

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

SOSAK DÉFINITIF (S4)

AOUT 2014

Financement AFD

GROUPE HUIT / ARTER

Le présent document constitue le rapport n°4 et définitif 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. Ce rapport présente donc le SOSAK définitif, élaboré à partir de sa version provisoire, validé par le Comité de Pilotage le 17 juillet 2014.

L'équipe mobilisée pour cette étude 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

Anne Cécile Souhaid

Jacob Sabakinu Sociologie urbaine
Gaston Kalambay Juriste / aspects fonciers
Marc Gemoets Paysage et patrimoine
Sébastien Heuss Paysage / Environnement

Pour le volet PPA

Marc Gemoets Urbaniste / Architecte paysagiste

Sébastien Heuss Architecte du paysage / Urbanisme / Cartographie

Kévin Blacks Architecte-paysagiste / Cartographie

Kofi Boto Teke Architecte

Jacob Sabakinu Sociologie urbaine
Gaston Kalambay Juriste / aspects fonciers

Amani Mushizi Urbaniste

Le consultant tient à remercier toutes les personnes qui ont accompagné le déroulement de l'étude et participé à l'élaboration et à l'enrichissement des documents :

Gouvernement Provincial de Kinshasa

Monsieur Robert Luzolanu Mavena, ministre du Plan, Budget, Travaux Publics et Infrastructures

Monsieur Michel Velela, Directeur de cabinet du MPBTPI Monsieur Jésus Shita Lorenzo, Conseiller (MPBTPI) Monsieur Théo

BEAU / AMO

Monsieur Gabriel Kankonde, DG Monsieur Emmanuel Muka Kani Pemba, DEU Monsieur François Matondo Kibiemba, DEO Monsieur Léonard Tshimanga Nsata, DET Monsieur Jean-Claude Ngoie Tshianyi, CD Monsieur Tshisekedi

Ainsi que tous les membres du **Comité de Pilotage**, présidé par son Excellence, Monsieur André Kimbuta, Gouverneur de la Ville-Province de Kinshasa

3

Lis	te des abréviations	9
A.	Résumé	11
SO	SAK DEFINITION ET OBJECTIFS	15
1	1/ Définition	17
2	2/ Objectifs	18
РΑ	RTIE 1. DIAGNOSTICS	19
I. D	DIAGNOSTIC URBAIN ET ECONOMIQUE	21
A.	Kinshasa : Un site propice qui arrive à saturation	23
1	1/ Des origines de l'urbanisation du site	23
	2/ Les contraintes du site	28
3	3/ Les capacités du site à accueillir l'urbanisation future	34
B.	Population et profil socio-économique	35
	1/ Croissance démographique et répartition spatiale	35
	2/ Données socio-économiques	42
	3/ Habitat et équipement des logements	45
C.	Organisation spatiale : fractures, contrastes et résilience	49
	1/ Le mode d'occupation du sol	49
	2/ Le paysage urbain	53
	3/ Organisation spatiale de la ville : une ville marquée par son site topographique et les	
	circulation	56
	 4/ Localisation des grands équipements et des zones industrielles 5/ Conflits entre agriculture et extension de l'urbanisation 	66 67
D	Les activités économiques	71
	1/ Problématique générale	71
	2/ Positionnement international	72
	3/ Kinshasa, un passé industriel important	73
	4/ Kinshasa aujourd'hui, ville d'importation et de consommation	76
	5/ Les activités agricoles	80
	6/ Les freins au développement économique	82
7	7/ Vers une amélioration ?	85
E.	Infrastructures et équipements	93
1	1/ Une faible connexion avec le reste du pays et le monde	93
	2/ Le transport urbain, facteur d'exclusion économique et sociale	100
	3/ Equipements: répartition inégale et insuffisance quantitative	107
	4/ Patrimoine architectural	114
	5/ Eau potable: sous-alimentation chronique	115
(6/ Electricité : déficit chronique de la ville et faible desserte des quartiers Est	119
F.	Environnement	121
	1/ Collecte des déchets solides : très partielle et sur des bases non pérennes	121
	2/ Elimination des eaux usées : risques de pollution	126
	3/ Evacuation des eaux pluviales : inondations et érosion	128
	4/ Couvert végétal : disparition progressive 5/ Protection contre le bruit et la pollution de l'air : risques mineurs	130 131

II. CONTEXTE INSTITUTIONNEL, FINANCIER ET REGLEMENTAIRE DE L'AMENAGEMENT URBAIN	133
A. Faiblesse des outils de planification, de gestion et de contrôle	135
1/ Les outils et documents existants	135
2/ Impacts de la gestion foncière sur le planification urbaine	138
B. Difficile répartition des compétences dans le nouveau contexte de la décentralisation	147
1/ L'état de la Décentralisation en RDC	147
2/ L'organisation institutionnelle de la Ville-Province	149
3/ Les acteurs institutionnels du processus d'urbanisation et de gestion urbaine	150
4/ Mettre en œuvre le SOSAK et le PPA?	156
C. Les revenus et les dépenses "mobilisables" pour l'investissement et la gestion urbaine	157
1/ La réforme des finances publiques	157
2/ Au niveau provincial	161
3/ Perspectives et recommandations	167
III. SYNTHESE ET PARTAGE DES ELEMENTS DU DIAGNOSTIC	169
A. Consensus sur le diagnostic et identification des problématiques et des enjeux	171
1/ Définition d'un cadre de concertation	171
2/ Réflexions en groupes de travail thématiques	172
3/ Les focus communaux	176
PARTIE 2. LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES	179
A Francisco de contrata de contrata con esta de contrata de contra	402
A. Etendre le maillage de voirie pour désenclaver la ville et ses quartiers	183 183
1/ Rappel des éléments du diagnostic et mise en évidence des enjeux	
2/ Principes retenus3/ Eléments pour le parti d'aménagement	183 184
B. Développer le transport en commun autour d'axes structurants et organiser l'articulation différents moyens de transport (multimodalité)	n des 187
1/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	187
2/ Principes retenus	187
3/ Eléments pour le Parti d'aménagement	188
C. Désengorger le centre ville et proposer d'autres pôles d'activités et de commerces spécia	ılisés
et équipés	189
1/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	189
2/ Principes retenus	189
3/ Eléments pour le parti d'aménagement	190
D. Anticiper les extensions de la ville en reprenant le contrôle sur les procédures	
d'aménagement	191
1/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	191
2/ Principes retenus	191
3/ Eléments pour le parti d'aménagement	192
E. Mettre à niveau les quartiers existants sous-équipés et enclavés	193
1/ Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	193
2/ Principes retenus	193
3/ Eléments pour le parti d'aménagement	193
F. Penser à une autre échelle les infrastructures et les équipements pour renforcer la fonct métropole	ion 195

	1/	Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	195
	2/	Principes retenus Eléments pour le parti d'aménagement	195 195
	3/	Elements pour le parti d'amenagement	193
G.	R	éconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé	199
	1/	Rappel des conclusions du diagnostic et mise en évidence des enjeux	199
	2/		199
	3/	Eléments pour le parti d'aménagement	200
н	D	romouvoir la spécificité de Kinshasa aux échelles nationale et internationale : ville	d'art et
		ture	203
	1/		203
	2/	,	203
	3/	•	203
P/	ART	IE 3 KINSHASA 2030	205
ı.	LOC	CALISATION DES TERRAINS A URBANISER A L'HORIZON 2030	207
Α.	P	erspectives démographiques à l'horizon 15 ans	209
	2/		210
В.	0	ù localiser les futurs terrains d'extension ?	211
	2/	Les hypothèses de localisation des zones d'extension	214
II.	PR	OGRAMME D'INVESTISSEMENT PAR SECTEUR	221
Α.	Ci	irculation – transport	225
	1/		225
	2/	Un transport urbain rapide, fiable et non polluant, accessible au plus grand nombre	230
В.	G	rands équipements	251
		Démarche d'ensemble	251
	2/	Une offre en équipements sportifs diversifiée	252
	3/	Un pôle d'enseignement supérieur à l'Est	253
	4/	Des grands équipements de santé mieux répartis sur le territoire	254
	5/	Des équipements marchands en plus grand nombre et mieux répartis sur la ville	254
	6/	Un grand centre international de conférences	256
	7/	De grands pôles de culture/loisirs	256
	8/	Des lieux de sépulture accessibles à la population	257
	9/	Une prison moderne	257
	10/	Récapitulatif de la programmation pour les grands équipements	258
C.	Eı	nvironnement et protection du site	263
	1/	Améliorer l'évacuation des eaux pluviales	263
	2/	Eaux usées des ménages	265
	3/	Une attention renforcée aux eaux usées industrielles	267
	4/	Un schéma durable d'enlèvement des ordures ménagères	268
	5/	Préserver et étendre le couvert végétal	271
	6/	Protéger la ville contre le bruit et la pollution de l'air	273
	7/	Récapitulatif de la programmation pour l'environnement et la protection du site	273
D.	E	au potable – électricité - télécommunications	275
	1/	Rappel des éléments clés du diagnostic	275
	2/	Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030	275
	3/	Programmation pour l'horizon 2030	276

