouts à ciel ouvert. Dès lors, bien que bâtie autour du fleuve, la ville s'est repliée vers l'intérieur, condamnant quasi toutes les ouvertures visuelles vers le cours d'eau.

#### □ Végétation

La végétation de Kinshasa est une mosaïque de formations forestières, herbeuses, semi-aquatiques et aquatiques (vallées du pool). Les formations herbeuses de type savane sont largement majoritaires et se composent d'une strate supérieure herbacée (environ 80cm) piquetée de petits arbres et arbustes isolés ou en bosquets qui dominent une strate inférieure de géophytes et d'hémi-cryptophytes.

Regroupées en savanes palustres (marécages rencontrés dans les dépressions soumises à des inondations temporaires ou permanentes) et de terre ferme (formations herbeuses sur sols schisto-calcaires gravillonnaires ou concrétionnaires voire indurés accompagnés parfois de débris limoniques), les savanes de Kinshasa peuvent présenter des physionomies très variées, en fonction de la densité végétale et de leur structure verticale. Une distinction peut donc être réalisée entre :

- Savane herbeuse : un tapis végétal continu caractérisé par *Loudetia demeusei* (De Wild) C.E.Hubb. et *Hyparrhenia diplandra* (Hack) Stapf.
- Savane arbustive : strate arbustive dominée généralement par *Hymenocardia acida* Tul., *Annona senegalensis* Pers. ou *Sarcocephalus latifolius* (Sm) E.A.Bruce.
- Savane boisée : strate supérieure d'environ 7m de haut dominée notamment par les espèces caractéristiques suivantes : *Crossopteryx febrifuga* Benth., *Hymenocardia acida* Tul. et *Albizia adianthifolia* (Schumach.) Wight.

Le paysage de la région de Kinshasa doit encore être appréhendé sous l'angle des associations végétales qu'il comporte. L'agglomération urbaine a largement envahi le site, au profit d'une déforestation intensive et d'une standardisation du paysage (de tôles, de béton et de terres nues). Cependant, dans les zones plus reculées, il reste encore de nombreux témoins du couvert ancien marqué par la domination des savanes herbeuses, ainsi que des formations de forêt semi-caducifoliée

subéquatoriale. Les essences, telles que les baobabs et les palmiers borassus, sont encore perçues furtivement aux détours des quartiers, comme autant d'ancêtres qui veillent sur la Ville.

Paradoxalement, la ville de Kinshasa apparaît très verdurisée sur les clichés satellitaires (tout comme son homologue Brazzaville). Seulement, au cœur des quartiers denses, la végétation est strictement réduite à des plantations intra-parcellaires de fruitiers tels que le manguier, l'avocatier, le bananier, le papayer, le prunier, le citronnier, ... et des plantations en voirie d'arbres ornementaux (acacia, albizzia, wenge, flamboyant, limba, eucalyptus, ...). Le manque en espaces verts (publics) se fait cruellement ressentir. L'impression de végétation luxuriante provient des limites de l'agglomération : marâchages kilométriques dans les communes rurales de Nsele et Maluku, marécages et basses-plaines du fleuve Congo, hautes collines verdoyantes du Sud-Ouest.

## □ Le tissu urbain

A l'observation du tissu urbain de Kinshasa, ressort rapidement son caractère de « patchwork » plutôt hétéroclite. Composés de multiples morceaux de ville aux orientations, densité et types urbains très différents, les quartiers s'entremêlent sans réels espaces de transition. Cette morphologie hétérogène provient d'une absence de stratégie d'aménagement urbain à long terme au profit de décisions politiques pragmatiques à court terme. Ce tissu est également conséquence d'un processus continu de constructions et d'agrandissements, d'adjonctions et de transformations, d'éliminations et de remplacements. Comme précisé dans l'analyse de Malaquais, la capitale kinoise offre « un panorama se lisant comme une archéologie de formes architecturales, où structures et paysages s'interpénètrent pour donner naissance à un espace hybride, le tout tenant d'un palimpseste, dont chacun des éléments constitutifs serait égal et contemporain à tous les autres ».<sup>15</sup>

Comme déjà évoqué, la planification politique de la ville durant l'ère coloniale et poste coloniale a donné naissance à une capitale ségréguée organisée entre ville du travail, anciennes zones neutres, cités planifiées et nouvelles cités auto-construites. Bien que certains axes structurants à l'échelle de la ville tout entière, tels que l'avenue Kasa-Vubu, le boulevard du 30 juin, l'avenue du 24 novembre, le boulevard Triomphal, la route de Matadi, l'avenue de l'Université ou encore le boulevard Lumumba, permettent de relier tant bien que mal les différents quartiers de Kinshasa en un réseau centré sur la Gombe, les témoins de l'urbanisme de la séparation sont encore présents dans le paysage kinois, notamment autour des anciennes zones neutres :

### **La zone tampon verte de l'ère coloniale**

L'implantation incomplète d'une zone neutre continue a laissé, aujourd'hui la place à un quartier commercial dense, caractérisé par une population nettement plus diversifiée (pluriethnique) que dans le reste de l'agglomération kinoise. Entre les mains d'hommes d'affaires et de promoteurs immobiliers, l'ancienne zone neutre s'est mue en un territoire de transition,

où peuvent se rencontrer les flux des habitants de la cité et des gens de la ville. Seulement, la plupart des flux s'arrêtent au niveau du quartier commercial pour repartir d'où ils viennent. L'échange reste inachevé. La zone est un double terminus qui ne remplit que peu le rôle d'invitation à la traversée de la ville vers la cité, et inversement.

### **La zone neutre de l'ère postcoloniale**

La volonté, jadis, du président Mobutu d'affirmer son pouvoir totalitaire, avait donné naissance à la seconde zone neutre de Kinshasa, de part la construction de grandes

---

<sup>15</sup> Kinshasa : Architecture et paysage urbains, Coll. Images du Patrimoine, Ed. Somogy, Paris, 2010

infrastructures pseudo-publiques, comme le Palais du Peuple, l'actuelle Cité RTNC et le Stade des Martyrs, le long du boulevard Triomphal. La zone est maintenant vue comme une barrière physique à l'extension des cités. Les symboles du pouvoir révolu restent les gardiens d'un espace déshumanisé, bloquant inévitablement toutes tentatives de traversée dans l'axe Nord-Sud. Kinshasa est donc, aujourd'hui, une capitale où la ville et la cité coexistent, mais en deux mondes séparés par le maintien spatial, fonctionnel et social des zones neutre ; conséquence la plus forte et la plus significative de la politique de ségrégation.

La division du paysage urbain est également fortement marquée par l'actuelle « bunkérisation » de la ville. Ce phénomène se traduit par la transformation progressive des parcelles habitées, des quartiers riches, en véritables forteresses, ceintes de hauts murs défensifs (barbelés, tessons de verre, clôtures électrifiées, ...). La vidéosurveillance et les agents de sécurité armés fleurissent dans les quartiers nords de la ville (Gombe, Ma Campagne, 100 Maisons, Joli-Parc, Djelo-Binza, ...) là où, avant les années 1980, se trouvaient de belles parcelles ouvertes et fleuries. Ce contraste a donné lieu, aujourd'hui, à une ghettoïsation des quartiers prestigieux, du au sentiment d'insécurité permanent et à la forte tendance à l'exclusion sociale et au repli sur soi.

# E. Infrastructures et équipements

## 1/ Une faible connexion avec le reste du pays et le monde

Kinshasa bénéficie, pour sa liaison avec le reste de la RDCongo, les pays de la sous-région et le reste du monde, d'un ensemble multimodal : routier, aérien, ferroviaire et fluvial.

### a/ Les principaux moyens de communication avec Kinshasa

#### □ L'aéroport international de N'Djili

Mis en service en 1958, l'aéroport de N'Djili est, avec Lubumbashi, Kisangani, Goma et Gbadolite, l'une des cinq plateformes de niveau international dont dispose le Congo. Il est situé à environ 25 km à l'est de la ville (commune de N'Sele) à laquelle il est relié par le boulevard Lumumba. Le site couvre une superficie de l'ordre de 900 ha.

Il assure, grâce à des compagnies étrangères, des liaisons fréquentes et directes avec des villes comme Paris, Bruxelles, Johannesburg, Nairobi, Istanbul, Addis-Abeba et Douala, et bénéficie également d'un réseau étendu aux villes principales congolaises (Kisangani, Lubumbashi, Kindu, Goma, Mbandaka, Matadi, Mbuji-Mayi, Kananga). Il s'agit donc d'un aéroport à portée uniquement nationale, qui est encore loin d'un hub à influence internationale à l'instar de Nairobi ; mais ceci est largement lié à la présence ou non d'une compagnie aérienne nationale à vocation internationale.

Les données de trafic (commercial et non commercial) sont récapitulées dans le tableau ci-après :

Année	Mouvements d'avions	Mouvements des passagers	Mouvements de fret (tonnes)
2008	23 507	693 782	139 057
2009	20 832	797 799	72 153
2010	21 958	724 669	82 863
2011	20 305	702 081	73 143
2012	16 654	722 135	69 400

Source : Régie des Voies Aériennes / Service des Statistiques / DTA / DE

Du point de vue des mouvements commerciaux et des passagers commerciaux (le tableau ci-dessus prend également en compte les vols non commerciaux), N'Djili se classe derrière les concurrents de la sous-région, à commencer par Brazzaville (25 129 vols pour 733 410 passagers en 2009) mais de peu devant Libreville (24 876 vols et 662 510 passagers en 2009)<sup>16</sup>. On reste très loin des grandes plateformes traitant plus de 5 millions de passagers par an comme Lagos (Murtala Mohammed), Nairobi (Jomo Kenyatta) ou encore Addis-Abeba (Bole)<sup>17</sup>.

En ce qui concerne le fret, l'Aéroport de N'Djili traite un volume légèrement au-dessus de Brazzaville (61 201 tonnes en 2009), bien plus que Libreville (20 097 tonnes) et Douala (15 971 tonnes), mais bien moins que Pointe-Noire (99 612 tonnes)

<sup>16</sup> Données de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique (ASECNA). A un niveau plus élevé mais intermédiaire, on pourrait citer Dakar (1,5 millions de passagers en 2009).

<sup>17</sup> Qui, elles, bénéficient chacune, il est vrai, de la présence d'une puissante compagnie aérienne nationale de dimension panafricaine.

en 2009). L'importance du fret se justifie au moins partiellement par les insuffisances du réseau terrestre (routier et ferroviaire).

Il présente de nombreux atouts dont le principal atout est la longueur de la piste d'atterrissage (4 700 m, bien plus que la plupart des autres aéroports du continent), qui fait qu'elle a été retenue par la NASA comme un des sites d'atterrissage de secours à travers le monde pour ses navettes. Il bénéficie également d'une bonne desserte à travers le Boulevard Lumumba et la ligne de chemin de fer qui le relie au centre-ville.

Pour le reste, malgré quelques aménagements récents, des déficits demeurent par rapport à certaines normes d'exploitation et de sécurité de l'Organisation internationale de l'aviation civile (OACI) et de l'Association internationale de transport aérien (IATA).

Pour l'instant, avec moins de 24000 mouvements par an, soit en moyenne 65 par jour, la pleine capacité de la piste est loin d'être atteinte, puisque même en ne considérant que 18 heures d'exploitation quotidienne (6h – 24h) et avec un mouvement toutes les 5 mn, elle pourrait accueillir plus de 200 mouvements quotidiens (près de 80 000 par an).

Les prévisions faites par la RVA sont de l'ordre de 3% de croissance du trafic passagers par an. Sur cette base, des travaux sont en cours pour (i) rénover le terminal passager afin de porter la capacité à 1 million de passagers par an et 600 à l'heure ; et (ii) aménager un terminal fret<sup>18</sup>. Ces travaux visent aussi à renforcer la sécurité avec la construction d'une tour de contrôle moderne, d'un bloc technique, d'une centrale électrique et d'une caserne anti-incendie. Au plan spatial, la nouvelle aérogare couvrirait environ 30 000 m<sup>2</sup>, contre 7 000 m<sup>2</sup> aujourd'hui.

Il est également prévu le développement d'un pôle d'activités tertiaires plus ou moins directement liées à l'Aéroport (catering, bureaux, hôtels, agences de voyage et de tourisme etc.) dont la présence au centre ville n'est pas indispensable ; ce qui permettrait, dans le même temps, une valorisation du foncier pour augmenter les recettes de l'aéroport.

## □ L'aéroport de N'Dolo

Il est situé sur la commune de Barumbu en bordure de la rivière Funa. Il a accueilli son premier vol le 3 avril 1925. Il comporte une piste d'environ 1 900 m, ce qui en fait une infrastructure à vocation purement domestique. Le site couvre une superficie totale d'environ 100 ha.

Aujourd'hui, il a une double vocation : (i) militaire puisqu'il abrite une base de l'armée de l'air ; et (ii) civile avec des vols commerciaux d'une dizaine de compagnies pour des avions légers (moins de 15.000 kg) desservant des localités de l'intérieur du pays à travers des vols réguliers (Matadi, Boma, Muanda, Bandundu, Inongo, Nioki, Kiri, Kikwit, Kahemba, Tembo, Kasongo-Lunda etc.).

Fermé en janvier 1996 à la suite d'un accident ayant occasionné des centaines de morts, son exploitation a été rétablie en juillet 2004 à la demande pressante des opérateurs du secteur.

Les données de trafic (commercial et non commercial) sont récapitulées dans le tableau ci-après :

Année	Mouvements d'avions	Mouvements des passagers	Mouvements de fret (tonnes)
2008	9 888	67 670	670
2009	7 370	61 547	647
2010	6 902	54 803	841
2011	6 144	47 251	1 110
2012	5 268	40 070	1 240

Source : Régie des Voies Aériennes / Service des Statistiques / DTA / DE

Comme le montre le tableau ci-dessus, le trafic passagers est en baisse continue (40% sur les 5 dernières années) et le nombre de mouvements d'avions suit globalement la même tendance, puisqu'il a baissé de pratiquement la moitié depuis 2008. L'écart est plus important encore lorsque l'on tente une comparaison avec les chiffres d'avant la fermeture en 1995 (43 600 passagers et environ 17 000 mouvements).

Sa contribution au transport aérien à l'échelle de la ville apparaît également marginale : moins de 1% du trafic passagers et à peine 6% des mouvements d'avion. Sa position au cœur de la ville représente probablement le seul atout potentiel de cet équipement, en raison de l'opportunité qui est ainsi offerte à certains usagers d'éviter les difficultés de déplacement vers l'aéroport de N'Djili. Il permettrait également le développement d'une aviation d'affaires.

A contrario, du point de vue du développement de la ville et au-delà des risques pour la sécurité, il pose trois sérieux problèmes :

- de par sa position, il empêche à l'axe hyperstructurant de la ville, le Boulevard Lumumba, de déboucher directement sur la Gombe, imposant ainsi une discontinuité au réseau principal de voirie de la ville ;
- il grève le centre-ville de servitudes de hauteur, pour des raisons de sécurité lors des mouvements des avions ;
- son efficacité économique est plus que discutable, au regard de la modicité du trafic qu'il supporte comparé au coût du foncier dans la zone et les nuisances qu'il génère.

Ces problèmes ne sont probablement pas nouveaux, puisque le Plan Général d'Aménagement de 1967 recommandait déjà sa fermeture et le transfert des activités sur la plateforme de N'Djili, option confirmée par le SDAU de 1976. Au total, cette plate-forme, de par sa position, devient pénalisante pour le fonctionnement et l'économie de la ville : les quelques avantages qu'elle procure semblent largement en deçà de ce qu'elle coûte, du manque à gagner qu'elle fait supporter à la ville.

## □ Le port

La ville dispose d'un port comportant un ensemble d'installations dont un terminal conteneurs (environ 250m de quai et un peu plus de 8ha d'aires d'entreposage) permettant le traitement de conteneurs et de grumes. La longueur totale du quai est d'environ 1 500m, permettant d'accueillir une vingtaine de barges, pour une surface bétonnée d'environ 11 ha et 6ha de magasins. On y inclut également le terminal hydrocarbures. Sa capacité totale est de l'ordre de 1,5 millions de tonnes / an.

Ces installations sont complétées par deux autres ensembles :

- le beach Ngobila, situé en amont du port, constitué d'environ 1,1ha de surface et un quai d'environ 100 m, exclusivement destinés à la liaison avec Brazzaville et donc poste-frontière, avec un trafic de personnes (environ 750 000 en 2010) et de marchandises (340 000 tonnes en 2010, dont 45% de produits pétroliers)<sup>19</sup> ;
- une Gare fluviale dotée d'un quai de 193 m et d'une superficie d'environ 22ha, destinée au transport de marchandises diverses et de personnes ;
- un ensemble de petits ports privés d'exploitation plus ou moins artisanale, situés plus en amont, en direction de Kingabwa.

Le port a été, au départ, conçu pour être l'arrière-port de Matadi, destiné à recevoir automatiquement le surplus de trafic transitant par ce dernier. Il est, de ce fait, le terminal de la voie ferroviaire en provenance de Matadi. Il était donc principalement destiné à l'approvisionnement de la capitale en biens de consommation et matériels indispensables aux industries locales. Dans le même temps, c'est un port de transit

<sup>19</sup> Les données de trafic sont issues de l'« Étude de faisabilité du Pont Route-Rail entre les villes de Brazzaville et Kinshasa », Volume 1, Rapport de synthèse, Décembre 2011, Egis International / Scet Tunisie / Egis Structures & Environnement, pour le compte de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC).

des produits destinés à l'exportation via Matadi (grumes en particulier). Il constitue donc un point clé de la chaîne logistique entre le port de Matadi et le reste du pays.

Cet ensemble portuaire a ainsi une autre vocation, en dehors de son importance dans la chaîne logistique et la liaison avec Brazzaville : échanges entre la ville (produits manufacturés, grumes mais aussi personnes) et des localités situées le long du fleuve le fleuve entre Kinshasa et Kisangani (1734 km, dont en particulier Bandundu et Mbandaka), ainsi que sur la rivière Kasai, depuis son confluent avec le fleuve jusqu'à Ilebo (530 km).

D'une manière générale, en raison du délabrement et du manque d'entretien des infrastructures, le transport sur le fleuve se caractérise par une certaine pénibilité et de nombreux accidents (ensablement et absence de signalisation). La capacité et le niveau de service s'en trouvent donc sensiblement limités. Dans le même ordre d'idées, le fort recul du transport ferroviaire entre Matadi et Kinshasa a une incidence négative sur l'activité au niveau du port.

Cet équipement apparaît toutefois aujourd'hui essentiel pour l'économie du pays et de la ville, ainsi que les mouvements avec Brazzaville. Il profite largement de l'état de délabrement du réseau routier, qui augmente son intérêt pour les échanges avec la partie orientale du pays. Autrefois important (700 000 tonnes en 1980), le trafic de l'ensemble du complexe portuaire de Kinshasa a fortement chuté (220 000 tonnes en 2010, dont 90% d'informel).

Mais le principal avantage du port est sa contribution au transport fluvial, dont le coût, qui est de l'ordre de 0,05 USD/tonne, est trois fois moins cher que la route et le train<sup>20</sup>.

Au-delà des difficultés de déplacement sur le fleuve, le complexe portuaire souffre aujourd'hui de son faible niveau d'aménagement, en particulier en ce qui concerne les parties gérées par le privé, qui se caractérisent par une anarchie. Du point de vue de la ville, couvrant la quasi-totalité des zones directement accessibles, il empêche la population d'avoir accès au fleuve. L'image de la ville en prend aussi un coup, tandis qu'elle est pénalisée au plan économique, l'utilisation du site étant peu rentable.

En projet, les autorités envisagent la réhabilitation des voies (dragage et signalisation) et des équipements portuaires.

## □ Le chemin de fer

Kinshasa est, depuis 1929, dotée d'une ligne de chemin de fer d'environ 366 km qui la relie à Matadi, permettant ainsi de contourner les chutes sur le fleuve et d'assurer la liaison entre la partie navigable du fleuve (en amont) et le principal port maritime. Il s'agit donc d'une infrastructure intimement liée au port, par où transitent la plupart des importations de la ville, dont une partie traverse par la suite le fleuve pour atteindre Brazzaville.

Il faut dire qu'au regard de la taille de la ville de Kinshasa qui est son principal débouché, le volume de marchandises transitant par le port de Matadi apparaît relativement modeste (2,23 millions de tonnes en 2010)<sup>21</sup>. En fait, la capacité du port apparaît elle-même limitée : 2,5 millions de tonnes, en plus de son faible tirant (6,25 m), de capacités d'extension quasi inexistantes.

La ligne de chemin de fer proprement dite est progressivement délaissée depuis plusieurs décennies au profit de la route : en 2010, elle n'a assuré le transport que d'environ 90 000 tonnes, contre 1,3 million de tonnes en 1980. Ceci est principalement dû à la vétusté de l'infrastructure qui conduit à une vitesse limitée à

<sup>20</sup> Source : Etude de faisabilité du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo, Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), Louis Berger / SNCF International / CIRA, Février 2012

<sup>21</sup> A titre de comparaison, le port de Douala (lui aussi limité par un faible tirant) traite annuellement environ 7 millions de tonnes, pour une population globale d'environ 35 millions d'habitants dans son hinterland (Cameroun, République Centrafricaine et Tchad – hors hydrocarbures de l'oléoduc qui sont évacuées par un terminal situé environ 90 km au sud de la ville).

19 km/h pour des raisons de sécurité. Pour ce qui est des équipements, seules 6 des 22 locomotives étaient en circulation en 2012 (230 des 887 wagons)<sup>22</sup>. Malgré tout, les infrastructures ferroviaires apparaissent essentielles puisqu'elles contribuent à la structuration des pôles d'activités dans la ville.

#### □ Transport routier

La ville est desservie par deux corridors routiers :

- Kinshasa – Matadi – Banana qui la relie à la côte Atlantique sur environ 495 km, bitumé et en bon état seulement jusqu'à Matadi (318 km) ;
- Kinshasa – Lubumbashi – Frontière Zambie long d'environ 2 300 km, dont à peine 1 000 km bitumé en bon état, dont 622 entre Kinshasa et Batshamba.

En raison de l'état de l'infrastructure, les trafics restent peu importants (à peine 3 000 véhicules/jour sur l'axe Kinshasa-Matadi, de loin le plus fréquenté) alors qu'on se serait attendu à plus, au regard de la taille de la ville-capitale. Toutefois, le réseau routier assure l'essentiel (environ 90%) du trafic de marchandises sur l'axe Kinshasa-Matadi.

Du point de vue du schéma directeur, ces liaisons, essentielles pour la ville, ont un impact sur la circulation urbaine, ainsi que la localisation de certaines activités (marchés, gares routières etc.).

Le Gouvernement a initié, avec le soutien financier de plusieurs bailleurs de fonds internationaux, le Projet de Réouverture et d'Entretien des Routes Hautement Prioritaires (Pro-Routes) qui vise, entre autres, le rétablissement des liaisons durables entre Kinshasa et les capitales provinciales.

## b/ Les grands projets de liaison nationale et internationale

Deux projets majeurs sont à l'étude, et suffisamment avancés, avec des options claires déjà prises : le pont rail-route Brazzaville-Kinshasa et le chemin de fer Kinshasa-Ilebo, qui apparaissent complémentaires dans une certaine mesure.

#### □ Le pont Brazzaville-Kinshasa

Les gouvernements des deux Congo ont arrêté, fin 2012, le site définitif d'implantation d'un point rail-route devant relier les deux pays<sup>23</sup>. Il est situé au lieu-dit Maluku Maes, 67 km au nord-est de Kinshasa, 6 km en aval de la localité de Maluku, actuellement reliée à la capitale par une voie revêtue.

Les travaux prévus comportent, outre le pont lui-même, une aire de contrôle frontalier (en fait une gare internationale) couvrant une superficie de 3,1 ha, ainsi que le raccordement à la route existante (1,2 km) et le raccordement ferroviaire au niveau de N'Djili (44 km)<sup>24</sup>.

L'objectif de cet important projet est triple :

- améliorer et sécuriser les connexions Brazzaville-Kinshasa et les ports maritimes en offrant des alternatives pour la desserte de Kinshasa ;
- favoriser les échanges avec le reste de l'Afrique Centrale (Cameroun et Gabon) ;

<sup>22</sup>

Source : Etude de faisabilité du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo, Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), Louis Berger / SNCF International / CIRA, Février 2012.

<sup>23</sup>

Cette variante a été préférée aux deux autres : (i) variante « Gare à Gare », reliant directement les deux centres urbains, où le fleuve est plus large (4 000 m) et une profondeur relativement importante (supérieure à 20m) ; (ii) variante Gombe, en aval des rapides où le fleuve est très peu large (500 m) mais avec une vitesse importante qui rend difficile la construction des piles du pont.

<sup>24</sup>

Le coût total du projet est estimé à 1 455 millions d'Euros, dont 461 millions pour le pont proprement dit, 22,6 millions pour l'Aire de contrôle frontalier et 137 millions pour le raccordement ferroviaire côté RDCongo.

- favoriser les échanges entre les deux capitales (et entre les deux pays) afin de développer les complémentarités et faire jouer la concurrence pour faire baisser les prix.

L'hypothèse de base est que le trafic d'approvisionnement de Kinshasa à partir de la façade maritime est appelé à croître fortement (14,8 millions de tonnes en 2025 et 42 millions de tonnes en 2040) ; une demande qui ne pourra être satisfaite par les installations actuelle et future en RDCongo :

- le port de Matadi ne fonctionne pas de manière satisfaisante et, dans tous les cas, sa capacité d'extension est limitée à 3,5 millions de tonnes ;
- le port de Banana n'entrera pas en fonction avant 2020, et il ne sera pas suffisant, non plus, à l'horizon 2040.

Par ailleurs, l'aménagement en cours de la liaison routière Pointe-Noire – Brazzaville sera terminé d'ici 2015, et une partie du trafic transitant aujourd'hui par Matadi y sera reportée, pour traverser le fleuve afin de rejoindre Kinshasa<sup>25</sup>. Le trafic des marchandises entre les deux villes, qui est aujourd'hui de l'ordre de 340.000 tonnes/an, devrait alors atteindre les 5 millions de tonnes en 2025.

Un pont entre les deux villes s'imposait donc à moyen terme.

FIG. 23 – POSITION DU FUTUR PONT RAIL-ROUTE ET TRACE DU RACCORDEMENT PAR RAIL



### □ Le projet de chemin de fer Kinshasa-Ilebo

Le projet consiste en la construction d'une ligne de chemin de fer<sup>26</sup> aux normes actuelles aussi bien en termes d'exploitation que de signalisation, sur une longueur d'un peu plus de 800 km, entre la Gare centrale de Kinshasa et la localité de Ilebo au centre-sud du pays, à peu près dans la ligne de partage des flux de transport entre l'Est et l'Ouest du pays. Il vise principalement une interconnexion entre les réseaux ferrés Ouest (vers Matadi) et Est (vers la Zambie ou l'Angola), qui connaissent une dégradation importante. En même temps, il permettrait un raccordement au réseau

<sup>25</sup> Il est probable que, dans un premier temps tout au moins, il s'agira davantage d'une demande non ou mal satisfaite au niveau de Matadi, en raison des conditions prévalant aujourd'hui au niveau de ce port. Le résultat sera cependant le même : desserte de Kinshasa par le corridor Pointe-Noire – Brazzaville.

<sup>26</sup> Les développements qui suivent sont issus de l'« Etude de faisabilité du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo », Rapport d'étude de faisabilité, Louis Berger / SNCF / CIRA, pour le compte de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale (CEEAC), la République du Congo et la République Démocratique du Congo. Février 2012.

du Congo vers Pointe Noire, avec la construction envisagée du pont rail-route à Maluku Maes et d'une ligne ferroviaire vers la gare de N'Djili.

Aujourd'hui, les échanges entre Kinshasa et Ilebo, qui se font essentiellement par le fleuve Congo et son affluent Kasai, sont faibles. Toutefois, les perspectives d'évolution de la demande à l'échelle du pays sur les prochaines décennies garantiraient un intérêt à investir dans un tel projet. Le projet, qui supposerait également une réhabilitation des réseaux existants, permettrait de récupérer le trafic perdu au profit de la route, dans des conditions nettement plus avantageuses pour les opérateurs économiques (miniers et autres) et l'économie nationale dans son ensemble. Ainsi, la vitesse visée pour les trains est de l'ordre de 120 km/h, avec la desserte de 26 gares.

Au niveau de Kinshasa, le projet prendrait naissance au niveau de l'actuelle gare Centrale, suivrait la ligne existante jusqu'à N'Djili, et l'embranchement vers Ilebo se ferait sur le raccordement avec le site de Maluku Maes où est prévu le pont rail-route.

#### □ Impact des deux projets pour l'aménagement de la ville de Kinshasa

Les deux projets d'envergure, et en particulier le pont rail-route, couplés ou non avec celui de la Zone Economique Spéciale de Maluku, devraient avoir, de par leur localisation, une incidence majeure sur les flux de déplacement à l'intérieur de la ville. La gare internationale prévue à Maluku Maes devrait ouvrir les perspectives pour une plateforme multimodale (rail-route-fleuve) permettant le regroupement ou l'éclatement du trafic de marchandises et de personnes suivant les différents corridors routiers (Kinshasa-Matadi-Banana par le rail et la route, Kinshasa-Brazzaville-Pointe Noire par le rail et la route, Kinshasa-Ilebo par le rail, Kinshasa-Mbuji Mayi par la route), en plus de la voie fluviale.

Si les sorties routières vers l'Est du pays et Brazzaville sont assurées, il en va autrement de celle vers Matadi, pour laquelle un contournement de Kinshasa semble indispensable (périphérique Sud).

Pour le fluvial, un port semble indispensable à Maluku, pour au moins une partie des échanges qui sont aujourd'hui assurés à partir du complexe portuaire de Kinshasa. Dans ce contexte, la question du maintien de ce dernier dans sa configuration actuelle, au regard des insuffisances relevées ci-avant, se pose avec acuité. En tout état de cause et malgré les difficultés actuelles pour la traversée, le beach Ngobila devra probablement être maintenu, au regard de l'important avantage qu'il procure en termes de gain de temps dans la liaison entre les deux villes pour les populations y résidant.

### c/ Bilan des précédents plans d'aménagement

En matière de liaison internationale, le plan d'aménagement de 1967 prévoyait une liaison routière avec Brazzaville à travers un pont au sud-ouest de Kinsuka, correspondant à peu près à la variante dite « Ngombe » de l'étude du pont rail-route. Cette option sera reprise et confortée par le SDAU de 1976, qui y inclura l'aménagement d'un périphérique Sud à partir de l'aéroport de N'Djili et retrouvant la route de Matadi. Cette option de traversée ne comporte pas d'infrastructure ferroviaire, mais une liaison autoroutière.

Le SDAU de 1976 comporte d'autres éléments majeurs :

- la fermeture de l'aéroport de N'Dolo (déjà recommandée en 1967) et le transfert des activités sur la plateforme de N'Djili ;
- le maintien de l'aéroport de N'Djili malgré la gêne liée aux bruits puisqu'il se trouverait au milieu d'une zone d'habitat, les extensions possibles devant permettre de satisfaire la demande à l'horizon 2000 ;
- l'aménagement de ports secondaires à Kinkole et Maluku, avec des zones d'activités attenantes ;

- en conséquence, le prolongement de la ligne de chemin de fer à Kinkole et Maluku.

D'une manière générale, les perspectives du SDAU en termes de croissance de la ville et en particulier des activités n'ont pas été atteintes. Les zones d'activités qui auraient pu justifier les ports n'ont toujours pas été établies. Certes un port existe à Kinkole, mais l'activité y est sensiblement réduite. La ligne de chemin de fer n'a pas été prolongée.

Le déplacement de l'aéroport de N'Djili n'est pas à l'ordre du jour. Par contre, celui de N'Dolo n'a pas été opéré comme prescrit à l'époque, certaines voix militant pour son maintien, en raison des opportunités qu'il offre, surtout avec les difficultés de circulation entre la plate-forme internationale et le centre-ville.

La réalisation de la liaison avec Brazzaville a été longtemps différée, probablement en raison du contexte socio-économique prévalant en RDCongo. Dans tous les cas, le projet a été récemment relancé et la variante retenue est sensiblement différente du projet de 1967.

## d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK

D'une manière générale, bien que Kinshasa dispose d'une infrastructure multimodale pour ses connexions avec l'extérieur, la ville apparaît relativement isolée du reste du pays et surtout du continent, ce qui limite sérieusement les échanges avec le Congo voisin, mais aussi avec le reste de l'Afrique Centrale. Le pays, au niveau de Kinshasa, constitue même un point de rupture entre l'Afrique Centrale et l'Afrique Australe sur l'itinéraire Tripoli-Windhoek retenu comme l'un des principaux axes de circulation à l'échelle du continent.

Au plan national, le transport terrestre étant handicapé par la faiblesse tant quantitative que qualitative des infrastructures, l'aérien a fini par prendre de l'importance, mais reste un mode à la portée d'un faible segment de la population. Le fluvial, qui aurait pu servir d'alternative d'un point de vue économique et géographique, reste exploité dans des conditions artisanales et peu sécuritaires.

Au plan international, la plateforme aéroportuaire de N'Djili constitue un atout majeur, mais les conditions actuelles de liaison avec Brazzaville (située à seulement 500 m de l'autre côté du fleuve), qui auraient pu permettre l'ouverture sur le reste de l'Afrique Centrale, constituent un frein.

Au total, le niveau d'attractivité de la ville reste hypothéqué par la faiblesse et le coût élevé des liaisons avec l'extérieur, ce qui grève le niveau général des prix, aggravant la situation de précarité de la plupart des ménages : les conditions d'approvisionnement de la ville, tant en produits vivriers qu'en produits manufacturés, comportent des points de rupture dans la chaîne logistique conduisant à des surcoûts qui se répercutent négativement sur le niveau des prix. Pour les exportations de la ville, la situation est au moins aussi difficile, pour les mêmes raisons liées à la chaîne logistique, ce qui rend les produits locaux peu compétitifs.

Du point de vue du SOSAK, la capacité du site semble suffisante pour l'instant, aussi bien en ce qui concerne la zone portuaire que l'aéroport international. Les principaux déficits au niveau de ces deux équipements se situent surtout en termes d'aménagements pour en améliorer la sécurité et l'exploitation.

Il reste toutefois la question de la position de l'aéroport de N'Dolo au cœur de la ville.

Pour le SOSAK, l'enjeu global est d'accompagner l'intégration économique de la ville au reste du monde, en prenant en compte les incidences sur celle-ci des grands projets envisagés. Dans l'ensemble, il s'agira de se prononcer sur certaines options du SDAU de 1976 qui sont en cours ou ne sont pas totalement remises en cause aujourd'hui :

- en matière d'aéroport : dessiner les perspectives pour N'Djili et N'Dolo, au regard à la fois de la demande en transport des personnes et des biens, mais aussi des exigences de compétitivité économique de la ville ;

- en ce qui concerne les ports : développement des ports secondaires de Kinkole et Maluku, en particulier dans la perspective de la création d'une gare internationale et d'une zone économique à Maluku, ainsi que la nécessaire restructuration du port de Kinshasa à la fois pour le sortir de l'informel et pour améliorer l'image de la ville, tout en permettant d'ouvrir celle-ci sur le fleuve ;
- pour le transport terrestre, raccordement entre d'une part, la liaison envisagée avec Brazzaville (rail et route) et, d'autre part, celle existante avec Matadi et celle envisagée avec Ilebo.

## 2/ Le transport urbain, facteur d'exclusion économique et sociale

### a/ Une faible mobilité urbaine

Il est difficile d'évaluer de manière précise la demande en transport dans la ville de Kinshasa, en raison, entre autres, du caractère lacunaire des données sur la démographie et la localisation des activités. Des enquêtes récentes<sup>27</sup> estiment, pour l'ensemble de l'agglomération de Kinshasa, à environ 750.000 le nombre de déplacements à la pointe du matin en transport public, et à 250.000 le nombre de déplacements en voiture particulière sur la même période. Le taux de mobilité serait de l'ordre de 1,6 déplacement/habitant/jour, situant la ville dans la moyenne inférieure des villes africaines. Toutefois, la particularité ici est l'importance de la marche à pied, qui assurerait environ 80% des déplacements. Donc, malgré l'impression dégagée par les embouteillages observés à Kinshasa, les gens se déplacent peu, ou font leurs déplacements à pied (la fameuse « ligne 11 »). Cette situation est caractéristique de la pauvreté urbaine (maigre pouvoir d'achat des populations), et constitue donc un frein à la productivité urbaine. Et ici, contrairement à ce qui est observé ailleurs, la part des deux roues (motos ou vélo) est encore marginale, même si l'on note, depuis 2013, un développement du phénomène des motos-taxis, essentiellement à la périphérie Est de la ville.

Donc, si l'on ne considère que les déplacements motorisés, le niveau de mobilité est largement inférieur à la moyenne observée dans les villes africaines<sup>28</sup>. La part des transports en commun (par train et route) est plus faible encore puisqu'elle ne représente que 0,23 déplacement/habitant/jour. L'enquête de 2001 montrait qu'ils assuraient 75% des déplacements motorisés au centre-ville de Kinshasa, avec les parts modales ci-après : 65% pour les minibus, environ 5% pour les grands bus et les 5% restants pour le train.

L'impact de cette modalité sur les infrastructures est important, puisque les minibus représentent en moyenne 1/3 du trafic, et dépassent la moitié sur de nombreux axes, en étant l'un des principaux responsables de la congestion avec leurs multiples arrêts qui bloquent systématiquement une à deux voies de circulation.

D'une manière générale, il apparaît donc que l'offre en transport est inadaptée à la demande, aussi bien en termes qualitatifs que quantitatifs : la part du transport de masse (5% du volume des déplacements motorisés) reste trop faible. L'essentiel des déplacements en transport en commun (minibus) se fait dans des conditions peu sécuritaires tant au niveau des zones d'attente que dans les véhicules pour la plupart usagés. Les temps de transport sont longs et imprévisibles, représentant une partie non négligeable du temps disponible pour les usagers.

<sup>27</sup> Réalisées dans le cadre de l'« Etude du Plan de mobilité de Kinshasa », réalisée par Transurb technirail / Stratec / AEC, dont s'inspirent la plupart des développements qui suivent.

<sup>28</sup> La plupart des villes africaines se situent autour de 1 déplacement/jour/personne. Il s'agit de déplacements motorisés, y compris en deux roues. Ouagadougou présente l'un des taux les plus élevés, en raison de la place faite aux deux roues dans cette ville.

## b/ Voiries : de nombreuses discontinuités

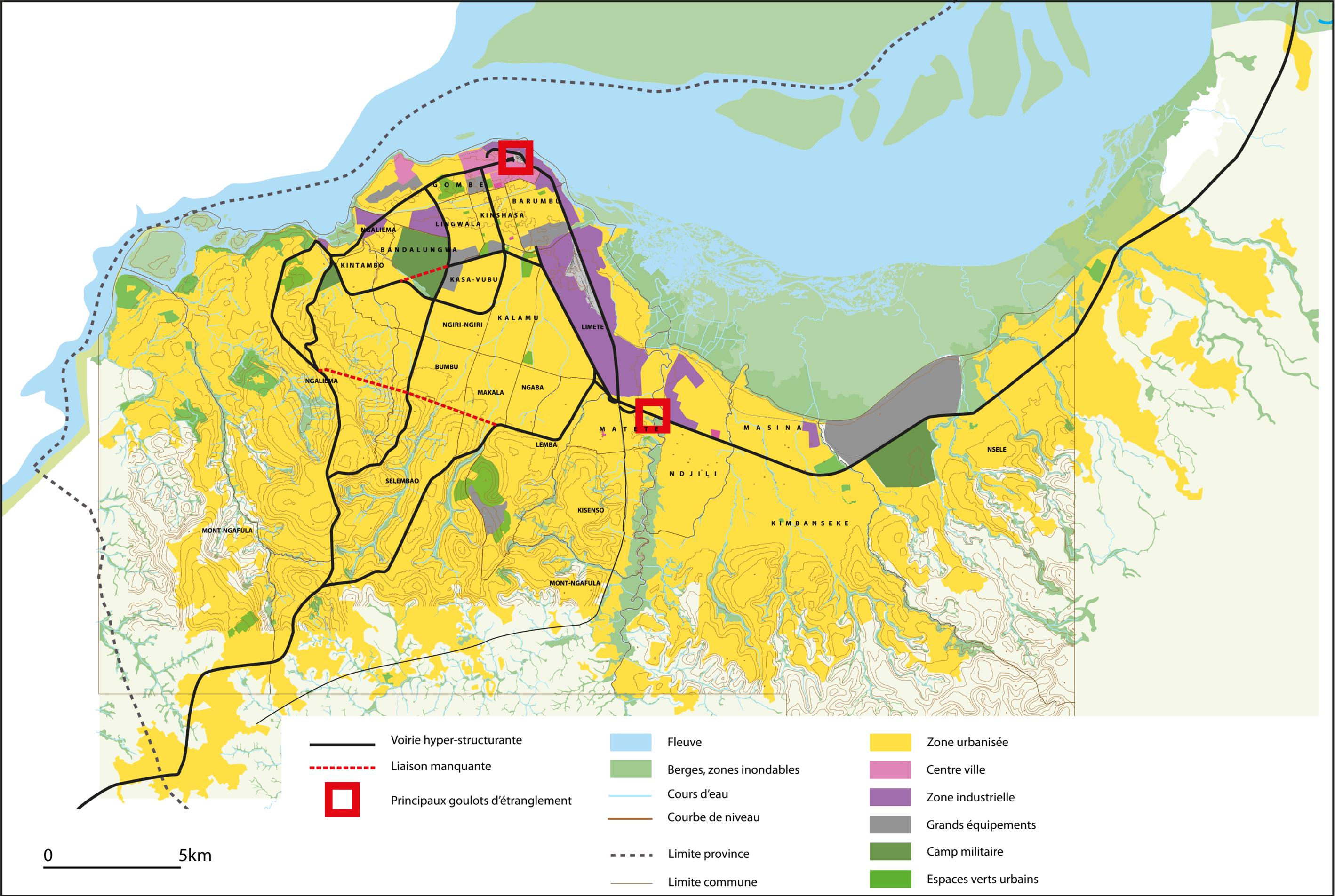
Le réseau de voirie de Kinshasa est principalement structuré autour d'un ensemble de voies radiales convergeant vers le centre de la ville. Dans la direction Nord-Sud, on a : Avenue du Peuple, Avenue Kasavubu, Avenue des Huileries, Avenue du 24 Octobre, Avenue de l'Université. Il s'agit de voies de plateforme minimale 20 mètres, avec un profil en 2x2 voies minimum. Elles desservent des zones relativement peuplées et supportent toutes un niveau de congestion important, consécutif au mauvais état de certaines sections en plus des conditions d'exploitation explicitées plus haut. Du point de vue de l'articulation du réseau, elles posent un problème sérieux : la discontinuité dans la partie Sud, qui fait qu'elles n'aboutissent pas systématiquement en raison, dans la plupart des cas, de leur état de délabrement. Dans le sens Est-Ouest, il n'y a que le Boulevard Lumumba, axe hyperstructurant de la ville, qui relie le centre à l'Aéroport.