E.	Récapitulatif global de la programmation pour les équipements et les infrastructures	277		
III. P	PLAN GENERAL D'AMENAGEMENT	279		
A.	Les éléments-clé du Plan Général d'Aménagement	281		
1,		281		
2,	/ La trame de voirie structurante	283		
3,	/ Les axes lourds de transports en commun	284		
4,	/ La construction de grands équipements d'envergure	285		
5,	/ L'aménagement de centralités secondaires	286		
6,	/ Les zones d'activités spécifiques	289		
7,	/ Les zones inconstructibles	291		
B.	Renforcer les fonctions d'une métropole	293		
1,	/ Les axes forts du projet	293		
2,	/ Transcription dans le PPA	296		
Bibli	Bibliographie			
Δnn	avas	301		

Liste des abréviations

AEP Alimentation en Eau Potable

ARMP Autorité de Régulation des Marchés Publics

ASECNA Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique

BAD Banque Africaine de Développement

BEAU Bureau d'Etudes d'Aménagement et d'Urbanisme

BHNS Bus à Haut Niveau de Service CNP Caisse Nationale de Péréquation

COREF Comité d'Orientation de la Réforme des Finances publiques

CTAD Cellule Technique d'Appui à la Décentralisation

CTB Coopération Technique Belge

DGRK Direction générales des Recettes de Kinshasa

ETD Entités Territoriales Décentralisées

FC Franc Congolais

FONER Fonds d'Entretien Routier

FEC Fédération des Entreprises du Congo

IATA Association internationale de transport aérien JICA Japan International Cooperation Agency

Mds milliards

MIK Marché International de Kinshasa

OACI Organisation internationale de l'aviation civile

ONATRA Office National des Transports OVD Office des Voiries et Drainage

PARAU Programme d'entretien et de réhabilitation des infrastructures routières

en RDC et d'amélioration de l'assainissement urbain à Kinshasa

PDPC Projet Développement de Pôles de Croissance

PMEDE Projet de développement du marché d'électricité domestique et à

l'exportation

PEMU Projet pour l'alimentation en Eau en Milieu Urbain PEPUR Projet d'électrification péri-urbaine et urbaine

PGA Plan général d'aménagement

PMURR Programme Multisectoriel d'Urgence pour la Reconstruction et la

Réhabilitation

PSRFP Plan stratégique de réforme des finances publiques

RVA Régie des Voies Aériennes

SDAU Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

SNEL Société Nationale d'Electricité UCOP Unité de Coordination des Projets

UE Union Européenne UNIKIN Université de Kinshasa

USD Dollars des Etats-Unis d'Amérique ZES Zone Economique Spéciale

A. Résumé

- 1. Le SOSAK a pour objectif de définir les grandes orientations stratégiques qui doivent encadrer l'aménagement de la ville pour les 15 prochaines années. Il indique les zones d'extension de la ville, les zones à fonctions particulières, les zones inconstructibles, ainsi que la localisation approximative des grands équipements et infrastructures nécessaires à l'accompagnement de ces développements. Toutefois, compte tenu de la situation de Kinshasa, qui doit à la fois faire face à un retard crucial d'investissement et d'aménagement sur les dernières décennies tout en anticipant son développement harmonieux sur les 15 prochaines années, le SOSAK a une double double vocation : (i) rattrapage du sous-équipement pour la ville existante et (ii) équipement et aménagement préalables pour l'extension attendue.
- 2. Le diagnostic urbain fait le constat d'une ville largement sous-équipée, qui est sans aucun doute le résultat d'une absence de planification et d'aménagement depuis plusieurs décennies, autant en termes d'aménagement de terrains à bâtir que de grandes infrastructures. Alors que Kinshasa doit faire face à une démographie galopante, qui avait été contrôlée jusqu'à l'indépendance mais qui a explosé par la suite, accentuée aussi par les conflits à l'intérieur du pays : 400 000 habitants en 1960, plus de 8 millions aujourd'hui (soit vingt fois plus), et une superficie urbanisée qui a été multipliée par 7, engendrant des densités importantes voire extrêmes dans certains quartiers ;
- 3. En terme d'infrastructures et d'équipements : (i) les grandes liaisons routières qui traversent la ville sont insuffisantes, en nombre et en capacité pour une ville qui fait plus de 35 km de long ; (ii) il y a un important décalage entre la ville Est et la Ville Ouest au niveau des équipements ; (iii) presque tous les quartiers construits depuis l'indépendance sont très denses et sous-équipés, mais quand même relativement bien tramés ; (iv) les réserves pour équipements sont inexistantes ; (v) les emprises des voies sont très étroites, ce qui pose des problèmes pour les restructurer ou pose des réseaux.
- 4. En termes de gestion foncière et contrôle de l'urbanisation : (i) des procédures d'aménagement des parcelles qui ne sont pas respectées (depuis les années 70, moins de 5 lotissements ont été réalisés conformément à la réglementation) ; (ii) les coutumiers, les politiques, les services de l'Etat et des ayants-droit autoproclamés dans les quartiers se livrent une course au foncier, qui engendre une forte insécurité foncière et des conflits sans fin ; (iii) cette course au foncier et le manque de contrôle font que les terrains les moins appropriés pour l'urbanisation sont distribués et occupés sans aménagement préalable, entraînant des risques importants en terme d'érosion et d'inondation ; (iv) l'insécurité foncière et les risques naturels entretiennent un habitat relativement précaire car les habitants hésitent à investir.
- 5. En terme de planification des fonctions de la Ville : (i) très peu de déconcentration des activités économiques et des emplois (tout se trouve à Gombe et Limete), alors que la ville s'est étendue dans l'espace ; (ii) une concentration des activités économiques au centre-ville, et très peu d'emplois dans les périphéries, ce qui conduit à des mouvements pendulaires quotidiens très importants, rendus difficiles par le peu d'infrastructures routières et des moyens de transport en commun inadaptés.
- 6. En terme d'environnement : (i) Les conséquences en terme d'érosion sur les pentes et d'inondation dans les zones aval sont importantes et souvent

- dramatiques ; (ii) un système de collecte des ordures ménagères partiel, et l'absence de système collectif d'épuration des eaux usées.
- 7. Mais, quelques progrès et signes positifs sont enregistrés ces dernières années : (i) réhabilitation des voiries, ce qui permet de fluidifier un tant soit peu la circulation ; (ii) des opérations d'urbanisme et d'habitat privées d'envergure en cours (en particulier sur financement chinois, mais pas uniquement) ; (iii) des travaux de lutte contre l'érosion dans plusieurs parties de la ville : (iv) une volonté claire de reprise en main de l'aménagement et du foncier ; (v) de nombreux projets dans le domaine des transports urbains (bus...)
- 8. Au niveau du développement économique, on note (i) un passé industriel prestigieux et un positionnement fort dans la sous-région ; (ii) un potentiel et un dynamisme indéniables avec un bassin de consommation conséquent et de nombreux investisseurs ; ainsi que (iii) le développement progressif d'une classe moyenne, même si elle reste encore en faible proportion.
- 9. Mais des freins au développement importants : (i) trop grande concentration des activités économiques et trop faible disponibilité de sites spécifiques ; (ii) difficultés pour accéder à l'énergie électrique en dehors du centre ville ; (iii) fort enclavement international, national et déplacements difficiles à l'intérieur de la ville, qui conduisent à une augmentation des coûts ; (iv) insécurité foncière et plus globalement du climat des affaires ; (v) activité portuaire en déclin (tonnage divisé par 16 depuis 1980) ; (vi) zone industrielle de Limete en mutation vers de l'habitat de standing ; et enfin (vii) rayonnement international trop faible en comparaison de la taille de la ville, ainsi qu'une image globalement négative.
- 10. On note toutefois des *perspectives encourageantes*: (i) construction du pont railroute à Maluku (bien que à plus de 80 km de Kinshasa); (ii) création d'une Zone Economique Spéciale à Maluku; (iii) amélioration des conditions de navigabilité du fleuve qui devrait permettre une reprise du trafic; (iv) modernisation et agrandissement de l'aérogare et création d'une zone d'activités tertiaires à proximité; (v) nombreux investissements dans l'immobilier.
- 11. Au niveau institutionnel et financier on note : (i) des concurrences et conflits de compétences entre l'Etat central et l'Hôtel de Ville, entre les ministères, les cellules spécifiques, les services déconcentrés ; (ii) une forte amélioration mais un budget propre (recouvrements directs) très faible, de l'ordre de 4€ par habitant (contre 45€ par exemple à Ouagadougou) ; (iii) des transferts de l'Etat encore faibles et pas toujours réguliers mais des investissements directs qui compensent ; (iv) de nombreux financements extérieurs dans de nombreux domaines.

>> Kinshasa est indéniablement une mégapole mais elle doit retrouver un rôle de métropole en améliorant son image et en recouvrant sa position sur la scène internationale.

12. Les huit Orientations Stratégiques :

L'Orientation générale ci-dessus a été déclinée en huit Orientations Stratégiques :

- Orientation 1 : Etendre le maillage de voirie pour désenclaver la ville et ses quartiers ;
- Orientation 2 : Développer le transport en commun autour d'axes lourds structurants et organiser l'articulation des différents moyens de transport (multimodalité) ;
- Orientation 3 : Désengorger le centre ville et proposer d'autres pôles d'activités et de commerces spécialisés et équipés ;
- Orientation 4 : Anticiper les extensions de la ville en reprenant le contrôle sur les procédures d'aménagement ;
- Orientation 5 : Mettre à niveau les quartiers existants sous équipés et enclavés ;

- Orientation 6 : Penser à une autre échelle les infrastructures et les équipements pour renforcer la fonction métropole ;
- Orientation 7 : Réconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé: le fleuve, les cours d'eau, les collines ;
- Orientation 8 : Promouvoir la spécificité de Kinshasa aux échelles nationale et internationale : ville d'art et de culture.
- 13. Ces huit orientations sont traduites dans un parti d'aménagement dont les principales caractéristiques sont les suivantes : (i) ouverture d'environ 300 km² à l'urbanisation pour accueillir les futurs habitants attendus d'ici 2030, dans la continuité de la ville et vers l'Est pour rejoindre Maluku ; (ii) création d'un maillage de voiries primaires et hyperstructurantes d'une longueur totale d'environ 604 km; (iii) mise en place d'un système de transport en commun de grande capacité basé sur la réhabilitation du train urbain et le développement d'un système de Bus à Haut Niveau de Service, en site propre ; (iv) construction de plusieurs équipements d'envergure pour offrir aux populations de meilleurs services et relever le rayonnement de Kinshasa (un pôle universitaire, des hôpitaux modernes, des marchés urbains et un marché de gros international, un grand centre de conférences, des grands équipements culturels...); (v) amélioration du drainage des eaux pluviales pour limiter les érosions et les inondations ; (vi) mise en place d'installations pour le traitement des eaux usées ; (vii) extension et modernisation du système de collecte des ordures ménagères... Le total des investissements nécessaires pour la réalisation de ces équipements et infrastructures représente un montant de l'ordre de 4 700 millions de USD, soit une moyenne d'environ 300 millions USD par an sur 15 ans.
- 14. Par ailleurs, **un projet urbain ambitieux** est proposé sur le centre ville de Kinshasa, en suggérant une réaffectation d'une partie du Camp Kokolo et de l'aéroport de N'Dolo, permettant le prolongement (i) du boulevard Lumumba jusqu'à retrouver la gare, et (ii) du Boulevard Triomphal jusqu'au fleuve à l'Est et à travers le camp Kokolo à l'Ouest. Sur la partie Est de l'emprise de l'aéroport de N'Dolo, un CBD (Central Business District) est proposé, ainsi que l'aménagement d'un quartier/base de loisirs en bordure de fleuve. Ces aménagements devraient d'une part améliorer considérablement la circulation et le désenclavement du centre ville, mais aussi contribuer de manière forte à l'amélioration de l'image de la ville, grâce à un quartier moderne et une vraie ouverture sur le fleuve.
- 15. Tous ces éléments sont enfin précisés dans un **Plan Général d'Aménagement** (pour l'ensemble de la ville) et un **Plan Particulier d'Aménagement** qui précise les orientations sur la partie nord de la ville.

SOSAK Définition et objectifs

1/Définition

L'étude porte sur l'élaboration de deux documents complémentaires, prévus par le décret du 20 juin 1957 sur l'Urbanisme :

- (i) le SOSAK (Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshassa), assimilable dans les textes à un Plan Local d'Aménagement de la Ville à l'échéance de 15 ans
- (ii) Un PPA (Plan Particulier d'Aménagement) de la partie nord de la ville et son règlement d'urbanisme simplifié.

Le décret sus-cité (Titre 1 : des Plans d'aménagement locaux et particuliers) précise le contenu de ces documents comme suit :

Le Plan Local d'Aménagement contient (Article 4) :

- a. l'affectation générale de diverses zones du territoire à l'habitation, industrie, agriculture ou tout autre usage, cette affectation pouvant impliquer des restrictions à l'exercice de propriété, l'interdiction de construire y comprise ;
- b. les emplacements approximatifs réservés à une affectation déterminée, tels que champs d'aviation, jardin public, squares, plaines de sports et de jeux, parcs et espaces libres divers, zones vertes, réserves boisées, établissements culturels, édifices, services publics, monuments ;
- c. le réseau existant de voirie principale par terre, par rail et par eau, le tracé approximatif des modifications essentielles à apporter à ce réseau, ainsi que celui des nouvelles voies principales à créer.

Le **Plan Particulier d'Aménagement** contient (Article 5) :

- a. l'affectation détaillée des zones visées au premier point du plan local d'aménagement, cette affectation pouvant impliquer des restrictions à l'exercice du droit de propriété, l'interdiction de construire y comprise ;
- b. les emplacements précis des affectations visées au b. du PLA;
- c. le réseau existant de la voirie par terre, rail et eau, le tracé de toute modification à apporter à ce réseau, ainsi que celui des nouvelles voies à créer ;
- d. les prescriptions générales ou particulières à l'hygiène, à la sécurité et à l'esthétique à appliquer à la voirie, aux constructions et aux plantations, ces prescriptions pouvant impliquer des restrictions à l'exercice du droit de propriété, l'interdiction de construire y comprise ;
- e. en cas de relotissement de biens-fonds, les limites des lots nouveaux avec mention, s'il y échet, que ces limites sont susceptibles de modification moyennant une permission préalable, expresse et écrite, sollicitée et accordée comme il est dit aux articles 20 et 21.
- LE SOSAK (Schéma d'Orientation de l'agglomération de Kinshasa) expose donc le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. Il présente le projet d'aménagement et de développement durable retenu, qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, d'infrastructures, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises.

Le SOSAK est un document qui présente, à l'échelle de l'agglomération, les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement du territoire, dans la perspective d'un développement durable et dans le cadre d'un projet stratégique d'aménagement et de développement, pour un horizon de 15 ans.

2/Objectifs

Le SOSAK a donc pour objectif de fixer les orientations générales de l'organisation et de la restructuration de l'espace, de déterminer les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser, ainsi que les espaces naturels et agricoles ou forestiers. Le SOSAK définit notamment les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements, à l'équilibre entre l'urbanisation et la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des activités économiques, à la protection des paysages, à la mise en valeur des entrées de ville et à la préservation des risques. Il détermine les espaces et sites naturels ou urbains à protéger et en définit la localisation ou la délimitation.