Ces voies radiales sont complétées par des tangentielles globalement orientées Est-Ouest, qui devraient permettre de contourner l'agglomération sans passer par le centre. Pour l'instant, elles sont constituées de plusieurs tronçons pas forcément continus :

- A l'ouest, la Route de Matadi – Avenue de la Foire via Binza Pigeon, sur plus de 20 km ;
- Au Sud, By-Pass, depuis le Rond-Point Ngaba jusqu'au croisement avec le Boulevard Lumumba à hauteur de l'échangeur de Limete ;
- au Nord, l'Avenue des Poids Lourds, le Boulevard du 30 Juin et, dans la continuité, les avenues du Colonel Monjiba et du Colonel Mpia jusqu'à Kintambo Magasin, l'Avenue du 24 Octobre, le Boulevard Triomphal, l'Avenue Kabasele et l'Avenue Kasavubu à partir de Kintambo Magasin jusqu'au Boulevard du 30 Juin.

FIG. 24 – RESEAU PRINCIPAL DE TRANSPORT ET PRINCIPALES LIAISONS MANQUANTES >

# SOSAK : Réseau principal de transport



0 5km



Ces voies sont elles aussi congestionnées et ne permettent pas de contribuer à la fluidité du trafic, en raison de discontinuités qui font qu'elles ne fonctionnent que difficilement en réseau. Cela en raison d'obstacles naturels ou liés à l'urbanisation: (i) le camp Kokolo empêche une liaison directe sur l'itinéraire Kasavubu – Triomphal – Sendwe – Lumumba ; (ii) la liaison directe Route de Matadi – Rond Point Ngaba (à partir de Molwa ou ailleurs et dans le sens Est-Ouest) ne peut se faire en l'absence d'une traversée de Selembao ; (iii) l'Avenue Kabasele ne peut être directement connectée à la Route des Poids Lourds en raison de l'absence de franchissement de la voie ferrée qui sépare les deux artères ; (iv) l'aéroport de N'Dolo empêche le Boulevard Lumumba de rejoindre l'Avenue Kabambare qui aurait pu constituer une 2ème couronne au Sud du Boulevard du 30 Juin (liaison Poids Lourds – 30 Juin).

### **c/ Des gares ferroviaires mal desservies et une infrastructure inadaptée**

Le transport urbain se fait également au travers de lignes de voies ferrées dont celle de Kinshasa-Matadi (tronçon Gare Centrale - Gare de Lemba, en passant par les gares de N'Dolo et de Matete) et une ligne essentiellement urbaine (Gare Centrale – Aéroport, en passant par les gares de N'Dolo et de Masina). Avec en moyenne à peine 9.000 déplacements/jour, sa contribution aux déplacements reste marginale, à côté de 980.000 passagers/jours des minibuses.

Train de banlieue de Kinshasa



Au-delà de la vétusté des équipements et malgré différents programmes récents de remplacement, ce mode de transport fait face à deux contraintes majeures :

- les infrastructures n'ont pas été conçues pour fonctionner dans une optique de transport urbain : elles sont constituées d'une voie unique, incompatible avec une fréquence de desserte élevée ;
- par rapport la densité de population dans les zones traversées, le nombre de gares est faible, tout comme la desserte au niveau de celles-ci, faute de connexion avec les autres modes de transport.

### **d/ Une barrière forte : la rivière N'Djili**

Par ailleurs, un examen de la configuration du réseau confirme une tendance déjà observée pour l'occupation de la ville: la ville fonctionne comme deux blocs urbains séparés par la rivière N'Djili. Seul le Boulevard Lumumba permet de relier les deux rives, ce qui fait de la traversée de la rivière un point névralgique du réseau de voirie<sup>29</sup>. La voie ferrée au Nord permet d'évacuer une partie du trafic, mais cela reste insuffisant ; ce d'autant plus qu'il n'y a pas de voie Nord-Sud croisant le Boulevard Lumumba sur la rive droite.

<sup>29</sup> Avant les travaux d'élargissement réalisés en 2013, ce point constituait un véritable goulot d'étranglement qui s'étendait parfois sur plusieurs kilomètres.

## e/ Bilan des précédents plans d'aménagement

Certaines insuffisances relevées font partie d'options déjà prises dès 1967, et dont les principales sont relatives aux liaisons Est-Ouest :

- la construction du Boulevard semi-périphérique qui devait, à partir de Limete, rejoindre Kintambo en croisant les axes majeurs Nord-Sud (Av. de l'Université, Av. Elengesa, Av. de la Libération) puis reprenant la section Ouest de l'Av. Kasavubu ;
- le prolongement du Boulevard Lumumba jusqu'à la pointe Nord, en traversant le site de l'Aéroport de N'Dolo ;
- l'axe du Boulevard Triomphal qui devait être prolongé à l'Est à travers le camp Kokolo jusqu'à retrouver l'Av. Kasavubu, et à l'Ouest jusqu'au Boulevard Lumumba à l'intérieur du domaine de l'Aéroport de N'Dolo.

Le SDAU de 1976 reprenait toutes ces options en y ajoutant principalement trois composantes :

- deux franchissements de la rivière N'Djili, de part et d'autre du Boulevard Lumumba ;
- l'aménagement de l'Avenue des Poids Lourds et son prolongement (Avenue de la Paix) jusqu'au croisement du Boulevard périphérique ;
- une ensemble de voiries structurantes, en particulier à travers Kisenso et sur les communes de N'Djili et Kimbanseke, en plus de la desserte des zones d'activités programmées à Masina.

En 1978, dans la continuité des actions prévues par le SDAU, un réseau « lourd » de transport a fait l'objet de diverses études<sup>30</sup>, avec deux dimensions complémentaires :

- un train de banlieue, depuis la gare centrale en direction de l'Est, au-delà de Kinkole et de Matete ;
- un métro léger partant de la zone du Marché Central jusqu'à N'Djili, en passant par Kasavubu, Bumbu, Ngaba et Matete, avec une gare multimodale au croisement entre l'Axe Triomphal, l'Avenue Kasavubu et l'Avenue Sendwe, avec un raccordement ferroviaire au train de banlieue.

En raison probablement du contexte socio-économique d'avant les années 2000, aucun de ces projets n'a été conduit au niveau escompté, si l'on excepte l'aménagement récent de l'Avenue des Poids Lourds. Seul le train urbain a fonctionné, dans les conditions indiquées plus haut. Les voiries structurantes programmées n'ont pas vu le jour, les efforts de la dernière décennie ayant surtout porté, au regard de l'ampleur des besoins, sur la réhabilitation des voiries existantes. Pour ce qui est du métro léger, les emprises ont plus ou moins été préservées.

## f/ Les projets en matière de transport

De nombreux projets sont en cours ou envisagés en matière de transport urbain dans la ville de Kinshasa, principalement en ce qui concerne les équipements que les infrastructures.

La Province a ainsi acquis, en 2013, 300 bus destinés au transport urbain, et diverses annonces ont été faites en ce qui concerne des équipements pour le transport par rail. Un partenariat a été conclu et d'autres sont envisagés avec des opérateurs privés pour le renouvellement de la flotte de véhicules de transport en commun. D'autres actions sont également en cours d'études pour la modernisation du transport ferroviaire. Au regard des contraintes énoncées ci-avant, les gains attendus de ces ajustements semblent bien faibles, tant que les principaux goulots d'étranglement aussi bien infrastructurels qu'institutionnels ne sont pas levés.

Au plan des infrastructures, plusieurs projets se trouvent à des stades plus ou moins avancés, avec des financements plus ou moins disponibles :

---

30

Kinshasa, Transports urbains, Rapport de synthèse des études, SMUH/BEAU, 1978.

- dans le sens Nord-Sud : Route de Kimwenza qui créerait une boucle sur l’Avenue de la Foire, Avenue de la Paix dans le prolongement de l’Avenue des Poids Lourds ;
- deux liaisons tangentielles à partir du Boulevard Lumumba : vers l’Avenue de la Libération (à partir de l’échangeur Limete) et une autre qui aboutirait sur l’Avenue Kasavubu ;
- le Boulevard Périphérique, qui créerait une couronne à l’Est en partant de l’Avenue des Poids Lourds (à peu près à hauteur de N’Dolo) pour traverser la rivière N’Djili et croiser le Boulevard Lumumba peu avant l’Aéroport, puis contourner la ville par le Sud-Est jusqu’au croisement de la Route de Kimwenza pour rejoindre l’Avenue de la Foire et la sortie vers Matadi.

Ces projets d’infrastructures, relativement coûteux en ce qui concerne le boulevard périphérique, s’ils sont menés à terme, apporteront une contribution sensible à l’amélioration de la situation, mais ne permettront toujours pas de réduire de manière significative les distances pour les populations des cités de Bumbu, Makala, Selembao etc., puisque les maillons manquants cités plus haut sur le réseau tangentiel n’auront pas été établis. En plus, les questions institutionnelles devront avoir été traitées.

L’autre projet, encore au stade exploratoire, mixant infrastructures et équipements, est celui de la mise sur pied d’un tramway. Bien qu’il n’ait pas encore fait l’objet d’un portage réel par une structure gouvernementale (il n’y a pour l’instant qu’une proposition émanant d’un fabricant de matériel), il convient d’ores et déjà de relever qu’il apparaît financièrement et économiquement hors de portée. Le coût des investissements récents (Rabat et Casablanca par exemple) est de l’ordre de 25 millions USD/km<sup>31</sup>, ce qui est loin d’être supportable par les finances publiques du pays aujourd’hui. Pour l’exploitation, même en supposant que les préalables liés à la fourniture en énergie électrique étaient remplis, le prix de revient se situerait difficilement en dessous de 2,0 USD par trajet, ce qui n’est pas non plus abordable pour le Kinois moyen. Enfin, le tramway, comme le train urbain, nécessite une articulation avec les autres modes de transport (bus en particulier) qui, pour l’instant, sont loin d’avoir un fonctionnement correct.

## g/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK

En conclusion, le transport urbain, en raison aussi bien de l’état de l’infrastructure, des équipements utilisés que du cadre institutionnel, apparaît comme un facteur d’exclusion économique sociale, la majeure partie de la population n’ayant pas accès (ni physiquement ni financièrement) à un moyen de transport rapide, non polluant et fiable. Les facteurs d’exclusion sont de plusieurs ordres : (i) le coût du transport qui est dissuasif pour une grande partie de la population ; (ii) la durée des déplacements qui est trop longue ; (iii) la fiabilité du service offert, sa sécurité et sa fréquence qui sont aléatoires ; (iv) le niveau d’accessibilité aux services de transport qui est faible en raison de l’état du réseau ; et (v) le fort niveau d’exposition aux externalités (pollution etc.). Ces dysfonctionnements, que l’on désigne sous le terme « externalités » (c’est-à-dire coûts externes non payés par l’utilisateur final), ont un poids cumulé négatif sur l’économie urbaine. Il s’agit d’une espèce de « ponction » sur le développement économique de la métropole<sup>32</sup>.

Améliorer la mobilité à Kinshasa consistera donc à développer, à terme, des moyens de déplacement qui contribuent à la croissance économique et donc à la réduction de la pauvreté. Du point de vue du SDAU, il s’agira, au regard des perspectives de croissance démographique et spatiale, conjuguées à l’impact des grands projets

<sup>31</sup> Pour le tramway de Casablanca par exemple, un coût initial de 580 millions d’euros pour les 30 km de voie. Ce coût intègre (forcément) les besoins de requalification des espaces, nécessaires non seulement pour une exploitation optimale de la voie mais aussi pour la rentabilisation économique du projet.

<sup>32</sup> A Dakar, Abidjan et Nairobi, il est estimé que cette « ponction » représente entre 3,5% et 4,8% du PIB régional. A Kinshasa, on est certainement largement au-dessus.

envisagés (Zone Economique Spéciale et pont rail-route en particulier) et de certains choix stratégiques à opérer (affectation des sites et en particulier des grandes réserves foncières du centre-ville...), de proposer un schéma d'infrastructures de transport (voirie, rail, fleuve) permettant d'atteindre cet objectif.

Les études de transport existantes, aussi bien celle de 1978 que celle plus récente de 2011, constituent des intrants essentiels. La question de la disponibilité des emprises nécessaires sera également une donnée essentielle.

### 3/ Equipements : répartition inégale et insuffisance quantitative

Globalement, la ville de Kinshasa ne donne pas à ses habitants la capacité de trouver sur place les moyens de leur développement personnel en termes de desserte en services urbains essentiels, les équipements de structure y relatifs étant insuffisants en quantité et inégalement répartis sur la ville.

#### a/ Equipements de santé

La ville de Kinshasa est structurée autour de 6 districts de santé regroupant un total de 35 zones de santé, suivant le découpage indiqué dans le tableau ci-après.

FIG. 25 – LES DISTRICTS ET ZONES DE SANTE

District de Santé	Zones de santé couvertes
Funa	Bumbu, Kasavubu, Makala, Ngiri-Ngiri
Gombe	Barumbu, Gombe, Kinshasa, Lingwala, Police
Kalamu	Kalamu I, Kalamu II, Kingabwa, Kisenso, Limete, Lemba, Matete, Ngaba
Lukunga	Bandalungwa, Binza Météo, Binza Ozone, Kintambo, Kokolo, Mont Ngafula I, Mont Ngafula II, Selembao
N'Djili	Biyela, Kikimi, Kimbanseke, Kingasani, Masina I, Masina II, N'Djili
N'Sele	Maluku I, Maluku II, N'Sele

Source: Inspection Provinciale de la Santé

Du point de vue des équipements, l'offre est structurée en trois (3) niveaux :

- le niveau primaire, normalement à l'échelle des Zones de Santé (ZS) et dont la gestion relève de la Province, qui comprend 28 Hôpitaux Généraux de Référence (HGR) ;
- le niveau tertiaire, à la charge de l'Etat : les Cliniques Universitaires qui sont associées à la Faculté de médecine de l'Université de Kinshasa (commune de Lemba) et l'Hôpital du Cinquantenaire (commune de Bandalungwa) récemment construit et non encore mis en service ;
- intermédiaire entre les deux, le niveau secondaire, dont la gestion devrait être partagée entre l'Etat et la Province : la Clinique Ngaliema (commune de la Gombe), l'Hôpital Provincial de Kinshasa (ex Hôpital Mama Yemo) dans la commune de la Gombe, l'Hôpital de l'Amitié Sino-Congolaise (commune de N'Djili) et une structure privée, l'Hôpital Biambo Marie Mutombo (commune de Masina).

Dans la « norme », chaque Zone de Santé (ZS) devrait disposer d'un Hôpital Général de Référence (HGR). Sur le terrain, l'on dénombre 28 HGR pour les 35 Zones de santé, soit une moyenne d'environ 280 000 habitants/HGR, qui peut sembler élevée puisque normalement on devrait avoir 150 000 habitants par ZS. Certaines ZS ne disposent donc pas de HGR. Toutefois, au regard de la taille de la ville, ceci n'est pas fondamental dans la mesure où les populations ont le libre choix des structures sanitaires. Par ailleurs, le déficit éventuel à ce niveau est, du point de vue quantitatif, comblé par les structures sanitaires de niveaux secondaire et tertiaire.

L'offre est également complétée par de nombreuses structures privées de différents niveaux. Cependant, le nombre relativement important de formations sanitaires (l'Inspection Provinciale de la Santé recensait, en 2008, un total de 1 736 formations

sanitaires !) laisse penser que l'offre publique reste peu accessible aux populations, en particulier les plus pauvres et n'offrirait plus de bonnes conditions d'accueil<sup>33</sup>. Celles-ci n'auraient donc pas d'autre choix que de se rabattre sur des petites formations privées aux services de qualité douteuse qui pullulent dans les quartiers populaires.

La totalité des formations sanitaires regroupait, en 2008, environ 9 000 lits<sup>34</sup>. Si l'on s'en tient à ce chiffre, la situation ne semble pas préoccupante, puisqu'on serait pratiquement à 1,1 lit pour 1 000 habitants, qui est le seuil visé par les normes de santé en RDC (150 à 200 lits par Zone de Santé, soit 1 à 1,33 lit pour 1 000 habitants).

Le principal déficit que l'on peut noter à cet égard est, comme pour les autres grands équipements, le déséquilibre dans l'implantation géographique des structures de niveaux tertiaire et secondaire, les seules disposant d'une large palette de services : 3 sur 5 sont localisées dans la partie Ouest de la ville, imposant d'importantes distances à parcourir pour les populations de la partie Est, dont la plupart sont déjà relativement pauvres (jusqu'à 10 km pour les habitants de N'Sele).

## b/ Equipements marchands

Les marchés constituent d'importants catalyseurs de l'activité urbaine à Kinshasa. Le schéma directeur traite principalement de ceux de taille relativement importante et dont la zone d'influence s'étend à toute la ville ou tout au moins à plusieurs communes. Ils se caractérisent en général par la large palette de produits et services offerts, ainsi que la présence d'un commerce de gros qui dessert les marchés de taille moins importante. De ce point de vue, on en distingue cinq dans la ville de Kinshasa : Grand Marché, Gambela, Simba-Zikita, Matete et Liberté.

### □ Le marché Liberté

Situé dans la commune de Masina le long du Boulevard Lumumba, il a été construit en 2003. Comme tous les grands marchés, il offre surtout des produits manufacturés, mais aussi des produits vivriers. La partie aménagée, qui couvre une superficie d'environ 4,6 ha (270 m x 170 m), est constituée d'un ensemble de pavillons offrant environ 6 500 places de marché, des magasins et autres installations (chambres froides, bureaux administratifs...). Le niveau d'aménagement est correct, ce qui fait qu'elle offre toutes les commodités en termes de circulation (plus de 5 km de voies internes), de protection contre les intempéries et d'évacuation des eaux pluviales et usées. Dans sa partie arrière, le marché débouche, sur un site d'environ 1,0 ha, partiellement occupé par des installations sommaires de vente de produits vivriers et des débits de boisson, ainsi qu'une aire de déchargement de produits.

Contrairement aux autres, il est situé dans la partie Est de la ville, et dessert principalement les peuplées communes avoisinantes (Kimbanseke, N'Djili et Masina).

Il bénéficie d'une excellente connexion à la fois avec le reste de la ville au travers du Boulevard Lumumba, et à l'arrière-pays (Bandundu) qui l'alimente en produits vivriers, en raison de sa position excentrée par rapport au cœur de la ville. A cet effet, il comporte, le long du Boulevard Lumumba, une aire de stationnement servant de mini-gare routière pour les usagers effectuant de longues distances. A l'arrière, une aire permet le déchargement des produits vendus en gros.

L'autre atout non négligeable de ce marché, c'est l'espace disponible à l'arrière, qui représente une superficie d'environ 4,5ha (y compris un terrain de football), offrant des possibilités d'extension même si sa taille est déjà relativement importante.

<sup>33</sup> C'est le cas, par exemple, de la Clinique Ngalima qui, à son ouverture en 1954, offrait un confort équivalent à celui des équipements hospitaliers européens.

<sup>34</sup> Source : « Etude du Plan de reconstruction urbaine de Kinshasa », Rapport final, Mars 2010. JICA.

Toutefois, l'achalandage et la fréquentation restent faibles, en comparaison avec ce que l'on observe au Grand Marché.

#### □ Le Grand marché

Encore appelé « Marché Central », il est situé dans la commune de Kinshasa, à l'Est du Jardin Botanique. Historiquement, c'est le plus ancien de la ville, puisque construit en 1921, puis reconstruit en 1943, la structure actuelle datant de 1970. Il couvre une superficie d'environ 3,5 ha, et accueille environ 16 000 commerçants, qui proposent des produits manufacturés et alimentaires. C'est donc, en termes de superficie, le second de la ville après le marché de la Liberté, mais de loin le plus important en termes de nombre de vendeurs.

Son principal atout c'est sa position au sein de la zone commerciale, avec la continuité des activités grâce aux nombreuses boutiques dans les zones alentour qui augmente son attractivité, les usagers ayant ainsi la possibilité de faire des achats complémentaires. Sa zone d'influence s'étend donc à quasiment toute la ville et il apparaît comme étant, de loin, le plus sollicité.

A l'inverse, il souffre du mauvais état et de l'encombrement des voies d'accès par de nombreux vendeurs ambulants, source de nuisances diverses pour la circulation, en plus de l'image négative dégagee sur le centre-ville. Par ailleurs, il attire lui-même un volume d'usagers très important, ce qui conduit à renforcer la polarisation du centre-ville.



#### □ Le marché Simba-Zikita

Situé dans la commune de Kinshasa, au croisement des avenues Bokassa, Dima, Dilolo et Plateau, il couvre une superficie d'environ 1,0 ha (trapèze d'environ 135 m le long de l'Avenue Dima et 80 m en moyenne de profondeur). Il accueille environ 4 000 commerçants, qui proposent des produits manufacturés et alimentaires. Il a quelque peu gardé sa particularité originelle qui était celle d'offrir des produits de quincaillerie, d'électricité et de plomberie.

Le niveau d'aménagement est relativement sommaire : 13 pavillons constitués de hangars abritant des étals construits par les commerçants eux-mêmes ; des couloirs qui ne permettent pas la circulation en tout temps ; un assainissement rendu difficile par l'absence d'aménagement, qui se traduit par des inondations par temps de pluie ; quelques kiosques métalliques en matériaux de récupération construits par les commerçants eux-mêmes sans harmonie ; des équipements de base (toilettes insuffisants)...

Sa position en centre ville, sa proximité du Grand Marché et son niveau d'aménagement sommaire limitent son attractivité et sa zone d'influence aux communes environnantes. Toutefois, il bénéficie d'une bonne accessibilité.

#### □ Le marché Gambela

Autrefois appelé marché Mama Apenge Gambela, il a été ouvert en 1951, conçu pour servir de marché secondaire destiné à soulager le Marché Central. Il est situé

dans la commune de Kasavubu, encadré par les avenues Gambela et Khartoum, ainsi que les rues Befale et Irebu. Sa superficie est d'environ 1,5ha, et il accueille environ 5 milliers de vendeurs.

On note une prédominance de produits manufacturés d'usage courant, même si les vivres occupent une place non négligeable.

Il est constitué d'une plateforme revêtue, relativement ancienne et fissurée par endroits. L'assainissement est totalement déficient. Il dispose de hangars pavillonnaires couvrant environ 500 places, le reste étant constitué d'étals sommairement aménagés par les commerçants eux-mêmes, mais avec une occupation plus ou moins rationnelle (alignements réguliers dégagant des allées pour des circulations).

Son principal avantage est sa position à la fois hors du centre ville mais au sein d'une zone densément peuplée, avec une bonne desserte routière (malgré l'état actuel du principal accès, l'Avenue Gambela). Ceci justifie sa forte attractivité, et sa capacité apparaît manifestement insuffisante pour faire face à la demande, puisque le site est saturé et le marché a débordé sur l'Avenue Khartoum à l'arrière, qu'il occupe littéralement.

#### □ Le marché de Matete

Comme son nom l'indique, il est situé dans la commune de Matete, dans la continuité du pôle administratif constitué autour de l'hôtel communal. Il a été réaménagé en 2011, sur des financements de la Banque Mondiale et de l'Union Européenne. Il offre environ 2 100 places sous hangar avec des étals et des circulations correctement aménagées, ainsi qu'environ 500 boutiques. Les espaces attenants (qui représentent plus de 2,5 ha), ont été quelque peu anarchiquement pris d'assaut par des étals de fortune en quantité relativement importante (2 milliers ou plus).

La zone d'influence de ce marché semble relativement importante, puisqu'il est situé relativement loin des autres marchés, ce qui fait qu'il joue le rôle de marché central pour la zone Sud-Ouest de la ville avec, au départ (construction en 1969), une clientèle constituée par les habitants des cités planifiées alentour.

#### □ L'abattoir de Masina

L'abattoir de la ville se situe dans la commune de Masina. Construit en 1959, il se trouvait dans une zone en cours d'urbanisation, avant de se retrouver dans l'une des zones d'activités telle que planifiée en 1967. Réhabilité en 2009, il a retrouvé un niveau de fonctionnement relativement correct, avec une capacité (200 têtes de bovins/jour au départ) qui a été restaurée.

#### □ Les gares routières

Il n'y a pas à proprement parler de gares routières aménagées dans la ville de Kinshasa. Quelques agences de voyage privées disposent de leurs installations propres disséminées à travers la ville, mais en général d'un faible niveau d'aménagement comparé à ce que l'on observe dans la plupart des autres grandes villes en Afrique. Pour le reste, on note un seul point majeur d'embarquement / débarquement des voyageurs situé au marché de la Liberté, et qui dessert les destinations Bandundu et autres, en direction de l'Est. D'autres points d'embarquement, de taille bien plus modeste et toujours non aménagés, sont disséminés à travers la ville, comme au Rond-Point Ngaba ou encore à la Place Commerciale Limete, pour les directions Ouest (Matadi).

#### □ Bilan des équipements marchands

D'une manière générale et du point de vue d'un schéma directeur, la situation en matière d'équipements marchands se traduit par un triple déficit :

- Au plan quantitatif, au regard de la taille de la ville, le nombre de marchés et de places de marché de niveau « central » c'est-à-dire dont la zone d'influence s'étend à plusieurs communes, apparaît relativement faible. Avec 5 places pour 1 000 habitants, on se situe largement en dessous de ce que l'on observe dans les autres grandes villes d'Afrique Subsaharienne<sup>35</sup>.
- Toujours au plan quantitatif, même en considérant l'ensemble des marchés, on reste largement en deçà de ce qui est observé dans les autres villes africaines : en 2010, par exemple Douala (avec seulement 18 000 ha et 2 300 000 habitants soit 40% et 28% respectivement de Kinshasa) comptait 57 marchés. En 2000, la ville d'Abidjan (environ 3 millions d'habitants à l'époque), disposait d'un peu plus de 120 marchés. Du point de vue des emplois, la situation est donc préoccupante, au regard des chiffres ci-dessus : sur la base de 1,3 actif par point de vente (moyenne généralement observée ailleurs), les grands marchés de Kinshasa n'emploieraient que 40 000 personnes, contre environ 64 000 à Douala. Comme on le voit, la contribution des marchés de Kinshasa à l'emploi reste relativement insuffisante.
- Au plan géographique, les  $\frac{3}{4}$  des places de marchés (3 des 5 marchés) sont regroupées au cœur de la ville coloniale à l'ouest de la ville, un déséquilibre pour une ville aussi étendue, pénalisant pour les populations puisqu'il induit d'importantes distances à parcourir ainsi que l'engorgement des voies de circulation qui impacte négativement l'économie de la ville.
- Au plan qualitatif, ces marchés ne permettent pas l'exercice des activités dans des conditions optimales en tout temps, puisque les aménagements restent sommaires sur une partie des sites disponibles à Gambela, Matete, Liberté, ainsi que la totalité de Simba Zikita.

### c/ Equipements scolaires

Les établissements scolaires à l'échelle du SOSAK sont essentiellement ceux du niveau de l'enseignement supérieur. L'offre est assurée par une trentaine d'équipements dont une quinzaine de structures publiques. Le principal équipement, de loin le plus ancien et le plus important en termes de capacité d'accueil, est l'Université de Kinshasa (autrefois appelée Université Lovanium. Juchée sur les collines du Mont Amba au Sud de la ville (commune de Lemba), elle accueille environ 30 000 étudiants dans une douzaine de facultés, sur un site d'environ 11,5 ha. Jusqu'aux années 1980, elle était une référence sous-régionale, en particulier avec sa faculté de médecine qui accueillait des étudiants venus même d'Afrique de l'Ouest.

A côté de l'UNIKIN, il existe, depuis 2005, un autre établissement d'envergure, l'Université Pédagogique Nationale (ex Institut Pédagogique National, IPN), dont le campus se trouve au quartier Binza, également au sud de la ville, dans la commune de Ngaliema. Initialement créé en 1961 sous le nom de Ecole Normale Moyenne Pilote, il s'agit aujourd'hui d'une véritable université qui accueille environ 12 000 étudiants répartis dans 7 facultés.

A un niveau comparable, on a l'Institut Supérieur du Commerce (ISC) situé dans la commune de la Gombe, orienté vers les sciences commerciales et le management, qui accueille environ 15 000 étudiants.

La douzaine d'autres établissements publics d'enseignement supérieur présents dans la ville sont constitués d'instituts, pour la plupart installés dans la partie Nord de la ville, et principalement dans la commune de la Gombe.

L'offre est complétée par une douzaine d'établissements privés de taille plus ou moins importante, et dont certains jouissent d'une certaine notoriété, même si celle-ci ne dépasse pas le cadre national.

<sup>35</sup> Ce ratio était, par exemple, d'environ 9 à Douala (6 marchés de taille variant entre 2 300 et 6 000 places) en 2010. En 2004, avec à peine 3,5 millions d'habitants, Abidjan disposait déjà d'une dizaine de marchés de plus de 2 000 places chacun.

Au total, sur un total d'un peu plus de 400 000 étudiants sur l'ensemble du pays en 2013, la ville de Kinshasa en accueillerait environ 180 000 (soit au moins 40% du total), dont environ 130 000 pour le seul secteur public<sup>36</sup>.

Les statistiques indiquent une croissance soutenue de la demande, qui exerce une forte pression sur le secteur public, en raison des insuffisances de l'offre privée (en qualité mais aussi en raison du coût), malgré une récente opération d'assainissement menée par les pouvoirs publics. La stratégie du Gouvernement en la matière comporte deux orientations majeures : i) améliorer la qualité, l'efficacité et l'adéquation Formation-Emploi; et (ii) renforcer l'équité, en favorisant l'accès à l'enseignement supérieur des populations défavorisées.

## d/ Equipements sportifs

Le principal équipement sportif de la ville reste le stade des Martyrs<sup>37</sup>. Inauguré le 14 septembre 1994 et d'abord dénommé Stade Kamanyola (jusqu'en 1997), il est situé dans la commune de Lingwala. Il est destiné à la pratique du football mais dispose également d'installations permettant la pratique des disciplines olympiques relevant de l'athlétisme. Il accueille également des concerts. Sa capacité théorique est de l'ordre de 80 000 spectateurs<sup>38</sup>, et il occupe un domaine d'environ 30 ha comportant en outre des parkings. Il jouit d'une excellente position en plein cœur de la ville, desservi par deux des axes hyperstructurants (Boulevard Sendwe débouchant sur le Boulevard Lumumba, Avenue Kasavubu et Boulevard Triomphal) et situé dans la continuité d'importants équipements (Palais du Peuple et Place du Cinquantenaire). C'est un équipement de rayonnement national, qui accueille les rencontres internationales et nationales.

L'autre équipement significatif à l'échelle de la ville est le stade Tata Raphael<sup>39</sup> situé dans la commune de Kalamu, à peu de distance du Stade des Martyrs. C'est l'ancien stade national, construit en 1952. Il peut accueillir environ 50 000 spectateurs.

Après avoir connu son heure de gloire, il sert aujourd'hui essentiellement à des rencontres nationales de football. Bien que certaines de ses installations soient en décrépitude, il apparaît encore régulièrement sollicité et accueille certains jours un public relativement important. De ce fait, il constitue un bon complément au Stade des Martyrs, ce d'autant plus qu'il bénéficie également d'une desserte correcte. Il a également une valeur patrimoniale certaine, parce que chargé d'histoire.

On pourrait, dans une moindre mesure, citer quelques équipements de niveau local mais qui, en raison de leur position et de leur vocation première, finissent par avoir en rayonnement relativement large :

- le complexe sportif de Kimbanseke, qui accueille des compétitions de basket-ball et de handball ;
- le vélodrome de Kintambo, qui sert principalement à des compétitions de football mais a été doté, dès le départ, d'une piste de vélodrome pouvant accueillir des compétitions de cyclisme ;
- le Cercle Hippique situé dans la commune de Ngaliema, avec une aire sportive d'une dizaine d'hectares, qui accueille les sports équestres avec parfois des compétitions de niveau international ;
- le Golf, situé à la Gombe, qui sert également d'espace vert ;

---

<sup>36</sup> L'Annuaire du Ministère de l'Enseignement Supérieur fait état, pour l'année scolaire 2008-2009, d'un total de 380 000 étudiants, dont 294 000 dans le secteur public. Environ 124 000 étudiants étaient alors inscrits dans le secteur public à Kinshasa.

<sup>37</sup> En fait, « Stade des Martyrs de la Pentecôte », en mémoire de Jérôme Anany, Emmanuel Bamba, Alexandre Mahamba et Évariste Kimba, pendus le 1er juin 1966 à l'emplacement même du stade.

<sup>38</sup> Ce qui en fait le plus grand en Afrique Subsaharienne, dépassé uniquement par les enceintes réalisées en Afrique du Sud à l'occasion de la Coupe du Monde de football 2010.

<sup>39</sup> Inauguré sous le nom de Stade Roi Baudouin, avant d'être renommé une première fois « Stade du 20 mai » en 1967, puis de recevoir son nom actuel en 1997. Tata Raphaël fait référence au missionnaire belge Raphaël de la Kethulle de Ryhove ("tatá" signifie « père » en lingala).

- le stade Cardinal Malula construit en 1936-1937<sup>40</sup>, avec là aussi une piste vélodrome mais qui est aujourd'hui en décrépitude ; il garde surtout une valeur patrimoniale puisqu'il n'accueille plus que des compétitions de football des niveaux inférieurs.

## e/ Autres équipements

### □ Culture/Loisirs:

On recense deux équipements majeurs, même s'ils sont davantage des espaces verts : (i) le Jardin Zoologique (16 ha), dont le principal atout est sa position au cœur de la ville, mais qui souffre d'une baisse de la fréquentation, en raison de la forte réduction du nombre d'espèces depuis sa création en 1933 (de plus 600, il en serait à moins de 150 aujourd'hui) ; (ii) le Jardin Botanique (14 ha), qui jouxte le Jardin Zoologique et a été créé à la même période. Dans le même registre, on a aussi les places, dont les plus importantes et significatives restent la Place du Cinquanteaire et la Place du 30 juin, ainsi que, dans une certaine mesure, la Place commerciale Limete.

### □ Prison

Le Centre pénitencier de rééducation de Kinshasa (CPRK), encore appelé prison centrale de Makala, est le principal centre de détention de la ville. Situé dans la commune de Selembao, il a été construit pour un maximum de 1 500 personnes, mais en abriterait aujourd'hui plus de 5 000. Il apparaît donc en surcapacité. Une prison pour les militaires existe à N'Dolo. De capacité plus réduite (500 places), elle apparaît également en surpeuplement (plus de 1 400 détenus en 2012).

### □ Lieux de conférences

Kinshasa ne dispose pas à proprement parler d'un lieu pouvant accueillir des conférences internationales, comme cela existe dans des villes de taille comparable.

### □ Cimetières

La ville ne dispose plus à proprement parler de lieux de sépulture publics. Les quelques nécropoles situées au cœur de ville sont saturées depuis plusieurs décennies. Depuis quelques années, les enterrements se font sur des sites (non aménagés) dans la commune de N'Sele, mais qui seraient quasiment saturés. En conséquence, l'on note, dans la même zone, un développement de cimetières privés, à l'instar de la nécropole de Benzale d'une superficie de 16ha, ouverte en 2010 et faisant l'objet d'un partenariat avec le Gouvernement Provincial, mais accessible à seulement la tranche aisée de la population.

## f/ Bilan des précédents plans d'aménagement

Le plan de 1967 avait surtout défini la forme urbaine et les principes de fonctionnement de la ville, tout en indiquant qu'il faudrait un « centre-ville » et des « pôles relais » destinés à accueillir des équipements de superstructure.

Le SDAU (1976), quant à lui, entérinait la coupure Est-Ouest au niveau de la rivière N'Djili, avec une Ville-Est conçue comme une entité urbaine dont le centre principal devait être au droit de Kinkole. Celui-ci devait accueillir les principaux équipements de cette partie de la ville, N'Djili étant un centre secondaire important. Dans la Ville-Ouest, il préconisait l'implantation des grands équipements urbains dans l'ancienne

40

Créé sous le nom de Stade Reine Astrid.

ceinture verte (Plan de 1967) comprenant entre autres les sites de l'aéroport de N'Dolo et du camp Kokolo.

A l'heure du bilan, force est de constater que Kinkole est bien loin d'être le centre principal envisagé en 1976. De fait, la croissance spatiale n'a pas, en 2013, atteint les projections faites à l'époque pour l'année 2000 au plus. Les pôles secondaires n'ont pas été affirmés, en raison en particulier de contraintes foncières.

Dans la ville-Ouest, l'orientation a été globalement suivie, avec l'implantation du Stade des Martyrs et du Palais du Peuple dans l'ancienne ceinture verte, même si le camp Kokolo et l'aéroport de N'Dolo sont toujours en place.

## g/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK

En conclusion, en matière de grands équipements, on note une nette fracture territoriale, de part et d'autre de la rivière N'Djili : la plupart des équipements (hôpitaux, marchés, établissements d'enseignement supérieur, parcs et jardins) se trouvent dans la partie Ouest.

Au stade actuel, les principaux déficits, aussi bien en termes quantitatifs que de répartition spatiale, concernent les équipements marchands, sportifs, de santé, de culture et loisirs, ainsi que la prison et les lieux de sépulture.

Les équipements contribuent également peu au rehaussement de l'image d'une ville de cette taille : en dehors du stade des Martyrs, il n'y a plus d'équipement de référence internationale, à l'instar de l'UNIKIN d'il y a quelques décennies.

Améliorer le niveau d'équipement de Kinshasa nécessitera donc d'agir à la fois sur la quantité mais aussi sur la qualité de l'offre, afin, au-delà de l'amenée des services aux populations, de contribuer au rayonnement international de la ville.

## 4/ Patrimoine architectural

La ville de Kinshasa, comme beaucoup d'autres en Afrique, comporte plusieurs bâtiments dont certains ont une valeur architecturale ou historique indéniable. Ils soulignent l'identité de la ville et, pour la plupart, témoignent des grands événements du passé.

Le BEAU a réalisé, courant 2009-2010, un inventaire du patrimoine<sup>41</sup> dans la ville de Kinshasa, qui a permis de relever plus de 400 sites, dont les plus significatifs figurent dans le tableau ci-après.

FIG. 26 - RECENSEMENT DU PATRIMOINE

Nom actuel	Nom de l'époque
<b>Bâtiments</b>	
Abattoir central - Masina	Abattoir central - Masina
Académie des Beaux-Arts / IBTP	Académie des BA / Ecole St Luc
Aéroport N'Dolo	Aéroport N'Dolo
Ambassade de Belgique	Immeuble "le Cinquantenaire"
Ancien Palace Hôtel, auj. Immeuble bureaux ONATRA	Hôtel ABC
Banque Commerciale du Congo	Banque BCC
Banque Nationale du Congo, y compris extension	Banque nationale
Baobab & tombe du chef Nvula	Baobab & tombe du chef Nvula
Bar et magasin Rotonde	Rotonde la Voix du Peuple
Bateau AIA	Bateau de Stanley
Bâtiment ASSANEF	Bâtiment ASSANEF

41

*Kinshasa, Architecture et paysage urbains*, 2010, Bernard Toulhier, Johan Lagae, Marc Gemoets.