Le SOSAK sert de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles menées sur le territoire sur les thèmes de l'habitat, des déplacements, des équipements structurants, des activités économiques, de l'environnement et de l'organisation de l'espace d'une manière générale. Il assure la cohérence de ces politiques sur son territoire.

Le PPA transcrit, sur un territoire plus restreint, les orientations et les directives du SOSAK, par un plan détaillé et un règlement de l'occupation du sol et de la construction.

PARTIE 1.
DIAGNOSTICS

I. Diagnostic urbain et économique

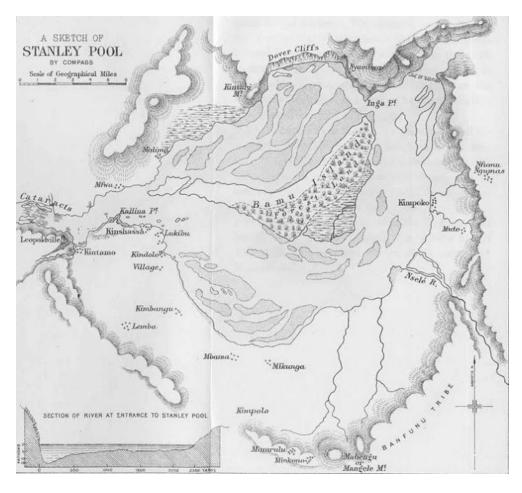
A. Kinshasa: Un site propice qui arrive à saturation

1/Des origines de 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 maitrise de l'urbanisation instituée par les colons a été remplacée par une urbanisation galopante sans contrôle ni accompagnement par les infrastructures et les équipements appropriés.

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'AlA (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 aujourd'hui occupée 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 Kintambo, 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 (Kintambo administratif) et de Léo Est (le port et les entreprises) par de grandes avenues plantées et bordées de villas.



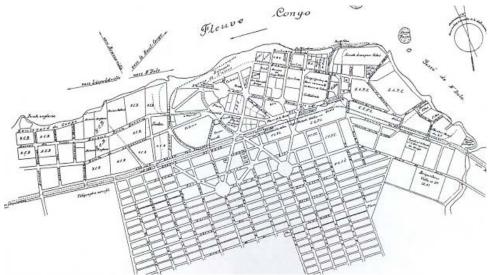
Entre 1900 et 1920, la ville se développe autour de ces deux pôles, et dans l'espace intermédiaire. Le plan de Georges Moulaert de 1911 prévoit la construction d'un port plus important.







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 Malleghem, qui a très vite remplacé 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.





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 le suite : SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme) 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, Boulevard Triomphal, Boulevard Lumumba, Avenue 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, des hôtels et des centres commerciaux (Cité du fleuve, Congo Trade Center, ...)

Kinshasa est en train de changer de visage, et ce changement est rapide. Il est donc 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 metres d'altitude, s'étend sur 200 km². 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 100 km, 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.

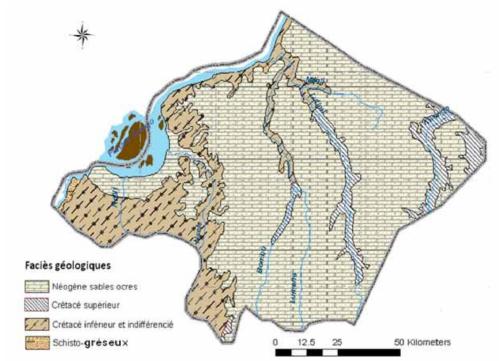


Fig. 2 - Facies geologique de la province de Kinshasa (d'apres Egoroff, 1947)

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 km² et, d'après la photo satellite de 2012, le site urbanisé couvre une surface d'environ 450 km².

b/ Les zones sensibles

■ L'érosion

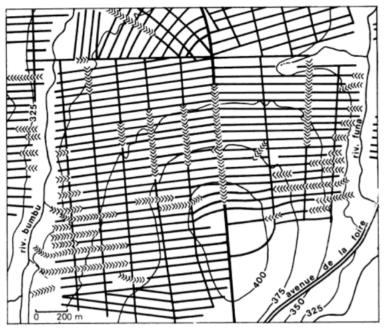
Les sols de la ville Province de Kinshasa sont décrits comme étant des sols à texture essentiellement sablonneuse et assortie de quelques éléments grossiers (PNUD/UNOPS, 1998). Suite à cette texture, les sols sont très sensibles à l'érosio,n même en pente faible et ne sont pas à vocation agricole.

La ville de Kinshasa est déstabilisée par près de 600 têtes de ravins recensées et qui résultent de graves érosions dues 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.

Même dans les quartiers d'habitat dont les rues ont été dessinées, les ravinements empruntent les tracés des voies perpendiculaires à la pente. A chaque pluie, les ravins s'approfondissent. Exemple d'un quartier de Selembao :



Source : Kinshasa : la ville et la cité - Marc Pain

Les ravins les plus importants sont les suivants¹:

- 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 Mbinza 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.

_

30

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

- Ravin du Campus de Kinshasa: Le site universitaire comporte à lui seul 20 ravins sur une superficie de moins de 5 km². 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 Mbinza Village à l'ouest du quartier Anciens Combattants entre la route de Matadi et la rivière Mbinza (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 Mbinza, 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 Mbinza 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 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 ses 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 Mbinza 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 Mbinza Delvaux et IPN.

■ Les inondations

Le site sur lequel est bâti la ville de Kinshasa se trouve drainé par plusieurs rivières dont les plus importantes sont la N'Djili (avec un bassin de 2 000 km²), la N'Sele (avec un bassin de 6 000 km²), 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 Mbinza, 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-Mombele, Ngaliema, Kinsenso, 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 outre, la faible consistance des sols sableux et sans couvert végétal dense, couplée aux pentes parfois raides et à une pluviométrie abondante crée un environnement favorable au processus érosif. Le matériau sableux transporté en aval par l'érosion encombre les lits des cours d'eau et canaux d'irrigation, couvrant parfois même les parcelles agricoles. Les matériaux transportés des aires d'habitation sont chargés de toute sorte d'ordures, créant en aval (dans les bas fonds agricoles) une forte exposition aux problèmes de santé publique.

☐ 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'enchainent 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

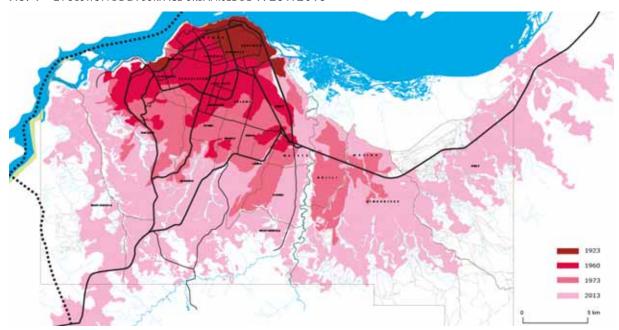
Date	Population	Surface (ha)	Densité (hab/ha)
1923		1 400	
1960	400 000	6 800	59
1967	901 520	9 470	95
1973	1 323 039	14 600	91
1975	1 679 091	17 992	93
1984	2 653 558	26 000	102
1995	4 719 862	31 007	152
2000	6 000 000	39 518	151
2005	7 500 000	43 414	173
2012	8 000 000	45 000	178

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 sudouest, 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



3/Les capacités du site à accueillir l'urbanisation future

a/ 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 km² occupés aujourd'hui, elle devra probablement en occuper 800. Il va être nécessaire de trouver de nouveaux terrains pour l'extension 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 devraient bientôt être 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 km², et une seconde zone au nord de la rivière, d'une superficie de 38 km². Mais cette partie est aujourd'hui occupée par le domaine agricole de la N'Sele.

b/ Evaluation des potentiels

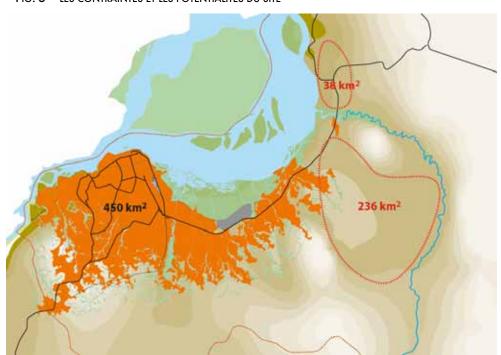


FIG. 5 - LES CONTRAINTES ET LES POTENTIALITES DU SITE

Kinshasa est cernée par des collines et des plateaux. Les zones qui paraissent les plus propices à l'extension de l'urbanisation se situent dans la plaine du fleuve, vers l'Est.