Bâtiment de l'INSS (Inst. Nat. de Sécurité Sociale)	Bâtiment de l'INSS (Inst. Nat. de Sécurité Sociale)
Bâtiment Lignes Aériennes Congolaises	Ancien air terminus Sabena (C. Laurens)
Bâtiment OGEDEP	Bâtiment OGEDEP
Brasserie Bralima	Brasserie Bralima
Building "Le Ruwenzori"	Building "Le Ruwenzori"
Bureau de la population noire	Bureau de la population noire
Bureau Kasa-Vubu	Bureau Kasa-Vubu
Caisse d'épargne	Caisse d'Epargne
Camp Kokolo	Camp Léopold
Campus Universitaire UNIKIN	Lovanium
Canal Cabu	Tranchée Cabu
Capitainerie du port	Capitainerie du port
Casino-restaurant Bingo Royal	Bâtiment PEK
Centre culturel des langues Swahili et Arabe	Parc de sports Général Ermens
Centre International de Congrès	International Trade Center (O. Cacoub)
Chantier naval Chanimétal	Chantier naval CHANIC
Chantier Naval de N'Dolo	Immeuble Chantier Naval,
Chapelle SIMS	Chapelle SIMS
Cimetière des pionniers	Cimetière des pionniers
Cité Camp Kauka (Maisons, Dispensaire, Eglise, Marché, Foyer social, Ecole de navigation, Réservoir à béton)	Cité Nicolas Cito
Cité de l'OUA	Cité de l'OUA
Cité OCA à Matete (Cité, Eglise Saint-Alphonse, Maison communale, Maison du curé, Foyer social)	Cité OCA à Matete
Collège Boboto	Collège Albert I
Complexe hospitalier Ngaliema (Clinique Ngaliema + chapelle _ Clinique Kinoise)	Complexe hospitalier Ngaliema (Hôpital Reine Elisabeth + chapelle + extension hôpital Reine Elisabeth)
Complexe missionnaire St Anne (Cathédrale Sainte-Anne, Procure Sainte-Anne, Maison de résidence pour pères Saint-Anne (Cathédrale Sainte-Anne, Procure Sainte-Anne, Maison de résidence pour pères Saint-Anne)	Complexe missionnaire St Anne (Cathédrale Sainte-Anne, Procure Sainte-Anne, Maison de résidence pour pères Saint-Anne)
Complexe missionnaire St Pierre	Complexe missionnaire St Pierre
Complexe missionnaire St François, Kintambo (Velodrome + Eglise St François)	Complexe missionnaire St François, Kintambo
Complexe St. Raphaël	Complexe St. Raphaël (P. Dequeker)
Cour Suprême de Justice	Cour Suprême de Justice
Couvent Ste Thérèse	Couvent Ste Thérèse
Dépôt Safarco	Dépôt pharmaceutique - N'Dolo
Ecole catholique de Kasa-Vubu	Ecole pour filles - commune Kasa Vubu
Ecole OCA de Lemba-est	Ecole OCA à Lemba-est
Ecole officielle de Kasa-Vubu	Ecole pour garçons - commune Kasa Vubu
Ecole Poste Téléphone Télégraphie (PTT)	Ecole Poste Téléphone Télégraphie (PTT)
Ecole Professionnelle des métiers (EPOM)	Ecole EPOM - N'Djili
Eglise de l'Armée du Salut	Eglise de l'Armée du Salut
Eglise orthodoxe	Eglise orthodoxe
Eglise Saint Augustin - Lemba (P. Dequeker)	Eglise Saint Augustin - Lemba (P. Dequeker)
Eglise Saint-Léopold	Eglise Saint-Léopold

Eglise St Paul	Eglise St Paul
Eglise St Pierre	Eglise St Pierre
ex-maison pour fonctionnaire d'état	maison jumelée pour fonctionnaire, type 17
Galeries "Albert I"	Galeries "Albert I"
Gare Centrale	Gare Centrale
Gare de Matete	Gare - Matete
Gare Fluviale de l'ONATRA	Gare Fluviale de l'OTRACO
Hôpital de la Rive	Hôpital de la Rive
Hôpital Mama Yemo	Hôpital pour noirs
Immeuble "le Royal"	Immeuble "le Royal"
Immeuble "Vodacom"	Immeuble "Galeries Moulaert" (M. Heymans)
Immeuble à appartements "Home Renkin"	Immeuble pour assistants sociaux, "Home Renkin "
Immeuble à appartements Boulevard du 30 juin	Immeuble résidentiel
Immeuble à appartements C.C.C.I.	Immeuble à appartements C.C.C.I. (M. Houyoux)
Immeuble Agence Maritime Internationale (AMI)	Immeuble Agence Maritime Internationale (AMI)
Immeuble appartement + bureaux	Immeuble (arch. Perranzani)
Immeuble commercial "Sarma"	Immeuble commercial "Sarma"
Immeuble Forescom	Immeuble Forescom
Immeuble ONATRA, site "Cité Gamma"	Immeuble OTRACO, site "Cité Gamma"
Immeuble Regideso	Immeuble Regideso
immeubles pour fonctionnaires de l'ONATRA	Immeubles OTRACO, site "Cité jardin"
Immeubles résidentiels	Immeuble Jupiter et Neptune (M. Heymans)
Immeubles-tours Sabena	Immeubles-tours Sabena
Institut de la Gombe	Athenée Royal
Institut Supérieur de Pédagogie, Gombe	ISP Gombe
Institut Supérieur de Pédagogie, Gombe	ISP Gombe
Institut Supérieur Techniques Appliqués (ISTA)	Ecole de navigation N'Dolo
Jardin botanique	Jardin Botanique
Jardin zoologique	Jardin zoologique
Lotissement "Cité jardin" de l'ONATRA	Lotissement "Cité jardin" de l'OTRACO
Lotissement d'immeubles pour fonctionnaires d'état	Lotissement d'immeubles pour fonctionnaires d'état
Lotissement maisons dites "hollandaises"	Maisons hollandaises
Lycée Bosangani + Chapelle	Lycée Sacré Coeur + Chapelle
Lycée Kabambare & Institut Kato	Ecole Sainte-Thérèse & Collège St Pierre
Magasin Kabambare	Magasin Kabambare
Magasin Philips	Magasin Philips
Maison communale Ngaliema	Hôpital pour blancs Kintambo
Maison de la radio TSF	Maison pour fonctionnaire
Maison des anciens combattants	Maison des anciens combattants - Kasa Vubu
Maison en bois BMS	Maison en bois BMS
Maison ONATRA du Camp Kabinda	Maison ONATRA du Camp Kabinda
Maison préfabriqué métal	Maison expérimentale métal
Maison type Fonds d'Avance - N'Djili	Maison type Fonds d'Avance - N'Djili
Maisons expérimentales en béton	Maisons expérimentales en béton

Maisons Galeries du Fleuve	Hôtel Stanley
Marché central	Marché central
Marché Gambela	Marché Gambela - Kasa Vubu
Maternité de Kintambo	Centre médico-social UTEXLEO
Ministère de la fonction publique	Bâtiment administratif Gouvernement Général
Ministère des Affaires Etrangères	Ministère des Affaires Etrangères
Ministère du Portefeuille	Banque du Congo Belge
Monument aux Héros Nationaux	Monument Lumumba
Monument de la Route des Caravanes	Monument de la Route des Caravanes
Monument de Stanley	Monument de Stanley
Monument du Rail	Monument du Rail
Palais de Justice	Palais de Justice
Palais de la Nation	Nouvelle Résidence du Gouverneur Général
Palais du Peuple	Palais du Peuple
Parc présidentiel du Mont Ngaliema	Parc présidentiel du Mont Ngaliema
Pavillon de la Croix-Rouge	Maison pour fonctionnaire, type CM 6
Place des artistes (Rond point victoire, Monument "Mains d'artistes" - Kalamu)	Rond Point Victoire (Rond point victoire, Monument "Mains d'artistes" - Kalamu)
Pont du chemin de fer	Pont du chemin de fer
Poste centrale	Poste centrale
Première pierre Centre Culturel du Congo belge	Première pierre Centre Culturel du Congo belge
Primature	Résidence du Gouverneur Général
Résidence "Léopold II"	Résidence "Léopold II"
Résidence de l'ambassadeur de France	Résidence de l'ambassadeur de France
Résidence de la direction de l'ONATRA	Résidence de la direction de l'OTRACO
RTNC La voix du peuple	La Voix du Zaïre
Salle de fêtes à Matonge	Salle de fêtes à Matonge
Sanatorium de Makala	Sanatorium de Makala
Scolasticat Kongolo	Scolasticat C.I.C.M.
Sculpture Souvenir Congolais	Monument du Souvenir Congolais
Siège administratif de l'ONATRA	Siège Administratif OTRACO
Silo à grains	Silo SOGIAF
Silo ONATRA du Beach	Silo Huileries du Congo Belge
Site missionnaire Kimwenza (Extension Institut Saint-Pierre-Canisius, Maison des curés, Eglise, Ecole avec dortoirs des professeurs)	Site missionnaire Kimwenza
Site Utexkin	Usine de textiles Texaf - Utexléo
Stade Cardinal Malula	Stade Reine Astrid
Stade des Martyrs	Stade des Martyrs
Stade Tata Raphael	Stade Roi Baudouin
Statue Albert I, dépôt Musée	Monument Albert I
Statue Equestre Léopold II	Monument Léopold II
Supermarché African-Lux	Marché couvert
Temple protestant	Temple protestant
Temple protestant Itaga	Ecole baptiste Itaga
Tour de contrôle du chemin de fer	Tour Contrôle chemin de fer
Tour Sozacom	Tour Sozacom
Village du chef Ngandu - Kimbanseke	Village du chef Ngandu - Kimbanseke

YMCA / La place du 4 janvier	Siège YMCA
<b>Sites urbains</b>	
1ère "zone neutre" (jardin botanique / jardin zoologique)	1ère "zone neutre" (jardin botanique / jardin zoologique)
2ème "zone neutre" (Pont Kasa-Vubu)	2ème "zone neutre"
Avenue des héros nationaux	Avenue Pierre Ryckmans / Avenue Royal
Avenue Kasa Vubu	Avenue Kasa Vubu
Bd du 30 juin	Bd Albert I
Centre Commercial (place du) - Limete	Centre Commercial (place du) - Limete
Rive du fleuve Congo	Rive du fleuve Congo
Voie ferrée	Voie ferrée

On pourrait également y ajouter d'autres ensembles, à l'instar du Domaine présidentiel du Mont Ngaliema.

Les bâtiments et sites identifiés ont été construits à différents moments, dont certains au XIXème siècle et n'ont pas tous la même valeur patrimoniale. Il sont également différents du point de vue de la propriété : certains appartiennent à l'Etat ou à des structures publiques, tandis que d'autres relèvent du privé, aussi bien des congrégations religieuses que des particuliers.

Il apparaît que nombre de ces bâtiments sont en danger : certains, faute d'entretien, menacent ruine, pendant d'autres risquent de perdre leur valeur architecturale (et donc historique) avec des aménagements ainsi que des destructions à l'occasion de la « modernisation » de la ville.

La préservation du patrimoine n'est pas un point clé du plan d'aménagement, au regard de l'échelle à laquelle cet exercice est conduit ; surtout qu'il s'agit de bâtiments isolés et non de vastes zones entières à protéger. La question de l'inventaire et de la préservation du patrimoine reste toutefois essentielle en ce qui concerne les plans particuliers d'aménagement dont elle sera l'une des dimensions les plus fortes, dans certaines communes tout au moins.

Au plan pratique, des instruments existent pour sauvegarder ces « lieux de mémoire », en particulier l'Ordonnance-Loi n° 77-016 du 15 mars 1971 relative à la protection des biens culturels.

## 5/ Eau potable: précarité dans les quartiers pauvres

Globalement, la situation en matière d'eau potable reste précaire malgré des investissements relativement importants réalisés ces dernières années et qui se poursuivent.

### a/ Une production insuffisante

La production d'eau potable est assurée par 4 usines principales, à partir d'eau de surface (N'Djili, Ngaliema, Lukunga et Lukaya) et de quelques sources ou forages représentant à peine 1 % de la production totale.

La REGIDESO estime que la production actuelle est à saturation, et quelques unités fonctionnent même en surcapacité, qui excèderait de 10% la capacité de production, ainsi que l'indique le tableau ci dessous<sup>42</sup> :

FIG. 27 - CAPACITES DES SOURCES DE PRODUCTION DE LA REGIDESO

Source de production	Capacité installée (m/jour)	Capacité en surcharge (m/jour)
Usine de N'Djili	330 000	350 000
Usine de Ngaliema	88 000	100 000
Usine de Lukunga	40 000	50 000

42

Source : REGIDESO 2012

Usine de Lukaya	18 000	25 000
Prise d'eau de Maluku	2 280	2 280
Sources de Mitendi	1 680	1 680
Forage de Mbenza Lemba	1 152	1 152
Forage de Kinkole	1 056	1 056
Forage de Bibwa	640	640
Forage de Mikonga	720	720
Forage de Kikimi	720	720
<b>Total de la production</b>	<b>484 248</b>	<b>530 448</b>

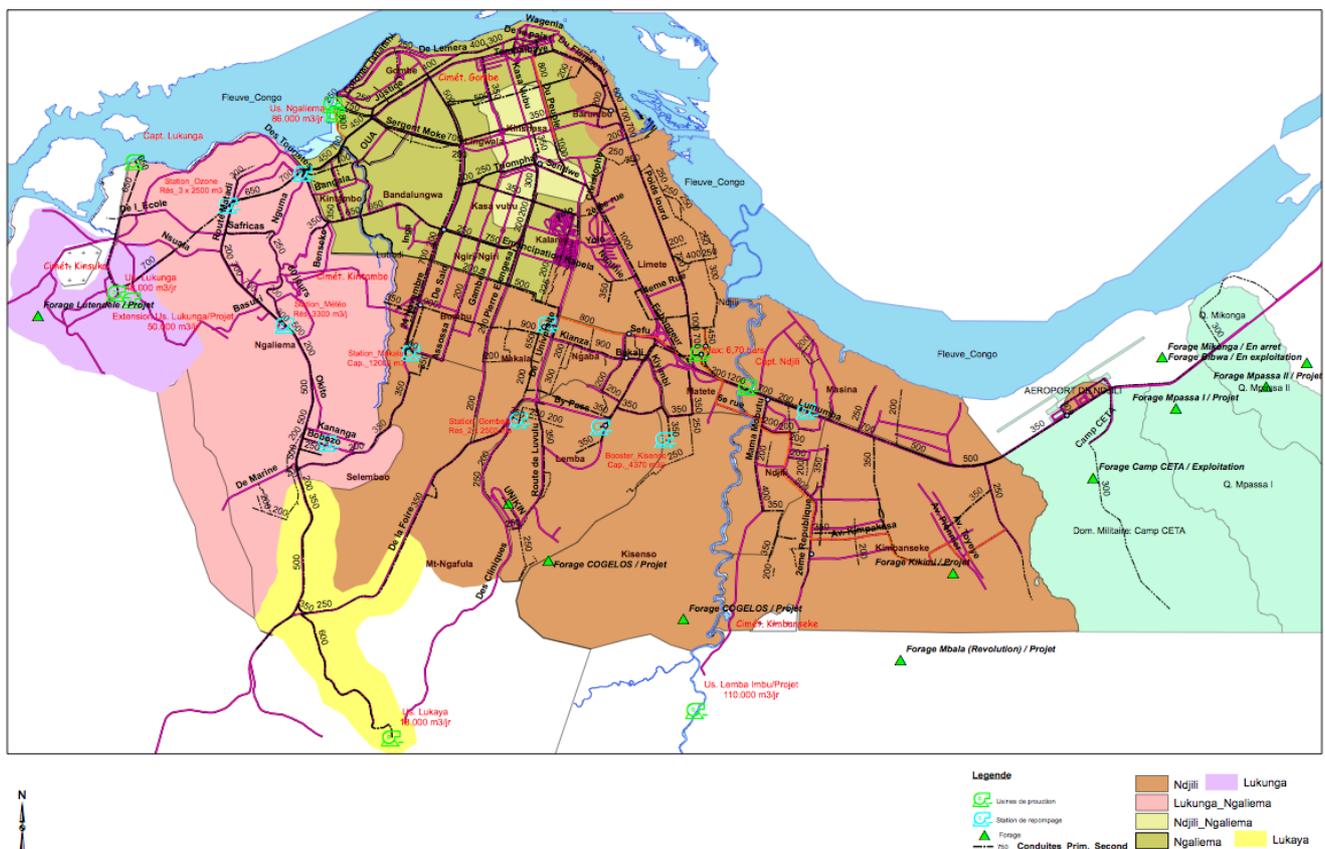
Rapportée à une population de l'ordre de 8,2 millions d'habitants, cela correspond à une production moyenne d'environ 60 litres/hab./jour, ce qui apparaît bien faible. Si l'on considère la moyenne basse de la production dans la plupart des villes des villes de la sous-région (100 litres/habitant/jour), le déficit (en production – sans prise en compte du rendement du réseau de distribution) est d'au moins 40 litres/habitant/jour, soit au moins 40%.

Le système de distribution d'eau est constitué des installations ci-après :

- Dix stations de repompage pour transfert d'eau (Djelo-Binza, Météo, Ozone, Kintambo, Makala, Yolo, Gombele, Lemba-Sud, Kinseso et Masina)
- Deux réservoirs d'équilibre de 12.000 m<sup>3</sup> chacun, dont un seul en service
- Un réseau de 4.711 Km de canalisations dont:
  - 282 Km de réseau primaire de DN 1.200 à 300 mm
  - 500 Km de réseau secondaire de DN 250 à 100 mm
  - 2.580 Km de réseau tertiaire de DN 90 à 2''
  - 1.349 Km de réseau des branchements de DN < 2''

Les zones d'influence de ces différentes ressources sont illustrées sur le plan ci-après.

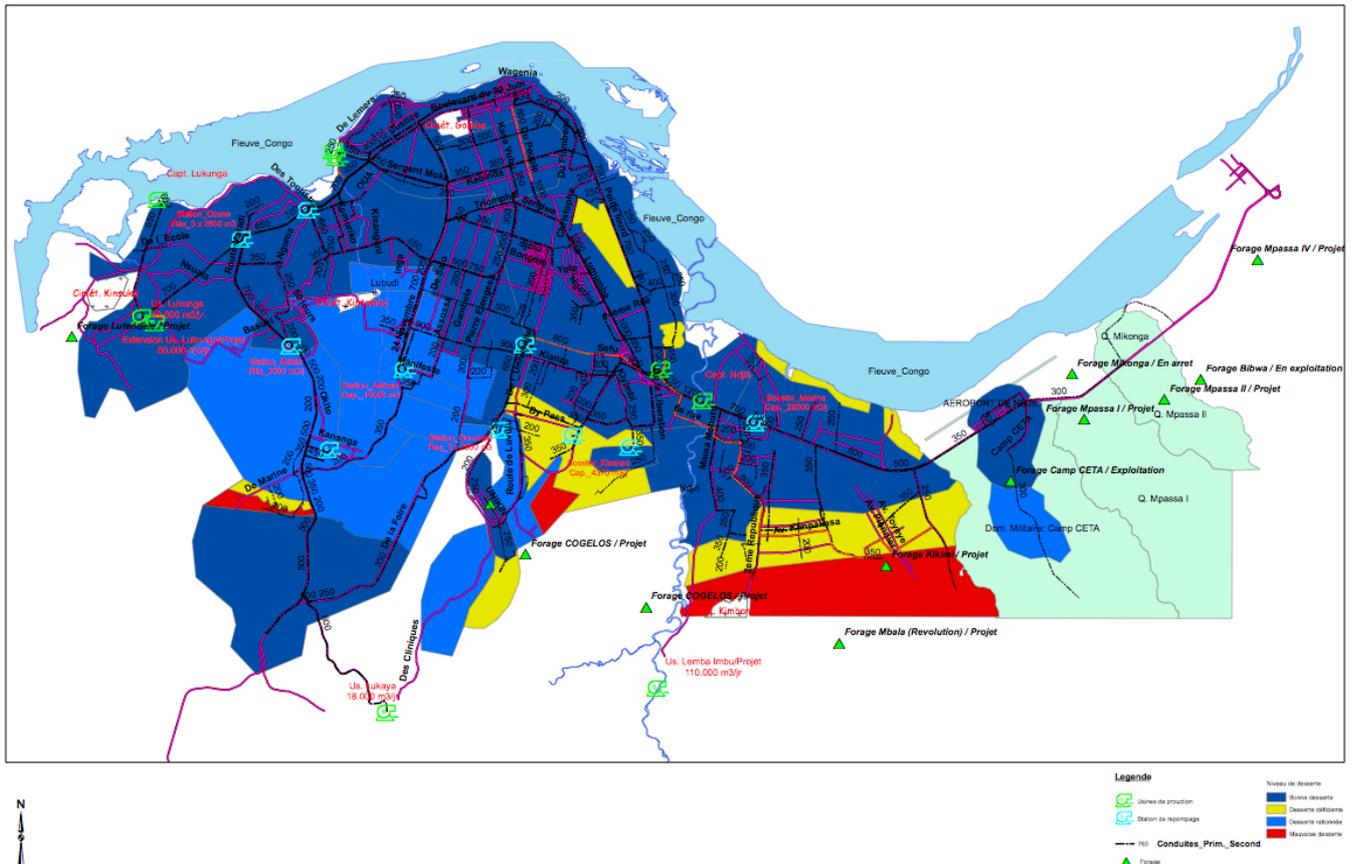
FIG. 28 – ZONE D'INFLUENCE DES USINES DE PRODUCTION D'EAU



## b/ Des vastes zones sous-alimentées

Compte tenu de la faiblesse relative de la production telle que mentionnée ci dessus, d'un taux de fuites important et du manque de réseau de desserte dans de nombreux quartiers en développement, la qualité de la desserte est contrastée. On a ainsi de nombreuses zones faiblement desservies et/ou subissant un rationnement d'eau, qui couvrent plus du quart de la superficie urbanisée, et accueillent plus d'un tiers de la population. Il s'agit principalement des communes densément peuplées de Bumbu, Lemba, Matete, Selembao, ainsi que le Sud de N'Djili et Kimbanseke.

FIG. 29 – PLAN DU NIVEAU DE DESSERTE PAR LA REGIDESO



## c/ Projets

### □ Le Plan directeur AEP Kinshasa

Un Plan Directeur d'alimentation en eau potable a été finalisé en 2008, pour l'horizon 2027.

Les propositions se basent sur :

- des hypothèses de développement spatial et de croissance de la population (24 communes) selon taux de croissance par 5% par an ;
- une étude de la demande selon hypothèses de modes d'alimentation et pertes.
- La conception pour le développement des systèmes :
  - renforcement de la production par réhabilitation d'unités existantes et création de nouvelles unités ;

- sur les moyen et long termes, propositions de développer la production par forage dans la zone Est (aéroport – rivière N’Sele) compte tenu de la bonne qualité des eaux souterraines<sup>43</sup>;
- construction de réservoirs pour absorber les variations horaires de la consommation et assurer la mise en charge suffisante du réseau ;
- développement des réseaux structurants et de distribution.

□ Le PEMU, projet d’amélioration de la desserte en eau potable

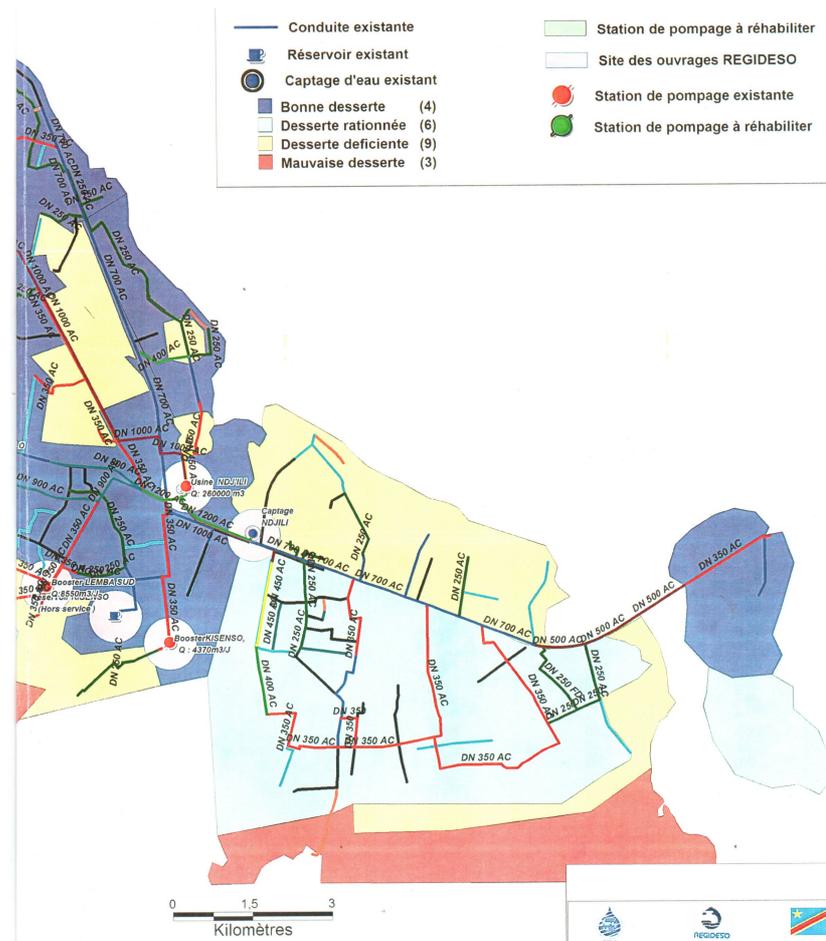
Dans la prolongation du Plan directeur, la REGIDESO a lancé, avec l’appui de la Banque Mondiale, un Projet pour l’alimentation en Eau en Milieu Urbain (PEMU) visant l’amélioration de la desserte en eau, en particulier à Kinshasa.

Les travaux sont en cours sur la base d’une modélisation du réseau actuel et d’une analyse diagnostic de la qualité de la desserte, tels que représentée sur le plan ci après (les traits en noir représentant l’existant et les traits en rouge les travaux identifiés) (source REGIDESO 2011).

Les travaux en cours de finition ont porté principalement sur des renforcements du réseau primaire et un développement de la distribution, essentiellement sur la commune de N’Djili.

Le projet PEMU apporte une bonne amélioration de la situation dans la zone comprise entre la rivière Djili et l’aéroport, comme le montrent les 2 cartes des pages suivantes, « avant » et « après ».

FIG. 30 – SITUATION AVANT PEMU

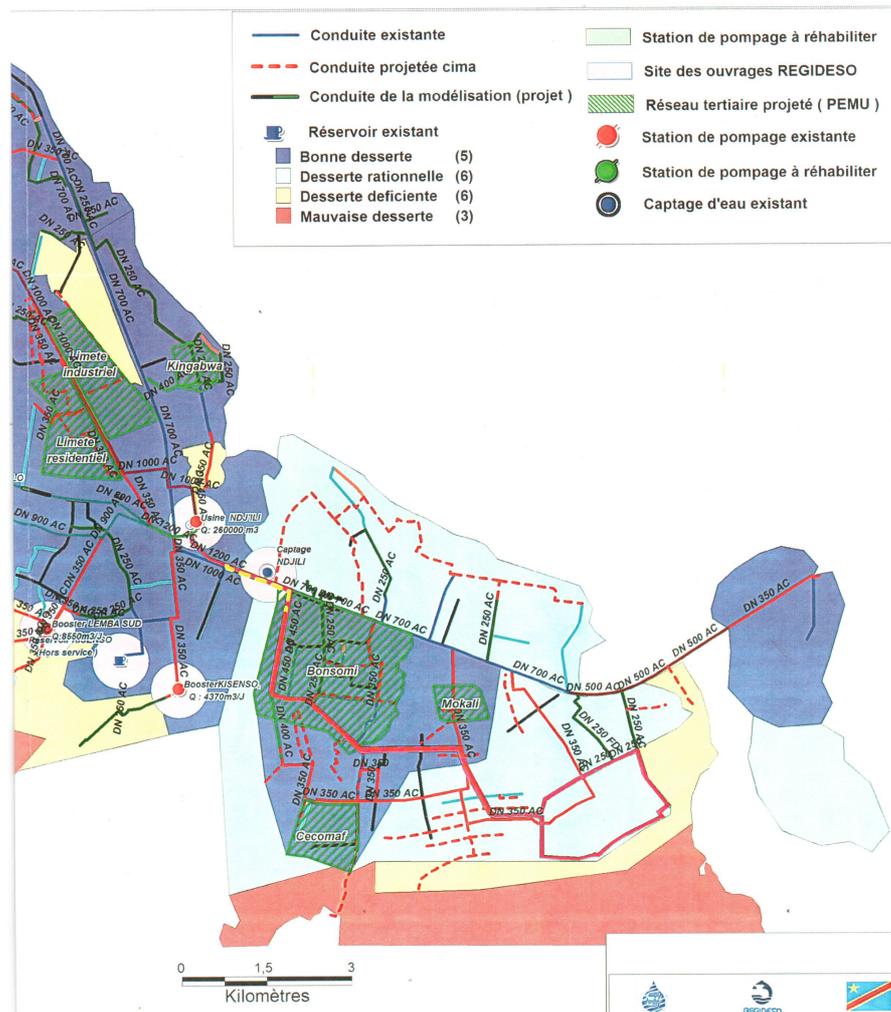


source : REGIDESO

43

Source : page 50 et para 5.1.2 page 59 du volume 4 (programmation) du Plan directeur

FIG. 31 – SITUATION APRES PEMU



source : REGIDESO

### □ Les investissements réalisés par l'UCOP

Avec un même secteur (l'eau potable), un même bénéficiaire (la REGIDESO) et un même bailleur de fonds (la Banque Mondiale), l'Unité de Coordination des Projets (UCOP) est placée sous la tutelle du Ministère du Plan et réalise, entre autres, des travaux dans le secteur de l'eau potable à Kinshasa.

Des travaux ont été exécutés en 2011 - 2013, qui s'inscrivent également dans le cadre du Plan directeur, avec toutefois quelques variations / adaptations :

- exhaure, pompage d'eau brute (3 x 590 m<sup>3</sup>/h) ;
- adduction vers le site de l'usine ;
- construction de l'usine de traitement de Lukaya (18 000 m<sup>3</sup>/jour) ;
- adduction vers le site du nouveau réservoir du Mont Ngafula ;
- construction d'un nouveau réservoir au Mont Ngafula (12 000 m<sup>3</sup>) ;
- station de pompage (3 x 65 m<sup>3</sup>/h) et adduction de ce réservoir vers un nouveau réservoir surélevé ;
- construction d'un réservoir de 600 m<sup>3</sup>.

Le projet comprend 22,5 km d'adductions, 50,3 km de distribution (PEHD), 86 bornes-fontaines et 1.039 branchements particuliers, pour un coût total de 22 millions de US \$.

## d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK

Le Plan directeur prévoit une programmation des investissements en 5 périodes. Le tableau ci dessous est une synthèse de ces propositions, extraite du plan directeur sus mentionné (montants exprimés en millions de US \$ hors taxes)<sup>44</sup> :

FIG. 32 – PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DU PLAN DIRECTEUR

DESIGNATION	PERIODE DE PROGRAMMATION				TOTAL
	2006-12	2013-17	2018-22	2023-27	
<b>A- TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE</b>	191.2	115.0	149.3	157.0	612.6
Captage de production	103.6	40.8	60.0	42.0	246.6
Réservoirs de distribution	7.7	3.1	5.5	8.5	24.8
Station de pompage	3.6	0.5	2.5	3.7	10.3
Réseau de distribution	76.1	70.6	81.3	102.8	330.8
Primaire	25.8	11.3	18.5	24.0	79.6
Secondaire et tertiaire	33.5	39.4	41.6	52.9	167.4
Branchements	16.9	19.9	21.2	25.9	83.8
<b>B- INGENIERIE ET SUPERVISION (7%)</b>	13.4	8.1	10.5	11.0	43.0
<b>C- DIVERS</b>					
Appui à l'exploitation (équipements, véhicules, etc.)	6.0	4.0	4.0	4.0	18.0
Modernisation des fonctions administrative et commerciale (informatique, etc.)	2.0	0.7	0.5	0.5	3.7
<b>D- IMPREVUS PHYSIQUES ET FINANCIERS - 10%<math>\times</math>(A+B+C)</b>	21.3	12.8	16.4	17.3	67.7
<b>TOTAL</b>	233.9	140.6	180.7	189.8	745.0

Le projet PEMU en cours de réalisation est à l'horizon 2022. Il sera donc nécessaire de mobiliser d'autres sources de financement.

Pour l'instant, le déficit est aussi bien quantitatif (production) que spatial, dégageant de vastes zones sous-alimentées ou pas du tout raccordées au réseau, ce qui est pénalisant pour la population, mais aussi l'économie puisque cela limite les activités aux zones alimentées en eau.

On notera également deux contraintes majeures dans les zones nouvellement urbanisées ou en cours d'urbanisation :

- le tracé hasardeux des voies ne permet pas de dégager les emprises nécessaires au passage des réseaux ;
- l'occupation des espaces dans les lotissements avec un habitat de « concessions », sans délimitation claire des parcelles, limite la réalisation des branchements ;
- les sites pour l'implantation des réservoirs sont de plus en plus difficiles à trouver, en l'absence de patrimoine public.

Par ailleurs, le fonctionnement de la station de captage de N'Djili est handicapé par les activités menées à l'amont : agriculture avec pesticides et installations d'habitat favorisant l'érosion.

Du point de vue du SOSAK, il s'agira principalement de dégager les priorités en termes d'alimentation en eau potable, aussi bien pour l'habitat que les zones d'activités. Par ailleurs, il s'agira d'une part, de traiter la question des activités amont des points de captage d'eau potable et, d'autre part, de permettre de faire rentrer les réseaux dans les zones urbanisées ou à urbaniser.

44

Source : PMURR - rapport de programmation et plan directeur, BCEOM Juin 2008

## 6/ Electricité : déficit chronique de la ville et faible desserte des quartiers Est

### a/ Infrastructure

Selon les données fournies par la Société Nationale d'Electricité (SNEL), Kinshasa est alimentée en électricité à partir de centrales hydroélectriques situées dans la province du Bas-Congo (Inga 1, Inga 2 et Zongo d'une capacité totale de 1.850 MW), au travers de trois lignes de transport. Les équipements à l'intérieur de la ville comprennent principalement quatre stations : Lingwala, Limete (Funa), Liminga et Kimwenza (poste d'injection). Il y a ensuite 22 sous-stations comportant au total 38 transformateurs<sup>45</sup>, et localisées comme indiqué dans le tableau ci-après:

Zone	Nombre	Localisation des sous-stations
Est	6	RVA, Kinkole, Masina, N'Sele, Maluku Cité, Maluku Etat
Nord	6	N'Dolo, CDA, Golf, Parlement, VDP, Gombe
Ouest	5	Bandal, Kinsuka, Devinière, Bandalungwa, Makala
Sud	5	Campus, Lemba, Limete, Kingabwa, Sendwe

Le réseau comporte également :

- environ 1 434 km de réseau Moyenne Tension (6,6 kV, 20 kV et 30 kV) ;
- 80 postes de sectionnement MT et 10 postes de réflexion MT ;
- 1 729 cabines MT/BT (dont 858 publiques, 688 privées, 154 Etat et 29 mixtes), d'une puissance installée totale de 1 089 MVA ;
- 6 280 km de réseau BT.

### b/ Niveau de desserte

Les statistiques disponibles<sup>46</sup> indiquent 396 931 abonnés dont 393 930 pour la Basse Tension, 1 100 pour la MT et 1 pour la HT (Haute tension). Si l'on s'en tient aux moyennes généralement observées ailleurs dans la sous-région (9 habitants / abonnement BT), le nombre de personnes ayant accès à l'électricité à Kinshasa serait d'environ 3 500 000, soit un taux de desserte de l'ordre de 40% seulement. Ce chiffre apparaît très faible, comparé à ce que l'on observe dans les capitales de la sous-région Afrique Centrale (plus de 85%). D'après la SNEL, les taux de desserte les plus bas sont observés dans les communes périphériques de l'Est : Kimbanseke (23%), Maluku (24%) et N'Sele (27%).

La puissance de pointe actuellement disponible à l'échelle de la ville est de 453 MW, pour une demande estimée par les services de la SNEL à  $\pm$  800 MW. Il se dégage donc un déficit relativement important ( $\pm$  400 MW, environ 50% de la demande potentielle actuelle), qui n'est satisfaite qu'à travers une faible distribution et de fréquents délestages. Au total, 348 des 858 cabines publiques MT/BT (soit 40%) fonctionnent sous régime de délestage. On a ainsi des zones qui, malgré une couverture par le réseau, sont chroniquement sous-alimentées (Makala, Ma Campagne, Ngaliema, Kintambo, Barumbu, Selembao, Bumbu, Mont Ngafula, Kalamu, Masina, Lemba, Matete, Ngiri-Ngiri, Gombe etc.), dont les transformateurs fonctionnent avec des taux de charge de plus de 100%.

---

<sup>45</sup> Données de mai 2013

<sup>46</sup> Données au 01/01/2013, source SNEL

## c/ Projets

Deux projets d'électricité concernant directement la ville de Kinshasa sont en cours d'exécution : (i) le Projet de développement du marché d'électricité domestique et à l'exportation (PMEDE – financement Banque Mondiale); et (ii) le Projet d'électrification péri-urbaine et urbaine (PEPUR – financement Banque Africaine de Développement). Les investissements prévus comprennent principalement :

- la réhabilitation de certaines centrales Inga ainsi que des ouvrages connexes, avec pour résultat attendu, à l'horizon 2016, une puissance cumulée dans le Bas-Congo de l'ordre de 4 800 MW, contre 1 850 MW aujourd'hui ;
- la construction (en cours) d'une ligne supplémentaire de transport Inga-Kinshasa d'une capacité de transit de 1 000 MW ;
- la réhabilitation et l'extension du réseau de distribution, y compris la construction d'un poste d'injection 220/20 kV à Kimbanseke, l'implantation de nouvelles cabines MT/BT, le tirage et la pose de nouvelles lignes MT, l'assainissement des réseaux MT et BT et postes de transformation MT/BT existants dans 16 communes.

A priori donc, à l'horizon 2016, le déficit d'alimentation de la ville aura été entièrement résorbé, et des avancées auront été enregistrées au niveau de la distribution.

## d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK

Dans l'ensemble, le principal défi (hors SOSAK) à relever porte donc davantage sur la disponibilité de l'énergie électrique pour l'ensemble de la ville que sur l'extension du réseau à l'intérieur de celle-ci.

Du point de vue de l'aménagement de la ville, cette faible alimentation de la ville a un impact considérable, dans la mesure où l'implantation des activités est largement influencée par le niveau de fourniture en électricité dans la zone concernée.

Par ailleurs, il faudrait trouver des sites pour accueillir les stations, ce qui n'est pas chose aisée dans la ville actuelle.

---

## F. Environnement

---

Ce thème mérite un chapitre à part à Kinshasa, au vu des défis à relever dans ce domaine. La Ville paraît aujourd'hui en rupture avec son environnement en raison des impacts découlant des actions menées par l'homme ces cinquantes dernières années. Outre le fait des ordures ménagères et de la pollution qui induisent un environnement insalubres dans certaines zones de la ville, on relève surtout les conséquences d'une urbanisation non maîtrisée, et d'une gestion des réseau défaillante qui provoquent des glissements de terrains, des érosions et des inondations dans les parties basses de la ville. Des efforts en cours, de la part des autorités publiques (et Projets) ou d'initiatives privées montrent des améliorations dans certaines parties de la ville, mais un travail colossal reste à mener, et surtout des leçons à tirer sur ce qu'il ne faut plus reproduire pour l'urbanisation future.

### 1/ Collecte et élimination des déchets solides

D'une manière générale, la situation en matière de collecte et d'évacuation des déchets reste difficile, malgré les efforts récents, dont en particulier ceux développés dans le cadre du projet PARAU financé par l'Union Européenne. Le système de collecte et de traitement mis en place couvre seulement une partie de la ville et manque d'appropriation et de la part des citoyens et de la part des pouvoirs publics.

#### a/ Organisation de la collecte

Le seul système organisé dans la gestion des déchets solides est celui mis en place dans le cadre du projet PARAU. Ce projet financé par l'Union Européenne travaille dans 9 communes municipales sur les 24 que compte la ville de Kinshasa. Sur ce territoire, le projet a aménagé 63 mini-stations de transfert, qui sont des points de regroupement des déchets avant leur collecte et transport vers un lieu de traitement. Celles-ci ne permettent toutefois pas de couvrir entièrement les 9 communes, 12 d'entre elles n'ayant pu être réalisées faute de site approprié. Les 63 qui existent permettent de couvrir plus ou moins 50% des besoins des 9 communes. Et là aussi, la présence des mini-stations de transfert ne signifie pas une couverture dans la collecte systématique des déchets.

En effet, le projet ne s'occupe que de la gestion des mini-stations et du transport des déchets, de ces points vers la décharge d'enfouissement définitif. La pré-collecte, c'est-à-dire le circuit entre, d'une part, les producteurs de déchets (ménages, hôpitaux, bureaux, écoles, entreprises, etc.) et, d'autre part, les mini-stations de transfert, est laissée à l'initiative individuelle (transport avec des charriots ou pousse-pousse) et privée (ONGD et PME). Les opérateurs ont des conventions (souvent non écrites) directement avec les producteurs de déchets (ménages, sociétés, entreprises, les hôpitaux, hôtels, etc.) et sans intervention de l'autorité publique. La collecte se fait sans aucune obligation normative (cahier des charges) ; ce qui compte pour les producteurs, c'est de voir que les déchets quittent les lieux de production, peu importe vers où et comment ; ce qui compte pour les collecteurs, c'est de faire le maximum de bénéfiques en dépensant le minimum. En conséquence, les déchets ne sont pas tous collectés, et tous ceux qui le sont ne sont pas dirigés vers des stations de transfert. Il est donc difficile de déterminer le pourcentage des déchets collectés par rapport à la quantité produite.

D'après l'enquête réalisée par Arsène Nkituahanga Yenamau (de l'Université de Kinshasa) en 2010 dans la commune de Masina, un individu produit par jour en moyenne 0,5 kg de déchets solides ; un chiffre comparable à ce que l'on retrouve

dans les autres villes africaines. En faisant une extrapolation, on estimerait que la population de Kinshasa (8,2 millions de personnes) produit plus ou moins 4.000 tonnes par jour, soit 28 000 tonnes par semaine. En moyenne, la densité des déchets solides municipaux est de 250kg/m<sup>3</sup>. Les enregistrements du PARAU font état de 10.000 m<sup>3</sup> de déchets collectés par semaine dans les 63 mini-stations, ce qui représente environ 2.500 tonnes, soit 62,5% de la totalité des déchets de Kinshasa. Ceci semble loin de la réalité étant donné que : (i) le PARAU ne couvre que 9 communes sur 24, en laissant de côté certaines des plus peuplées comme Masina et Kimbanseke ; (ii) dans les 9 communes, le PARAU couvre plus ou moins 50% et ; (iii) dans la zone couverte, tous les déchets ne sont pas transportés vers les stations de transfert. Il est fort probable que les estimations de PARAU soient relativement surévaluées. En effet, le transport des déchets vers le centre d'enfouissement est assuré par 63 camions-bennes, soit un camion par mini-station. Si réellement le centre reçoit 10.000 m<sup>3</sup> de déchets par semaine, cela voudrait dire qu'en moyenne un camion fait 5 tours par jour (un camion benne a un volume moyen de 4m<sup>3</sup>). Or, dans les conditions normales, un aller-retour (sans compter le temps de chargement) ne prend pas moins de 3 heures, ce qui voudrait dire que chaque camion ferait plus de 15 heures de travail par jour.

Dans les communes non couvertes par le PARAU, la situation est catastrophique. Il existe une station de transfert dans la commune de N'Djili, aménagée par « Ingénieurs Sans Frontières » et cédée à l'ARTPK après aménagement. La station a été très vite remplie, mais les déchets n'ont jamais été évacués et la station est devenue un dépot sauvage permanent.

Dans toutes les communes, la situation est la même. Une bonne partie des déchets se retrouve dans les collecteurs d'eau pluviale (et plus loin le fleuve), dans les espaces verts là où ils existent encore, parfois directement jetés par les producteurs ou même les agents de collecte.

## **b/ L'élimination des déchets solides**

### **□ Le Centre d'enfouissement technique**

Il existe une décharge, appelée « Centre d'Enfouissement Technique de Mpasas » qui se trouve dans la commune de Masina, à plus ou moins 30 km du centre ville de Kinshasa. La décharge a été aménagée et est gérée par le projet PARAU. Le terrain est domanial, avec une superficie totale de 250 ha, mais le projet en exploite seulement 30 ha. L'aménagement est fait en casiers et au total on a prévu de faire 10 casiers d'environ 415.800 m<sup>3</sup> (30 m de largeur, 990 m de longueur et 14 m de profondeur), entre un casier et un autre, on laisse une zone tampon de 8m qui peut servir pour les déplacements. Les déchets sont emmenés par des camions et sont déposés dans les casiers. Une fois un casier est rempli de déchets (niveau de la surface du sol) on couvre les déchets avec de la terre ordinaire.

Le sol est sableux, très perméable et très sensible à l'érosion. Le fond des casiers est imperméabilisé par du plastique et contient 2 petites rigoles pour faciliter l'écoulement du lixiviat. Dans la pratique, ces rigoles ne se voient pas clairement. Les écoulements sont récupérés en aval dans des bassins de décantation, imperméabilisés aussi par du plastique de même nature. Le plastique utilisé ne semble pas de bonne qualité, puisqu'il est déchiré par endroits et laisse passer le lixiviat qui pollue le sol.



Casier en cours de remplissage de déchets



Bassins de décantation avec plastic déchiré

Le terrain sur lequel est aménagé le centre d'enfouissement est un terrain en pente. Malheureusement, dans l'aménagement des casiers, on n'en a pas tenu compte. On observe donc de l'érosion sur le site, ainsi que sur les parties remplies de déchets déjà recouvertes de terre

Un centre d'enfouissement technique est une décharge conçue pour le stockage de déchets ultimes, en minimisant les risques de pollution ou de contamination de l'environnement. Les centres d'enfouissement sont très exigeants en terme de gestion et requièrent une technicité adéquate. En effet, si de tels centres ne sont pas gérés comme il faut, ils deviennent de véritables sources de pollution des sols, les nappes et l'air ; et le cas échéant, ils sont plus polluants par le fait que les déchets sont en grande quantité et diversifiés. Malheureusement, c'est ce qui s'observe sur le centre d'enfouissement technique de Mpassa. Actuellement, le site présente des risques importants qui sont liés effectivement à l'insuffisance dans la gestion :

- (i) Comme déjà mentionné plus haut, le terrain sur lequel le centre est aménagé est en pente et on n'en a pas tenu compte lors de l'aménagement des casiers. Les casiers remplis de déchets sont couverts de terre du site même, qui est du sable fin facilement érodable. Ainsi, on observe que lors des pluies, il y a des eaux de ruissellement qui coulent de la décharge vers une vallée située en aval du site et constitue une source de pollution. Cette vallée contient des étangs piscicoles qui sont potentiellement sous menace de pollution. Cette érosion a même déjà créé un ravin relativement important et qui pourra à moyen terme provoquer le glissement des déchets mêmes vers la vallée ;
- (ii) le plastique d'imperméabilisation n'est pas de bonne qualité et se déchire facilement, laissant le lixiviat s'infiltrer dans le sol. Cela prouve que probablement le même phénomène se passe dans les casiers. Ainsi, le sol du site est contaminé, et cela constitue un grand risque de pollution de la nappe phréatique ;
- (iii) le site présente des installations de collecte du gaz méthane. Ces installations ont été mises en place par une organisation qui les a abandonnées juste après l'installation. Le projet PARAU n'a pas été associé dans la mise en place de ces installations et le gestionnaire du centre n'en a aucune information. L'installation n'a pas été bien faite et les tuyaux de récupérations de gaz se sont cassés à certains endroits, ce qui laisse le gaz méthane s'échapper à la surface du sol et sans contrôle. Ce gaz qui s'échappe présente un très grand risque d'incendie et peut créer des catastrophes.



Des sillons d'érosion sur un casier fermé



Tuyau collecteur de gaz méthane cassé



Vallée recevant des eaux de ruissellement de la décharge

Etangs piscicoles potentiellement contaminés par la décharge

Ravin en aval de la décharge

▣ Les autres modes d'élimination

DEPOTOIRS SAUVAGES

En plus du centre d'enfouissement technique, il existe plusieurs dépotoirs non autorisés un peu partout dans les quartiers, dans les ravins et rivières qui traversent la ville, dans des caniveaux, autour des marchés, etc.



Dépotoir au bord des cours d'eau



Dépotoir à côté d'habitations



Dépotoir au bord d'un ravin

#### RECYCLAGE D'ORDRE ECONOMIQUE

En fonction de l'intérêt qu'on peut tirer de certains déchets, on observe à des sortes de recyclages, mais qui ne sont sous le contrôle de l'autorité et sans normes : (i) Pour les métaux et ferrailles, il y a des individus qui les ramassent pour les vendre à des repreneurs chinois et indiens ; ces derniers les exportent comme matières premières vers leurs pays respectifs. Ici, la récupération est presque totale ; (ii) pour les cartons, il y a une usine à Limete qui achète une petite quantité pour la fabrication des emballages ; (iii) une petite quantité des sachets sont réutilisés par les citoyens et quelques entreprises récupèrent du plastique lourd pour fabriquer des gobelets.

#### ENFOUISSEMENT CHEZ LES PRODUCTEURS DE DECHETS

Certains producteurs, essentiellement les ménages, éliminent les déchets par enfouissement. Ceci se fait surtout dans les zones périphériques où la densité d'occupation des espaces reste encore relativement faible.

#### INCINERATION

L'incinération est aussi pratiquée par certains ménages dans les zones périphériques. Cette pratique qui n'est pas systématique, mais se fait surtout dans des décharges sauvages qui sont sous feu de manière presque permanente. Cette incinération non contrôlée peut être une source de pollution, dépendamment de la qualité des déchets brûlés et de la durée d'exposition.



Incinération dans les alentours de l'Université de Kinshasa

### c/ Les déchets spéciaux

#### DECHETS HOSPITALIERS

Les informations collectées à ce stade montrent que la plupart des structures médicales de Kinshasa ne disposent ni de systèmes ni d'équipements de gestion des déchets, pas même d'incinérateurs qui constituent normalement une obligation. Les déchets hospitaliers sont gérés comme les déchets ménagers et on les retrouve aussi dans les décharges sauvages. Seuls quelques hôpitaux ont contracté avec des privés qui ramassent leurs déchets pour les déposer dans les stations de transfert, notamment l'Hôpital Général de Référence.



Présence des déchets médicaux dans les décharges sauvages

## DECHETS INDUSTRIELS

La gestion des déchets industriels échappe au contrôle des autorités publiques. La RATPK, qui est normalement une structure de l'Etat Congolais en charge de la gestion des déchets, affirme ne pas avoir accès à l'information en rapport avec les déchets industriels. Les informations collectées auprès de différentes parties prenantes concourent à affirmer que les effluents industriels et les déchets solides non traités sont déversés directement dans l'environnement, et particulièrement dans le fleuve Congo. Le pool Malebo serait une des zones les plus menacées par les déchets industriels. Les autres déchets industriels et commerciaux sont brûlés à ciel ouvert près de la zone industrielle de Kinshasa.

### □ Projets

Dans la perspective de l'achèvement du PARAU en décembre 2013, le ministère provincial en charge de l'environnement envisage de confier l'ensemble de la chaîne, depuis la pré-collecte ainsi que la gestion du centre d'enfouissement technique, à des opérateurs privés. L'appel d'offres (international) pour la collecte, le transport et la gestion de la décharge est en cours<sup>47</sup>. Il est prévu la construction d'autres mini-stations de transfert, ainsi qu'une vingtaine de stations de transfert (près de 2ha par site), de manière à couvrir toute la ville. Pour ce qui est du traitement, un 2<sup>ème</sup> centre d'enfouissement technique est envisagé sur la route de Matadi, à environ 25 km du carrefour de l'Université Pédagogique Nationale, de manière à raccourcir la distance de transport pour les déchets de la partie Sud de la ville.

Dans le même temps, des actions sont engagées pour consolider la valorisation des déchets : un opérateur a été recruté pour la récupération et le reconditionnement des déchets plastiques et une opération de tri à la source devrait démarrer sous peu.

Pour ce qui est du financement du service, il est prévu qu'il s'appuie sur la réactivation de la taxe d'assainissement qui vient de faire l'objet d'un édit provincial ; elle est censée alimenter le Fonds d'Assainissement Provincial. Le gap serait supporté par les fonds d'intervention du GPK.

## d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK

Les principaux atouts ou points forts de la ville en matière de gestion des ordures ménagères sont les suivants :

- l'existence, sur une bonne partie de la ville, de mini-stations de transfert modernes qui permettent de regrouper des déchets en des points ils peuvent aisément être collectés et transportés vers la décharge ;
- l'aménagement d'un Centre d'Enfouissement Technique pouvant permettre l'élimination des déchets dans des conditions correctes au plan environnemental ;
- une importante activité de récupération qui, quoique non formelle, permet de réduire sensiblement les quantités à mettre en décharge ;
- l'existence, dans certains quartiers, d'un système de pré-collecte directement financé par les producteurs de déchets, ce qui réduit sensiblement le coût du service à la charge des pouvoirs publics.

Les déficits et contraintes sont importants et nombreux :

- malgré les relatifs succès du PARAU, moins de la moitié des déchets est aujourd'hui collectée, ce qui fait que des décharges sauvages persistent dans la ville et une bonne partie des déchets pollue les cours d'eau et/ou l'air ;
- même dans les communes couvertes par le PARAU, tout n'est pas enlevé : la pré-collecte n'est pas systématique puisque non organisée et l'éloignement

<sup>47</sup>

Lancé le 19/09/2013, la ville étant, pour la collecte, subdivisée en trois zones opérationnelles.

de certaines mini-stations de transfert finit par vaincre la volonté des ménages ;

- la décharge est gérée de manière inappropriée : non seulement les lixiviats s'en échappent et polluent les sols ainsi que l'étang piscicole en contrebas, mais l'installation de production de méthane sur le site est à l'abandon, avec des risques réels d'incendie ;
- aucune disposition n'est prise pour la gestion des déchets spéciaux (biomédicaux, industriels etc.).

Du point de vue de l'aménagement de la ville, les principaux enjeux sont de deux ordres :

- mobilité : l'accessibilité aux stations ou même au mini-stations de transfert, ainsi que la desserte des décharges ;
- la disponibilité des sites pour l'aménagement des stations ou même au mini-stations de transfert.

## 2/ Elimination des eaux usées

La question des eaux usées n'a pas fait l'objet d'investigations récentes. La dernière étude d'envergure date de la période 2005-2007, réalisée dans le cadre du PMURR<sup>48</sup>. Bien qu'elles puissent être considérées comme relativement anciennes, elles ont toutefois le mérite de mettre en évidence un certain nombre d'éléments qui restent d'actualité, aussi bien en ce qui concerne les eaux usées des ménages, les excréta que les eaux usées industrielles et autres établissements spécialisés.

### a/ Eaux usées domestiques

Les études IGIP montrent que les populations sont, pour la plupart, équipées en dispositifs de traitement des excréta, comme le montre le tableau ci-dessous :

FIG. 33 – INSTALLATION POUR LE TRAITEMENT DES EXCRETAS

Type d'installation	%
Egouts publics	0,9%
Fosses septiques	26,3%
Fosse arabe avec couvercle	14,5%
Fosse arabe sans couvercle	37,9%
Fosse à eau	19,9%
Latrines hors d'usage	0,5%
Total	100%

Les égouts publics font référence aux rejets dans un réseau au départ destiné aux eaux pluviales, localisé dans le centre des affaires au Nord de la ville ; ces branchements illicites dans une zone où la solution de départ était le recours à la fosse septique sont finalement devenus la norme, au regard de la densification de l'occupation des parcelles. Des réseaux d'eaux usées avaient été réalisés par l'Office National du Logement (ONL) dans les cités planifiées de Bandalungwa, Lemba, Matete et Kalamu, mais ils sont hors d'usage depuis plusieurs décennies : les collecteurs qui permettaient les rejets dans les rivières ont été cassés ou déchaussés, le bassin de décantation devant servir au pré-traitement avant rejet des eaux de Bandalungwa ne fonctionne plus<sup>49</sup>. Ces installations semblent s'être avérées par la

<sup>48</sup> Programme Multisectoriel d'Urgence pour la Reconstruction et la Réhabilitation. « Etudes du Plan d'Actions pour l'Assainissement de la Ville de Kinshasa », Rapport n° 5 « Plans d'actions pour l'Assainissement de la ville de Kinshasa », IGIP pour le compte du Comité National d'Actions de l'Eau et de l'Assainissement (Ministère du Plan). Janvier 2007.

<sup>49</sup> Source : « Kinshasa, Assainissement anciennes cités, étude de pré-investissement », BEAU, 1987.

suite inadaptées au contexte : difficultés d'accès à l'eau, forte densification de l'occupation du site, manque d'entretien/réhabilitation des équipements, manque de ressources pour faire face aux coûts d'exploitation de la station de pré-traitement. Pour l'évacuation/élimination des effluents, le mode d'évacuation est présenté dans le tableau ci-après:

**FIG. 34 – MODE D'EVACUATION DES EXCRETAS**

Mode d'évacuation/élimination	%
Dans un puits perdu dans la parcelle	41,2%
Dans un trou dans la parcelle	16,2%
Dans rigole/caniveau	30,9%
Versés à même le sol	5,9%
Dans cours d'eau	5,8%
Total	100%

Le tableau ci-dessus montre que la gestion des effluents est loin d'être satisfaisante, puisque près de 60% des ménages rejettent leurs eaux dans des conditions susceptibles de présenter des risques pour la population, par exposition aux écoulements qui parfois stagnent dans les cours et caniveaux, ou par pollution de la nappe phréatique favorisée par la forte perméabilité des sols.

On peut toutefois s'interroger sur la proportion élevée de puits perdus, qui ne semble pas correspondre à la densité d'occupation des parcelles. Le rejet dans les trous semble être plus important, en particulier dans toutes les zones où l'accès à l'eau courante est difficile voire inexistant. Dans les zones qui en sont pourvues, les réseaux d'eaux pluviales servent ainsi de support pour l'évacuation des eaux usées domestiques.

Pourtant, la ville présente un atout indéniable pour l'assainissement autonome, les sols sableux de l'Agglomération, par leur capacité d'infiltration, se prêtant bien à ce type d'équipements, en particulier dans leur version la plus rudimentaire : la latrine sèche ou « fosse arabe » associée à un puits d'infiltration. Toutefois, le haut niveau de la nappe phréatique ou l'instabilité des terrains nécessitent que les fosses de stockage des matières fécales soient étanches. Ces fosses sont le plus souvent raccordées à des puits d'infiltration.

Le problème majeur est que les boues issues des vidanges de fosses septiques et latrines sont, en l'absence d'installations de traitement, déversées dans les cours d'eau, principalement au confluent des rivières Yolo et Kalamu au quartier Kingabwa, peu loin du fleuve. Le ministère provincial de l'Environnement envisage l'aménagement d'un bassin de lagunage dans la commune de Mont-Nafula, non loin de l'UPN. Dotée d'une capacité de 50 m<sup>3</sup>/jour, elle ne devrait permettre de satisfaire qu'une partie des besoins, estimés, selon l'étude IGIP à 400 m<sup>3</sup>/jour à l'horizon 2015.

## **b/ Eaux usées industrielles**

Selon l'étude IGIP, la pollution industrielle apparaît ne pas constituer un risque majeur, ni pour la pollution des cours d'eau ni pour la production de l'eau :

- elle représenterait moins de 10% des rejets totaux de la ville, en termes de débits et de charges polluantes ;
- 70% à 80% de la charge polluante serait concentrée sur 3 grandes unités industrielles (BRALIMA, BRACONGO et CONGOTEX), qui rejettent soit directement dans le fleuve Congo, soit dans des rivières à proximité de leur confluence avec le Fleuve, après pré-traitement ;
- la toxicité des rejets industriels ne serait pas un problème majeur et ne concernerait que quelques petites entreprises.

Ce constat, bien qu'il commence à dater quelque peu (2007), semble être encore d'actualité.

## c/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK

D'une manière générale, la situation en ce qui concerne les eaux usées n'apparaît pas spécialement préoccupante dans la ville de Kinshasa. Au niveau des eaux usées domestiques, les quantités d'eau consommées sont encore relativement faibles, au regard des difficultés actuelles d'approvisionnement de la ville, ce qui induit des faibles quantités rejetées. Pour les eaux usées industrielles, la faible densité industrielle et les rejets dans les zones proches du fleuve limitent les impacts négatifs. Bien qu'une analyse des rivières Funa et Yolo réalisée en 2004<sup>50</sup> ait montré des niveaux de pollution bactériologique et chimique élevés, la situation apparaît bien meilleure que dans nombre de villes, à l'instar de Lubumbashi frappée il y a quelques années par des épisodes d'épidémies de choléra.

Du point de vue du plan général d'aménagement de la ville, les principaux défis qui se posent sont de trois ordres :

- Eaux usées des ménages : le principal défi consiste à limiter la pollution de la nappe phréatique, dans un contexte socio-économique qui sera, pour longtemps encore, caractérisé par la modicité des revenus et un faible accès à l'eau courante, donc un faible potentiel de recours à un assainissement collectif ;
- Traitement de boues de vidanges : la station de lagunage projetée sera insuffisante dès sa mise en service, et il sera indispensable d'en construire d'autres ;
- Eaux usées industrielles : affectation de zones spécifiques aux activités industrielles, de manière à faciliter le contrôle et réduire les impacts directs sur la population au plan environnemental.

## 3/ Evacuation des eaux pluviales / protection contre l'érosion

### □ Evacuation des eaux pluviales

Le réseau primaire d'évacuation des eaux pluviales de la ville est constitué par le lit mineur de nombreux cours d'eau, qui sont présentés dans le tableau et la carte ci-après, par bassin versant<sup>51</sup>.

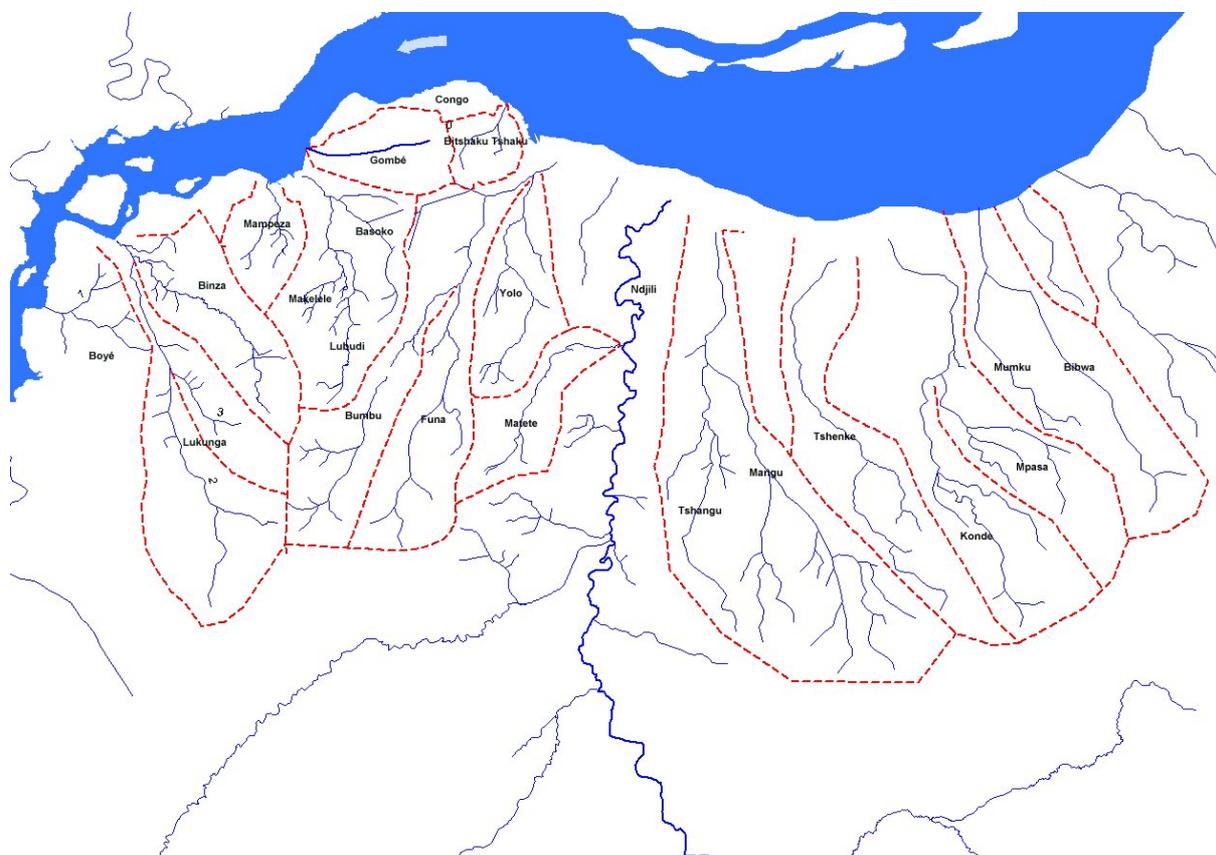
Bassin versant (cours d'eau)	Caractéristiques	Superficie	Longueur du drain primaire
Boye	La Boye coule Est-Ouest, avec un bassin versant couvrant la partie Nord de la commune de Mont Ngafula. Les phénomènes d'érosion et d'inondation sont limités.	2 000 ha	4 000 ml
Lukunga et Binza	Les deux coulent globalement Est-Ouest, en drainant une bonne partie de Ngaliema et une petite partie de Mont Ngafula. La zone est soumise à une forte érosion.	5 700 ha	8 850 + 8 000 ml
Mampeza	Couvre le Nord-Est de Ngaliema, zone peu vulnérable aux inondations et à l'érosion	800 ha	5 100 ml
Basoko – Lubudi – Makelele	Orientées du Sud vers le Nord, elles drainent une partie des communes de Bandalungwa, Kintambo, Ngaliema, Ngiri-Ngiri, Bumba et Selembao. Erosion collinaire dans Ngaliema. Déchets solides dans les drains.	2 850 ha	7 000 + 6 000 + 9 500 ml
Fleuve Congo	Partie nord de la Gombe. Exutoires encombrés.	500 ha	-
Gombe	Seul cours d'eau coulant totalement d'Est en Ouest, il prend sa source dans la zone de Lingwala (camp Lufungula) et draine une partie des communes fortement urbanisées de la Gombe, Kinshasa et Lingwala, ainsi que Bandalungwa. Ses parois sont revêtues dans une large mesure et il est en partie enterré	1 000 ha	4 400 ml

<sup>50</sup> Citée par Francis Lelo Nzuzi dans « Kinshasa, ville & Environnement », L'Harmattan, 2008.

<sup>51</sup> Les données sont, pour l'essentiel, issues des « Etudes du Plan d'Actions pour l'Assainissement de la Ville de Kinshasa », Rapport n° 5 « Plans d'actions pour l'Assainissement de la ville de Kinshasa », IGIP pour le compte du Comité National d'Actions de l'Eau et de l'Assainissement (Ministère du Plan). Janvier 2007.

Bitshaku-tshaku	Bassin versant couvrant essentiellement une partie des communes de Barumbu et Kinshasa, il est entièrement revêtu et est enterré à la traversée de la zone industrielle à l'Est de la Gombe	650 ha	2 700 ml
Funa – Yolo	Funa et son affluent Kalamu coulent du Sud vers le Nord, avec un bassin versant couvrant les communes de Mont Ngafula, Selembao, Ngaba, Makala, Bumbu, Ngiri-Ngiri, Kalamu, Kasavbu Lingwala ainsi que l'Aéroport de N'Dolo et une partie de la zone de l'Université (commune Lemba) ; le lit de la Kalamu est occupé par des habitations qui subissent périodiquement des inondations. L'érosion est importante. Yolo est affluent de la Funa et couvre principalement la commune de Limete ainsi qu'une partie de Lemba. Les lits sont encombrés par les déchets et ces drains sont bétonnés dans leur partie aval.	7 150 ha	14 300 + 9 800 ml
N'Djili	Orientée Sud-Nord, elle se situe à la limite Ouest de la terrasse alluviale, en drainant les communes de Mont Ngafula, Matete, Limete Résidentiel, ainsi que Kimbanseke, N'Djili et Masina, zones en cours de densification qui augmentent son niveau de pollution par les produits d'érosion et des déchets solides ; la plaine alluviale est occupée par des activités agricoles ainsi que des habitations qui perturbent les écoulements	3 600 ha (Oues) + 3 250 ha (Est)	20 800 ml
Matete	Affluent important de la N'Djili et lui aussi orienté du Sud vers le Nord, il draine les communes de Lemba, Matete, Kisenso ainsi que Limete Résidentiel	1 300 ha	10 600 ml
Tshangu – Mangu	Orientés Sud-Nord, en couvrant les communes de Kimbanseke et Masina	7 500 ha	31 500 ml
Tshenke	Orientée Sud-Nord et drainant une partie de Kimbanseke, N'Sele (en cours d'urbanisation) et Masina	3 400 ha	11 100 ml
Konde – Mpsa	Entièrement dans la commune de N'Sele, dans un périmètre en cours d'urbanisation	7 300 ha	8 700 ml
Bibwa – Mumku	Entièrement dans la commune de N'Sele, dans un périmètre en cours d'urbanisation	3 800 ha	10 300 ml
N'Sele	Située à la limite Est de l'agglomération actuelle, elle coule elle aussi du Sud vers le Nord, en traversant une zone encore peu urbanisée		

FIG. 35 – PRINCIPAUX DRAINS DE LA VILLE ET LEUR BASSINS VERSANTS



## **b/ Protection contre l'érosion**

L'urbanisation incontrôlée des sites collinaires, en l'absence ou avec les insuffisances du réseau de d'assainissement, ont conduit à d'importants phénomènes d'érosion dont les principaux sites se situent dans les communes de Kisenso, Lemba, Mont Ngafula, Selembao, Makala, Bumbu, N'Djili et Ngaliema.

L'érosion a été contenue par des travaux de drainage ou encore des traitements spécifiques menés par l'OVD au cours des dernières décennies mais les risques restent importants, les sols étant constitués de sable fins qui, peu riches en limons et argiles, sont facilement érodables dès que les pentes dépassent 3%.

D'une manière générale, elle apparaît comme inéluctable, à moins de mettre en œuvre des moyens très importants.

## **c/ Bilan des précédents plans d'aménagement**

Le Plan Général d'Aménagement de 1967 et surtout le SDAU de 1976 avaient prévu la protection des fonds de vallées des rivières Lubudi, Funa, Kalamu, Yolo, Tshangu et Mangu, qui devaient être des espaces plantés. Les abords de la N'Djili avaient également été désignés comme zones maraîchères.

Quatre décennies plus tard et comme relevé ci-avant, les lits des cours d'eau ont été envahis par les habitations. Cela se justifie par la forte croissance démographique, dans un contexte socio-économique qui fait que les pouvoirs publics n'ont pu/su ni fournir des terrains aménagés aux populations les plus vulnérables, ni les empêcher d'occuper ces sites qui présentaient l'avantage d'être, pour la plupart, situés dans la partie centrale de la ville.

Pour ce qui est de la rivière N'Djili, l'affectation a globalement été respectée.

## **d/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK**

D'une manière générale, l'on note (i) des zones d'inondations et des (ii) des zones soumises à l'érosion. Les drains primaires souffrent d'une dégradation partielle et d'un comblement partiel par des produits de l'érosion ainsi que diverses activités humaines (habitations et déversement de déchets solides), ce qui provoque des inondations. Le reflux des eaux du fleuve est également source d'inondations dans certains quartiers.

La ville de Kinshasa comporte des atouts indéniables pour la lutte contre les inondations et l'érosion :

- un relief moyennement mouvementé, la majeure partie de la ville se situant globalement entre 2% et 8%, favorable pour l'écoulement des eaux pluviales dans des conditions à peu près correctes ;
- la présence de nombreux cours d'eau aux vallées plus ou moins larges constituant le réseau primaire évacuant des eaux pluviales, et dont certaines sections aval sont revêtues pour faciliter les écoulements ;
- l'aménagement de plusieurs dispositifs de lutte anti-érosive ;
- la participation des populations à la protection contre les inondations et l'érosion.

Au rang des points faibles ont peu citer :

- des sols essentiellement constitués de sables fins avec peu de limons et argile, donc facilement érodables dès que les pentes dépassent 3%, créant des ravines ;
- les écoulements ralentis sur certaines sections dans la plaine alluviale, du fait du non revêtement de certains drains ou du délabrement de ce revêtement ;
- la réduction des lits (mineurs) de certains cours d'eau par des habitations ;
- l'encombrement des collecteurs par des produits d'érosion et des ordures ménagères qui gênent les écoulements ;

- les remontées des eaux du fleuve, qui créent des inondations sur une partie de Kingabwa ;
- le manque d'entretien des ouvrages de protection (bassins d'orage...) ;
- l'absence ou la rupture ouvrages de drainage qui favorise l'érosion.

On insistera sur le cas particulier de la rivière N'Djili où les installations de captage d'eau potable sont mises à mal à la fois par les produits d'érosion et les produits chimiques utilisés par l'agriculture intensive en amont.

Pour ce qui est des perspectives, les actions menées dans le cadre du projet PARAU (curage des drains et bétonnage de certaines sections) sont prévues pour être terminées en décembre 2013.

Du point de vue du SOSAK, trois défis principaux sont à relever pour ce qui est de l'évacuation des eaux pluviales :

- l'amélioration des écoulements dans les parties où les pentes sont insuffisantes par la poursuite du revêtement des drains ;
- la libération des lits des drains et, d'une manière générale, des zones subissant une inondation régulière afin, non seulement de protéger les populations qui y sont installées, mais aussi pour améliorer les écoulements ;
- la régulation des activités à l'amont de la rivière N'Djili afin de réduire les nuisances apportés à la station d'épuration ;

Pour ce qui est de la protection contre l'érosion, il s'agira à la fois : (i) d'identifier les zones pouvant être considérées comme inconstructibles du fait du fort pouvoir érosif du sol avec des pentes importantes ; et (ii) d'identifier les mesures pouvant être mises en œuvre pour en limiter les effets dans les zones déjà urbanisées.

## 4/ Couvert végétal

### a/ Situation actuelle

Le couvert végétal de la ville de Kinshasa disparaît progressivement, depuis plusieurs décennies, sous la pression des activités humaines, au premier rang desquelles l'habitat. Même dans les zones non habitées, la forêt climacique de départ disparaît pour faire place, dans le meilleur des cas, à une savane.

Pour y faire face, les pouvoirs publics ont lancé, en 1986, le projet Foresterie urbaine de Kinshasa (Fuki), qui visait à couvrir la ville d'une forêt artificielle d'acacias. Près de 300 ha furent ainsi plantés dans les différentes communes, en quelques années seulement. Aujourd'hui, tout a disparu sous la pression des lotissements anarchiques, de l'agriculture et de la coupe des arbres pour produire du bois de chauffe. Dans la partie agglomérée de la ville, ne subsistent que trois ensembles significatifs de par leur taille :

- la forêt d'eucalyptus de N'Djili ;
- la baie de Ngaliema ;
- l'espace boisé du Centre Météorologique (quartier Binza), dans la commune de Ngaliema, même s'il est déjà largement occupé par des habitations.

Les principaux équipements sont les suivants, si l'on met de côté les petites placettes disséminées dans la ville, et en particulier dans sa partie Nord-Est :

- le Jardin Zoologique : situé dans la commune de la Gombe, il occupe une superficie d'environ 16 ha. Son principal atout est sa position au cœur de la ville, mais il souffre d'une baisse de la fréquentation, en raison de la forte réduction du nombre d'espèces depuis sa création en 1933 (de plus 600, en serait à moins de 150 aujourd'hui) ;
- le Golf : situé dans la commune de la Gombe, qui occupe une superficie d'environ 50 ha ;
- l'espace boisé du Cercle Hippique, situé dans la commune de Ngaliema, avec une superficie d'une soixantaine d'hectares ;
- l'échangeur de Limete (Place de la Reconstruction) qui, en plus d'être un monument de taille importante, dispose d'un couvert végétal non négligeable ;

- le Jardin Botanique, qui jouxte le Jardin Zoologique, et a été créé à la même période, avec superficie est de l'ordre de 14ha.

## b/ Bilan des précédents plans d'aménagement

Le Plan d'aménagement de 1967 prévoyait deux grands ensembles :

- une zone verte sur toute la pointe Ouest de Ngaliema, à partir de la baie ;
- une autre le long de la rivière N'Djili et sur toute la partie Est dans la plaine.

Quant au SDAU de 1976, il se faisait plus précis et projetait, pour l'horizon 1990, plusieurs grands ensembles :

- un espace à dominante végétale sur la « zone neutre » datant de l'époque coloniale entre la ville européenne et la ville indigène, couvrant la pointe Est de la Gombe sur le fleuve, le site de l'aéroport de N'Dolo, le périmètre occupé par le stade des Martyrs et le Palais du Peuple, le Camp Kokolo et son prolongement jusqu'à la baie de Ngaliema ;
- une zone à vocation agricole au niveau de N'Sele ;
- un espace boisé dans la zone face au fleuve entre Kinkole et N'Sele ;
- un autre espace boisé dans la pointe Ouest de Ngaliema (Kinsuka) ;
- une « ceinture verte » destinée à l'agriculture, entourant la ville au Sud, au pied et sur les collines ;
- le respect et l'aménagement de « coupures vertes » dans les fonds de vallées ;
- une large bande maraîchère depuis la rivière N'Djili jusqu'à Kinkole, au Nord de l'Aéroport de N'Djili.

Près de quatre décennies plus tard, le bilan apparaît mitigé :

- une partie de la zone tampon a été affectée à des grands équipements (Stade des Martyrs, Palais du Peuple...) mais sans remettre en cause la vocation d'ensemble de cet espace, puisqu'une partie est plantée et une marge de manœuvre existe encore au niveau du camp Kokolo et l'aéroport de N'Dolo ;
- La zone face au fleuve entre Kinkole et N'Sele présente encore un bon potentiel ;
- Le domaine agricole de N'Sele a globalement été préservé ;
- les « coupures vertes » dans les fonds de vallées n'ont pas été aménagées, mais il reste des possibilités dans la partie Est ;
- La pointe Nord-Ouest de Ngaliema a en partie été occupée par de l'habitat ;
- La « ceinture verte » n'a pas été aménagée mais sa réalisation n'est pas compromise ;
- La bande maraîchère N'Djili – Kinkole a globalement été préservée.

## c/ Synthèse, perspectives et défis à relever pour le SOSAK

De ce qui précède, il apparaît que les grands ensembles d'espaces verts projetés depuis plusieurs décennies à l'échelle de l'agglomération ont été préservés. Toutefois, ceux situés au cœur de la partie agglomérée et de taille plus réduite ont été affectés à autre chose, et le couvert végétal apparaît aujourd'hui insuffisant puisqu'il couvre à peine 2% de la superficie urbanisée. On se retrouve aujourd'hui nettement en recul par rapport à la situation qui prévalait au milieu des années 1980. Pour le SOSAK, il s'agit donc d'un double défi : (i) préserver ceux des espaces qui peuvent encore l'être ; (ii) en dégager de nouveaux, aussi bien dans la partie agglomérée que dans les futures zones à aménager.

## 5/Protection contre le bruit et la pollution de l'air

Trois sources principales de pollution de l'air sont observables dans la ville de Kinshasa :

- la carrière de granulats de Kinsuka, implantée en 1953 dans une zone alors non habitée située à 10 km du centre-ville, mais qui est aujourd'hui entourée d'un habitat dense, avec des populations souffrant de maladies respiratoires plus qu'ailleurs dans la ville<sup>52</sup> ;
- les gaz d'échappement des véhicules, des enquêtes ayant montré une forte prévalence de maladies respiratoires pour les personnes régulièrement exposées à la circulation automobile, ainsi qu'une forte teneur en plomb pour les cultures situées à proximité des voies de forte circulation<sup>53</sup> ;
- dans une moindre mesure, les gaz qui s'échappent de certaines usines implantées à proximité des zones d'habitat.

Le SOSAK abordera ces questions de manière plutôt incidente, à travers l'affectation de zones d'activités et l'amélioration des conditions de transport.

Pour ce qui est du bruit, la principale préoccupation est liée à la présence, à proximité de zones d'habitat, des aéroports de N'Djili et, dans une moindre mesure, de celui de N'Dolo. Pour le SOSAK, il s'agira de mettre en balance le coût socio-économique des nuisances générées par ces équipements avec celui de leur déplacement.

---

<sup>52</sup> Citées par Francis Lelo Nzuzi dans « Kinshasa, ville & Environnement », L'Harmattan, 2008.

<sup>53</sup> Citées par Francis Lelo Nzuzi.

## II. CONTEXTE INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN



---

# A. Les acteurs institutionnels

---

## 1/L'état de la Décentralisation en RDC

### a/ Bref aperçu historique du processus de décentralisation

- En 1923, sous le régime de la colonisation belge, le District Urbain de Léopoldville est créé et constitue la première entité administrative locale ; le District devient la capitale du Congo Belge. Il est intégralement administré par l'administration coloniale.
- Dès 1957, les Villes (qui remplacent les districts urbains) et les communes deviennent les entités de base de la décentralisation congolaise. Les villes sont des entités décentralisées regroupant plusieurs communes, également assimilées à des entités décentralisées. Les premières élections au suffrage universel pour la désignation des Conseillers Communaux et des Bourgmestres (équivalent du Maire français) sont organisées en 1957.
- En 1968, un statut spécifique, plus décentralisé, est octroyé à la Ville de Kinshasa et à ses communes tandis que les communes des villes de l'intérieur redeviennent des circonscriptions administratives (suppression de l'élection des organes délibérants). Leur statut sera ensuite modifié de nombreuses fois.
- En 1982, adoption de l'ordonnance loi n°82-006 du 25/02/82, portant organisation territoriale, politique et administrative de la République, et accordant la personnalité juridique aux provinces, aux territoires, aux villes, aux communes, aux secteurs et aux chefferies. La ville et la commune bénéficient de l'autonomie administrative et financière et leurs organes sont élus.
- En 1998, après le changement de régime, un Décret-loi<sup>54</sup> crée les Entités Administratives Décentralisées (EAD) qui sont dorénavant : la Province, le Territoire, la Ville et les Communes de la Ville de Kinshasa. Il supprime l'organe délibérant des villes.

On note également dans le déroulement du processus une accélération depuis le milieu des années 2000 : la construction d'une vision commune à travers le Forum national sur la décentralisation en octobre 2007 ayant regroupé plus de 500 acteurs de divers horizons ; la signature en avril 2008 du décret fixant les mécanismes de pilotage du processus de décentralisation ; la signature de l'Arrêté portant organisation et fonctionnement de la Cellule technique d'appui à la décentralisation (CTAD) en juillet 2008 ; l'Atelier national de validation du cadre stratégique de mise en œuvre de la décentralisation, en juin 2009 ; les arrêtés ministériels portant nomination du personnel de la CTAD (entre juillet 2008 et septembre 2009) ; la promulgation de trois lois relatives à la décentralisation : (i) la loi sur la libre administration des provinces promulguée en juillet 2008 ; (ii) la loi sur la Conférence des Gouverneurs promulguée en octobre 2008 et ; (iii) la loi sur les entités territoriales décentralisées (EDT) promulguée également en octobre 2008.