B. Population et profil socioéconomique

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	2 799 000	3 695 000	4 708 700	6 062 000	7 255 000	8 683 000	10 558 000	11 575 000
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 COMPTAGES ADMINISTRATIFS

	1984	1999	2000	2001	2003	2004
	INS		Comp	tages adminis	stratifs	
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 croitre avec un taux de croissance annuel de 2,7%. Cette croissance s'accélère durant la seconde guerre mondiale du fait que, durant cette période (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 donnaient une population de 901 520 habitants².

FIG. 8 - POPULATION ET TAUX D'ACCROISSEMENT DE KINSHASA³ (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 - Evolution de la population de Kinshasa de 1967-1975

Regroupement des zones	Popula	Accroissement	
kegroupement des zones	1967	1975	Annuel en %
Zones sans extension (Kinshasa, Kasa-Vubu, Lingwala, Barumbu, Gombe)	213210	234880	1.4
Zones avec extension (Ngiri-Ngiri, Kintambo, Bandalungwa, Kalamu, Matete, N'Djili, Lemba, Limete, Ngaliema) total	423030	767270	8.7

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

³ 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 Lelo Nzuzi 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 faites par J. Houyoux lors de l'Enquête Budgets ménagers de 1986.

Zones d'auto construction (Ngaba, Bumbu, Makala, Selembao, Masina, Kimbanseke, Kinsens)	227180	561850	13.4		
Zones excentriques (Estimation) (Mont- Ngafula, N'Sele, Maluku,	45520	71600	6.5		
TOTAL	945000*	1635600**			
* v compris 36060 personnes parmi les populations comptées à part.					

^{*} y compris 36060 personnes parmi les populations comptées à part.

c/ Pyramides des âges

L'analyse des tendances passées de la population de Kinshasa peut également se faire à travers une lecture des pyramides des âges de la population. Cette analyse a fait ressortir l'évolution de la structure par âge et par sexe de la population de Kinshasa de 1955 à 2010 qui fait l'objet de cette section (figure 1.1).

En effet, hormis la pyramide de 1955 qui présente certaines irrégularités dues probablement aux erreurs d'observation lors de la collecte des données, toutes les autres pyramides sont caractéristiques des populations jeunes avec une base large qui implique une forte fécondité, des flancs concaves qui traduisent l'effet de la mortalité ou des migrations selon le cas. De plus, ces pyramides présentent des sommets très effilés, du fait que la population des vieux est très faible.

L'analyse de la structure par âge s'est faite selon les grands groupes d'âges classiques c'est à dire, 0-14 ans, 15-59 ans et 60 ans et plus qui correspondent respectivement à la population à charge, la population active et enfin à la population des retraités.

En effet, la part de la population à charge (0-14 ans) est passée de près de 38% en 1955 à 52% en 1967 avant de chuter et se situer en 2010 autour de 40%. Cette chute de la population à charge constatée après 1967, est compensée par une augmentation de la population active durant la même période. Si en 1955 la population active représentait 60%, cette proportion a chuté en 1967 (47%) et a progressivement augmenté pour se situer à 55% en 2010. Quant à la population des retraités (60 ans et plus) elle est passée de 04% à 4,2% entre 1967 à 2010. Cette augmentation peut s'expliquer par l'amélioration d'une façon générale des conditions de vie à travers une bonne alimentation et un accès aux soins de santé de qualité. Il faut toutefois préciser, que seule une partie de la population bénéficient de ces avantages.

Fig. 10 - 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 : fichier MICS2010

d/ Répartition spatiale

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 N'Sele.

La répartition spatiale de la population kinoise a évolué parallèlement à son accroissement et elle a été fortement influencée par la topographie du milieu, constituée de deux sites topographiques aux caractéristiques différentes et qui a

^{**} sauf le Camp Tshatshi.

influencé leur urbanisation. Il s'agit de la plaine (plaine alluviale) et des collines, appelées respectivement « la ville basse » et « la ville haute ».

La ville basse, en grande partie urbanisée avant l'indépendance (avant 1960), est un site favorable à l'urbanisation et à son extension. Elle a connu une urbanisation plus rapide que celle de la ville haute et elle concentre aujourd'hui la plus grande partie de la population, de l'habitat, des infrastructures et d'équipements urbains (Lelo, 2008). Elle comprend les communes telles que Gombe, Limete, Lingwala, Kinshasa, Barumbu, Kasa-Vubu, Ngiri-Ngiri, Lemba, N'Djili, Matete, Kalamu, Bandalungwa, Ngaba, Masina, Makala, Maluku et N'Sele.

La ville haute quant à elle, bâtie sur les collines, d'accès plus difficile et donc contraignant pour l'aménagement et l'extension de la ville, est née globalement après l'indépendance. Elle comprend les communes de Ngaliema, Mont-Ngafula, le sud de Lemba, Kinsenso, Bumbu et le sud de Selembao.

Dans les deux sites, il existe une zone résidentielle ainsi que les différentes cités (anciennes, nouvelles et planifiées) et qui se caractérisent par une urbanisation contrôlée, ou planifiée, des infrastructures et services tels que la voirie, l'eau et l'électricité. Cette zone résidentielle comprend les communes de Ngaliema, Gombe, Limete, Kitambo, Barumbu, Kinshasa, Lingwala, Kasa-Vubu, Ngiri-Ngiri, N'Djili, Bandalungwa, Lemba, Matete et Kalamu.

Les communes de Gombe et Limete, sièges des activités industrielles, administratives ou économiques, attirent de plus en plus la population disposant d'un revenu élevé. Mais malgré cette attraction, la part relative de la population de ces deux communes dans la population totale de Kinshasa reste plus ou moins constante.

Concernant la population de Ngaliema, elle a sensiblement augmenté, du fait de l'installation de ménages représentant toutes les catégories socio-économiques et qui y ont construit des habitations de différents standings. Cette commune, connue surtout pour ses villas des quartiers chics construites sur les hauteurs (Ma campagne, etc.), ses cités construites pour des cadres des administrations ou des entreprises (cité Mama Mobutu, etc.) et ses gigantesques érosions, représente près de 10% de la population de Kinshasa (voir tableau ci après).

Les cités (anciennes, nouvelles et planifiées), bien qu'ayant accueilli pendant longtemps la plus grande partie de la population, voient leur poids respectifs baisser. Leur croissance est faible par rapport à celle prise par la ville globalement. Elles ont en revanche l'avantage de l'accessibilité permanente entre elles, du fait qu'elles sont situées dans la plaine, ce qui les rend plus attrayantes et explique leur forte densité (Lelo, 2008).

Les communes relevant des extensions de la ville (Ngaba, Selembao, Makala, Bumbu, Mont Ngafula, Masina, Kinsenso, Kimbanseke, N'Sele et Maluku), avec leurs quartiers d'auto-constructions, accueillent des populations de moyen et bas revenus. Ces communes se sont développées pour certaines depuis l'indépendance à un rythme plus ou moins rapide (Bumbu, Makala, Selembao et Ngaba) et sont actuellement saturées, connaissant les plus fortes densités de la ville malgré le fait que leur part respective dans la population totale est stagnante ou en baisse tel que le montre le tableau ci après.

Mont-Ngafula, faiblement peuplée à l'Est et au Sud mais très densément peuplée à l'Ouest, offre un potentiel de développement important. Mais toutefois, cette commune est handicapée par les difficultés d'accès, l'absence d'équipements publics comme l'eau, les contraintes liées à sa topographie et sans oublier son éloignement du centre ville (Lelo, 2008).