### b/ Les textes fondateurs de l'organisation actuelle

- La nouvelle Constitution, promulguée le 18 février 2006, instaure un quasi-fédéralisme (bien que l'Etat reste de forme unitaire), conformément au compromis de Sun City signé en 2002-03. Elle distingue le Gouvernement

---

<sup>54</sup> Décret n°81 du 2 juillet 1998

central, les Provinces et les Entités Territoriales Décentralisées (ETD). Les Provinces ne sont plus des collectivités décentralisées mais des entités politiques régionales, disposant d'un Parlement et un Gouvernement provincial. Ces organes ne peuvent plus être révoqués par le Chef de l'Etat.

- La Loi n°08/012 du 31 juillet 2008 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des Provinces confirme le rôle central des provinces, leur statut, leurs compétences et, surtout, régit les relations entre le pouvoir central et la Province.
- Après deux ans de gestation, l'adoption de la loi organique n°08-016 du 07 octobre 2008 portant composition, organisation et fonctionnement des entités territoriales décentralisées et leurs rapports avec l'Etat et les Provinces permet de sortir du régime du Décret-loi de 1998. Des décrets d'application doivent cependant encore être pris.
- la tenue de la première réunion de la Conférence des Gouverneurs en juin 2009 à Kisangani et de la deuxième en octobre 2011 à Kinshasa;
- l'adoption du cadre stratégique de Mise en Œuvre de la Décentralisation (CSMOD) en juin 2009 et complété par un Plan d'Action Prioritaire 2011-2013.

En outre, depuis plus d'une année, le processus est bloqué: la révision constitutionnelle de janvier 2011 a paru revenir sur certaines dispositions qui allaient dans le sens de la responsabilisation des pouvoirs provinciaux; le Ministère de la Décentralisation a été réintégré au sein de l'Intérieur et Sécurité; l'Etat central demeure omniprésent; les transferts de ressources nationales vers les Provinces n'ont guère augmentés et il n'y a eu aucun transfert de compétences.

Suite aux élections présidentielles et législatives, avec la mise en place du Gouvernement en avril 2012, un nouveau Ministre en charge de la Décentralisation a été nommé; le Vice-Ministre de la Décentralisation et Affaires Coutumières, auprès du Ministre de l'Intérieur, de la Sécurité, de la Décentralisation et des Affaires Coutumières.

## **c/ La mise en place des nouvelles institutions**

### **□ Les élections nationales et provinciales**

- En juillet 2006, Les élections présidentielles (1er tour) et législatives sont organisées concomitamment. Elles conduisent à la mise en place de l'Assemblée Nationale.
- En octobre 2006, en même temps que le 2ème tour des élections présidentielles, se tiennent les élections provinciales. Elles conduisent à la désignation de 690 députés provinciaux au sein des Assemblées provinciales.
- En janvier 2007, les Assemblées provinciales élisent à leur tour les Gouverneurs et Vice - Gouverneurs ainsi que les Sénateurs. Neuf Gouverneurs prennent leur fonction, tandis que les élections ne sont pas validées dans les Provinces du Kasai Oriental et du Kasai Occidental. Le Sénat est installé en mai 2007.
- En 2012, les élections présidentielles et législatives ont confirmé le système.

### **□ Encore des dysfonctionnements**

Cependant, les élections provinciales qui étaient initialement prévues pour mars 2012, puis reportées à mars 2013 ont été reportées de nouveau sine die.

En bref, la décentralisation ne s'est toujours pas traduite dans les faits et on ne relève aucun impact en termes de fourniture de services essentiels à la population.

Le dysfonctionnement du pilotage national est causé principalement par : (i) une CTAD opérante en l'absence d'un capital d'expérience, d'outils véritablement

adéquats, d'une équipe opérationnelle, de synergies consolidées avec les autres structures impliquées dans le processus, de bureaux stables et adaptés, de moyens de fonctionnement ; (ii) un cadre juridique et réglementaire incomplet et l'absence de mécanismes d'appropriation et de vulgarisation ; (iii) un mécanisme de décentralisation financière peu opérationnel (faiblesse de la rétrocession et défaut de mise en place de la CNP) et ; (iv) un cadre de concertation (Conférence des gouverneurs) peu opérationnel.

## 2/ Les acteurs institutionnels du processus d'urbanisation et de gestion urbaine

### a/ Répartition des compétences : ce que disent les textes

Faisant suite à l'Accord Global et Inclusif signé à Pretoria en Afrique du Sud le 17 décembre 2002, la Constitution du 18 février 2006, adoptée par référendum, a mis un terme à une longue période de conflits et de crises politiques et institué la 3<sup>ème</sup> République. Ce texte fondamental a pour ambition "de mettre en place un nouvel ordre politique, fondé sur une nouvelle Constitution démocratique sur base de laquelle le peuple congolais puisse choisir souverainement ses dirigeants, au terme des élections libres, pluralistes, démocratiques, transparentes et crédibles."

Selon l'exposé des motifs, "deux échelons d'exercice du pouvoir de l'Etat sont institués : le pouvoir central et la province, à l'intérieur de laquelle se meuvent des entités territoriales décentralisées que sont la ville, la commune, le secteur et la chefferie, ainsi que d'autres circonscriptions administratives". L'article 3 dispose : "La République Démocratique du Congo est composée de la ville de Kinshasa et de 25 provinces dotées de la personnalité juridique. (...) Kinshasa est la capitale du pays et le siège des institutions nationales. Elle a le statut de province. La capitale ne peut être transférée dans un autre lieu du pays que par voie de référendum."

L'organisation institutionnelle retenue est intermédiaire entre un Etat fédéral et un Etat unitaire fortement décentralisé. Les provinces, qui sont des entités politiques régionales, sont dotées d'un Parlement et d'un Gouvernement provincial, et se voient reconnaître la compétence de légiférer, dans les domaines précisés par la Constitution, et disposent aussi – ce qui est généralement considéré comme un critère de l'Etat fédéral - d'une compétence pénale pour sanctionner les infractions à la législation provinciale. La Loi n°08/012 du 31 juillet 2008 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces précise leur statut, leurs compétences et organise les relations entre l'Etat et les provinces.

La Constitution pose les principes (article 3) de la libre administration des provinces et d'autonomie de gestion de leurs ressources économiques, humaines, financières, techniques. D'autre part, elle fixe :

- des compétences exclusives de l'Etat (36 compétences) ;
- des compétences concurrentes de l'Etat et des provinces (25 compétences) ;
- des compétences exclusives des provinces (29 compétences).

Cependant, les textes mettent en place une architecture confuse, mêlant les structures déconcentrées de l'Etat et les collectivités décentralisées. Ainsi, le Gouverneur, qui est une autorité provinciale, élue par l'Assemblée Provinciale, est "investi" par ordonnance du Président de la République. Il est à la fois l'organe exécutif de la province et le représentant du Gouvernement Central dans la province. Dans ce cadre, il assure « la sauvegarde de l'intérêt national, le respect des lois et règlements de la République et veille à la sécurité et à l'ordre public dans la province ». Il a également un pouvoir, mal défini, sur les services déconcentrés de l'Etat (il « coordonne et supervise les services qui relèvent de l'autorité du pouvoir central » dans les matières relevant de la compétence exclusive de l'Etat).

A cet égard, le document d'information diffusé par la Cellule Technique d'Appui à la Décentralisation (CTAD)<sup>55</sup> indique : "la province dispose de services publics distincts de ceux qui constituent l'administration déconcentrée de l'Etat en place en province. (...) La province, tout en étant une entité politique autonome (...) demeure également un échelon territorial relais de l'Etat où s'effectue la mise en œuvre des politiques publiques du gouvernement central. (...) L'administration de l'Etat en province ne disparaît pas pour autant. Elle continuera et coexistera avec des services propres de la province. Ils seront distincts, mais complémentaires et étroitement imbriqués. (...) Les services déconcentrés de l'Etat oeuvrant dans les ETD, tout en décroissant en nombre, continueront à coexister avec les services décentralisés des ETD."

Au niveau infra-provincial, les entités administratives décentralisées (ETD) jouissent également de la libre administration, d'une autonomie de gestion des ressources humaines, financières, matérielles et techniques, et sont dotées d'organes délibérants et d'organes exécutifs. Cependant, on ne peut que constater une certaine confusion sur la portée de ces principes :

- la tutelle des provinces sur les ETD est conçue selon les principes traditionnels (c'est-à-dire antérieurs aux avancées des dernières décennies en matière de décentralisation) : une tutelle administrative (exercée par les autorités provinciales), et non juridictionnelle, même si le recours contre les décisions de l'autorité de tutelle est ouvert aux ETD ; une tutelle sur les actes et aussi sur les personnes ; une tutelle a priori et a posteriori selon les actes ;
- le budget des ETD est juridiquement intégré à celui des provinces (même si, de fait, cette disposition peine à se mettre en place).

## b/ Dilution et multiplication des compétences entre les acteurs : les moyens financiers font la différence

La Ville n'est pas aujourd'hui l'acteur principal de la gestion et du développement urbain. Dans l'attente de l'application de la loi de 2008, ses moyens restent très limités par rapport à ceux mobilisables par la Province et par l'Etat, au travers les départements ministériels représentés à chaque échelon, mais également des offices et concessionnaires nationaux sous la tutelle directe de Kinshasa.

ETAT			SECTEUR PRIVE	
Départements ministériels (Divisions, Services)	ETD	Concessionnaires & Offices		
Infrastructures, travaux publics	Environnement	Province	REGIDESO	Investisseurs et aménageurs privés
Urbanisme et Habitat	Finances, Budget	Ville	SNEL	Grand opérateurs
Affaires foncières		Communes	OVD	Petits opérateurs (Commerçants, transporteurs, etc.)
			BEAU	

<sup>55</sup> « La décentralisation en bref », Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité, de la Décentralisation et des Affaires Coutumières, mai 2013

Le secteur privé a contribué historiquement au développement de nombreuses villes en RDC ; l'expression la plus visible de cette contribution est l'aménagement de cités minières au sein des villes et la prise en charge de certains investissements notamment viaires, ou équipements sociaux.

Dans ce contexte de transition, et compte tenu de ses moyens très limités, la ville a essentiellement une mission générale de contrôle et de coordination de ses propres services et de ceux mis à sa disposition par l'Etat. Elle n'est responsable de la production d'aucun service public urbain en particulier, et ce en dépit d'un partage des compétences prévues par la loi. En conséquence, les dépenses de la ville effectivement consacrées à la production de services urbains sont quasi inexistantes. La Mairie n'est donc pas le gestionnaire de la ville, à la fois pour des raisons de leadership et de moyens accordés par le pouvoir central.

En conséquence, la Province apparaît comme étant l'acteur clé de la gestion et du développement urbain. Les compétences de la Province sont définies en termes généraux par la Constitution de 2006 (art. 204) : elle exerce des compétences en propre et des compétences exercées pour le compte de l'Etat. En matière de gestion urbaine, la Province est compétente pour les questions « d'habitat urbain et d'équipements collectifs provinciaux et locaux ». La Province intervient dans l'attribution des parcelles et la gestion des extensions urbaines, ainsi que dans la réalisation de tous les investissements d'importance sur la ville. Compte tenu de ses moyens financiers, elle se substitue à la Ville dans la plupart des domaines listés comme relevant de cette dernière, y compris dans la gestion des déchets solides.

Les grands services urbains relèvent d'offices et de sociétés nationales intervenant sous le contrôle direct de l'Etat central (Ministères de l'Energie et du Portefeuille). Il s'agit de la REGIDESO (Régie de Distribution d'Eau) et de la SNEL (Société Nationale d'Electricité). S'ajoutent à ces deux concessionnaires : (i) l'OVD (Office des Voirie et Drainage des Routes), sous la tutelle du Ministère des Infrastructures et Travaux Publics, il dispose d'antenne provinciale dans chacune des villes capitales, mais concentre souvent ses faibles moyens sur le reste de la Province (routes d'intérêt national). L'ensemble de ces organismes publics sont dans une situation financière et institutionnelle critique et n'interviennent que très ponctuellement pour les investissements sur les villes.

Le Ministère de l'Intérieur (i) assure la tutelle des provinces et des ETD et (ii) encadre les services déconcentrés des autres Ministères à chaque échelon administratif. Le représentant du Ministère de l'Intérieur, au sein des autorités locales (Directeur provincial et Chef de Division urbaine), produit un rapport annuel pour le Ministère de l'Intérieur.

Les Ministères techniques supervisent également leurs services déconcentrés jusqu'au plus bas niveau administratif. Ceux-ci produisent un rapport annuel à l'attention du Ministère.

La mise en place de Ministères provinciaux en 2007 a encore complexifié le paysage institutionnel. Les services déconcentrés, autrefois sous le contrôle du Ministère central et sous l'autorité de l'administration territoriale, sont désormais soumis à une troisième autorité hiérarchique : le ministère provincial dont la relation avec l'administration centrale à Kinshasa nécessite d'être clarifiée. En clair, le mouvement de déconcentration engagé avec le renforcement des Provinces n'a pas supprimé l'intervention du pouvoir central ; la fusion des services déconcentrés et décentralisés au sein du Gouvernorat entraîne une relation de tutelle entre l'échelon Ville et l'échelon Provincial.

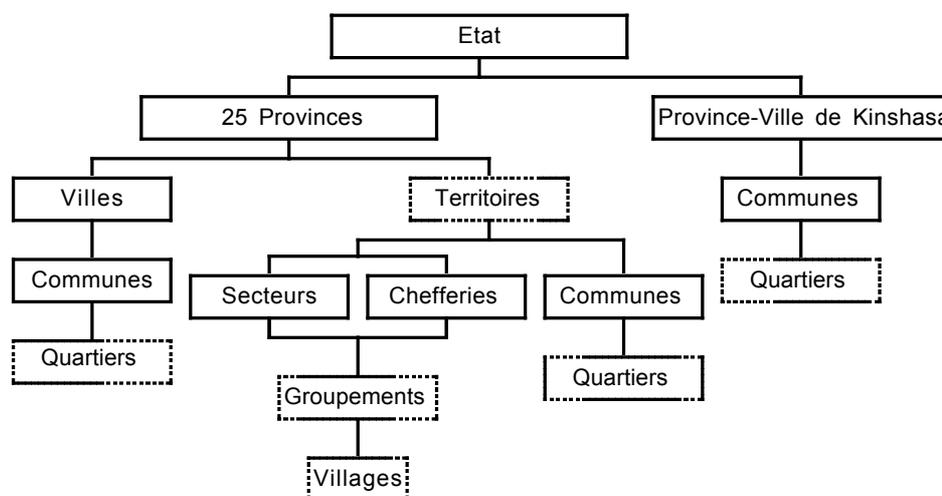
Aujourd'hui, le Gouverneur peut déléguer une grande part de ses attributions de tutelle soit au Ministère provincial de l'Intérieur soit au Directeur Provincial. Il

n'existe pas de texte sur les Ministères provinciaux. Dans ce contexte, l'attitude des agents de la fonction publique vis-à-vis de cette nouvelle hiérarchie se caractérise plus par la « soumission » que par l' « adhésion ».

### 3/Cas particulier de la Ville-Province de Kinshasa

#### a/ L'organisation institutionnelle

Le schéma ci-dessous récapitule le schéma institutionnel issu de la Constitution du 18 février 2006. On note tout de suite la spécificité de Kinshasa, qui se situe au niveau des provinces et non des villes.



- Entité territoriale déconcentrée
- Entité territoriale décentralisée

Les organes politiques de la province sont :

- l'Assemblée Provinciale, qui est l'organe délibérant ;
- le Gouvernement Provincial, qui est l'organe exécutif.

L'Assemblée Provinciale de Kinshasa comprend 48 députés, élus au suffrage universel direct et secret ou cooptés (dans la limite du dixième des membres) pour un mandat de cinq ans renouvelable.

L'Assemblée délibère dans le domaine des compétences réservées à la Province et contrôle le Gouvernement Provincial ainsi que les services publics provinciaux et locaux. Elle légifère par voie d'édits. Elle tient deux sessions ordinaires par an (du 15 janvier au 15 avril et du 15 juillet au 15 octobre), et peut être réunie en session extraordinaire.

L'Assemblée Provinciale est dirigée par un Bureau composé d'un Président, d'un Vice-Président, d'un Rapporteur, d'un Rapporteur Adjoint et d'un Questeur élus par leurs pairs. Le Gouvernement Provincial est composé d'un Gouverneur, d'un Vice-Gouverneur et des Ministres Provinciaux.

Le Gouverneur est élu pour un mandat de cinq ans, renouvelable une seule fois, par les députés provinciaux au sein ou en dehors de l'Assemblée Provinciale. Comme indiqué précédemment, il est investi par ordonnance du Président de la

République et représente l'Etat dans la province. En tant qu'organe exécutif de la province, il assure l'exécution des édits et dispose à cette fin d'un pouvoir réglementaire, qu'il exerce par voie d'arrêtés délibérés en Conseil des Ministres.

Le Gouverneur s'appuie sur un cabinet, dont les membres, qu'il nomme lui-même, ne peuvent être plus de dix.

Le Vice-Gouverneur est également élu par l'Assemblée Provinciale, sur la même liste que le Gouverneur, qu'il assiste et remplace en cas d'absence ou d'empêchement. Le Gouvernement Provincial se compose de Ministres provinciaux, désignés par le Gouverneur au sein ou en dehors de l'Assemblée Provinciale. Ils sont investis avec l'approbation du programme du Gouvernement présenté à l'Assemblée Provinciale par le Gouverneur.

Les fonctions intéressant l'étude sont exercées par le Ministre Provincial du Plan, du Budget, des Travaux Publics et des Infrastructures.

## b/ La planification et les compétences de gestion urbaine

Nous avons vu dans l'état du processus de décentralisation en RDC que les Villes avaient finalement peu de moyens aujourd'hui pour la maîtrise de l'urbanisation. Toutefois, Kinshasa étant une Ville-Province, elle dispose d'un champ d'actions, de compétences et de moyens plus étendu.

Les compétences entrant dans le champ de l'étude sont énoncées comme suit par la Constitution (article 204) :

- le plan d'aménagement de la province ;
- la délivrance et la conservation des titres immobiliers dans le respect de la législation nationale ;
- les travaux et marchés publics d'intérêt provincial et local ;
- les communications intérieures des provinces ;
- l'élaboration des programmes miniers, minéralogiques, industriels, énergétiques d'intérêt provincial et leur exécution conformément aux normes générales du planning national ;
- l'élaboration des programmes agricoles et forestiers et leur exécution conformément aux normes du planning national, l'affectation du personnel agricole, des cadres conformément aux dispositions du statut des agents de carrière des services publics de l'Etat, l'application de la législation nationale concernant l'agriculture, la forêt, la chasse et la pêche ainsi que l'environnement, la conservation de la nature et la capture des animaux sauvages, l'organisation et le contrôle des campagnes agricoles, la fixation des prix des produits agricoles ;
- le tourisme, le patrimoine historique, les monuments publics et les parcs d'intérêt provincial et local ;
- l'habitat urbain et rural, la voirie et les équipements collectifs provinciaux et locaux ;
- la planification provinciale.

Dans le champ de l'étude, le **Ministre Provincial du Plan, du Budget, des Travaux Publics et des Infrastructures** est chargé des attributions suivantes :

AU TITRE DU PLAN :

(a) la planification et la programmation de la politique de développement économique et social de la Ville de Kinshasa à travers notamment :

- la préparation du Plan de développement économique et social provincial, la programmation de son exécution et le suivi de sa réalisation ;

- la coordination des travaux des commissions créées pour la discussion des documents du plan provincial ;
- la préparation du budget des dépenses en capital de la Ville de Kinshasa, la programmation et le suivi de son exécution ;
- la mise sur pied, en collaboration avec le Gouvernement central et les services publics de la Ville de Kinshasa concernés, des instruments scientifiques permettant d'appréhender la vie économique et sociale de la Province par rapport à la situation générale du pays dans les différents secteurs ;
- la coordination et l'intégration de différents programmes sectoriels préparés par les autres ministères provinciaux, les entités territoriales décentralisées et les autres acteurs économiques et sociaux opérant dans le ressort territorial de la Ville de Kinshasa ;
- l'intégration des programmes sectoriels de la Ville de Kinshasa dans le cadre du plan préparé par le Gouvernement central ;
- l'étude et l'appréciation de tous les moyens humains, matériels et financiers qui doivent concourir à la mise en œuvre du plan économique et social de la Ville de Kinshasa ;
- l'appréciation de la conformité des projets d'investissements publics et privés avec les objectifs concrets du plan économique et social de la Ville de Kinshasa ;
- la promotion, en collaboration avec tous les services ou organismes publics de la Ville de Kinshasa et la société civile locale, de la participation du peuple kinois, en partant de la base, à l'élaboration et à l'exécution du plan économique et social ;
- l'évaluation des projets réalisés dans l'exécution du plan de développement de la Ville de Kinshasa, des programmes économiques et sociaux et des projets d'investissement et l'établissement des rapports périodiques sur leur état d'avancement.

#### LE SUIVI DES PROJETS INTERMINISTERIELS PROVINCIAUX ;

- la promotion des investissements privés et publics ;
- la coordination, en collaboration avec le Gouvernement central, de l'action de mobilisation des ressources extérieures destinées au financement des investissements prioritaires ;
- l'incitation et l'encouragement, au niveau provincial, d'une politique de relance de la production dans le cadre des investissements privés y compris ceux à travers les Organisations Non Gouvernementales (ONG) ;
- la coordination, au niveau provincial, de la participation de l'Etat aux activités du NEPAD
- le pilotage, au niveau provincial, des travaux macroéconomiques, en collaboration avec les autres ministères provinciaux;
- la promotion, au niveau provincial, de nouvelles technologies appliquées à l'industrie en collaboration avec les autres ministères provinciaux.

#### AU TITRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES INFRASTRUCTURES :

- l'élaboration et le suivi de l'exécution du Plan Directeur d'aménagement de la Ville de Kinshasa en concertation avec le Gouvernement central ;
- l'aménagement de la Ville de Kinshasa conformément au plan directeur d'aménagement ;
- la conception, la construction, la modernisation, le développement, l'aménagement et l'entretien des infrastructures routières, aéroportuaires, scolaires, sanitaires, sociales, touristiques et sportives ainsi que des bâtiments et des édifices publics d'intérêt provincial ;
- la conception, la construction, l'aménagement et l'entretien des ouvrages de drainage, d'assainissement et de lutte antiérosive ;
- la préparation, la passation, le contrôle et la surveillance des marchés publics relatifs aux études et aux travaux de génie civil financés par le Gouvernement

- provincial, le Gouvernement central ou les partenaires extérieurs, en collaboration, d'une part, avec le Ministère ayant en charge, au niveau provincial, le Budget et, d'autre part, les Ministères ayant en charge, au niveau du Gouvernement central, le Budget et les travaux publics ;
- la surveillance et le contrôle technique et financier au niveau provincial des études et des travaux en régie et à l'entreprise ;
  - l'expertise et la contre-expertise au niveau provincial des études, des travaux, et des biens mobiliers ;
  - la promotion des matériaux et des techniques de construction ;
  - le contrôle et le suivi au niveau provincial des entreprises, bureaux d'études et des indépendants du secteur de la construction, conformément aux normes fixées par les lois nationales ;
  - la collecte, l'exploitation et l'analyse des données physiques, géographiques et socio-économiques en rapport avec l'aménagement ;
  - l'inventaire, l'analyse et l'interprétation des données sur les infrastructures et les équipements ;
  - la conception, l'élaboration et la diffusion des normes, prescriptions, plans, cartes thématiques, schémas, programmes, documents et toute étude relative à l'aménagement du territoire conformément aux normes fixées par les lois nationales ;
  - le contrôle de l'application des normes légales, réglementaires ou techniques relatives à la construction ;
  - la gestion du charroi faisant partie du domaine public de la Ville de Kinshasa ;
  - le suivi de la gestion des stocks et de la consommation des hydrocarbures ;
  - la gestion du patrimoine immobilier du domaine public de la Ville de Kinshasa ainsi que de tous les équipements y incorporés ;
  - la conception de la politique de reconstruction de la Ville de Kinshasa en collaboration avec les ministères concernés ;
  - le suivi et le contrôle de toute activité liée à la Reconstruction ;
  - la conception et la mise en œuvre de la politique du Gouvernement provincial en matière de construction et d'entretien des voies de desserte agricole d'intérêt local ;
  - l'aménagement et le balisage des cours d'eau d'intérêt local destinés à promouvoir les échanges entre les zones de production et les centres de consommation ;
  - la conception, le contrôle et la surveillance des travaux routiers exécutés suivant les techniques à Haute Intensité de la Main d'œuvre (HIMO) ;
  - le renforcement de la capacité institutionnelle et financière locale de maintien et de remise en état des routes de desserte agricole d'intérêt local.

Le champ de compétences de ce ministère étant particulièrement étendu, c'est également lui qui est chargé de l'élaboration, du suivi et du contrôle de l'exécution du budget de la Ville de Kinshasa.

La ville province s'appuie donc sur les services déconcentrés de l'Etat pour mettre en œuvre ses programmes.

### c/ La production du foncier à bâtir : une compétence déconcentrée

Cette compétence ne rentre pas directement dans les attributions des ETD, elle est encore détenue par l'Etat, à travers ses divisions provinciales.

#### □ Ce que disent les textes

Les deux principales structures en charge de la production du foncier à bâtir sont le **Ministère des Affaires Foncières** et le **Ministère de l'Urbanisme**, à travers leurs divisions provinciales respectives.

Plusieurs personnes revêtues de pouvoir à des degrés divers disent et appliquent la loi foncière au nom de l'Etat congolais.

1. LE MINISTERE DE L'URBANISME ET HABITAT :

Tout lotissement en RDC est opéré avec l'aval de ce ministère :

- Il assure la police des terres ;
- Il conçoit et met en œuvre des plans d'aménagement du territoire au rythme de l'évolution démographique ;
- Il octroie des autorisations de bâtir.

2. LE MINISTERE DES AFFAIRES FONCIERES

La loi subdivise les terres en circonscriptions foncières administrées par le ministère des affaires foncières. Il est le seul habilité à créer des lotissements après avoir obtenu l'aval du ministère de l'urbanisme et habitat, et à délivrer les titres de propriété.

En premier ressort, il octroie le contrat de location. Ce document permet à l'acheteur de disposer d'un terrain à condition que celui-ci soit mis en valeur, endéans 3 ans.

Dépasser ce délai, l'Etat est en droit de retirer à l'acheteur le terrain qu'il lui a concédé. Toutefois, l'Etat peut renouveler le contrat de location pour une période de 2 ans si le concessionnaire en fait la demande.

Le 2ème titre de propriété et le définitif, est le certificat d'enregistrement. Le conservateur le signe et l'attribue au demandeur, à l'issue de travaux techniques effectués au préalable par le service cadastral.

3. LA DIVISION CADASTRALE

Présente à Kinshasa et en provinces :

- Elle s'occupe de mesurage et bornage des terrains
- Elle Octroie les numéros d'identification ou numéros cadastraux attribués aux parcelles et emplacements recensés.

Les fiches parcellaires délivrées par la commune, l'acte de reconnaissance de vente du lopin de terre signé par le chef du quartier comme tout autre reçu émis par le chef coutumier n'ont du point de vue du droit, aucune valeur. Ces différents documents constituent ce qu'il convient de nommer le soubassement, c'est-à-dire, des documents de base auxquels se réfère le conservateur pour régulariser, en cas de besoin, les dossiers litigieux ou dans les cas contraire, annuler un acte, s'il y a lieu.

#### □ Ce qui se passe dans la réalité

La procédure de lotissement était autrefois partagée entre la division des affaires foncières qui proposait un terrain et la division de l'urbanisme et des travaux publics. Celle-ci étudiait le projet qui lui était adressé et vérifiait la conformité avec le site, le plan général d'aménagement et avec les principes généraux de l'Urbanisme. Actuellement cet avis de la division de l'urbanisme n'est même plus demandé, et la division des affaires foncières décide seule de l'emplacement des terrains à distribuer et de la configuration des lotissements.

## 4/ Les autres acteurs intervenant sur Kinshasa

Mais la Ville-Province n'est pas seule à intervenir sur son territoire. L'Etat, à travers ses ministères, fait aussi beaucoup d'investissements. La plupart des grands projets actuellement en cours de réalisation ou à l'étude sont dirigés par des services de l'Etat, même si la Province est associée.

Le Ministère des Travaux publics, à travers ses "cellules" que sont l'OVD, la Cellule Infrastructures et l'Agence des Grands Travaux, initie et met en œuvre de nombreux

projets qui échappent à la Ville-Province. Ce le cas par exemple, actuellement à l'étude de la voie sur berge, du tramway, du train urbain et autre grandes artères. L'amélioration du réseau d'eau potable est elle directement gérée par la Regideso ou le ministère du Plan.

Les ordures ménagères par une Cellule mise en place par l'Union Européenne.

Certains grands projets de promotion immobilière sont pilotés directement par le président, avec le conseil technique du BEAU.

## 5/ Encore des conflits de compétences

Plusieurs conflits de compétences ont pu être observés à Kinshasa, résultant d'une part de textes qui se contredisent ou qui ne sont pas assez clairs, mais aussi du statut particulier de la Ville-Province, qui est la capitale du pays, et siège de toutes les administrations.

### a/ La gestion du foncier

*La question de la gestion du foncier n'est pas réglée par les textes existants, en dehors du patrimoine propre de chaque ETD. Les droits fonciers figurent parmi les « compétences concurrentes du pouvoir central et des provinces » citées dans la Constitution :*

- Selon l'actuelle Constitution de la RDC, l'Etat exerce une souveraineté permanente notamment sur le sol, le sous-sol, les eaux et les forêts, sur les espaces aérien, fluvial, lacustre et maritime congolais ainsi que sur la mer territoriale congolaise et sur le plateau continental. (article 9 de la Constitution).
- Cependant dans cette même Constitution l'article 34 souligne que « La propriété privée est sacrée ». Et insiste dans son deuxième alinéa que « l'Etat garantit le droit à la propriété individuelle ou collective acquis conformément à la coutume.

### b/ La délivrance des permis de bâtir

La compétence est partagée entre le pouvoir provincial et l'Etat central, en fonction de la hauteur des bâtiments. Dès qu'un immeuble dépasse R+3, c'est l'Etat qui a autorité. Or presque tous les bâtiments pour lesquels sont demandés les permis de construire aujourd'hui sont des bâtiments de plusieurs niveaux. Ceci entraîne une difficulté de gestion du territoire, car la vision du territoire urbain n'est pas toujours partagée entre les deux niveaux.

### c/ Les grands projets

Certains grands projets échappent à l'aval du Gouvernement provincial, car ils sont décidés et mis en œuvre par des services qui dépendent de la présidence et des ministères nationaux. Ceci peut également entraîner des conflits si la vision du territoire n'est pas partagée.

---

# B. Les instruments de la planification urbaine

---

## 1/Le contrôle de l'urbanisme

### a/ Absence de planification urbaine

Une ville est le lieu privilégié dans lequel se rencontrent les habitants (en tant que main d'œuvre et marché de consommation), les activités, les services, les administrations. Même si certaines activités sont produites en dehors des villes (activités minières et agricoles en particulier), elles ont besoin de la ville pour être transformées, exportées, consommées. Les services bancaires, logistiques, administratifs sont le plus souvent localisés dans les villes. Pour faciliter tous ces échanges nécessaires au développement économique, une ville doit être organisée : voies de communication, transports, équipements marchands, conditions d'habitat décentes, qualité de vie, équipements et services à proximité...

Au-delà de la gestion et de l'entretien des équipements et infrastructures existants, nous nous intéresserons dans ce chapitre à la planification urbaine et l'organisation des fonctions de la ville, et à l'investissement public dans les infrastructures de base.

#### □ La planification urbaine dans les textes de lois

Le décret du 20 juin 1957 faisant office de Code de l'Urbanisme propose deux outils complémentaires de planification urbaine :

- le Plan Local d'Aménagement : il peut s'apparenter à un Schéma Directeur, puisqu'il définit la destination principale des grands secteurs urbains, les zones d'extension et un schéma de structure de voirie.
- Le Plan Particulier d'Aménagement : il se rapproche d'avantage d'un Plan d'occupation des sols très détaillés, et concerne des périmètres relativement restreints. Il fixe les règles de construction, d'occupation du sol, d'alignement de voirie... à l'échelle de l'îlot. Les Plans particuliers doivent respecter les principes retenus dans le Plan Local d'Aménagement.

Ces documents sont essentiels pour identifier les futures terres à ouvrir à l'urbanisation, en fonction du site et des fonctionnalités de la ville, mais aussi des moyens de communication et de l'accès aux services et équipements de base. Ils doivent permettre également de contrôler les nouvelles constructions et installations.

Or, le dernier document de référence de ce type date de 1976 pour Kinshasa (SDAU), même si des Plans particuliers pour certains secteurs du centre ville sont plus récents (décennie 80). Comment planifier de manière cohérente l'extension et l'aménagement des villes ? Et comment délivrer des autorisations de bâtir sans zoning et règlement à disposition ?

## b/ Documents d'urbanisme passés et actuels

### □ Les règles qui ont accompagné les premières installations

Dans le document mis à notre disposition et spécialement aux modes d'occupation du sol, il ressort tout au moins qu'avant l'indépendance la Ville a connu trois modes d'occupation du sol :

1. les quartiers anciennement réservés aux colons ;
2. les cités indigènes de Kintambo, Lingwala, Barumbu et de Kinshasa.
3. les cités planifiées pour indigènes.

Le premier et le troisième ont été régis par les règles d'urbanisme variables.

#### QUARTIERS ANCIENNEMENT RESERVES AUX COLONS

Ces quartiers ont été soumis aux règles d'urbanisme depuis 1890.

Pour l'organisation de l'espace des chefs-lieux et des postes secondaires, le décret du 14 août 1890 autorisa le Gouverneur général de faire dresser le plan de la voirie dans les communes où il le jugeait nécessaire. Par un arrêté du 20 septembre 1890, le Gouverneur général attribua la compétence aux directeurs des Travaux publics et des Finances de dresser le plan général d'alignement de la voirie dans les communes désignées par lui.

L'arrêté du 20 septembre 1890 fut abrogé par l'arrêté du 14 septembre 1898 ordonnant pour l'aménagement de l'espace des circonscriptions urbaines aux commissaires de district de déterminer les plans généraux et constructions de leur alignement et des voies de communications intérieures : rues, ruelles et passage utiles à la canalisation.

A partir de cet arrêté, aucune construction ou reconstruction ni aucun changement aux bâtiments existants ne pouvait être fait avant d'avoir obtenu l'autorisation du service compétent. Cette prescription était applicable aux bâtiments le long de la voirie ou à l'intérieur des propriétés, enclos, jardins etc.

Ainsi le permis de construire est connu dans la législation congolaise depuis l'arrêté précité, car depuis cette date toute construction dans une circonscription urbaine du moins, dans sa partie soumise au régime foncier légal, est subordonnée à une autorisation préalable, écrite et expresse de l'autorité compétente.

C'est dans le cadre de ce texte que nous pouvons citer :

1. le plan de Georges Moulaert de 1911 ;
2. le plan de Léopoldville de Georges Riquier de 1949
3. le plan de Van Mallegem 1950 obéit aux règles d'urbanisme du décret du 21 février 1949 sur l'urbanisme.

Quand il y a une demande d'autorisation de bâtir le service administratif compétent se prononce sur la conformité ou la non-conformité du projet au regard de la réglementation générale et des règlements particuliers ou spécifiques.

Autrement dit, le permis de construire n'est accordé que si les constructions projetées sont conformes aux règles administratifs en vigueur c'est-à-dire, les règles d'urbanisme et le respect de l'ordonnance n°127-6 du 15 juin 1913 relative au règlement sur les constructions dans les quartiers européens des circonscriptions urbaines. le projet de construction devrait être conçu par un architecte.

Les règles d'urbanisme étant d'ordre public, elles ont été respectées dans Léo OUEST et Léo EST : Djelo Binza et Limeté.

Dans ces parties de la ville le titre d'occupation foncière était le certificat d'enregistrement. Ainsi le titulaire était à la fois propriétaire foncier et immobilier.

CITES INDIGENES : LINGWALA, KINTAMBO, KINSHASA ET BARUMBU

Dans ces cités, on a laissé à la population construire son habitation selon son goût et ses moyens financiers. Les constructions étaient généralement en briques adobes.

Ces constructions étaient érigées sur les terres domaniales et les titres d'occupation étaient le livret de logeur. On considérait les constructions comme meubles et non immeubles. Cette fiction juridique permettait aux pouvoirs publics de déplacer la population du site sans passer par la voie d'expropriation pour cause d'utilité publique. Ainsi les pouvoirs publics n'indemnisait la population que pour la valeur des constructions.

AUTRES CITES PLANIFIEES POUR LES INDIGENES

Les cités planifiées ont été financées par l'Office des Cités Africaines (O.C.A) le Fonds d'avance. Pour la ville de Kinshasa, ces deux institutions ont érigé des blocs de maisons dans les communes suivantes : la commune de Ngiri Ngiri, de Kasavubu, Matete, Lemba, Bandalungwa, Ndjili et Kalamu.

Les constructions ont respecté les règles simplifiées d'urbanisme pour la construction des « évolués » et les personnes à revenu modeste. Ce logement était mis à disposition des habitants par le système de location-vente. Pour permettre aux congolais occupant ce logement d'avoir le titre légal d'occupation les pouvoirs publics de l'époque a pris un décret relatif à l'accession des congolais à la propriété d'être individuelle couverte par un certificat d'enregistrement

## □ Des règles d'urbanisme et de construction peu respectées

Jusqu'à l'indépendance les quartiers érigés ont gardé leur aspect conçu par les auteurs des plans particuliers d'aménagement tant pour les quartiers réservés anciennement aux européens que pour, les cités planifiées. Ce respect est dû au fait que les règles d'urbanisme étant d'ordre public, la violation entraînait les sanctions sévères entre autre la démolition de l'immeuble.

Depuis l'indépendance ces règles semblent être ignorées tant des gouvernants que des gouvernés. Ce qui est encore d'actualité.

Pourtant, **l'article 20 du décret du 20 juin 1957** dispose :

« Sur le territoire des localités ou régions, dès qu'il est soumis au régime du présent décret, nul ne peut, sans une permission préalable, écrite et expresse du commissaire de district dans les villes, du gouverneur de province ou de son délégué partout ailleurs:

« 1°) achever des constructions en cours à ce moment, construire, reconstruire, démolir, faire des changements aux constructions existantes à l'exception des travaux de conservation et d'entretien;

« 2°) modifier sensiblement le relief du sol;

« 3°) déboiser, abattre des arbres vifs à haute tige faisant partie d'un ensemble forestier, routier, horticole ou décoratif, sauf le cas de nécessité urgente ou d'exploitation normale et sans préjudice à l'application des prescriptions du décret du 11 avril 1949 relatif à l'exploitation des forêts domaniales;

« 4°) lotir totalement ou partiellement une propriété en vue de la construction;

« 5°) aussi longtemps que la permission du lotissement n'a pas été délivrée, annoncer publiquement un tel lotissement, offrir en vente, aliéner ou acquérir une ou des parcelles d'un tel lotissement.

« Les prescriptions du présent article sont applicables aux pouvoirs publics. »

Partout dans la ville de Kinshasa, sans tenir compte de plan d'urbanisme du quartier concerné, on construit, on reconstruit, on démolit et on modifie sans l'autorisation de bâtir. Les constructions avec autorisation de bâtir sont extrêmement rares, et circonscrites aux quelques quartiers centraux.

Il est à noter que l'autorité habilitée à délivrer l'autorisation de bâtir selon l'arrêté ministériel n°027/CAB/MIN/URB.HAB/CJ/AP/CEH/ 2012 du 3 mars 2012 portant réglementation de la procédure de délivrance de l'autorisation de bâtir et institution d'un cahier spécial des charges y relatif en République démocratique du Congo est le gouverneur de province. (art.4)

Et tout projet de construction doit être élaboré et présenté par un architecte ou un bureau d'études agréé en République démocratique du Congo. Autrement dit, aucune autorisation de bâtir ne peut être accordée sans projet de construction conçu par un architecte.

En matière des constructions, la loi n° 74/ OO7 du 10 juillet 1974 institue une assurance obligatoire de responsabilité des constructeurs. Selon cette loi, sont constructeurs : architectes, ingénieurs et bureau d'études, ingénieurs conseils ou bureau d'études et entrepreneurs.

#### □ La situation actuelle

Dans le droit congolais actuel, le gouverneur de province sur tout site urbain a la maîtrise de l'opération d'urbanisation de l'amont à l'aval.

En effet, en vertu de l'article 63 de la loi foncière, il a la délégation de faire dresser le plan parcellaire ou lotissement par les services des affaires foncières et ceux de l'urbanisme et l'habitat. Ce plan est entériné par un arrêté qui indique pour chaque parcelle le numéro cadastral, la superficie, la destination, les conditions de mise en valeur ainsi que les autres conditions particulières qui sont généralement données dans le règlement de lotissement.

L'article 94 alinéa 4 fait obligation au locataire avec option d'une concession perpétuelle, emphytéotique et superficière de réaliser la mise en valeur du terrain loué conformément aux normes en vigueur sur l'urbanisme, l'hygiène et l'environnement.

Selon l'arrêté ministériel du 3 mars 2012 toute personne physique ou morale qui désire entreprendre une construction en matériaux durables ou non durables souscrit à une autorisation de bâtir quelque soit l'usage auquel la construction est destinée. Cette souscription est également obligatoire pour toute construction des clôtures ainsi que pour les modifications extérieures et internes à apporter aux constructions existantes.

En effet, l'article 204 dit : est nul tout contrat de concession contraire aux impositions impératives d'ordre urbanistique et le conservateur qui signerait ce contrat et dresserait un certificat d'enregistrement en vertu de tel contrat est passible d'une peine de 2 à 5 ans et d'une amende.

---

# C. Impacts de la gestion foncière sur le planification urbaine

---

## a/ Problématique générale

Les problèmes fonciers ont pris en RDC une ampleur sans équivalent dans d'autres pays. Les tribunaux sont engorgés de conflits fonciers qui ont bien des difficultés à être tranchés. Cette situation n'est pas récente, plusieurs études approfondies ont été menées depuis une trentaine d'années pour tenter d'aboutir à une réforme en vue d'arranger cette situation qui paraît inextricable. L'histoire nous donne un éclairage sur la situation actuelle, dans laquelle plusieurs droits coexistent, et une véritable course à la terre se produit tous les jours, encouragée par une demande importante et une valorisation foncière de fait, qui pousse à la spéculation. Ainsi, sur Kinshasa, des terres sont spoliées, les réserves pour équipements, ou des parcelles diverses sont dilapidées par des individus qui s'improvisent comme ayant-droits, profitant d'un désordre généralisé, et d'une coexistence, de fait, de plusieurs systèmes. A Kinshasa on dénombre au moins trois système : le droit de l'Etat (régé par des lois foncières), le droit coutumiers, et le droit de certaines personnes qui s'octroient des droits sans réels fondement (habitants du quartiers, personnalité haut placée...). L'absence de cadastre officiel et d'enregistrement systématique des titres foncier ne permet pas de prouver la "propriété" de quelqu'un, les transactions se font au profit des plus rapides, ou au détriment de ceux qui n'exercent pas une surveillance quotidienne sur leur bien.

La succession des réglementations foncières, parfois contradictoires, ou non mise en œuvre a permis d'aboutir aujourd'hui à une sorte d'imbroglie juridique dans lequel il n'est plus possible d'avoir une maîtrise du foncier. Et encore moins d'espérer une planification dans le temps de l'urbanisation. Toutes les terres sont menacées, autant les parcelles du centre ville, occupées ou non, que les réserves qui avaient été faites pour des équipements, que les terres périurbaines qui accueillent les extensions de la ville, ou encore les pentes des collines, jugées dangereuses et soumises aux érosions.

Il est très difficile dans ce contexte d'espérer mettre en œuvre un document de planification tel que le SOSAK. Comment garantir que les recommandations en termes de réservation d'emprise pour les grandes infrastructures, ou la destination des zones soient respectées ?

## b/ Regard historique sur les terres qu'occupent la ville de Kinshasa

### □ Avant la fondation de la ville : cohabitation des Bahumbu et Bateke

Avant la fondation des postes coloniaux, il y avait sur la rive méridionale du Pool Malebo une cohabitation entre deux peuples: les Batéké et les Bahumbu. Pourtant, les terres de la rive méridionale du Pool appartiennent aux Bahumbu. Les terres qui appartiennent aux Batéké se situent plutôt sur la rive septentrionale (l'actuelle ville de Brazzaville).

Les Batéké vivaient donc des villages sur les rives du fleuve, qui appartenait aux Bahumbu ceux-ci préférant installer leurs villages dans l'Hinterland. Mais les Batéké payaient selon toute vraisemblance un tribut au Seigneur de Lemba, qui étaient le chef des terres de la rive sur laquelle ils vivaient.

Pendant la période précoloniale, la rive méridionale du Pool Malebo était composée de plusieurs villages d'importance variable. Les principaux villages étaient Ntsasa (Kinshasa), Ntamo (Kintambo), et Lemba.

#### □ L'installation de la ville coloniale : la première spoliation de terres

Comme précisé dans la partie consacrée à l'urbanisation du site, la ville de Kinshasa se développa autour de deux postes coloniaux. Le poste colonial de Léopoldville fut fondé à côté du village Batéké de Kintambo en 1881 sur une colline cédée à l'explorateur Stanley par Ngaliema, le chef Batéké de ce village proche. Le poste colonial de Kinshasa fut fondé quant à lui deux ans plus tard à côté du village Batéké de Kinshasa en 1883, Stanley signa un accord avec son chef Ntsuvila afin d'y établir le poste. Les deux postes se développèrent distinctement, séparés par la plaine de Kalina.

Les deux chefs avec lesquels l'explorateur Stanley a signé des accords pour installer les postes coloniaux aux côtés de leurs villages, étaient donc des Batéké. Néanmoins, comme Stanley savait que les Batéké n'étaient pas les propriétaires de ces terres, et n'avaient pas le droit de faire des concessions ni des cessions foncières, il s'assura également du soutien et de l'accord à son entreprise du Doyen et des chefs Bahumbu de la région.

Très rapidement après l'installation des deux postes, les relations entre les chefs des villages Batéké et les fonctionnaires de l'Etat Indépendant du Congo (E.I.C.), ne se firent pas toujours dans les meilleures formes. Les nombreux conflits qui eurent lieu pendant la décennie 1881-1891 se terminèrent par l'exode massif des habitants des villages de Kintambo, de Kinshasa, de Ndolo ainsi que de leurs chefs, Ngaliema, Ntsuvila, et Bankwa. Ils traversèrent le fleuve pour se réfugier sur la rive septentrionale en 1891-1892 où ils demandèrent asile en s'engageant à respecter l'Autorité française. On leur accorda une terre à M'pila où ils reconstruisirent un village.

Les villages Batéké de Kintambo, de Kinshasa, et de Ndolo alors vidés de leurs habitants et de leurs chefs, l'Administration coloniale disposait de l'espace et du pouvoir nécessaire pour exécuter les plans gouvernementaux. Ainsi, le développement de la ville de Kinshasa n'a pas absorbé ces deux villages d'origine, ni mélangé leurs populations aux autres Africains que l'Administration coloniale faisait venir pour y travailler. Les premiers villages et leurs habitants ont été complètement rayés de la carte.

Quant aux autres anciens villages de la rive méridionale, leur situation ne fût pas meilleure. Lemba, par exemple, fut incendié en 1888 et ses habitants dispersés. La colonisation fut perçue alors, comme une rupture d'un ordre ancien qui lui était défavorable et l'initiateur d'une nouvelle organisation, moderne.

C'est peut-être la raison pour laquelle, même si la ville s'est d'abord greffée sur un réseau de peuplement existant, elle n'en restait pas moins pour les travailleurs migrants africains qui sont venus s'y installer, une création coloniale, une réalité importée. En témoigne l'appellation de la Cité indigène : Belesi ou le "Belge".

Après l'exode des Batéké et de leurs chefs, des "nouveaux habitants" africains arrivaient par vagues successives dans la ville. Léopoldville rassemblait donc une population africaine, d'origine ethnique et régionale diverse, soustraite des milieux et influences coutumiers, sans réelle cohésion sociale mais partageant néanmoins l'espace de vie, attribué par l'administration coloniale: la Cité indigène.

## □ Premiers conflits entre droit foncier coutumier et droit foncier moderne

La majorité des villages Bahumbu étant assez éloignés des rives du fleuve Congo à partir desquelles la ville était née, son extension ne nécessita quasiment pas, à quelques exceptions près, le déplacement de leurs villages. Il a fallu plusieurs décennies avant que l'expansion de la ville ne se rapproche progressivement des villages Bahumbu. Cela eut lieu suite à la nécessité de l'expansion de la ville après la deuxième guerre mondiale, expansion qui demandait d'importants terrains à lotir.

La législation foncière mise sur pied par l'Administration coloniale pour soutenir l'expansion de la ville après la deuxième guerre mondiale, était très sommaire, mais elle était en même temps très discriminatoire.

Elle favorisait toutes les grandes appropriations des parcelles par les Européens, surtout les hommes d'affaires, en ne leur exigeant pas de grandes obligations pour légaliser leurs acquis. En revanche, elle compliquait toute la juridiction coutumière par l'apport de l'acte écrit, qui finit par avoir le pas sur le droit coutumier. L'Administration coloniale généralisa une procédure simplifiée, afin de pouvoir régler les problèmes fonciers que posait l'expansion de Léopoldville et la nouvelle politique urbaine. Selon cette procédure, toute accession à la propriété d'un logement ou d'un lot devrait être entériné par un enregistrement. Un fichier d'enregistrement et une matrice cadastrale témoignaient alors de la propriété.

Il faut dire que la législation foncière durant la période coloniale en général, était compliquée parce que l'Administration coloniale belge mit en place deux législations, l'une écrite à l'usage des Européens, tandis que la législation à l'usage des Congolais s'appuyait sur le droit coutumier.

Mais il fallut bien passer du droit coutumier au droit écrit, pour régler les problèmes fonciers issus de la politique urbaine et de la croissance de la ville après la deuxième guerre mondiale.

L'administration coloniale instaura alors la procédure de **“l'enquête de vacance”** qu'elle utilisait déjà en milieu rural, dont le but était de faire passer des terrains appartenant à des communautés indigènes dans le domaine privé de l'Etat, afin que ce dernier le revende à des particuliers. En milieu rural, c'est par cette procédure d'enquête de vacance que l'Etat avait pu par exemple concéder des vastes territoires à des sociétés coloniales d'exploitation telle que l'Union Minière du Haut Katanga. Cette “enquête de vacance” constatait en présence des représentants indigènes d'une collectivité propriétaire qu'un terrain donné était vacant et qu'il n'y aurait pas de préjudice à ce qu'il passe dans le domaine privé de l'Etat, au moyen d'une contrepartie financière ou toute autre. Ce terrain qui relevait dès lors du droit écrit pouvait être enregistré comme faisant partie du domaine de l'Etat, puis être cadastré et être revendu par l'Etat à des particuliers.

Un malentendu fondamental demeurait chez les uns et les autres à l'occasion de ces “enquêtes de vacance”. Dans l'esprit de l'Administration coloniale, cette constatation de “vacance” d'un terrain était définitive, et elle faisait définitivement du terrain soumis à l'enquête, un terrain «extra coutumier». Or dans l'esprit des usagers coutumiers, à cause de l'habitude de l'agriculture itinérante et de la rotation des cultures qui amenaient à déplacer les villages sur un vaste terroir et dans une durée de plusieurs années, le terrain n'était vacant que pour un temps bien déterminé. Cette différence d'échelle de valeur de référence et de langage des deux parties “faussait” beaucoup de transactions et permit aussi beaucoup d'abus.

L'Administration coloniale procéda donc par cette “enquête de vacance” avec les autorités coutumières Bahumbu, afin de pouvoir acquérir des nouveaux terrains que demandait l'expansion de Léopoldville après la deuxième guerre mondiale.

Lors de l'attribution des parcelles des Nouvelles cités aux Indigènes en 1946, il a fallu faire entrer les acquéreurs dans le Droit écrit. Cette mesure s'avérait urgente sinon la situation urbaine risquait de devenir incontrôlable. Ainsi contrairement aux parcelles des Anciennes cités, celles des Nouvelles cités et des Cités planifiées furent enregistrées et on délivra aux acquéreurs le **“livret de logeur”**.

Par exemple, des enquêtes effectuées dans les années 1970 révélaient que c'est dans les Cités planifiées qui étaient non seulement les dernières cités construites par la colonisation, mais aussi les cités abritant une population à revenus relativement élevés, que l'on trouvait la proportion la plus élevée des parcelles enregistrées et cadastrées (10 à 50%). En revanche dans les Anciennes cités, et dans une partie des Nouvelles cités, on observait une proportion très basse des parcelles cadastrées (1 à 10%).

Ainsi, dès 1910, l'organisation spatiale de la ville instaurée par les belges tente de répondre à trois finalités : économiques afin de faciliter l'exportation des matières premières, sociales à travers le bien-être des européens résidents au Congo (RD) et esthétiques à travers la production des villas et des beaux paysages. Elle se traduit par l'aménagement de l'espace qui implique de planifier l'occupation du sol en établissant un équilibre entre des besoins en croissance et une offre territoriale cédée par le chef coutumier.

Sur base d'une programmation, l'Etat fixe la taille des quartiers, la répartition des équipements publics dans les différents quartiers, la répartition des populations et, l'organisation et la gestion des espaces publics. D'un côté, un habitat du type européen très attractif, bien équipé est ainsi créé et, de l'autre côté un habitat du type traditionnel, sans infrastructures de base suffisantes et moins attrayant pour les congolais. Le développement est aussi marqué par la maîtrise et la valorisation du patrimoine et de la dynamique urbaine. Mais, l'implication des chefs coutumiers dans la distribution des parcelles de terre qui était de moindre importance, prend de l'ampleur sous forme de la désobéissance civique vis à vis de l'Etat à la veille de l'indépendance.

#### □ L'indépendance et les problèmes fonciers dans les extensions de la ville

Après l'Indépendance, les nouvelles autorités de la ville (bourgmestres des communes) étaient presque toutes des personnalités politiques, ignorantes des problèmes de gestion que pose une ville comme Kinshasa, et elles étaient en général mal secondées par les fonctionnaires. Les cinq premières années de l'indépendance (1960-1965) furent non seulement celles où la ville connut un grand afflux suite à un exode rural massif lié aux désordres et à la rébellion sévissant en milieu rural. Elles furent également des années où les autorités de la ville étaient livrées à elles-mêmes. Ainsi, toute la «plaine de Kinshasa» fut littéralement envahie, car la distribution des parcelles s'est faite sans contrôle des services de l'urbanisme. La volonté d'aménagement ne résista pas à la formidable poussée urbaine de ces années là.

L'occupation de l'espace qui en résulte est spontanée, et sur d'immenses étendues, le plan orthogonal en damiers s'impose à nouveau, sans qu'il ne soit accordé beaucoup d'attention à la sauvegarde des réserves foncières à usage collectif.

Le phénomène du squatting bat alors son plein sur toute la basse plaine de la ville, compromettant le plan d'aménagement de 1950. Les politiciens en quête d'électorat puis les chefs de terre Bahumbu furent les catalyseurs ayant permis le développement de ce phénomène. Certains mouvements politiques prêchant la désobéissance civile, poussèrent les populations à occuper illégalement des terrains.

Pain écrit qu'à compter de 1960 la distribution des parcelles s'est faite à l'aventure, sans contrôle réel des services de l'urbanisme. Les nouveaux quartiers ne présentent que rarement des vides dans le tissu ou des espaces réservés semblables à ceux qu'on observait dans la ville de la période précédente. Les superficies nécessaires aux équipements sociaux ne sont pas prises en compte dans la distribution des terres, sauf cas particulier. Tout est occupé par l'habitat.

A cette époque, les détenteurs du pouvoir politique représentés par l'ethnie mukongo s'opposèrent aux propriétaires du sol, les Teke-Bahumbu.

Après d'âpres discussions, les droits coutumiers ont été confirmés sur les terres de la zone suburbaine. C'était une reconnaissance capitale. Sous l'administration coloniale, tout ce qui n'était pas quartiers européens ou terres domaniales demeurait la propriété des communautés traditionnelles et restait soumis à l'autorité de leurs chefs. Par ailleurs, les terres ne pouvaient être vendues qu'à l'Etat.

Avec l'Indépendance, les chefs coutumiers et les chefs de terre, recouvrant leurs prérogatives ancestrales, dénoncèrent des contrats passés avec l'autorité coloniale sur les terres domaniales "volées" selon l'expression de l'un d'eux. Ils procédèrent alors à des distributions jusqu'aux limites du territoire urbain.

Au renouveau des chefs de terre s'ajouta l'action des mouvements politiques. C'est ainsi que les Bakongo s'implantèrent à Kimbanseke. C'est ainsi que le quartier Mombele de la commune de Limete fut occupé par l'Union des Bateke (UNIBAT) sous la conduite de son leader Pierre Mombele à la suite du refus de l'administration de créer un lotissement de 4.000 parcelles. Ce sont tous les camps Luka où se regroupaient les Bayaka de Selembao, de Bumbu, de Lemba...».

Ainsi, différents facteurs se sont conjugués pour expliquer ce phénomène : crise économique, crise politique, crise du logement, difficultés d'accès pour le plus grand nombre aux logements des Cités planifiées. Mais malgré tout, les choses ne se firent pas tout à fait dans le désordre. Les chefs de terre lotissaient certes dans l'illégalité, mais parfois avec l'aide des géomètres et de nombreux plans, quoique créés de toutes pièces, restent parfaitement réguliers.

Mais, petit à petit, les autorités prirent conscience des problèmes de gestion que pose une ville comme Kinshasa, et de l'inadaptation des structures administratives nouvelles ne pouvant permettre d'affronter les nombreux problèmes que pose le phénomène urbain à Kinshasa.

En 1965, le Général MOBUTU prit le pouvoir, institua la deuxième République et entreprit un travail important de réforme et restructuration des institutions. C'est dans la foulée de ces réformes institutionnelles que naquit la loi foncière de 1967, appelée aussi «loi BAKAJIKA», du nom du député qui le proposa.

#### □ La loi foncière de 1964 ou «loi BAKAJIKA» : l'ouverture du désordre et des conflits de propriétés

La loi foncière de 1964 a été vue par certains comme une loi faisant une première avancée vers la légalisation d'une pratique foncière très nationaliste, plutôt qu'une mesure dynamique pour l'urbanisation de Kinshasa. Votée le 1<sup>er</sup> août 1964, elle stipule dans l'article 43, alinéa 4 : « une loi nationale réglera souverainement le régime juridique des cessions et des concessions foncières faites avant le 30 juin 1960 »

La “loi BAKAJIKA” proclame que la République reprend la libre et pleine disposition de tous droits fonciers, miniers et forestiers concédés ou cédés avant l’Indépendance. Une de ses ordonnances d’application précisait que toutes les sociétés concernées devaient réintroduire une nouvelle demande de concession dans les 30 jours suivants, en précisant les conditions d’exploitation du moment et les objectifs d’avenir, si non la forclusion des cessionnaires ou des concessionnaires serait prononcée sans appel.

Pour se conformer à la nouvelle loi, toutes les sociétés et entreprises importantes du pays gérées par des étrangers réintroduisirent une demande de concession, mais les services de l’enregistrement ne suivirent pas, et certaines sociétés durent attendre plusieurs années pour que leurs demandes soient suivies d’effets.

A un autre niveau, en s’inspirant de l’esprit du droit coutumier en matière foncière, la “loi BAKAJIKA” dit en substance que, tout terrain vacant qui n’est pas mis en valeur ou qui n’est pas repris en main, s’il est à l’abandon (cas d’une maison par exemple) dans les six mois suivant la promulgation de la loi, tombe dans le domaine de l’Etat. Elle stipule également que toute construction inoccupée, c’est-à-dire, non manifestement mise en valeur, devient propriété de l’Etat. Or cette loi de 1967, pose problème dans la mesure où d’une part la colonisation avait déjà sensiblement modifié dans les mentalités le droit coutumier en instaurant la propriété privée, et d’autre part, une des conquêtes de l’Indépendance était la possibilité d’accession à la propriété individuelle sans condition ni restriction.

Cependant, on peut dire qu’à l’époque de sa promulgation, cette loi posa beaucoup plus de problèmes aux ressortissants étrangers (particulièrement les Belges) plutôt qu’aux congolais. En effet, pour les propriétaires belges qui étaient partis à l’Indépendance ou qui étaient absents de la ville dans les six mois ayant suivi la promulgation de cette loi dans le Journal Officiel, la loi fut impérieuse car leurs biens pouvaient être considérés comme en déshérence et devenir partie du domaine de l’Etat. De la même manière qu’ils s’attribuèrent les terres des congolais par le certificat de vacance.

Ce qui s’est passé dans la pratique, c’est que nombre de notables congolais se sont appropriés des biens des étrangers, et les autorités chargées de faire respecter la loi fermèrent les yeux là dessus. Beaucoup de maisons appartenant à des ressortissants belges ou autres européens sont passées de cette manière dans les mains des Congolais. Ils n’en sont pas les propriétaires, car en réalité ils n’ont pas de titre de propriété sur ces maisons. Mais ils en usent en maîtres, certains allant même jusqu’à les vendre, quand bien même à l’Enregistrement et au Cadastre les propriétaires reconnus en sont toujours les Belges. Certaines personnes s’étant appropriées ces maisons des étrangers, se sont fait établir des documents qui leur permettent de vendre ces maisons. S’est ainsi développée la pratique courante à Kinshasa selon laquelle des personnes vendent des maisons qui ne leur appartiennent pas, en se faisant établir des documents non répertoriés au niveau du Cadastre.

Cela crée un véritable imbroglio juridique et renforce la spéculation car on ne sait plus quel document fait foi auprès d’une juridiction. Certaines maisons ont même été revendus à plusieurs reprises et ont changés régulièrement de propriétaire grâce à cette pratique, alors qu’au Cadastre le propriétaire reconnu est toujours l’Européen de l’époque coloniale.

Dans les Anciennes cités, il y eut de même dans l’esprit de la “loi BAKAJIKA” un mouvement d’appropriation des maisons appartenant cette fois-ci à des ressortissants africains étrangers. En effet à l’époque coloniale les Anciennes cités étaient également habitées par des populations africaines non congolaises provenant des colonies françaises, anglaises et portugaises. Ce mouvement d’appropriation des

parcelles des Africains étrangers fut généralement mené, par leurs anciens locataires qui se sont proclamés propriétaires de ces parcelles après plusieurs années d'absence du propriétaire. Ils se sont parfois fait établir eux aussi des documents non répertoriés au niveau du Cadastre. D'autres appropriations ont été faites ici aussi par des autorités politiques ou administratives. Certaines de ces parcelles dans les Anciennes cités font également aujourd'hui l'objet de conflits portés devant les tribunaux, car quelques-uns de ces propriétaires étrangers ou leurs descendants, sont revenus à Kinshasa pour réclamer et récupérer leurs biens.

#### □ La loi foncière de 1973 modifiée en 1980 / retour en arrière : la terre appartient à l'Etat

Pour faire face au désordre et à la captation généralisée de toutes les parcelles par n'importe qui, en 1973 fut votée une nouvelle loi foncière. Il s'agit de la loi n°73-021 du 20 juillet 1973 portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés. Elle fut modifiée sept ans plus tard en 1980. En effet la loi n°80-008 du 18 juillet 1980 modifie et complète la loi de 1973. Selon cette loi foncière, l'Etat est le propriétaire exclusif du sol et du sous-sol. Les autres personnes, physiques ou morales, ne peuvent en avoir que les droits de jouissance ou d'usage.

*Adoptée en 1973, la loi n° 73-021 portant régime général des biens, du régime foncier et immobilier, et du régime de sûreté, constitue la base de l'actuel régime foncier congolais. Le sol, est la propriété exclusive, inaliénable et imprescriptible de l'État. Par cette disposition, l'État congolais a nationalisé le sol, mettant ainsi un terme d'une part au régime de la propriété foncière, d'autre part à la distinction entre terres domaniales et terres indigènes, consacrés par le législateur colonial. L'article 385 de la loi ici évoquée dispose en effet que « les terres occupées par les communautés locales deviennent à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi des terres domaniales ».*

*Le Congolais, en tant que personne physique ou morale, a seulement le droit d'être le concessionnaire perpétuel ou ordinaire ou le propriétaire de l'immeuble.*

*L'article 57 de la loi n° 73-021 dispose que ces terres peuvent faire l'objet d'une concession perpétuelle, d'une concession ordinaire ou d'une servitude foncière. La concession est définie par la loi comme « le contrat par lequel l'État reconnaît à une collectivité, à une personne physique ou à une personne morale de droit privé ou public, un droit de jouissance sur un fonds » (art. 61). La concession peut être à titre gratuit ou à titre onéreux. Toutes les concessions sont soumises à une obligation de mise en valeur qui est fixée par l'article 58.*

En ce qui concerne les terres que les communautés locales habitent, cultivent ou exploitent, et qui étaient jusque-là dans le régime coutumier, elle deviennent par cette loi des terres du domaine de l'Etat. Cette «domanialisation» des terres coutumières a pour conséquence la fin de la tenure traditionnelle; il n'y a plus de propriété collective sur ces terres, elles appartiennent à l'Etat, qui en est le dépositaire pour le compte de la nation.

En effet, sur les terres des communautés traditionnelles, il existait jusque-là un régime de tenure communautaire. Cette loi foncière a mis fin à ce régime faisant de l'Etat le nouveau maître de toutes les terres sans exception. Cependant dans la pratique, les droits coutumiers n'ont pas disparu. Les autorités coutumières continuent à se comporter comme si la loi foncière n'avait jamais existé, puisque les terres qu'elles occupent depuis des temps immémoriaux ne sauraient, d'après elles, faire l'objet d'une appropriation par l'Etat. La légitimité des tenures coutumières semble en grande partie l'emporter sur la légalité de la loi foncière.

Quant au droit d'occupation en ville, il était constaté pendant la colonisation soit par le "certificat d'enregistrement", titre de propriété reconnu aux non indigènes, soit par le "livret de logeur" ou le "permis d'occupation", un droit d'occupation précaire reconnu à un indigène dans un centre extra coutumier. Le droit d'occupation d'une parcelle qui était régi par un "livret de logeur" était un droit immobilier; ce qui faisait de ce livret un titre immobilier et non un titre foncier. La loi foncière a voulu généraliser le "certificat d'enregistrement" comme mode de preuve de détention d'une propriété immobilière.

Après la promulgation de la loi, les détenteurs de "livret de logeur" devaient entreprendre des démarches auprès de l'administration foncière (le Conservateur des titres fonciers) pour le convertir en "certificat d'enregistrement". Une telle opération qui devait porter sur plusieurs centaines de milliers de parcelles à Kinshasa ne souleva cependant pas l'engouement des foules. Aujourd'hui, beaucoup de personnes possèdent encore le "livret de logeur", comme preuve de détention d'un titre immobilier. C'est généralement à l'occasion des opérations de vente des parcelles que se réalise la conversion du "livret de logeur" en certificat d'enregistrement par le nouvel acquéreur.

Devant cette insuffisance de plein pouvoir de l'Etat, la gestion foncière a été récupérée par d'autres acteurs notamment ceux pratiquant la régulation autonome : les chefs coutumiers, les acteurs populaires et les géomètres du cadastre en tant qu'individus et non comme représentants de l'autorité. Dans un contexte de monétarisation généralisée des transactions, tous ces acteurs immobiliers se livrent à la marchandisation de la terre. Pour mettre un terme à cette multiplicité de sources de régulation foncière, la régulation autonome forte assurée par les chefs coutumiers tente de s'interposer entre l'Etat et les populations dans les transactions foncières, en se basant sur la coutume, la tradition.

#### □ Rappel dans la constitution de 2006

Plus de 40 ans après la loi Bakajika, et 30 ans après la loi de 1973, la situation n'est toujours pas éclaircie. L'Etat est soit absent, soit en conflit avec les autres acteurs improvisés ou coutumiers du foncier. Pour rappeler encore une fois que la terre appartient à l'Etat, cela a été rappelé dans la nouvelle constitution de 2006.

#### ***La constitution de la République, en vigueur depuis le 18 février 2006 - Article 9***

*L'État exerce une souveraineté permanente notamment sur le sol, le sous-sol, les eaux et les forêts, sur les espaces aérien, fluvial, lacustre et maritime congolais ainsi que sur la mer territoriale congolaise et sur le plateau continental.*

*Les modalités de gestion et de concession du domaine de l'État visé à l'alinéa précédent sont déterminées par la loi.*

---

## D. Les revenus et les dépenses "mobilisables" pour l'investissement et la gestion urbaine

---

La Constitution, la loi de 2008, précitée, et l'ordonnance-loi n° 13/001 du 23 février 2013 fixant la nomenclature des impôts, droits, taxes et redevances des Provinces et des Entités Territoriales Décentralisées ainsi que leurs modalités de répartition, définissent le cadre financier des provinces.

La Constitution attribue aux provinces les impôts, les taxes et les droits provinciaux et locaux notamment l'impôt foncier, l'impôt sur les revenus locatifs et l'impôt sur les véhicules automoteurs.

La Constitution prévoit par ailleurs une répartition des ressources nationales, sur la base de la formule dite « des 50-40-10 » : 50% de ces ressources sont conservés par l'Etat, 40% sont rétrocédés aux provinces et 10% versés à une Caisse Nationale de Péréquation (CNP) dont la mission est d'assurer une péréquation entre les provinces et les ETD, par le financement de projets d'infrastructures.

A ce stade de l'étude, aucune information plus précise n'a pu être recueillie sur cette répartition (à l'exception du montant des versements enregistrés dans les écritures de la ville-province), alors que cette ressource devrait être la plus importante, si elle était régulièrement versée, pour assurer le financement du développement urbain.

Il est à noter que, sur un plan strictement juridique, le droit d'emprunter est reconnu aux provinces par la Constitution.

### 1/ Au niveau provincial

#### a/ L'organisation institutionnelle

Dans le domaine de la gestion financière, le Ministre Provincial du Plan, du Budget, des Travaux Publics et des Infrastructures est chargé des attributions suivantes :

- l'élaboration, le suivi et le contrôle de l'exécution du budget de la Ville de Kinshasa ;
- le règlement définitif de ce budget de la Ville ;
- un avis préalable sur les opérations d'emprunt des entreprises publiques émergeant au budget de la Ville de Kinshasa et de ses entités territoriales décentralisées ;
- les études et la programmation budgétaires ;
- la préparation, la passation et le contrôle des marchés publics de la Ville ;
- l'encadrement de toutes les dépenses publiques de la Ville ;
- la liquidation de toutes les dépenses sur ressources propres et sur emprunts inscrits au budget ;
- la liquidation de la paie des membres des Institutions Politiques et Coutumières et des agents des Services publics de l'Etat relevant de la fonction publique provinciale ;
- la gestion des crédits centralisés ;

- le visa préalable à tout projet de décision, de convention, d'acte d'administration ou toute autre opération financière susceptible d'avoir une incidence sur les recettes ou les dépenses publiques provinciales ;
- le cadrage macro-économique conformément aux paramètres définis par le Gouvernement central.

*On observera que certaines de ces tâches se rattachent à la fonction de « service déconcentré » de l'Etat.*

Par ailleurs, la ville dispose d'une régie autonome, la Direction Générale des Recettes de Kinshasa (DGRK). Celle-ci a été créée en 2008<sup>56</sup>. Elle est chargée, sur toute l'étendue du territoire de la Ville, des missions suivantes :

- l'assiette, le contrôle, le recouvrement et le contentieux des impôts provinciaux et locaux ;
- le contrôle, l'ordonnancement, le recouvrement et le traitement du contentieux des recettes non fiscales ;
- les statistiques des recettes à caractère national et celles relatives aux matières à compétence concurrente.

La visite des services, effectuée pendant la mission, montre la plus grande modernité de la DGRK, et l'analyse des résultats, l'efficacité de ses résultats.

## **b/ La situation financière**

Concernant le budget global de la ville-province, ont été communiquées des statistiques relatives aux exercices 2011 et 2012. Elles sont assez globales, et ne retracent pas la situation financière des ETD, qui devrait y figurer. Pour les taxes, fiscales et non fiscales, des statistiques très complètes, et portant sur les trois derniers exercices, ont été communiquées par la DGRK.

### LE BUDGET ET LES COMPTES DE LA VILLE PROVINCE.

Le ministère provincial établit une programmation glissante, sur 7 ans, se fondant sur un cadrage macro-économique prenant en compte les résultats et projections du « cadrage macro-national » et du cadrage provincial.

Le budget provincial inclut plusieurs budgets annexes, ceux des services gérés de manière autonome (marchés, morgue, latrines publiques, transports). Les résultats enregistrés sont insignifiants par rapport à ceux du budget principal (en 2012, moins de 10% pour le total des 11 budgets annexes).

Le budget provincial devrait inclure les budgets des ETD, mais ceux-ci ne sont pas transmis.

Pour les deux exercices considérés, le taux d'exécution est extrêmement bas (27,13% en 2011 ; 24,38 % en 2012). Cette situation s'explique principalement par la prise en compte, dans le budget, du versement attendu de l'Etat sur les recettes nationales partagées. Or celles-ci ont fait l'objet de reversements insignifiants (25 Mds CDF en 2011 ; 26 en 2012), alors que les prévisions s'élevaient respectivement à 156 et 191 Mds CDF. Les recettes propres sont également très surévaluées, mais dans des proportions moindres : leur taux d'exécution s'établit autour de 50%.

Indépendamment du reversement – encore largement théorique – de 40% des recettes nationales partagées, la province reçoit :

<sup>56</sup> Edit n° 0002/2008 du 22 janvier 2008

- un versement annuel du Fonds National d'Entretien Routier (le FONER) ; pour les années 2009 à 2012, 33 M \$ (soit environ 33 Mds CDF) ont été versés à la province ;
- une subvention pour le fonctionnement des services déconcentrés de l'Etat dans la Province ; en 2012, cette subvention s'est élevée à 156 M CDF.

Finalement, les recettes globales s'élèvent à 54 Mds CDF (soit environ 41 M €) en 2011, et à 62,5 Mds CDF (soit environ 48 M €) en 2012. Pour une ville telle que Kinshasa, ces ressources sont très faibles : autour de 5 € / habitant (4,7) en 2011 et un peu plus de 7 (7,18) en 2012.

Le tableau ci-après, extrait du rapport d'exécution du budget de la Ville de Kinshasa pour l'exercice 2012, synthétise les informations commentées ci-avant.

#### EVOLUTION DES RECETTES DE 2011 à 2012

NATURE DES RECETTES	EXERCICE 2011		EXERCICE 2012		VARIATION	
	PREVISION	REALISATION	PREVISION	REALISATION	PREVISION	REALISATION
<b>1. Recettes à caractère national</b>	156 075 900 947	25 208 827 126	191 652 806 303	26 680 656 532	22,70	5,80
<b>2. Recettes propres</b>	48 660 409 951	28 826 985 150	67 806 085 212	35 885 446 000	22,90	2,40
<b>Total</b>	<b>204 736 310 898</b>	<b>54 035 812 276</b>	<b>259 458 891 515</b>	<b>62 566 102 532</b>	<b>22,80</b>	<b>4,90</b>

Source : Bureau Préparation et Suivi du Budget

#### c/ Les recettes fiscales et non fiscales

Comme indiqué précédemment, elles sont émises et recouvrées par la DGRK. Les statistiques communiquées sont synthétisées dans le tableau ci-après :

Nature des recettes	Recouvrements 2010	Recouvrements 2011	Recouvrements 2012	Evolution 2010 - 2012
Recettes fiscales	9 585 189 023	11 297 294 760	13 865 749 637	+ 45 %
Recettes non fiscales	12 329 970 253	16 706 150 934	21 550 205 942	+ 75 %
Total	21 915 159 276	28 003 445 694	35 415 955 579	+ 62 %

Ce tableau montre une forte augmentation des produits recouverts.

Les statistiques fournies montrent que la principale recette fiscale est la taxe sur le revenu locatif, qui a rapporté autour des deux tiers des ressources de cette nature en 2010 et 2011. En 2012, ce ratio diminue, pour s'établir à 60%, en raison de la forte augmentation du produit de la taxe sur les véhicules, dont le rendement est multiplié par 5 entre 2010 et 2012. Il y a là, de toute évidence, un gisement fiscal, sans doute plus difficile à capter, mais que la DGRK commence à exploiter.

S'agissant des recettes non fiscales, dont la grande majorité ont un produit insignifiant, les plus productives sont (par ordre d'importance décroissante) :

- les taxes sur les actes notariés
- la taxe sur les autorisations de bâtir
- les droits de mutation

- les droits d'entrée au parking aménagé de la ville
- les frais d'inspection des produits animaux et végétaux
- le reversement sur la taxe sur les transactions d'or et de diamant
- les droits sur les hypothèques

Cette liste fait ressortir l'importance des droits et taxes liés à l'activité de construction.

Toutefois, pour l'avenir, quelques observations doivent être émises pour nuancer le résultat très encourageant de l'augmentation des recouvrements :

- L'augmentation est logique, dès lors que la DGRK est de création récente. A ce stade, on observe seulement 3 exercices, soit des progrès effectués deux fois. L'estimation des recettes potentielles, à terme, doit s'appuyer sur une analyse fine de la matière imposable, en particulier pour les taxes les plus productives.
- Le produit collecté (sur l'ensemble de la province) reste très faible, per capita : en 2012, **il s'établit autour de 4 €**. On observera cependant que c'est, de loin, la ressource la plus importante de la ville, compte tenu de la faiblesse des transferts de l'Etat.

L'analyse de la situation financière de la ville fait principalement ressortir :

- la grande faiblesse des ressources : cette ville de plus de 8 millions d'habitants, capitale d'un pays doté d'importantes ressources naturelles, dispose de ressources par habitant équivalentes, par exemple, au huitième ou au neuvième de celles de la ville de Ouagadougou (45 € / habitant), capitale d'un pays sans ressources;
- une gestion financière particulièrement déficiente : absence d'état des dettes (en particulier celles qui ont été héritées des gestions précédentes) ; gestion au jour le jour, sans aucune visibilité ; importants retards de paiement du personnel, etc.

Pour l'avenir, le versement régulier de la part provinciale des recettes nationales pourrait être de nature à faire évoluer cette situation. Dans la mesure du possible, l'équipe collectera, dans les étapes ultérieures de l'étude, des informations à ce sujet. Mais, quel que soit le résultat de ces investigations complémentaires, il serait difficile d'envisager, de manière à peu près fiable, le financement d'infrastructures par la ville-province, si un considérable effort d'assainissement financier n'est pas engagé de manière très volontariste.

## 2/ Au niveau central

*Les capacités mobilisables au niveau de l'Etat seront détaillées dans le prochain rapport (y.c. celles venant des bailleurs de fonds), afin d'aboutir à une estimation réaliste des capacités financières sur lesquelles le programme du SOSAK pourra s'appuyer.*



## III. Définition des orientations stratégiques



---

# A. Consensus sur les difficultés et identification des problématiques

---

## 1/ Définition d'un cadre de concertation

### a/ Le SOSAK, un document partagé

Dans son précédent rapport le consultant avait proposé des pistes pour les orientations stratégiques, issues de son analyse du contexte (état des lieux) et des entretiens individuels qu'il a eu au cours des rencontres avec une quantité importante d'acteurs de la Ville, publics et privés.

L'étape suivante consistait à valider les constats sectoriels et de débattre, corriger, compléter les premières pistes d'orientations avec le maximum de représentant des institutions et de la société civile. Cette démarche participative et d'appropriation est essentielle si on veut que le document soit porté par le plus grand nombre, et appliqué par la suite. Rappelons également que le travail du consultant consiste à accompagner les autorités locales dans l'élaboration de ce plan, de les conseiller, de les guider, mais non de faire un projet ex-nihilo, ni d'imposer des modèles venus d'ailleurs. Ce sont les Kinois qui font leur ville.

### b/ Quelle échelle pour la concertation ?

La difficulté était de positionner le débat, et de garder un angle d'approche concernant l'agglomération, et non les problèmes à l'échelle des quartiers. En effet, on n'élabore pas un Schéma d'Orientation à l'échelle d'une agglomération de la taille de Kinshasa, comme un projet de restructuration d'un quartier. La démarche participative n'est pas non plus celle d'un CDS (City Développement Strategy) dont le cadre concertatif est assis sur une base très élargie pour remonter vers le sommet, mais pour lequel le temps nécessaire et les moyens financiers liés sont prévus dès le départ.

Toutefois, l'avantage de la position du consultant, étranger à Kinshasa, c'est qu'elle lui permet de garder la distance nécessaire avec les difficultés du quotidien auxquelles sont confrontés les kinois qui l'empêchent d'avoir une vision globale et à long terme. Non pas que ces difficultés du quotidien ne doivent pas être traitées, mais que le SOSAK a d'abord l'objectif d'identifier les grandes orientations pour la ville à un horizon de 15 ans, et que cet objectif ne peut être atteint qu'en se plaçant à une certaine échelle.

### c/ Déroulement de la concertation

La concertation s'est tenue essentiellement à deux niveaux : le premier au niveau de groupes de travail thématiques, et le second au niveau des communes par le biais des Bourgmestres.

- Groupe 1 : Services urbains, grands équipements et infrastructures : constats et recommandations
- Groupe 2 : Extensions urbaines, problèmes fonciers et réglementation
- Groupe 3 : Environnement urbain
- Groupe 4 : Développement économique, freins au développement, besoin en infrastructures spécifiques

Chacun de ces groupes réunissait une vingtaine de d'acteurs, issus des institutions publiques ou du secteur privé. Après une présentation des éléments du diagnostic par les consultants, le débat était ouvert autour d'une série de questions. Les échanges ont été riches et ont permis de mettre en exergue

## 2/ Réflexions en groupes de travail thématiques

Quatre groupes de travail ont été constitués et réunis en séances participatives pour valider et compléter le diagnostic présenté ci-dessus et identifier des pistes pour les orientations stratégiques.

### a/ Services urbains, grands équipements et infrastructures : constats et recommandations

#### □ Mobilité

##### CONSTAT PARTAGE

D'importants progrès ont été observés ces dernières années sur les grands axes, mais il ne faut pas se limiter aux artères principales, mais aussi structurer le « ventre mou » et les autres zones enclavées de la ville.

Structurer le système de transport en commun qui n'est pas adapté à une ville de la taille de Kinshasa, et pour cela identifier les principaux axes de transport en commun.

##### RECOMMANDATIONS POUR LE SOSAK

Il faudra proposer : (i) un réseau et des équipements connexes de transport en commun ; (ii) un maillage des zones, au-delà du réseau principal

#### □ Eau potable / Electricité

##### CONSTAT PARTAGE

Les réseaux ne couvrent pas toute la ville et même quand le réseau existe la distribution est aléatoire : difficulté d'approvisionnement.

L'extension ou l'amélioration de la distribution sont rendus difficiles par l'encombrement des emprises par lesquelles les nouvelles conduites ou câbles devraient passer et par le peu de disponibilité foncière qui ne permet pas la construction des équipements (grands postes de transformation, châteaux d'eau...).