Concernant les communes de la zone d'extension Est, leur poids démographique est de plus en plus important. Le cas de la commune de Kimbanseke est particulièrement intéressant dans la mesure où, malgré l'enclavement qui entrave son développement, la population a fortement augmenté. D'après les estimations, Kimbanseke compterait plus ou moins un million d'habitants (tableau ci après) et mérite bien son surnom de « Chine populaire ». Ce tableau montre aussi que la part relative de certaines communes a crû de façon particulièrement remarquable à Masina, à Maluku, et surtout à N'sele où elle a plus que doublé. Les constructions en cours observées après l'aéroport de N'Djili (quartiers Mikonga, Mpasa) confirme l'urbanisation continue et massive de cette partie de la ville, malgré le fait qu'elle soit encore dépourvue infrastructures publiques, en dehors de la cité de Kinkole.

FIG. 11 - REPARTITION DE LA POPULATION DE KINSHASA PAR COMMUNE

Type Urbain (1)	Communes	1967	1984	2004
	Gombe	17,890	17,360	32,373
Cites résidentielles	Limete	28,270	128,197	375,726
	Ngaliema	30,640	252,151	683,135
	Kintambo	29,890	49,297	106,772
Anciennes cités	Barumbu	44,900	69,147	150,319
7 therefines elles	Kinshasa	56,640	74,708	164,857
	Lingwala	37,240	49,173	94,635
	Ngiri-Ngiri	50,930	82,303	174,843
Nouvelles cités	Kasa-Vubu			
		56,540	74,888	157,320
	Kalamu	78,310	160,719	315,342
	Lemba	37,480	159,775	349,838
Cités planifiées	Matete	42,290	104,902	268,781
	Bandalungwa	45,220	97,214	202,341
	N'Djili	80,000	157,010	442,138
	Ngaba	17,810	74,447	180,650
Extension Sud	Selembao	55,150	126,589	335,581
Extension Sud	Bumbu	37,560	113,968	329,234
	Makala	37,200	108,939	253,844
	Kisenso	26,320	117,774	386,151
	Masina	18,700	158,080	485,167
Excentriques	Kimbanseke	64,440	353,209	946,372
	Mont Ngafula	2,040	52,820	261,004
	N'Sele		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 populeuses (N'Djili et Kimbanseke) à coté des communes les moins peuplées que sont la Gombe, Maluku et N'sele.

FIG. 12 -COMMUNES PEUPLEES ET MOINS PEUPLEES DE KINSHASA DE 1967 A 2013

Années	Communes les plus peuplées	Population	Communes les moins peuplées	Population
1967	N'Djili	80 000 hab.	Mont-Ngafula (partiel)	2 040 hab.
1970	N'Djili	102 881 hab.	Maluku	14 678 hab.
1984	Kimbanseke	353 209 hab.	Gombe	17 360 hab.
2004	Kimbanseke	946 372 hab.	Gombe	32 373 hab.
2013	Kimbanseke	1 407 437 hab.	Gombe	70 594 hab.

Source: Monographie de la ville de Kinshasa (2005), INS (2013)

e/ Densités et consommation d'espace

La densité de la population, comme sa répartition spatiale, a évolué au fil du temps. En effet, la ville de Kinshasa n'occupait qu'une superficie de 650 ha en 1919 tandis qu'en 1967, la superficie de l'agglomération couvrait 20 160 ha dont 9 470 ha pour l'habitat hormis les communes de Maluku, Mont Ngafula et N'Sele. Selon Lelo Nzuzi (2011), la densité brute avait déjà, en 1975, une proportion supérieure à 160 habitants par ha et, dans certains quartiers, plus de 500 habitants par ha alors que dans le centre des affaires, elle était de 30 habitants par ha. Ceci montre qu'avec une croissance démographique rapide (avec un taux de croissance de 5% l'an), Kinshasa est une ville appelée à se densifier (De Saint Moulin, 2001 cité par Lelo, 2011).

Selon l'INS, la superficie de Kinshasa s'étendrait à 9.965 km² avec une densité brute moyenne en 2013 de 1.059 habitants au km², <u>et</u> une densité nette maximale de 101.135 habitants au km² dans la commune de Bumbu.

Les densités varient selon les zones, les districts et même les communes. La zone rurale ou semi-rurale couvre l'essentiel du territoire et n'est presque pas peuplée avec les communes de Maluku et N'Sele qui couvrent près de 90% de la superficie de Kinshasa, mais compte les densités les plus faibles de la ville. La zone urbaine concentre de ce fait l'essentiel de la population (90%) et présente des fortes densités (Lelo, 2008).

La ville se subdivise géographiquement en 4 districts urbains administratifs (districts de Tshangu, Lukunga, Funa et Mont-Amba). Nous nous servirons de cette subdivision pour une meilleure analyse dans cette section.

Communes	Superficie en Km2	Population en 1967	Densité au Km² en 1967	Population en 1984	Densité au Km² en 1984	Population en 2013	Densité au Km² en 2013
Bandalungwa	6,82	45 220	6 630	97 214	14 254	322 313	47 260
Barumbu	4,72	44 900	9 513	69 147	14 650	165 720	35 110
Bumbu	5,3	37 560	7 087	113 968	21 503	536 018	101 135
Gombe	29,33	17 890	610	17 360	592	70 594	2 407
Kalamu	6,64	78 310	11 794	160 719	24 205	287 045	43 230
Kasa-Vubu	5,05	56 540	11 196	74 888	14 829	114 152	22 604
Kimbanseke	237,78	64 440	271	353 209	1 485	1 407 437	5 919
Kinshasa	2,87	56 640	19 735	74 708	26 031	152 778	53 233
Kintambo	2,72	29 890	10 989	49 297	18 124	152 918	56 220
Kisenso	16,6	26 320	1 586	117 774	7 095	514 565	30 998
Lemba	23,7	37 480	1 581	159 775	6 742	449 429	18 963
Limete	67,6	28 270	418	128 197	1 896	435 720	6 446
Lingwala	2,88	37 240	12 931	49 173	17 074	129 439	44 944
Makala	5,6	37 200	6 643	108 939	19 453	304 615	54 396
Maluku	7 948,8			2 676	0,3	872 175	110

Total ville Kinshasa	9 965, 21	895 460	90	2 614 309	262	10 558 000	1 059
Selembao	23,18	55 150	2 379	126 589	5 461	418 925	18 073
N'Sele	898,79		-	28 963	32	527 305	587
Ngiri-Ngiri	3,4	50 930	14 979	82 303	24 207	167 019	49 123
Ngaliema	224,3	30 640	137	252 151	1 124	977 485	4 358
Ngaba	4	17 810	4 453	74 447	18 612	258 057	64 514
N'Djili	11,4	80 000	7 018	157 010	13 773	578 411	50 738
Mont-Ngafula	358,92	2.040	6	52 820	147	487 722	1 359
Matete	4,88	42 290	8 666	104 902	21 496	330 177	67 659
Masina	69,93	18 700	267	158 080	2 261	897 980	12 841

Source : Monographie de la ville de Kinshasa 2005, Lelo Nzuzi 2008, INS

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 2013⁴ 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. 13 - STRUCTURE PAR AGE ET SEXE DE LA POPULATION DE KINSHASA

Groupe d'âge	Masculin	Fénimin	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	30 267	30 391	60 658			
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 supportent 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.