Les points de captage des eaux de surface sont souvent pollués ou la qualité de l'eau (charriant trop de terre suite aux érosions dans les lits des cours d'eau) ce qui réduit la quantité d'eau produite, qui est déjà insuffisante pour la ville.

##### RECOMMANDATIONS POUR LE SOSAK

Il faudra donc (i) localiser les zones pour les installations Eau/Electricité et (ii) faire un maillage des voies permettant passage des réseaux (iii) protéger les points de captage, et la qualité des eaux en amont.

## □ Equipements

### CONSTAT PARTAGE

Le SOSAK ne tient pas compte des équipements de proximité à l'intérieur des quartiers, il propose une stratégie uniquement en ce qui concerne les grands équipements structurant à l'échelle au moins des communes, mais plutôt à l'échelle de l'agglomération. Or, il ressort que les équipements à Kinshasa sont presque tous de petites envergures par rapport à la taille de la ville. Hormis le stade de foot, les équipements ne paraissent pas avoir été calibrés pour répondre à la demande produite par une ville de cette importance. Par ailleurs les équipements de part leur envergure et leur rayonnement devraient positionner la ville comme métropole régionale.

Il ressort également que la spécificité de Kinshasa, ville d'art et de musique, n'est que trop peu encouragée par des infrastructures. On manque de musées, de théâtres, de salle de concerts...

Même si certains équipements nécessitent une assiette foncière plus importante que celle sur laquelle ils sont installés aujourd'hui, et qu'il sera nécessaire d'en identifier de nouvelles, il faut agir avec précaution sur les équipements existants, en fonction de leurs rôles actuels et passés, ou de leur positionnement dans la ville. Par exemple, le Grand Marché doit être conservé pour sa valeur patrimoniale et si intervention il y a, elle doit essentiellement porter sur le traitement et l'atténuation des nuisances qu'il génère.

### RECOMMANDATIONS POUR LE SOSAK

Le grand défi est la localisation de nouveaux grands équipements pouvant permettre un rayonnement international de la ville  
Accorder une place de choix à la culture  
Répartir les grands équipements sur l'ensemble de la ville  
Profiter des grandes réserves foncières de la ville

## **b/ Développement économique, freins au développement, besoin en infrastructures spécifiques**

### □ Les freins au développement

#### CONSTAT PARTAGE

De son passé industriel florissant, il ne reste presque rien à Kinshasa. Le potentiel est pourtant bien là, reconnu par tous les acteurs économiques, mais le contexte refroidit de nombreux investisseurs. Concernant les aspects sur lesquels le SOSAK aura un impact on retient comme freins importants au développement économique :

- Echanges difficiles avec le reste du pays et le reste du monde
- Difficulté pour les déplacements à l'échelle de la ville et pour distribuer dans de nombreuses parties de la ville
- L'énergie électrique n'est garantie que dans la Gombe et un peu à Limete,
- La difficulté pour accéder à un terrain et l'insécurité foncière qui généralement suit est également un frein important.

De ces thèmes, il est apparu la nécessité de développer d'autres sites d'accueil bien équipés et desservis pour les entreprises, avec des fonctions complémentaires : Zone industrielle, Zone commerciale, ZES, Zone d'activités, Zone d'affaires

## □ Le transport fluvial

### CONSTAT PARTAGE

Le fleuve qui était navigable près de 9 mois sur 12 il y a quelques années, est actuellement très ensablé, ce qui limite sa navigabilité à 3 mois, voire moins sur certains tronçons.

Plusieurs projets sont en cours pour améliorer la navigabilité du fleuve (UE, BAD) : désensablement, balisage...

Le projet de pont rail-route à Maluku, avec ouverture sur le Congo-Brazzaville, aura également un impact sur le transport fluvial.

Il semble impératif de faciliter le débarquement et l'embarquement des produits = amélioration du fonctionnement des ports / sur place ou nouveaux sites

### PORTS

L'activité portuaire à Kinshasa est aujourd'hui caractérisé par une part importante de l'informel, au moins en surface occupée par les nombreux petits ports privés.

Il paraît nécessaire de sortir l'activité de l'informel et de la concentrer en quelques points (Beach, port ONATRA et 1 ou 2 autres sites)

Le SOSAK doit identifier des zones potentielles pour l'implantation d'activités portuaires

## □ L'agriculture

### CONSTAT PARTAGE

L'agriculture est un moyen de protéger des terrains et de fournir de l'emploi.

Bien que nous parlions de la zone urbaine de Kinshasa, l'agriculture tient une place très importante. Elle emploie un nombre non négligeable de personnes et permet de suppléer aux difficultés d'approvisionnement de la capitale.

Même si les terres ne sont pas partout adaptées pour une agriculture productive et de qualité, l'élevage pourrait être développé de manière plus importante.

Mais les petits producteurs rencontrent de plus en plus de difficultés pour garder ces périmètres qui sont transformés en parcelles à bâtir sans le consentement des exploitants.

(i) Importance de maintenir des zones réservées à l'agriculture dans le SOSAK.

(ii) Volonté de développer et de professionnaliser la filière

## □ L'image de la ville

### CONSTAT PARTAGE

Kinshasa est une ville particulière, avec une identité forte. Le brassage ethnique qu'on y rencontre a permis de donner à Kinshasa une identité particulière, et non comme dans certaines villes des clivages et un rattachement à ses origines culturelles. On note une fierté de la part des habitants de se revendiquer Kinois avant tout. Et c'est une force et un atout très important qu'il faut savoir valoriser.

Toutefois, Kinshasa détient une mauvaise image vue de l'extérieur : mégapole peuplée, dangereuse, sale...

On sait/sent qu'on peut y faire des affaires, mais tout paraît compliqué et la vie y semble difficile, même si on a les moyens.

Plus qu'une orientation, l'amélioration de l'image de la ville devra être comme le fil directeur de toutes les orientations. L'image que renvoie Kinshasa au reste du monde doit changer, car c'est un frein important au développement.

## □ Adéquation et qualité de la main d'œuvre

### CONSTAT PARTAGE

Bien que l'Université et les instituts de formation supérieure soient relativement importants à Kinshasa, les entreprises ont parfois des difficultés à recruter du personnel dont les qualifications répondent à leurs besoins. Des programmes sont en cours, mais il manque encore des techniciens de qualité.

Il paraît important de lier d'avantage le monde professionnel à celui de la formation, notamment les formations techniques et l'apprentissage

## c/ Groupe 3 Extensions urbaines, problèmes fonciers et réglementation

### CONSTAT PARTAGÉ

- Une ville qui n'est plus "urbanisée" depuis 50 ans, le territoire est juste "occupé", et de manière très préoccupante pour l'avenir.
- Une action et un contrôle de l'état très faible
- Une ville de 8,5 millions d'habitants aujourd'hui, qui devrait en compter 15 millions en 2030. Besoin d'anticiper l'installation de ces nouveaux habitants.

Reprendre la main sur les extensions futures pour les aménager de manière cohérente et éviter les catastrophes sociales et environnementales auxquelles Kinshasa doit faire face aujourd'hui et devra encore plus faire face demain.

Nécessité d'un volet de mise en œuvre institutionnelle et renforcement de capacité en accompagnement des Plans (SOSAK et PPA).

Tant que la situation ne s'améliore pas dans ce domaine, il est impossible d'envisager faire quoi que ce soit d'envergure ou de réellement cohérent pour Kinshasa. On aura toujours des petits projets qui ne sont pas à la bonne taille, ou des opérations isolées et sporadiques, qui ne participeront pas à l'amélioration de l'image de la ville ; mais au contraire vont contribuer à son image de mauvaise gouvernance.

## d/ Groupe 4 : Environnement urbain

### □ Déchets solides

Modalités de financement et dispositions techniques en train d'être prises pour gérer l'après-PARAU

- Identification des sites pour stations de transfert en cours
- 2<sup>ème</sup> décharge envisagée Route de Matadi, afin de réduire distances de transport

Il faudrait : (i) structurer le réseau principal de voirie de manière à améliorer l'accès des véhicules aux stations de transfert et aux décharges ; (ii) prévoir un périmètre de protection des décharges

### □ Eaux usées

- L'assainissement autonome semble plus indiqué pour la majeure partie de la population
- Projet : une station de lagunage destinée à recevoir les boues de vidange
- Besoin de renforcer les capacités des communes pour le suivi/conseil des populations en matière d'assainissement autonome
- Etudes d'impact environnemental pour toutes les installations sensibles

Il faudrait :(i) localiser des sites potentiels de stations de traitement de boues ; (ii) prévoir modes d'assainissement par zone ; (iii) localiser les zones industrielles

#### □ Inondations / Erosion

- Protéger la ville contre la montée des eaux du Fleuve
- Organiser le déplacement des populations des zones non aedificandi et dégager des zones tampons comportant pistes de service pour entretien des ouvrages dans les zones basses
- Problème clé: protection des sites

La démarche devra consister à localiser: les zones (i) à fort potentiel d'érosion ; et (ii) inondables

#### □ Couvert végétal

- D'autres grands espaces verts existent: Cercle Hippique à Ngaliema, Terrain face IBTP...
- Plusieurs projets en cours (reboisement partiel du Bd Lumumba...)
- Explorer la possibilité de réaliser de véritables forêts urbaines

Il faudra localiser les sites pour grands espaces verts

#### □ Pollution de l'air

- Etudes d'impact avant installation des entreprises
- Problème-clé: outils de contrôle

Il importe de regrouper l'activité industrielle dans des zones précises

## 3/ Les focus communaux

### a/ Déroulement/participation

Un questionnaire a été préparé, puis présenté aux 24 Bourgmestres des communes de Kinshasa. Ces derniers ont réuni les représentants de la population au niveau de la commune pour répondre aux questions.

Les communes ayant remis le questionnaire sont les suivantes : Bandalungwa, Bumbu, Kalamu, Kasa-Vubu, Kimbanseke, Kinshasa, Kintambo, Kisenso, Lemba, Limete, Makala, Masina, Matete, Ndjili, Ngaba, Ngalimea, Nsele, Selembao.

### b/ Résultats du dépouillement

Les éléments suivants ressortent de l'analyse de ces questionnaires :

#### **Un fort enclavement au niveau de presque toutes les communes :**

- les rues à l'intérieur de la commune sont trop étroites, et même si une grande voie arrive jusqu'à la commune, il est difficile ensuite de rejoindre les quartiers.
- Le mauvais état des routes est aussi souvent un frein important à la circulation.
- Les moyens de transport en commun sont insuffisants.
- Manque d'organisation du système de transport pour certaines communes sur lesquels il n'existe pas de terminus, ou certaines où les ruptures de charge sont obligatoires même pour aller au centre ville (Bandalungwa, Ngaliema).

- Les arrêts sont parfois très éloignés de certains quartiers, et les distances à pied trop importantes.
- L'absence du service public laisse la place aux transporteurs privés, qui parfois ne sont pas soumis à concurrence et pratiquent des prix élevés.
- Les bus sont pleins, et quand on ne part pas d'un terminus il est très difficile de monter dedans.
- L'absence de police de circulation et les nombreux embouteillages compliquent aussi els déplacements.
- On note cependant une amélioration certaine pour quelques communes qui se situent le long des axes lourds (Ndjili), où la desserte par bus a été efficace (Transco et New Transkin)
- Les communes qui sont traversées par la ligne de chemin de fer, malgré le peu de régularité du trafic, observent que ce moyen de transport de masse permet de soulager la pression sur les autres moyens. (Masina)

#### **Insuffisance, absence ou éloignement trop important des grands équipements (hôpital, université, marché...)**

- la quantité trop faible de marchés pousse les habitants à parcourir de longues distances, soit pour aller dans ceux des communes voisines qui en sont dotées
- le fait qu'il n'y ait pas de marché à proximité, encourage les habitants à fréquenter le marché central, quitte à utiliser un moyen de transport, au moins on est sûr d'y trouver tout, et parfois moins cher.
- Le marché central est en effet reconnu comme le seul où l'on trouve tous les articles importés, et à des prix plus abordables.
- Les marchés existants sont pour la plupart trop petits, saturés et les conditions de circulation à l'intérieur très difficiles.
- L'université est aussi difficile d'accès pour les étudiants de nombreuses communes, et les étudiants y sont trop nombreux pour assurer une bonne qualité de l'enseignement.
- Toutefois, la renommée et les coûts moins élevés d'inscription font encore de l'université publique le premier choix.
- Certains, quand ils ont les moyens se tournent vers les universités privées, où les conditions d'admission et d'enseignement sont meilleures.
- Les hopitaux sont éloignés de la plupart des habitants, et l'absence d'ambulance rend les interventions d'urgence impossibles pour beaucoup.
- Les coûts de transport pour se rendre dans les hopitaux sont aussi souvent beaucoup trop élevés pour que les gens puissent s'y rendre.
- Pour ceux qui fréquentent les hopitaux, l'accueil est considéré "étroit", et le nombre de patients attendant devant chaque cabinet est problématique.

#### **Insuffisance ou absence d'espaces verts, de parcs, de zones dites de récréation.**

- la densité observée dans les quartiers, où tous les terrains sont occupés pour de l'habitat et les activités, ne laisse aucune place pour les espaces verts, limitant les espaces publics au minimum.
- Dans la plupart des communes on souligne que la réponse est "la commune ne dispose plus", car elle en a disposé un jour, mais ces espaces ont été occupés anarchiquement ou vendus de manière illégale pour des parcelles d'habitation.
- Ceux que l'on trouve en centre ville (Place du Cinquantenaire, boulevard trimphal, jardin botanique...), sont très peu fréquentés par les habitants des communes excentrées, par manque de connaissance ou de moyens pour s'y rendre.
- La création d'espaces de loisirs et culturels est demandée par presque toutes les communes.

#### **Le maintien d'un environnement sain est très difficile pour la plupart des communes.**

- Le relief accidenté pose de nombreux problèmes d'accès et d'assainissement

- Les ordures ménagères ne sont pas ramassées et s'entassent dans le peu d'interstices urbains libres, comme les lits des rivières, les zones d'erosions...
- Les communes (hors celles couvertes par le projet PARAU) ne sont pas équipées en matériel suffisant pour précéder à un ramassage efficace des ordures ménagères, et les brigades manquent de motivation.
- L'absence de caniveaux d'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées provoque des erosions et des glissements de terrains dans toutes les communes de la ville "haute".
- Dans certaines communes, on souligne également la pollution de l'air (Ngaba).
- Des risques d'inondation pour les gens qui habitent à proximité des lits des rivières. (Ngiri-Ngiri et Matete par exemple)
- Le réseau d'assainissement des eaux usées n'existe pas, et l'assainissement individuel pose parfois des problèmes de pollution. Certaines parcelles n'en sont même pas équipées.
- La densité et la promiscuité dans la plupart des quartiers posent aussi des problèmes d'environnement malsain.

#### **Un accès aux terrains à bâtir et au logement très difficile**

- la difficulté dans l'octroi des titres, le coût élevé des droits d'enregistrement, la surfacturation des taxes administratives font partie des obstacles pour l'accès au foncier.
- L'insécurité, le dédoublement des titres, les craintes d'erosions sur certaines parcelles en sont d'autres.
- D'autres considèrent que seuls les personnes avec des moyens financiers importants peuvent accéder au foncier.
- Même une fois en possession d'un titre, les gens hésitent à investir dans des constructions coûteuses, soit à cause de la contestation éventuelle de leur titre qui peut arriver à tout moment, soit à cause des erosions qui menacent la plupart des quartiers.
- L'absence de plan d'urbanisme est aussi parfois avancé comme raison de l'insécurité et des difficultés pour accéder au foncier.
- Les possibilités se situent sur des terrains en périphérie de la ville, mais il devient très difficile d'accéder à une parcelle dans les quartiers existants.

#### **L'accès à l'emploi se concentre sur les communes de Ngaliema, Limete et Gombe.**

- les habitants de la grande majorité des communes sont obligés de parcourir de longues distances pour trouver un emploi.
- Dans certaines communes, des petites entités de production se sont installées dans des résidences, et permettent à quelques habitants de la commune de trouver un emploi d'exécution sur place (Bandalungwa).
- Le manque de foncier et les difficultés pour avoir de l'électricité sont des freins importants pour créer des emplois dans presque toutes les communes.
- Les tracasseries administratives et la fiscalité exagérée sont aussi des blocages pour la création d'entreprises.

### **c/ Autres problèmes soulevés :**

- Problème d'électricité : insécurité nocturne.
- Accès à l'eau potable (Lemba)
- Manque de casernes de pompier
- Manque d'équipements culturels et sportifs dans les quartiers
- Eloignement des cimetières
- Trop grande concentration des centres administratifs et d'emplois dans le centre ville

---

## B. Huit orientations stratégiques / Kinshasa de la mégapole à une métropole moderne et durable

---

De tous les éléments issus du diagnostic, des groupes de travail, des focus et des nombreux entretiens menés, huit orientations stratégiques sont proposées. Elles concourent toutes à transformer profondément l'image de Kinshasa, et de lui donner le rôle international auquel elle peut prétendre. Kinshasa est aujourd'hui connue comme une très grande ville, une mégapole, mais elle n'a pas le statut de métropole à l'échelle internationale. Les huit orientations présentées ci-après sont donc destinées à améliorer les conditions de vie des kinois, à encourager et faciliter le développement économique, à anticiper le développement futur de la ville de manière plus harmonieuse et planifiée, à réconcilier la ville avec son environnement naturel et à en tirer profit et enfin, en fil directeur à améliorer l'image de la ville.

1. Etendre la grande maille de voirie pour désenclaver la ville et ses quartiers
2. Développer le transport en commun autour d'axes lourds structurants et d'articulation des différents moyens de transport (multimodalité)
3. Désengorger le centre ville et proposer d'autres pôles d'activités et de commerces spécialisés et équipés
4. Anticiper les extensions de la ville par une reprise en main des processus d'urbanisation
5. Mettre à niveau les quartiers existants sous équipés et enclavés
6. Penser à une autre échelle les infrastructures et les équipements : ville métropole
7. Réconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé : le fleuve, les cours d'eau, les collines
8. Promouvoir la spécificité de Kinshasa à l'échelle de la ville et à l'international : ville d'art et de culture

Ces orientations, une fois validées seront déclinées en partis d'aménagement et en propositions d'investissement concrètes.

### 1/ Etendre la grande maille de voirie pour désenclaver la ville et ses quartiers

#### a/ Rappel du diagnostic et mise en évidence des enjeux

D'importants progrès ont été observés ces dernières années sur les grands axes. Toutefois il ne faut pas se limiter aux artères principales, mais aussi structurer le « ventre mou » et les autres zones enclavées de la ville. Le diagnostic, les groupes de travail et les focus municipaux relèvent tous d'une seule voix, l'enclavement extrême des quartiers, les difficultés pour se déplacer, et les distances trop importantes à une route carrossable sur laquelle il existe un moyen de transport en commun.

Dans l'objectif également d'améliorer le réseau de transport en commun, il faut aménager l'infrastructure qui le supporte.

La difficulté réside aujourd'hui dans l'absence d'emprise libre pour aménager ces voies, c'est cependant un obstacle auquel il faudra obligatoirement se confronter dans les années à venir.

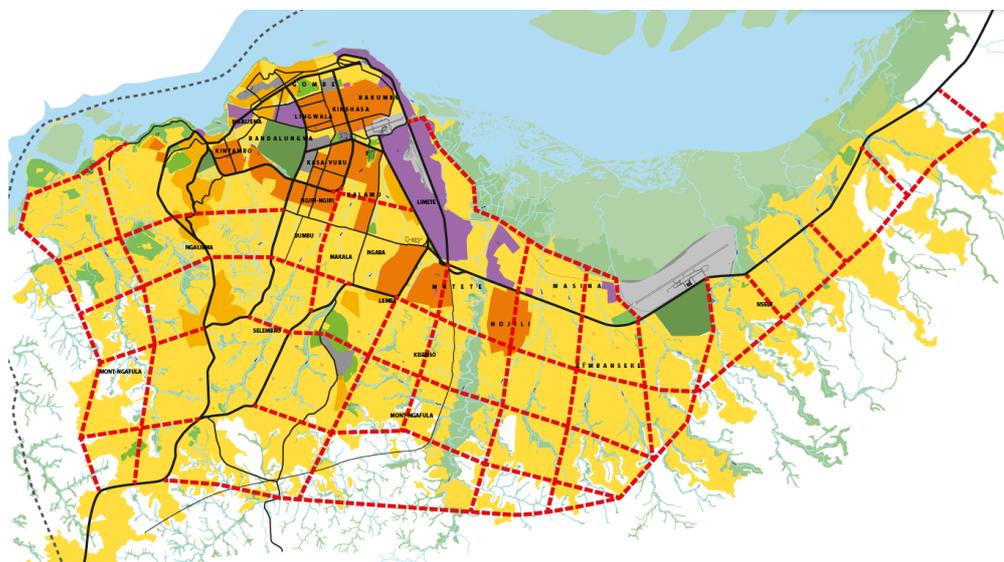
## b/ Principes proposés

- > Chaque habitant doit être à moins de 1km d'une voie structurante sur laquelle il peut trouver un moyen de transport en commun
- > La mobilité doit être améliorée pour permettre une meilleure circulation des personnes, et une diffusion des activités économiques dans les quartiers et les périphéries
- > La ville doit être mieux raccordée au reste du pays et du monde
- > Prévoir également l'extension de cette maille aux nouvelles zones d'urbanisation en périphérie de la ville

## c/ Pistes pour la mise en œuvre

Etendre la grande maille de voirie primaire sur l'ensemble de la zone urbanisée. Cela implique d'étudier la faisabilité de chaque tracé, en fonction des emprises existantes et du coût des indemnités. Les tracés pourront donc être décalés de quelques centaines de mètres en fonction des faisabilités et de la topographie, mais le principe de carrés de 2km sur 2km devrait être respecté au maximum, permettant à chaque habitant de se situer à moins d'un kilomètre d'une voie importante sur laquelle il existe un réseau de transport structuré.

FIG. 36 – SCHEMA DE PRINCIPE D'UNE MAILLE DE 2KM



## 2/ Développer le transport en commun autour d'axes lourds structurants et d'articulation des différents moyens de transport (multimodalité)

### a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux

Le transport urbain, en raison aussi bien de l'état de l'infrastructure, des équipements utilisés que du cadre institutionnel, apparaît comme un facteur d'exclusion économique sociale, la majeure partie de la population n'ayant pas accès (ni physiquement ni financièrement) à un moyen de transport rapide, non polluant et fiable. Les facteurs d'exclusion sont de plusieurs ordres : (i) le coût du transport qui est dissuasif pour une grande partie de la population ; (ii) la durée des déplacements qui est trop longue ; (iii) la fiabilité du service offert, sa sécurité et sa fréquence qui sont aléatoires ; (iv) le niveau d'accessibilité aux services de transport qui est faible en raison de l'état du réseau ; et (v) le fort niveau d'exposition aux externalités (pollution etc.). Ces dysfonctionnements, que l'on désigne sous le terme « externalités » (c'est-à-dire coûts externes non payés par l'utilisateur final), ont un poids cumulé négatif sur l'économie urbaine. Il s'agit d'une espèce de « ponction » sur le développement économique de la métropole<sup>57</sup>.

Améliorer la mobilité à Kinshasa consistera donc à développer, à terme, des moyens de déplacement qui contribuent à la croissance économique et donc à la réduction de la pauvreté. Du point de vue du SDAU, il s'agira, au regard des perspectives de croissance démographique et spatiale, conjuguées à l'impact des grands projets envisagés (Zone Economique Spéciale et pont rail-route en particulier) et de certains choix stratégiques à opérer (affectation des sites et en particulier des grandes réserves foncières du centre-ville...), de proposer un schéma d'infrastructures de transport (voirie, rail, fleuve) permettant d'atteindre cet objectif.

Les études de transport existantes, aussi bien celle de 1978 que celle plus récente de 2011, constituent des intrants essentiels. La question de la disponibilité des emprises nécessaires sera également une donnée essentielle.

### b/ Principes retenus

- > Mobilité des personnes et désengorgement des voies
- > Transport de masse et accélération de la vitesse des déplacements
- > Structuration du réseau complet autour de modes structurants
- > Image de marque
- > Lutte contre la pollution

### c/ Pistes pour la mise en œuvre

On privilégiera un ou deux modes "lourds", tels que le train urbain et le transport en site propre renforcé. On identifiera les axes lourds sur lesquels seront implantés ces modes, et le reste du réseau (bus) sera organisé en fonction des arrêts le long de ces axes (pôles multimodaux).

Le tramway pour le moment n'est pas envisagé, l'investissement et les coûts d'exploitation paraissent trop élevés, mais les axes en site propre peuvent évoluer en site pour un tramway, si un jour il devient viable.

<sup>57</sup>

A Dakar, Abidjan et Nairobi, il est estimé que cette « ponction » représente entre 3,5% et 4,8% du PIB régional. A Kinshasa, on est certainement largement au-dessus.

FIG. 37 – EXEMPLE DE TRANSPORT EN SITE PROPRE - BOGOTA



### 3/ Désengorger le centre ville et proposer d'autres pôles d'activités et de commerces spécialisés et équipés

#### a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux

De son passé industriel florissant, il ne reste presque rien à Kinshasa. Le potentiel est pourtant bien là, reconnu par tous les acteurs économiques, mais le contexte refroidit de nombreux investisseurs. Concernant les aspects sur lesquels le SOSAK aura un impact on retient comme freins importants au développement économique :

- Echanges difficiles avec le reste du pays et le reste du monde
- Difficulté pour les déplacements à l'échelle de la ville et pour distribuer dans de nombreuses parties de la ville
- L'énergie électrique n'est garantie que dans la Gombe et un peu à Limete,
- La difficulté pour accéder à un terrain et l'insécurité foncière qui généralement suit est également un frein important.

De ces thèmes, il est apparu la nécessité de développer d'autres sites d'accueil bien équipés et desservis pour les entreprises, avec des fonctions complémentaires : Zone industrielle, Zone commerciale, ZES, Zone d'activités, Zone d'affaires...

On retient également une trop grande concentration des activités dans le centre ville, et un reste de la ville qui se comporte comme une banlieue dortoir. Les déplacements domicile-travail sont très importants, encombrant les routes, et contribuent à la pollution atmosphérique.

#### b/ Principes retenus

- > Sortir les activités industrielles du centre ville (port et ZI de Limete)
- > Concentrer les centres de décision dans un complexe moderne qui renvoie une image positive et dynamique de Kinshasa : centre des affaires
- > Sécuriser et équiper d'autres pôles d'activités (industrielle et commerciale) : foncier et infrastructures (énergie, eau, voie d'accès)
- > favoriser des corridors de développement à l'échelle de la ville et de la province, sur lesquels seront concentrés les principaux investissements

- > Favoriser les activités agricoles en périphérie de la ville et dans les lits des cours d'eau, et structurer la filière autour de zones de production/transformation/vente spécifiques et aménagées
- > Créer des centralités secondaires de services et de commerces

## 4/ Anticiper les extensions de la ville

### a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux

On parle à Kinshasa d'un phénomène d'occupation galopante et anarchique de l'espace, plutôt que d'urbanisation. Cette façon de faire a clairement montré ses inconvénients en terme de risques environnementaux (érosion, inondation), de sous équipement et d'enclavement des quartiers. Et même si la puissance publique souhaite rattraper la situation elle se trouve confrontée à l'absence de foncier pour l'implantation d'équipements, et à l'étroitesse des emprises de voie pour aménager des voies de désenclavement. En outre, les terrains agricoles disparaissent au profit de "lotissements" non approuvés qui ne respectent pas les règles urbanistiques (hormis quelques rares), confisquant le travail de centaines d'agriculteurs/maraichers, et mettant en péril d'approvisionnement de la ville.

Il est urgent de reprendre la main sur l'aménagement des extensions, tant que des terrains sont encore disponibles et/ou que les quartiers ne sont pas encore trop denses.

### b/ Principes retenus

- > anticiper et accompagner l'urbanisation des extensions
- > lancer l'élaboration des PPA sur ces zones sensibles avant l'urbanisation
- > Réserver des terrains pour des équipements d'envergure
- > volet soft institutionnel et réglementaire
- > Améliorer l'image de la ville par un paysage urbain de meilleur qualité aux entrées de ville

### c/ Pistes pour la mise en œuvre

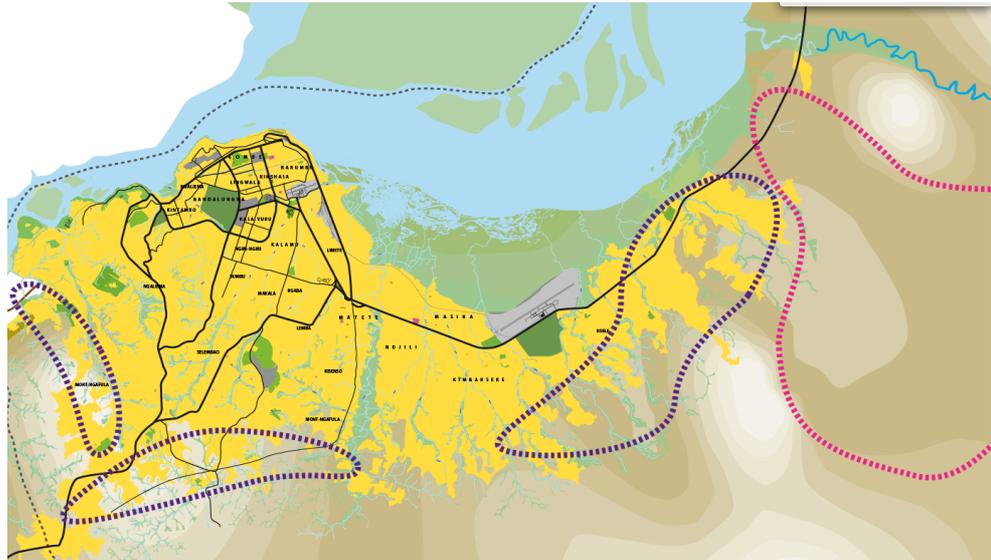
Bien sûr, la plupart des quartiers de Kinshasa est sous équipé et demande des plans d'urbanisation, mais l'urgence se situe d'avantage aujourd'hui sur les futures zones d'urbanisation, afin de ne pas reproduire les erreurs du passé.

Sur les zones en violet et en rose de la carte ci-dessous, il est urgent d'intervenir, par la proposition de schéma de principe, et si possible de plan d'aménagement...

Même si les terrains sont distribués par des privés, des chefs coutumiers, ou les services de l'Etat, ils doivent respecter les règles urbanistiques mises en place par la puissance publique.

On pourra par exemple identifier les emprises des voies primaires et secondaires, les grandes réserves pour équipements et les faire rentrer dans le domaine public de l'état, afin d'assurer un "début" de sauvegarde. Et ce même si le reste des terrains est aménagés différemment.

FIG. 38 – ZONES POTENTIELLES D'EXTENSION ET FRONTS DE L'URBANISATION A TRAITER EN PRIORITE



## 5/ Mettre à niveau les quartiers existants sous équipés et enclavés

### a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux

Ces quartiers sont considérés aujourd'hui pour la plupart comme des banlieues dortoirs, où on ne trouve pas assez d'équipements et de services, et auxquels il est difficile d'accéder.

Même si le SOSAK n'a pas pour objectif la programmation des équipements de proximité et la création des voies primaires et tertiaires, il ne peut pas ne pas aborder les problèmes récurrents rencontrés par les Kinnois dans leur pratique quotidienne de la ville. Car, amener l'eau, l'électricité, le transport, les activités économiques passent d'abord par un désenclavement physique.

### b/ Principes retenus

- > Désenclavement par les voies primaires = grande maille
- > Implantation d'équipements structurants pour redynamiser les quartiers et les "ouvrir" sur le reste de la ville = valorisation foncière, amélioration de l'habitat

### c/ Pistes pour la mise en œuvre

La grande maille de voirie (Orientation n°1) représente la piste majeure pour l'amélioration de la vie dans ces quartiers. Outre la facilitation des déplacements elle permet également l'amenée des grands "services", que sont l'eau et les grands caniveaux de drainage qui font cruellement défaut. Une amélioration de l'accès et des services permet aussi un développement économique, au moins en bordure de ces voies principales, accompagné de la création d'emplois à proximité.

On ira cependant plus loin, en privilégiant l'implantation d'équipements d'envergure dans ces quartiers, plutôt que de les concentrer au centre ville. A l'instar de Barcelone, on espère par cette préférence géographique, l'ouverture du quartier sur le reste de la ville, et les externalités positives qu'entraînent ce type d'équipements ou d'infrastructures.

## 6/ Penser à une autre échelle les infrastructures et les équipements : ville métropole

### a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux

Les équipements actuels ne sont pas en adéquation avec l'image d'une ville de cette taille : en dehors du stade des Martyrs, il n'y a plus d'équipement de référence internationale, à l'instar de l'UNIKIN d'il y a quelques décennies.

Améliorer le niveau d'équipement de Kinshasa nécessitera donc d'agir à la fois sur la quantité mais aussi sur la qualité de l'offre, afin, au-delà de l'amenée des services aux populations et de contribuer au rayonnement international de la ville.

Va se poser bien sûr le problème de la disponibilité foncière pour l'implantation d'équipements d'envergure. Il faudra probablement exproprier et indemniser, mais l'enjeu est de taille. Il est nécessaire de construire les équipements en fonction des opportunités foncières, mais de penser leur implantation et l'image qu'ils renvoient de manière pro-active, et en prenant les mesures nécessaires.

### b/ Principes retenus

- > Identifier des équipements de portée nationale voire internationale qui font défaut à Kinshasa et décider de leur implantation adéquate
- > Créer un réseau de voies rapides et sécurisées pour améliorer la circulation et les temps de déplacement
- > Donner l'image d'une grande ville, d'une métropole

## 7/ Réconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé : le fleuve, les cours d'eau, les collines

### a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux

Kinshasa aujourd'hui subit les conséquences d'une négation de son environnement naturel, et elle ne met pas assez en avant ses atouts naturels.

La Ville paraît aujourd'hui en rupture avec son environnement en raison des impacts découlant des actions menées par l'homme ces cinquante dernières années. Outre le fait des ordures ménagères et de la pollution qui induisent un environnement insalubres dans certaines zones de la ville, on relève surtout les conséquences d'une urbanisation non maîtrisée, et d'une gestion des réseaux défaillante qui provoquent des glissements de terrains, des érosions et des inondations dans les parties basses de la ville. Des efforts en cours, de la part des autorités publiques (et Projets) ou d'initiatives privées montrent des améliorations dans certaines parties de la ville, mais un travail colossal reste à mener, et surtout des leçons à tirer sur ce qu'il ne faut plus reproduire pour l'urbanisation future.

Par ailleurs, elle dispose d'un atout primordial pour son cadre de vie et son image qui est le Fleuve Congo. Or aujourd'hui, alors que la ville s'est implantée sur ce site pour sa proximité, elle lui tourne le dos.

De la même manière, l'urbanisation de la ville s'est faite selon des principes très marqués qui ont fait son histoire et sa particularité. Elle dispose par ailleurs de nombreux bâtiments patrimoniaux de qualité, qu'il serait opportun de protéger. Le développement touristique étant une piste retenue au niveau national, il est important d'agir dans ce sens, tant qu'il est encore temps.

Toutes ces actions contribuent à l'amélioration de son image.

## b/ Principes retenus

- > Ouverture de la ville sur le fleuve par des parcs, un water front...
- > Retrouver un maillage vert et des cheminements qui soulignent l'histoire de la ville et la relie à son environnement
- > Protéger : les abords des cours d'eau, les pentes des collines, les zones humides...
- > Protéger et mettre en valeur le patrimoine urbain et naturel de la ville
- > Sauvegarder et développer des activités d'agriculture urbaine et péri-urbaine

## c/ Pistes pour la mise en œuvre

### □ Mise ne place d'un maillage vert

Le concept de Maillage vert, initié dans certaines villes d'Europe, d'Amérique du Nord et du Maghreb, s'appuie sur la notion de continuité verte concrétisée sur le terrain par une suite de sites relais assurant une fonction paysagère, sociale et/ou écologique. L'intégration de ce concept dans l'aménagement du territoire et la gestion de l'environnement urbain indique la nécessité de développer les espaces verts dans la ville pour accroître la qualité de l'environnement, la qualité de la vie et l'embellissement de l'espace urbain. Le Maillage vert peut être envisagé sous deux aspects :

- le « maillage vert à fonction sociale » ayant pour objectif premier de favoriser l'accès du public à des espaces verts au sein de la ville.
- le « maillage vert à fonction écologique » pouvant être considéré comme une entité de sites avec des valeurs naturelles importantes et/ou potentielles, connectant les zones écologiques dans le but de permettre le maintien d'une faune et d'une flore (semi)naturelle<sup>58</sup>.

Les objectifs du Maillage vert sont :

- d'assurer une meilleure distribution des espaces verts sur le territoire, en particulier dans les quartiers en tenant compte des besoins des habitants et de l'écologie urbaine.
- de promouvoir la mobilité douce en séparant la circulation piétonne de la circulation automobile
- de préserver le patrimoine biologique et d'accroître la biodiversité

Pour les atteindre, il faut :

- restaurer la qualité des espaces verts et établir une continuité entre eux
- permettre la circulation et la conservation des espèces de plantes et d'animaux sauvages présentes dans la ville et favoriser tant que possible une pénétration et un maintien de la vie sauvage à l'intérieur de la ville, par exemple via une protection significative des talus de chemin de fer et des berges de cours d'eau.

Ces objectifs doivent prendre en compte et intégrer au mieux les multiples fonctions des espaces verts en ville :

- une fonction récréative, pour la détente, la promenade et les déplacements (pédestre ou cycliste), les jeux, l'apprentissage de la nature
- une fonction écologique, pour le maintien et la mobilité de la faune et de la flore sauvages
- une fonction paysagère, grâce aux qualités architecturale et esthétique des sites.

---

<sup>58</sup> Bruxelles-Environnement, Le maillage vert et bleu à Bruxelles, [www.ibgebim.be](http://www.ibgebim.be) (online)

Le morcellement et la faible proportion d'espaces verts constituent une des faiblesses paysagères majeures de Kinshasa. Profitant du potentiel de reconversion des anciennes zones neutres et du potentiel foncier très conséquent de certains terrains (aéroport de N'dolo, camp Kokolo, golf, cimetière,...), le Maillage Vert pourrait se concrétiser suivant les lignes directrices suivantes :

- Réhabilitation des espaces verts et publics existants
- Création de nouveaux espaces verts dans les réserves foncières
- Instauration d'un périmètre de protection autour des rivières et replantation de ripisylves pour la stabilisation des berges
- Programme de replantations dans les espaces publics existants
- Plantations en voirie et principalement le long des axes structurants

Les objectifs de ce Maillage Vert permettront de coupler ces réalisations avec un projet économique porteur pour la capitale : développement des pépinières, création d'emploi pour l'entretien, formation du personnel, gestion des déchets, production de compostage à partir des déchets organiques,...

### □ **Maintien de zones de production agricole urbaines**

Le potentiel foncier de la capitale kinoise, particulièrement dans les zones neutres et en périphérie, peut être exploité en partie pour favoriser des initiatives de production agricole locale : maraichage, surfaces potagères, cultures céréalières, vergers,... En plus de soutenir des cycles courts de production alimentaire, ces espaces permettront de renforcer le Maillage Vert, d'augmenter la biodiversité et de conserver des espaces de respiration dans la ville.

L'agriculture urbaine et périurbaine est une des solutions proposées et recommandées par l'ONU et la FAO pour faire face aux besoins de sécurité alimentaire aux défis de l'urbanisation et de la périurbanisation, notamment dans des villes très peuplées et plus pauvres comme Kinshasa.

### □ **Instauration d'un périmètre non-aedificandi**

Mise en place d'outils légaux et de lutte préventive contre l'urbanisation non-contrôlée dans les terrains impropres au développement de l'habitat : ravins, zones d'érosion, berges des rivières et bordures de chemin de fer, par l'instauration d'un périmètre non-aedificandi autour des zones concernées.

A cet effet, l'Ir. Bopenda, président de l'ONG Vetiver-RDC, recommande l'utilisation du *Vetivera zinziboides*, une plante d'origine indienne très répandue en RDC et reconnue scientifiquement résistante contre les catastrophes naturelles, dont les érosions. Ce matériel végétal peut servir de barrière contre les eaux des pluies et a l'avantage de transformer tout sol sablonneux ou infertile en sol organique en créant un microclimat de viabilité pour d'autres plantes dans son entourage direct.

Selon ce dernier, la lutte antiérosive est l'apanage de toutes les communautés urbaines de la capitale congolaise et non de tiers, car le sol sablonneux de Kinshasa, renfermant en majeure partie beaucoup d'eau souterraine, est exposé à de fortes érosions à divers endroits, tels que les quartiers montagneux de Kimbanseke, de Mont Ngafula, du Mont Amba, de l'Université de Kinshasa et de l'Université Pédagogique Nationale.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> ACP 11/10, Agence congolaise de Presse, Interview de l'Ingénieur Bopenda, Président de l'ONG Vetiver-RDC

## □ Restaurer le dialogue ville-fleuve

A l'origine du développement économique et urbain de la capitale, la relation ville-fleuve a peu à peu disparue suite à la privatisation des terrains situés en bordure de la voie d'eau.

A l'instar des initiatives privées de reconversion des parcelles localisées en bordure du fleuve, l'enjeu consiste principalement en la création d'espaces publics en lien avec la voie d'eau et proposant des fonctions récréatives, de loisirs et de services à destination de la population kinoise, tout en préservant et valorisant l'écosystème particulier des berges du fleuve.