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 prise 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%)

_

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

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 (Cf. 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. 14 - Caracteristiques Socio demographiques des menages de Kinshasa

Variable	Modalité	Sexe du chef de	Sexe du chef de ménage		
variable	Modalite	Masculin	Féminin	Ensemble	
	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	
Lien de parenté avec le chef de ménage	Mère / Père/Beau-père / Belle-mère	0,1	0,9	0,5	
chei de menage	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	Aucune	4,3	17,7	7,1	
chef de ménage	Primaire	7,5	22,2	10,6	
	Secondaire +	88,1	60,1	82,3	
	Catholique	22,9	25,1	23,4	
	Protestant	15,2	14,2	15,0	
	Kimbanguiste/Autres chrétiens	11,6	14,2	12,1	
Religion du chef de ménage	Eglises de réveil	35,9	37,7	36,3	
U-	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 hébergés 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 montrent 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 pauvreté

En attendant la publication des résultats de la dernière enquête 1-2-3 de 2012, on continue à se référer aux données de 2005 pour estimer le niveau de la pauvreté en RDC. 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 la ville regrouperait 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 par rapport aux hommes. De plus, plus le niveau d'instruction du chef de ménage est élevé, plus le ménage a 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 décroitre 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 démuni 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 vivre la pauvreté : selon certaines églises, 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'activité

Kinshasa enregistre un des taux d'activité les 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 sousemploi important qui concerne 53,1% d'actifs occupés. Ces derniers n'ont pas d'autres solutions que de tenter leur chance dans le secteur informel, qui est 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 ménage

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.

3/Habitat et équipement des logements

☐ Le problème du logement à Kinshasa

Avec 1.820.345 ménages, le problème de logement est une véritable préoccupation pour les habitants de Kinshasa. 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 entrainé 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 aujourd'hui.

Concernant les besoins 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. 15 - 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 sol, de l'accès à l'eau, à l'électricité et à l'assainissement, sans oublier la possession de certains biens considérés comme 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 sol en ciment et 9 maisons sur 10 ont une toiture en métal. Toutefois, il se pose un problème de qualité de tous ces matériaux.

FIG. 16 - 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
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

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.

Il ressort du tableau ci-dessus 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 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 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. 17 - 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

b/ L'accès aux services de base

☐ L'accès à l'eau potable

Les besoins journalier en eau potable pour la seule ville de Kinshasa sont estimés 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 m³, soit un déficit journalier de 42 pour cent, égal à 220.000 mètres cubes⁸. Cette situation est consécutive au retard d'investissement ainsi que de la vétusté du matériel de la REGIDESO, face à la forte croissance démographique.

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 rationnement, 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

⁸ http://ipsinternational.org/fr/_note.asp?idnews=5312

consommation normale que requiert la ville de Kinshasa. Cette situation est consécutive au phénomène d'étiage du fleuve Congo, à la vétusté et à l'insuffisance des installations de la Société Nationale d'Electricité (SNEL) face à la croissance démographique.

L'usage des réchauds à pétrole n'est pas donné à plusieurs personnes. En dépit du système de rationnement 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.

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.

C. Organisation spatiale : fractures, contrastes et résilience

1/Le mode d'occupation du sol

La partie urbanisée de Kinshasa couvre un territoire très important, de l'ordre de 45 000 hectares.

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
Total	394	87

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 (+70)	1,8
Espaces verts et sportifs "urbains"	12,4	2,7
Total	55	13

Grand Total	450	100

⁹ Camp de Kibomango à l'est

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. 18 - MODE D'OCCUPATION DU SOL →>>>

2/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 d'altitude). 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 N'Djili et le Mont Ngaliema, constituant en quelque sorte le premier palier avant le relief des collines. Son altitude tourne autour de 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 Mbinza. 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 (N'Djili, Funa, Gombe, N'Sele, ...) 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 quasiment 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 limontiques), 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 apparait 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 intraparcellaires 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 : maraîchages kilométriques dans les communes rurales de N'Sele 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 ». 10

Comme déjà évoqué, la planification politique de la ville durant l'ère coloniale et post-coloniale a donné naissance à une capitale ségrégée, 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

-

¹⁰ Kinshasa : Architecture et paysage urbains, Coll. Images du Patrimoine, Ed. Somogy, Paris, 2010

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 par la construction de grandes infrastructures 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 neutres, 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-Mbinza, ...) 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.

3/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 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 45 000 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"¹¹

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.

¹¹ D'après Francis Lelo Nzuzi / Kinshasa Ville et Environnement

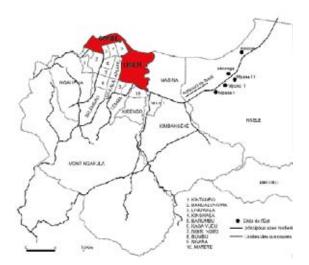
Les cités créées dans la plaine sont généralement accessibles entre elles, ou du moins l'ont été par le passé. Le réseau de voirie y est maillé, et permet de desservir la plupart des cités, sauf à l'est de la N'Djili.

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 de transport 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 18ème rue de Limete est à la même distance du port de Kinshasa.



La commune de la Gombe a été créée vers les années 20, selon les normes urbanistiques occidentales, 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 la 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, la 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 la 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 m².

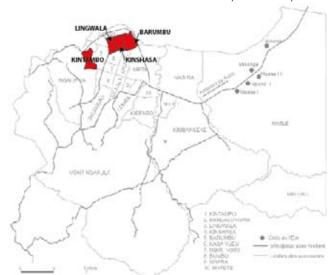
Mais le statut de Limete comme pourvoyeur d'une importante main d'œuvre industrielle kinoise décroît avec la crise socio-économique et politique qui a suivi les pillages de 1991 et 1993. Avec ces événements, Limete a perdu beaucoup de ses infrastructures industrielles. A titre d'exemple, sur les 503 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. 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, se 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. Moulaert. 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 parcelle.

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 bornesfontaines, 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 km² avec près de 165 000 habitants, et présente des densités très importantes avec plus de 50 000 habitants/km². La même année, la commune comptait 3 037 parcelles (Diambu, 2004). La vétusté est la grande caractéristique de son habitat : briques adobe, 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 km² 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 800m².

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 communes de Kasa-Vubu et Ngiri-Ngiri s'appellent, en langue 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.

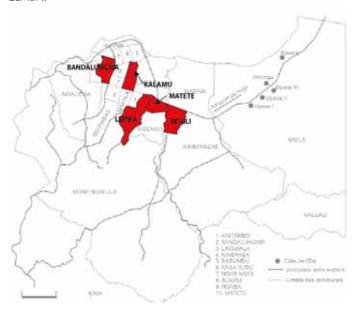
Ce lotissement servit aussi à décongestionner les anciennes cités et à accueillir des indigènes Bateke (tribu locale) obligés de déguerpir de leurs villages de Kingabwa sur la rive gauche de la rivière N'Djili, au bénéfice de nouveaux établissements industriels. Avoir un emploi stable à Kinshasa était 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 Basoko et 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.

Cet Office a permis de construire le quartier Renkin, devenu Matonge, achevé en 1952, puis le quartier 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.

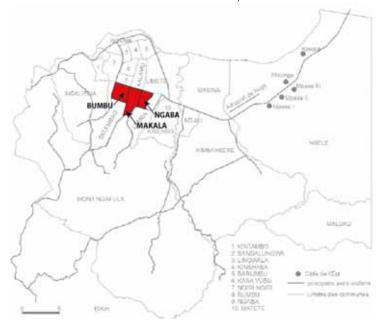
N'Djili et Matete sont des témoins de la dynamique urbaine qui a contraint la ville à quitter son site initial. Au moment de leur conception, elles se trouvaient dans le territoire de Kasangulu et ont été érigées en centres extra-coutumiers indépendants de la cité de Léopoldville. Matete a été construite 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 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 Mombele 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'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.

Kinbanseke est une ville dans la ville, avec sa population qui atteint plus de 1 million d'habitants, et son territoire qui couvre 240 km². 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 au cœursde ces quartiers sont pratiquement inexistantes, ou très peu carrossables, mise à part celle récemment réhabilitée sur un financement de la Coopération japonaise (JICA). 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" 12

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.

-

D'après Francis Lelo Nzuzi / Kinshasa Ville et Environnement

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.

Aux interstices, ou en arrière de ces quartiers d'opulence, on trouve des quartiers populeux, sans voirie ni réseau ni 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 aménagement préalable de terrassement ou de drainage. Pourtant, on y trouve de fortes érosions pouvant entrainer 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 entrainées 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.

4/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 agroalimentaire 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 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.) contribue à 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.