## 8/ Promouvoir la spécificité de Kinshasa à l'échelle de la ville et à l'international : ville d'art et de culture

### a/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux

Kinshasa détient une identité forte, marquée, mais qui a perdu de sa superbe ces dernières années à l'échelle internationale. Elle a subi les conséquences des années de troubles et de guerre, et de l'image d'une grande ville désorganisée, voire dangereuse.

Pourtant, les artistes sont toujours là, très actifs et créatifs, les habitants sont fiers d'être Kinois, et on ressent cette force, cette énergie partout dans la ville de Kinshasa. Cependant des actions sont nécessaires pour redonner cette image à l'international, et permettre un développement plus organisé de cette spécificité. C'est aujourd'hui prouvé que les villes ou les territoires doivent se démarquer pour trouver leur place, leur rôle sur la scène internationale. On pourra identifier d'autres spécificités à Kinshasa, ou au moins le souhait d'en développer d'autres, mais aujourd'hui c'est sur les arts et la culture que la ville est déjà connue, et reconnue.

### b/ Principes retenus

- > Développer des infrastructures culturelles en réseau dans les quartiers (3 ou 4 structures) : un théâtre d'envergure nationale, un musée d'art contemporain, une cité de la musique, Centre des arts visuels
- > Promouvoir la création d'emplois d'art et d'artisanat par la mise à disposition de locaux/ateliers spécifiques et tous les métiers connexes à ces activités

# B. Plan Particulier d'Aménagement de la zone nord de la ville



---

# A. Etat d'avancement des travaux du PPA

---

## 1/ Etat des lieux - relevé de la situation existante (SITEX)

Depuis janvier 2013, une équipe de 4 architectes/étudiants mène une enquête de terrain sous la supervision du bureau d'études.

Cette enquête de terrain est en cours de finalisation et devrait être présentée lors de la mission de consolidation du diagnostic de septembre 2013.

L'enquête permet de :

- Mettre à jour le fond de plan « JICA » ;
- Recenser les affectations des différents bâtiments et zones du périmètre du Plan (équipements publics, logements, commerces, industries, zones administratives etc.) ;
- Faire un inventaire photographique des quartiers ;
- Recenser les gabarits des constructions ;
- Identifier les zones non construites et leurs fonctions ;
- De manière transversale, dresser un état des lieux des quartiers.

A ce jour, près de 60% du territoire du Plan a déjà été relevé. Les relevés sont informatisés sur un fond de plan permettant, notamment, de dresser des cartes thématiques.

## 2/ Premiers éléments de diagnostic

Globalement le territoire du Plan est contrasté tant au niveau des fonctions qu'au niveau de sa morphologie.

Plusieurs grandes entités caractérisent le territoire du Plan :

- Le quartier d'affaires (globalement de part et d'autre et le long du boulevard du 30 juin depuis la gare jusqu'à 24 novembre) ;
- Les territoires denses des communes de Lingwala, Kinshasa et Barumbu ;
- Le Port de Kinshasa et sa tranche de zones portuaires, industrielles et d'activités productives à l'Est ;
- Une zone commerçante d'aspect lâche principalement localisée autour du Marché Central ;
- Le quartier « Kalina » avec la plupart des administrations publiques, cabinets ministériels et siège du Palais de la Nation ; ce quartier est ceint côté fleuve et boulevard du 30 juin par un tissu résidentiel ;
- Une zone mixte d'industries et d'activités productives à l'Ouest le long de l'avenue Colonel Mondjiba.
- La partie Sud du territoire d'études est fixée par une bande constituée de l'aéroport de N'Dolo, de l'Axe Triomphal et du Camp Kokolo.

Le réseau viaire est principalement formé des anciens tracés coloniaux avec sa structure « boulevard du 30 juin / 24 novembre / Kasa-Vubu »

A ce niveau territorial, et en attendant le diagnostic global qui sera posé dans le cadre du SOSAK, nous pouvons délimiter quelques grandes thématiques d'intervention :

- Le devenir du territoire portuaire et en particulier de la zone économique liée, en lien avec la commune de Limete où nous constatons un déclin de l'activité économique avec la présence de nombreuses constructions résidentielles ;
- Dans cette même dynamique, l'avenir de la zone économique Ouest (Quartiers Chanic, UTEX) qui subit une lente mutation résidentielle ;
- La gestion globale des quartiers densément bâtis de Lingwala, Kinshasa et Barumbu ;
- La gestion globale du quartier commerçant situé autour du Marché Central ;

Deux vastes territoires, constituent de grandes réserves foncières possibles :

- L'aéroport de N'Dolo ;
- Le camp Kokolo.

L'axe Triomphal constitue un réel potentiel d'articulation urbaine Est-Ouest et Nord-Sud. Plusieurs projets sont en cours d'études sur cet axe, notamment la création de la place du Palais du Peuple et son cordon de parcs publics, ainsi que la future gare routière.

### 3/ Projets immobiliers en cours dans le territoire d'études

Lors de la mission de mai 2013, nous avons pris connaissance de plusieurs projets immobiliers dans cette zone :

- La création d'une Gare routière (Angle Sendwe/Triomphal) ;
- La création de la place du Palais du Peuple et des parcs publics liés (axe Triomphal) ;
- Le projet de tour multifonctionnelle sur le terrain ONATRA en place de la gare (place de la Gare) ;
- Le projet de développement immobilier « Kin Oasis » sur la parcelle dite « la pépinière » ;
- Le projet immobilier « Chanic » (avenue Colonel Mondjiba) ;
- La Cité du Fleuve (partie déjà en cours d'exécution et de commercialisation).

De même, nous avons pris connaissance de l'inventaire « Terrains libres et libérables » dressé par le BEAU et de l'étude d'embellissement du boulevard du 30 juin également réalisée par le BEAU.

Le PPA devra aussi se positionner par rapport au projet de réhabilitation des voies ferroviaires et du transport en train et du projet de création d'un réseau de transport public, notamment par tramification.

---

## B. Règlements et documents juridiques

---

Plusieurs documents encadrent la réglementation de l'urbanisation et des constructions, il s'agit de :

- Arrêté interministériel 0021 du 29.10.1993 portant application de la réglementation sur les servitudes ;
- Arrêté ministériel CAB/MIN/TPAT-UH/0.14/2002 du 20.06.2002 portant révision de l'Arrêté départemental BCE/URB/011/35 du 01.10.1988 relatif au réajustement des coûts estimatifs au mètre carré bâti servant au calcul de la taxe de bâtisse dans la ville de Kinshasa ;
- Décision d'état n°45/CC 86 du 11.04.1986 en matière d'habitat ;
- Décret du 20.06.1957 sur l'urbanisme ;
- Ordonnance du 12.02.1953 relative aux établissements dangereux, insalubres ou incommodes ;
- Loi n°77-001 du 22.02.1977 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;
- Ordonnance n°88-023 bis du 07.03.1988 portant création d'un département de l'urbanisme et de l'habitat ;
- Arrêté n° SC/154/BGV/MIN.AFFUH/PLS/2011 portant réglementation sur la délivrance des autorisations de bâtir dans la ville de Kinshasa ;
- Arrêté n° SC/153/BGV/MIN.AFFUH/PLS/2011 modifiant et complétant l'arrêté n°SC/089/BGV/DIRCAB/CE/PLS/2010 portant organisation et fonctionnement de la commission urbaine des autorisations de bâtir.

### 1/ La délivrance des permis de bâtir

#### a/ La réglementation existante

Deux arrêtés légifèrent la délivrance des permis de bâtir sur le territoire provincial de Kinshasa :

- Arrêté n° SC/154/BGV/MIN.AFFUH/PLS/2011 portant réglementation sur la délivrance des autorisations de bâtir dans la ville de Kinshasa ;
- Arrêté n° SC/153/BGV/MIN.AFFUH/PLS/2011 modifiant et complétant l'arrêté n°SC/089/BGV/DIRCAB/CE/PLS/2010 portant organisation et fonctionnement de la commission urbaine des autorisations de bâtir.

Suivant la Division Urbaine de l'Urbanisme et Habitat, la délivrance des permis de bâtir est conditionnée suivant l'importance du projet :

- Projet de construction limité à 4 niveaux maximum (Rez-de-chaussée + 3 niveaux) : de compétence provinciale ;
- Projet de construction supérieur à 4 niveaux et projets d'initiative ou d'intérêt gouvernemental : de compétence du Ministère « national » de l'Aménagement du territoire, Urbanisme, Habitat, Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction.

Cette compétence partagée entre le pouvoir provincial et national pose sans conteste une difficulté de gestion du territoire du fait de la superposition de législations différentes et de risque de vision non partagée du développement du territoire urbain.

La loi détermine la composition de la demande de permis de bâtir qui est instruite à la Division Urbaine de l'Urbanisme et Habitat. Lorsque le dossier est complet, il est soumis à la commission urbaine des autorisations de bâtir (sous la présidence du Cabinet du Ministre Provincial du Plan, Budget, Travaux Publics et Infrastructures, cette commission est composée suivant l'Arrêté d'une vingtaine de représentants des administrations et départements provinciaux, des concessionnaires, de la SAC et du BEAU).

En principe, la délivrance des permis de bâtir est conditionnée au respect des plans en vigueur (Plan régional d'Aménagement et PPA s'il échet) ainsi que des réglementations applicables.

Il s'avère toutefois que la Division urbaine manque de documents de référence normatifs, par exemple des normes d'habitabilité, des normes relatives à la sécurité incendie, des normes relatives à la gestion des mitoyennetés et vis-à-vis etc. de sorte que le fonctionnaire est soumis à la règle du « bon aménagement des lieux ».

## **b/ Les documents de références**

En attente de consultation :

- Plan régional d'Aménagement de Kinshasa (Ordonnance n°68-4 du 3 janvier 1968)
- Administration du cadastre / titre foncier

## **2/ Les anciens PPA : Gombe Ouest / Centre des affaires**

Deux PPA sont en vigueur dans le territoire d'étude. Il s'agit :

- PPA Gombe-Ouest (BEAU-septembre 1981)
- PPA Zone des affaires (1972)

Dans le cadre de l'élaboration du nouveau PPA, ces deux anciens documents seront abrogés.

---

# Annexes

---

Document de synthèse des groupes de Travail





# GOUVERNEMENT PROVINCIAL DE LA VILLE DE KINSHASA

SOSAK / PPA

Schéma d'orientation stratégique de l'agglomération de Kinshasa Plan  
Particulier d'Aménagement de la partie nord de la ville

## GROUPES THEMATIQUES DE TRAVAIL SYNTHESE DES GROUPES

10.10.2013



MAÎTRISE D'OUVRAGE - MO  
GOUVERNEMENT PROVINCIAL DE KINSHASA



ASSISTANCE A MAÎTRISE D'OUVRAGE - AMO  
BEAU



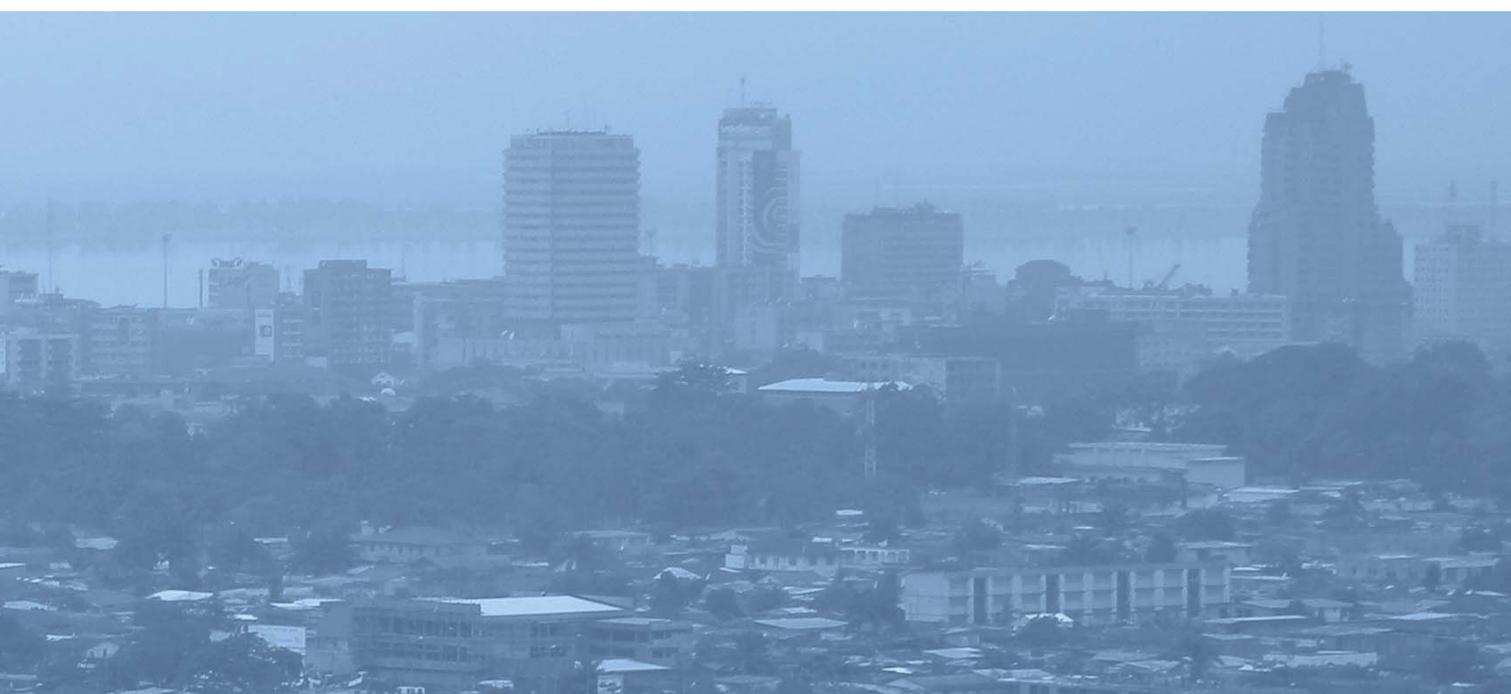
BUREAUX D'ETUDES  
AGENCES GROUPE HUIT + ARTER



FINANCEMENT  
AGENCE FRANÇAISE DE DEVELOPPEMENT



1. RAPPEL OBJECTIFS DE L'ÉTUDE / DOCUMENTS ATTENDUS
2. SYNTHÈSE PAR GROUPE :
  - 2.1. INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS
  - 2.2. DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
  - 2.3. FONCIER ET AMÉNAGEMENT URBAIN
  - 2.4. ENVIRONNEMENT
3. ORIENTATIONS STRATÉGIQUES
4. PLAN PARTICULIER DE LA ZONE NORD DE LA VILLE
5. LES REGLEMENTS DE LA CONSTRUCTION
6. LISTE DES PARICIPANTS AUX ATELIERS THEMATIQUES  
(VOIR DOCUMENT JOINT EN ANNEXE)



# 1. OBJECTIFS DE L'ETUDE / DOCUMENTS ATTENDUS

## SOSAK – Schéma d'Orientations Stratégiques Décret du 20 juin 1957 sur l'urbanisme – art 4

### Le Plan Général d'Aménagement

Il définit :

- Un zoning à l'échelle de la ville indiquant les fonctions principales qui organisent le territoire : zones d'habitat, zones d'activités, zone d'équipements, zones boisées, zones inconstructibles... et l'affectation des futures zones en fonction des besoins identifiés à l'horizon du plan (15 ans)
- La localisation des équipements structurants à l'échelle de l'agglomération
- Le tracé indicatif des grandes voiries structurantes

Il est accompagné d'un programme d'investissements à court, moyen et long terme (5, 10 et 15 ans)

Il propose également les modalités de mises en œuvre des différents investissements et actions du plan dans le contexte institutionnel et financier de la Province

## PPA – Plan Particulier d'Aménagement Décret du 20 juin 1957 sur l'urbanisme – art 5

### Le Plan Particulier d'Aménagement

Le Plan particulier d'Aménagement est un outil à **valeur réglementaire**. Celui de la zone nord de la ville comprend un territoire compris entre le fleuve, l'axe triomphal, et couvre une superficie de 2 680 ha. Il englobe les anciens PPA (PPA Gombe Ouest, PPA Quartier des affaires et PPA Centre-Ville), qui sont de facto, révisés.

Il **confirme** les options planologiques générales du SOSAK.





## 2. SYNTHÈSE DES GROUPES

### Services urbains de base, grands équipements et infrastructure



## PORTS

Nécessité de sortir l'activité de l'informel et la concentrer en quelques points.  
(Beach, port ONATRA et 1 ou 2 autres sites)

➔ **Le SOSAK doit identifier des zones potentielles pour l'implantation d'activités portuaires**

## EQUIPEMENTS

- Accorder une place de choix à la culture
- Ne pas oublier les cimetières
- Répartir les grands équipements sur l'ensemble de la ville
- Agir également sur les équipements existants, à l'instar du Grand Marché, qui doit être conservé pour sa valeur patrimoniale et dont le principal besoin est le traitement des nuisances qu'il génère
- Les équipements doivent positionner la ville comme métropole régionale
- Se saisir des grandes réserves foncières de la ville

➔ **Le grand défi est la localisation de nouveaux grands équipements pouvant permettre un rayonnement international de la ville**



## EAU POTABLE / ELECTRICITE

- Difficultés à faire passer les réseaux, en raison de l'encombrement des emprises
- Difficultés à trouver des sites pour implantation des équipements (grands postes de transformation, châteaux d'eau...)
- Pollution des points de captage des eaux

➔ **Il faudra donc (i) localiser les zones pour les installations Eau/Electricité et (ii) faire un maillage des voies permettant passage des réseaux**





## MOBILITE

- Ne pas se limiter aux artères principales, mais aussi structurer le « ventre mou » et les autres zones enclavées de la ville
- Identifier les principaux axes de transport en commun

➔ **Il faudra proposer : (i) un réseau et des équipements connexes de transport en commun ; (ii) un maillage des zones, au-delà du réseau principal**





## 2. SYNTHÈSE DES GROUPES

**Développement économique, freins au développement, besoin en infrastructures spécifiques**



## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Un développement économique des secteurs secondaire et tertiaire ralenti par:

- Difficulté pour les grands déplacements à l'échelle de la ville et pour distribuer dans de nombreuses parties de la ville
- L'énergie électrique n'est garantie que dans la Gombe et un peu Limete, l'accès à l'eau également
- La difficulté pour accéder à un terrain et l'insécurité foncière qui généralement suit est également un frein important.

➔ **Volonté de développer d'autres sites d'accueil pour les entreprises, avec des fonctions complémentaires : Zone industrielle, Zone commerciale, ZES, Zone d'activités, Zone d'affaires**

## QUALITE DE LA MAIN-D'OEUVRE

Des programmes en cours, mais il manque encore des techniciens de qualité à Kinshasa

➔ **Lier le monde professionnel à celui de la formation, notamment les formations techniques et l'apprentissage**



## TRANSPORT FLUVIAL

- Plusieurs projets en cours pour améliorer la navigabilité du fleuve (UE, BAD)
- Projet de pont rail-route avec ouverture sur le Congo-Brazzaville
- Des ports privés désorganisés qui fonctionnent principalement dans l'informel

➔ **Faciliter le débarquement et l'embarquement des produits = amélioration du fonctionnement des ports / sur place ou nouveaux sites**

## AGRICULTURE

L'agriculture est un moyen de protéger des terrains et de fournir de l'emploi.

- L'agriculture emploie un nombre important de personnes sur Kinshasa
- Elle permet de suppléer aux difficultés d'approvisionnement de la capitale
- L'élevage pourrait être développé sur le domaine présidentiel
  
- Mais difficulté de garder ces périmètres qui sont transformés en parcelles sans le consentement des exploitants

➔ **Importance de maintenir des zones réservées à l'agriculture dans le SOSAK  
Volonté de développer et de professionnaliser une filière**

## IMAGE DE LA VILLE

Améliorer l'image de la ville:

- Kinshasa détient une mauvaise image vue de l'extérieur : mégapole populeuse, dangereuse, sale...  
On sait/sent qu'on peut y faire des affaires, mais tout paraît compliqué et la vie y semble difficile, même si on a les moyens.
- ➔ **Plus qu'une orientation, l'amélioration de l'image de la ville devra être comme le fil directeur de toutes les orientations. L'image de Kinshasa doit changer, de la mégapole à la métropole moderne et durable.**





## 2. SYNTHÈSE DES GROUPES

### Extension urbaines, problèmes fonciers et réglementation

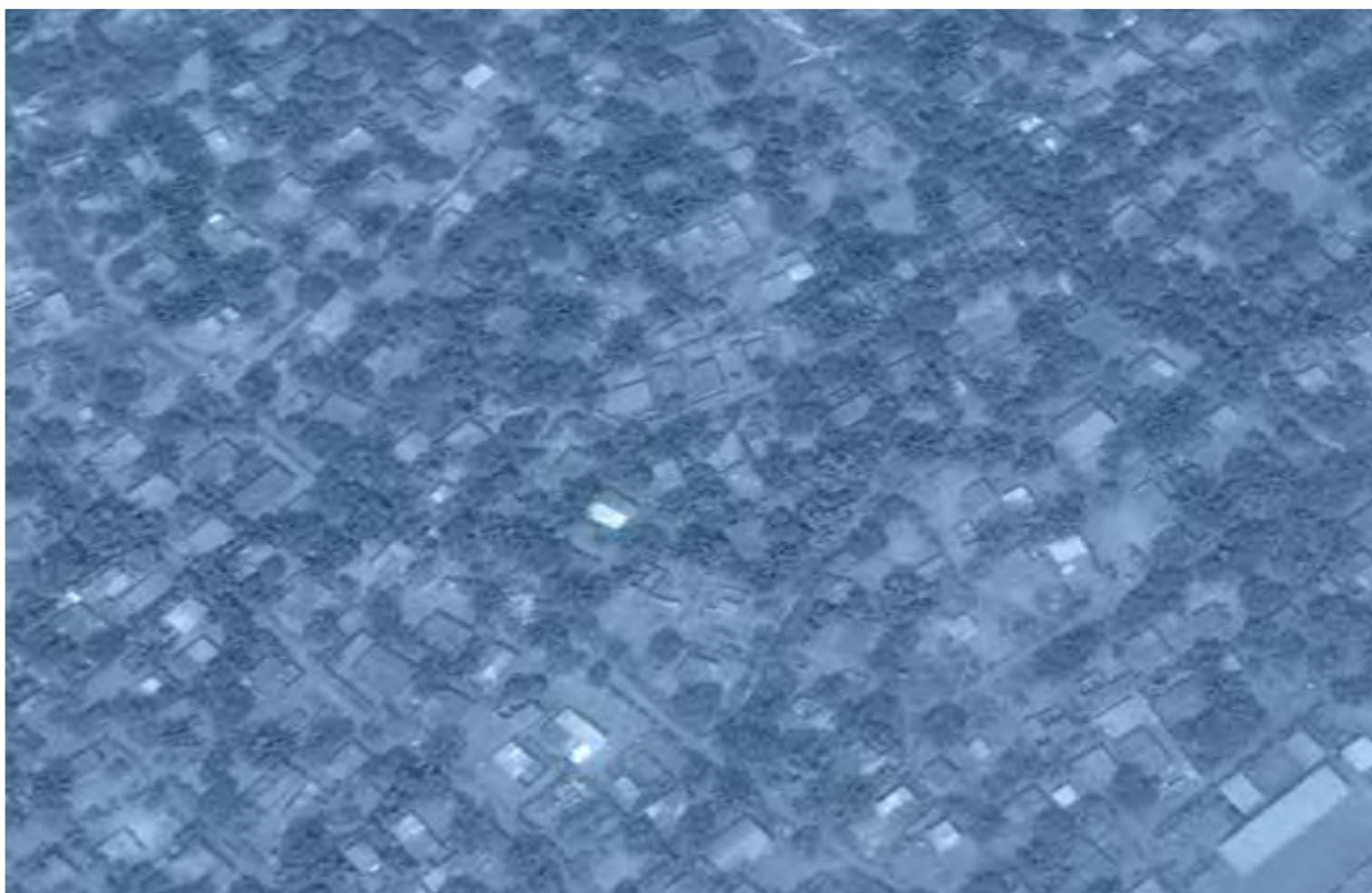


## CONSTAT PARTAGE

- Une ville qui n'est plus "urbanisée" depuis 50 ans, le territoire est juste "occupé", et de manière très préoccupante pour l'avenir.
- Une action et un contrôle de l'état très faible
- Une ville de 8 millions d'habitants aujourd'hui, qui devrait en compter 14 millions en 2029 = 450 km<sup>2</sup> urbanisés aujourd'hui, au moins 650 nécessaires pour dans 15 ans.

- ➔ **Reprendre la main sur les extensions futures pour les aménager de manière cohérente et éviter les catastrophes sociales et environnementales auxquelles Kinshasa doit faire face aujourd'hui et devra encore plus faire face demain.**
- ➔ **Nécessité d'un volet de mise en œuvre institutionnelle et renforcement de capacité en accompagnement des Plans (SOSAK et PPA)**

*Tant que la situation ne s'améliore pas dans ce domaine, il est impossible d'envisager faire quoi que ce soit d'envergure ou de réellement cohérent pour Kinshasa. On aura toujours des petits projets qui ne sont pas à la bonne taille, ou des opérations isolées et sporadiques, qui ne participeront pas à l'amélioration de l'image de la ville ; mais au contraire vont contribuer à son image de mauvaise gouvernance*







## 2. SYNTHÈSE DES GROUPES

### Environnement urbain



## DECHETS SOLIDES

- Modalités de financement et dispositions techniques en train d'être prises pour gérer l'après-PARAU
- Identification des sites pour stations de transfert en cours
- 2ème décharge envisagée Route de Matadi, afin de réduire distances de transport

➔ **Il faudrait : (i) structurer le réseau principal de voirie de manière à améliorer l'accès des véhicules aux stations de transfert et aux décharges ; (ii) prévoir un périmètre de protection des décharges**



## EAUX USEES

- L'assainissement autonome semble plus indiqué pour la majeure partie de la population
- Projet : une station de lagunage destinée à recevoir les boues de vidange
- Besoin de renforcer les capacités des communes pour le suivi/conseil des populations en matière d'assainissement autonome
- Etudes d'impact environnemental pour toutes les installations sensibles

➔ **Il faudrait :(i) localiser des sites potentiels de stations de traitement de boues ; (ii) prévoir modes d'assainissement par zone ; (iii) localiser les zones industrielles**





## POLLUTION DE L'AIR

- Etudes d'impact avant installation des entreprises
- Problème-clé: outils de contrôle

➔ **Il importe de regrouper l'activité industrielle dans des zones précises**

## COUVERT VEGETAL

- D'autres grands espaces verts existent: Cercle Hippique à Ngaliema, Terrain face IBTP...
- Plusieurs projets en cours (reboisement partiel du Bd Lumumba...)
- Explorer la possibilité de réaliser de véritables forêts urbaines

➔ **Il faudra localiser les sites pour la création de grands espaces verts**

## INONDATIONS / EROSION

- Protéger la ville contre la montée des eaux du Fleuve
- Organiser le déplacement des populations des zones non aedificandi et dégager des zones tampons comportant pistes de service pour entretien des ouvrages dans les zones basses
- Problème clé: protection des sites

➔ **La démarche devra consister à localiser: les zones (i) à fort potentiel d'érosion ; et (ii) inondables aux stations de transfert et aux décharges ; (ii) prévoir un périmètre de protection des décharges**





### 3. ORIENTATIONS STRATEGIQUES

## Kinshasa, de la mégapole à une métropole moderne et durable



# 1

## Désenclaver la ville et ses quartiers par une grande maille de voirie

- Chaque habitant doit être à moins de 1 km d'une voie structurante sur laquelle il peut trouver un moyen de transport en commun.
- La mobilité doit être améliorée pour permettre une meilleure diffusion des activités économiques dans les quartiers et les périphéries
- Voies de contournement ouest et sud

# 2

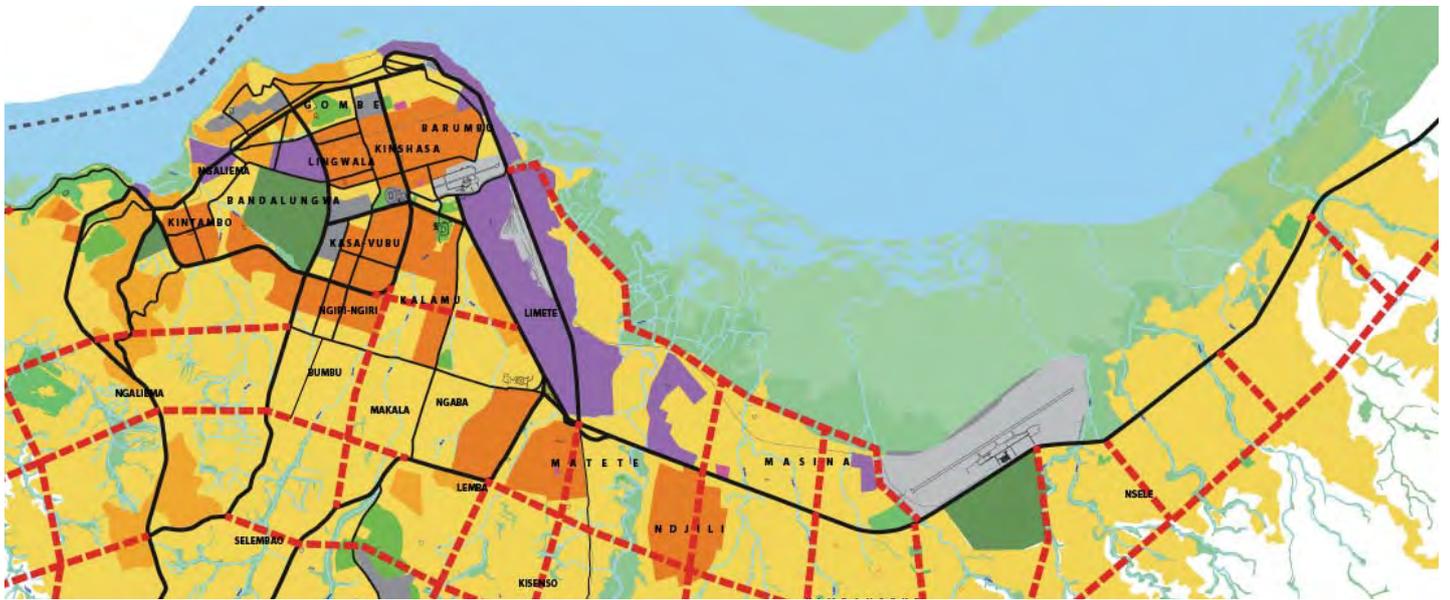
## Développer le transport en commun autour d'axes lourds structurants et connexions avec les autres modes

- Offrir aux populations des transports plus fiables, de courte durée et financièrement accessibles
- Image de marque
- Lutte contre la pollution

# 3

## Désengorger le centre ville et proposer d'autres pôles d'activités et de commerces

- Restructurer les zones industrielles du centre ville pour une meilleure utilisation de l'espace et une amélioration du fonctionnement
- Sécuriser et équiper d'autres pôles d'activités (industrielle et commerciale) : foncier et infrastructures (énergie, eau, voie d'accès)
- Créer des centralités secondaires de services et de commerces
- Moderniser du centre des affaires pour lui donner une dimension internationale



## 4 Anticiper les extensions de la ville

- Reprendre la main sur l'urbanisation des extensions
- Prioriser l'élaboration de PPA sur ces zones sensibles avant l'urbanisation
- Améliorer l'image de la ville par un paysage urbain de meilleure qualité
- Réserver des terrains pour des équipements d'envergure
- Accompagner par un volet institutionnel et réglementaire

## 5 Améliorer l'habitabilité des quartiers existants souséquipés et enclavés

- Implantation d'équipements structurants pour redynamiser les quartiers et les "ouvrir" sur le reste de la ville = valorisation foncière, amélioration de l'habitat
- Identifier les quartiers à équiper en priorité à travers le zonage
- Mobiliser des moyens financiers et techniques pour améliorer les espaces publics, en concertation avec les habitants (comités d'habitants)

## 6 Penser à une autre échelle les infrastructures et les équipements : ville métropole

- Equipements de portée nationale voire internationale (par exemple, Centre Hospitalier, Université, Centre international de conférences...)
- Voies métropolitaines
- Harmoniser les programmes sectoriels (immobiliers, tourisme, économie...)
- Donner l'image d'une grande ville, d'une métropole



# 7

## Réconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé : le fleuve, les cours d'eau, les collines, le patrimoine urbain

- Ouverture de la ville sur le fleuve (des parcs, promenades, waterfront...)
- Créer un maillage vert et des cheminements qui soulignent l'histoire de la ville et la relie à son environnement
- Protéger les abords des cours d'eau, les pentes des collines, les zones humides, les forêts...
- Sauvegarder et développer des activités d'agriculture urbaine et péri-urbaine
- Identifier et valoriser le patrimoine urbain

# 8

## Promouvoir la spécificité de Kinshasa à l'échelle de la ville et à l'international : ville d'art et de culture

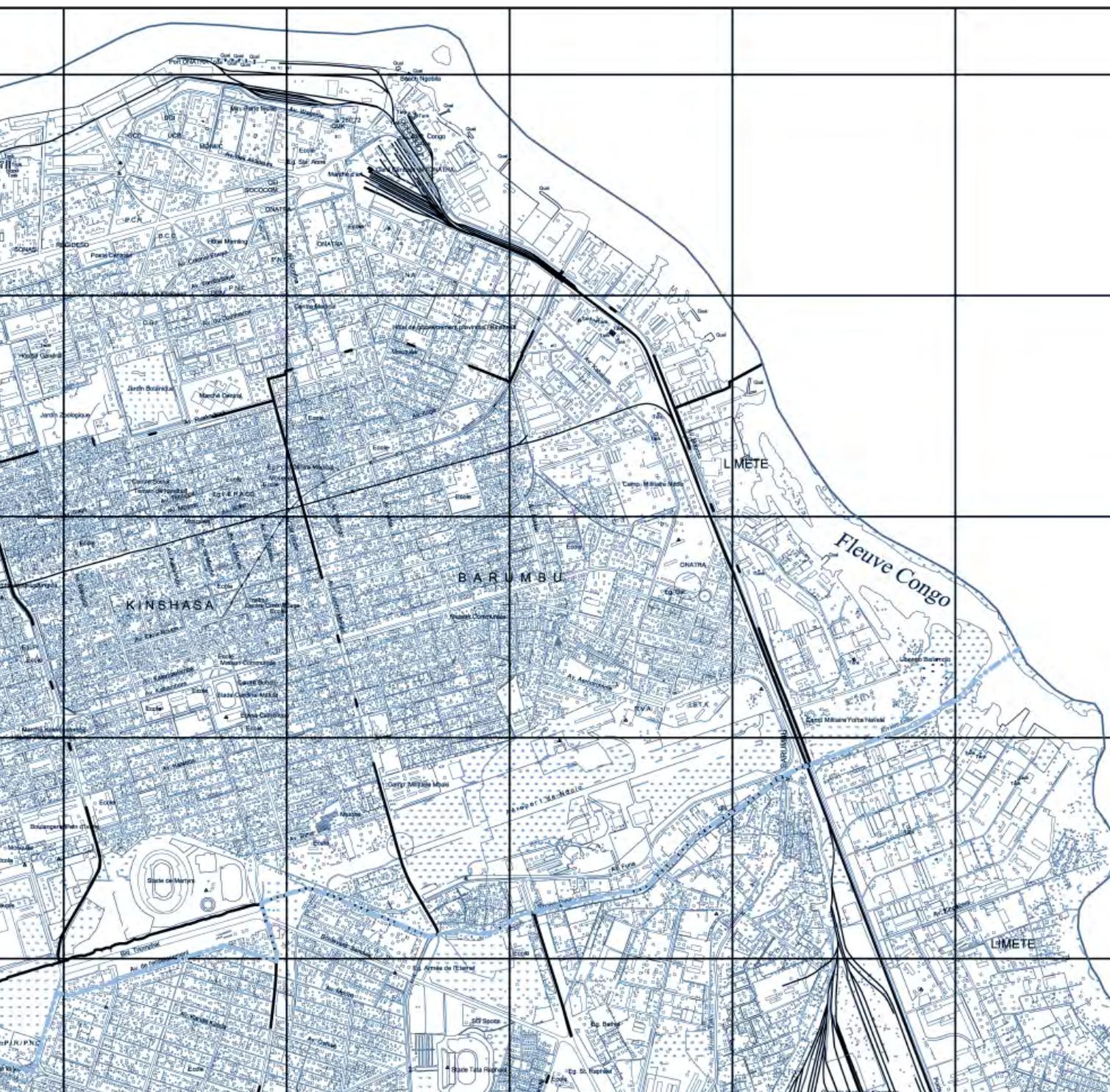
- Développer des infrastructures culturelles en réseau dans les quartiers (3 ou 4 structures) : un théâtre d'envergure nationale, un musée d'art contemporain, une cité de la musique, un centre des arts visuels...
- Promouvoir l'esprit de « Matonge » connu à l'international
- Inviter les artistes à intervenir dans l'espace public





# 4. PLAN PARTICULIER D'AMENAGEMENT

## PPA Zone Nord de la Ville



Le Plan Particulier d'Aménagement est un outil à valeur réglementaire. Celui de la zone nord de la ville comprend un territoire compris entre le fleuve, l'axe triomphal, et couvre une superficie de 2 680 ha. Il englobe les anciens PPA (PPA Gombe Ouest et PPA Quartier des affaires et PPA Centre-Ville), qui sont de facto, révisés.

### **Il détermine pour un territoire défini :**

- Les affectations autorisables des bâtiments par zones du Plan (habitation, équipements publics, activités économiques/industrielles...)
- Les règles générales d'implantation des nouvelles constructions (alignements et/ou front des bâtisses, densité d'occupation sur les parcelles, hauteur des bâtiments, mesures de protection de certaines constructions patrimoniales etc.)
- Les mesures d'aménagement des espaces non-bâti (réseau viaire, espaces publics etc.)

Il encadre la décision en matière de délivrance des permis de bâtir et en principe complète les règlements en vigueur relatifs aux constructions (par exemple : gestion des mitoyens, critères d'habitabilité, normes de sécurité des constructions, mesures relatives à l'environnement etc.)

### **Il confirme les options planologiques générales du SOSAK.**

Quelques exemples :

- Création des conditions du réseau viaire , élargissement des alignements
- Déterminer avec précision les affectations de certaines zones en conformité avec les options du SOSAK par exemple mutation progressive de la zone économique
- Réserver les espaces pour la création du maillage vert (zones inconstructibles)
- Planter le patrimoine urbain et rédiger des prescriptions de protection
- Déterminer des zones de réserve foncière (à développer dans le futur)
- (...)

# PLAN PARTICULIER D'AMENAGEMENT

## PARTIE NORD DE LA VILLE

### **Plusieurs grandes entités caractérisent le territoire du Plan:**

Le quartier d'Affaires;

Les quartiers denses des communes de Barumbu, Lingwala et Kinshasa;

Le Port de Kinshasa et sa tranche de zones portuaires, industrielles et d'activités productives à l'Est;

Une vaste zone commerçante d'aspect assez lâche autour du Grand Marché Central;

Le quartier « Kalina » avec la plupart des administrations et ministères congolais, ambassades et siège du Palais de la Nation; cette zone est ceinte par un tissu résidentiel;

Une zone mixte d'industries et d'activités productives à l'Ouest le long de Mondjiba et concession UTEX;

La partie Sud du territoire est fixée par une bande constituée de l'Aéroport de N'Dolo, l'Axe Triomphal et le Camp Kokolo.

### **Quelques grandes options du SOSAK qui seront intégrées dans le périmètre du PPA :**

L'avenir du territoire portuaire et en particulier de la zone économique en lien avec la commune de Limete qui subit une pression immobilière résidentielle ;

La gestion globale des quartiers densément bâtis de Lingwala, Barumbu et Kinshasa;

La gestion globale du quartier commerçant autour du Marché Central;

L'appropriation paysagère du Fleuve;

La création d'espaces publics et d'espaces verts.

### **Deux grandes réserves foncières:**

Le Camp Kokolo.

L'aéroport de N'Dolo.

### **Plusieurs projets à l'étude / en cours :**

La création d'une gare routière (angle Triomphal/Sendwe)

L'aménagement de la Place du Palais du Peuple et des parcs publics liés

Le projet de tour multifonctionnelle sur la gare Centrale

Le projet immobilier « Kin Oasis » sur la parcelle dite de la « Pépinière »

Le projet immobilier « Chanic »

Le projet de parc public « Utex »

La Cité du Fleuve (en cours de construction)

Inventaire des « terrains libres » - BEAU

Etude d'embellissement urbain du boulevard du 30 juin – BEAU



## 5. LES REGLEMENTS DE LA CONSTRUCTION





## LE CONSTAT

- Réglementation en vigueur complexe se référant à de nombreux textes non-coordonnés ...
- Double compétence dans la délivrance des permis :
  - De compétence provinciale : bâtiment de max. Rez+3
  - De compétence du Gouvernement central : tous les autres bâtiments et projets d'initiative du G. Central.

### ➔ **RISQUE DE VISION DIFFERENTE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE / ABSENCE DE COORDINATION**

- Manque de moyens techniques, de documents référentiels et de moyens humains de la division urbaine de l'urbanisme et habitat.

### ➔ **DEMANDE DE FORMATION CONTINUE, MOYENS HUMAINS ET TECHNIQUES ...**

- Difficulté de coordination de compétences complémentaires dans la délivrance des permis (environnement/études d'impact, patrimoine, foncier ...)
- Identifier et valoriser le patrimoine urbain