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 tampon 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 sur des terres insalubres 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 faible, 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 hale camp Kokolo : 350 ha

5/Conflits entre agriculture et extension de l'urbanisation

L'agriculture tient un rôle important dans la province de Kinshasa, mais aussi aux alentours immédiats de la ville, même si les études menées dans ce domaine ont fait ressortir la dominance dans tous les sites qui entourent Kinshasa de sols essentiellement sableux, dont la fertilité repose essentiellement sur un amendement humifère. On trouve principalement du maraichage, mais aussi de la pêche et de l'élevage. En ville, la moindre parcelle laissée libre de construction (camp militaire, ancien cimetière...), est utilisée comme champ, permettant la subsistance de

67

nombreuses familles. On en trouve également dans les espaces publics, les bords de routes, les ronds-points...

Or, l'extension galopante de la ville présente un impact important sur cette activité de subsistance pour bon nombre de Kinois, et plus généralement sur l'environnement et le paysage.

a/Localisation des périmètres agricoles

■ Le maraichage

Les périmètres maraîchers de la ceinture périurbaine de Kinshasa sont situés soit dans les vallées encaissées des cours d'eaux au Sud-est, au Sud et à l'Ouest de la ville, soit dans la plaine alluviale du Fleuve Congo ou Pool Malebo au Nord-Est de la ville. Ils occupent les vallées de la Lukunga, la Lukaya, la N'Djili, la Manzanza, la Nsanga, la Mango, la Mokali et la cité de l'espoir et le Pool Malebo. Celui-ci comprend : au Nord-ouest de l'aéroport de N'Djili, les périmètres horticoles de Tshuenge N'Sele, Tshuenge Masina, Tshangu, Masinarail, Kingabwa 1, Kingabwa 2 et Kingabwa 3.

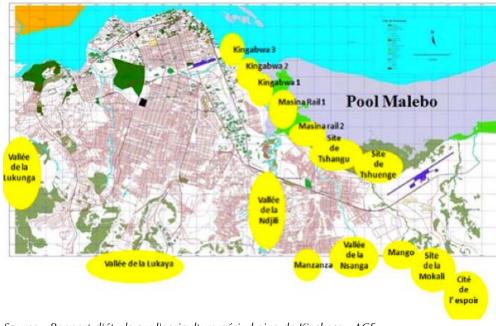


FIG. 19 - LOCALISATION DES ZONES MARAICHERES

Source : Rapport d'étude sur l'agriculture périurbaine de Kinshasa - ACF

□ Autres sites réservés à l'agriculture

LE DOMAINE PRESIDENTIEL DE LA N'SELE.

Le domaine de la N'Sele est un parc agro-industriel conçu au milieu des années 60 pour encourager l'activité agricole, dans la commune rurale de N'Sele à Kinshasa, sur la route de Kikwit et Kenge (RN1) à proximité du fleuve Congo.

Le coût du domaine a dépassé son rendement et fait maintenant partie de la dette du pays.

Le domaine se développa à la fin des années 1960 et au début des années 1970. Une douzaine de cadres européens et chinois furent appelés pour développer des activités modèles d'élevage et d'agriculture, dont un vaste élevage de poulets en batterie, du bétail, ou encore une importante culture d'ananas et autres produits agricoles. Le domaine compta un vaste parc animalier (le Parc Président Mobutu) recouvrant plusieurs centaines d'hectares ainsi que des enclos abritant des lions, guépards,

okapis, des chimpanzés, des zèbres, etc., une piscine olympique accueillant le public dont de nombreux habitants de Kinshasa — principalement le week-end.

Le domaine est laissé l'abandon après les pillages de 1991, mais depuis quelques années, des projets de réhabilitation sont à nouveau d'actualité. Une partie de ce domaine (5 000 ha) a été concédée à une société israélienne pour y réaliser un projet agricole (gestion et réhabilitation du site). Lancés en 2013, les travaux de réhabilitation de la ferme devraient durer 4 ans. Le projet prévoit que ce site produise, à terme, 1 500 tonnes de poulet de chair, 300 tonnes de poisson et 25 millions d'œufs chaque année.

Le reste est pour le moment réservé à d'hypothétiques développements futurs, dans le domaine de l'agriculture ou de l'élevage.

b/ Aspects fonciers et accès à la terre

■ Le statut des terres agricoles

La loi congolaise en matière foncière (loi Bakajika de 1973) consacre la propriété exclusive de la terre à l'Etat Congolais et supprime les droits des anciens chefs de terre (droit coutumier). Cependant, cette disposition est restée tout à fait théorique car, en pratique, on constate qu'il y a toujours un mélange de pouvoir entre l'administration publique (l'Etat) et les autorités coutumières. En effet, ces dernières essaient de conserver leur pouvoir en matière d'octroi des terres dans leurs anciens territoires. Ainsi, pour obtenir l'affectation d'un périmètre des terres à l'agriculture, la plupart d'organisations paysannes entreprennent d'abord des démarches auprès des autorités coutumières. Ce n'est qu'à l'issue d'un compromis avec celles-ci que suivent les procédures administratives auprès des services de l'Etat. Les chefs coutumiers impliqués dans les questions foncières de la banlieue de Kinshasa appartiennent aux ethnies Teke et Umbu. Ce sont les deux ethnies autochtones de la région de Kinshasa.

Sur les périmètres agricoles, les maraîchers acquièrent la terre soit à titre définitif, soit à titre provisoire. L'acquisition définitive se fait par achat, par héritage ou même par don. L'acquisition provisoire se résume en une simple jouissance par location des terres appartenant à autrui. Cependant, dans les deux cas, les maraîchers s'estiment peu sécurisés par rapport à la compétition avec l'implantation des habitats. La forte pression démographique à Kinshasa implique une forte demande de terres pour l'habitat périurbain. Le bénéfice financier que rapporte la vente des terres d'habitation fait que les chefs coutumiers (chefs traditionnels des terres) et les agents des services du Cadastre sacrifient les maraîchers en revendant les terres qu'ils occupent. Ces cas de spoliation des terres agricoles sont devenus très répandus dans la zone périurbaine de Kinshasa.

☐ Conflit entre foncier et maraichage urbain

N'ayant aucune protection juridique, les terres agricoles sont petit à petit occupées par des habitations, et les exploitants en sont chassés. Le lit de la rivière N'Djili, qui était pourtant réservé à des activités de maraichage, est aujourd'hui occupé par des constructions, et le maraichage n'existe plus que dans sa partie amont (loin de la route).

Il en est de même dans les zones d'extension, où les chefs coutumiers, ou propriétaires revendiqués de ces terres, ont des intérêts financiers plus importants et immédiats à les vendre pour des constructions, que de maintenir des loyers faibles de la part des agriculteurs qui les exploitaient. Ces derniers se retrouvent alors sans terres pour exercer leurs activités.

D. 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. Cette situation a conduit à faire de Kinshasa une ville pleine de contrastes, entre modernité et archaïsme, richesse et pauvreté, mondialisation et expression de coutumes, de traditions locales à travers une culture et une identité riches et dynamiques.

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 Kasaï 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 aujourd'hui surtout 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 de 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 fortement chuté 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, de la SADC, 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 maitrise 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. 20 - LIAISONS DIRECTES OPEREES DEPUIS L'AEROPORT DE KINSHASA

L'analyse des liaisons aériennes est un indicateur de la connexion d'une ville avec sa région et le monde. On note que les lignes aériennes directes au départ de Kinshasa sont assez faibles, en comparaison au poids de sa population. Cependant il est a noté qu'elles sont en train de se développer, et que de nouvelles compagnies s'installent et développent de nouvelles liaisons.

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 propres 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 zaïres 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 en 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.

Cependant, on note 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 doublé.

L'industrie de tabac connaît également un développement rapide mais avec une tendance à la formation de monopole. En effet, la British American Tobacco-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 comprenaient 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 un travail de déroulage et de fabrique 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.

On note l'existence de quelques fabrications métalliques, mais de façon intégrée au sein des entreprises. La CHANIMETAL, le Chantier naval de Kingabwa, ainsi que l'ex-ONATRA, par exemple, sont spécialisées en construction navale. La situation de guerre qu'a connue la République Démocratique du Congo à partir de 1996 a été très défavorable pour la poursuite de leurs activités, car le transport fluvial s'est trouvé paralysé.

Alors que dans les années 70 le Congo commençait à avoir une industrie automobile naissante avec les chaînes de montage de General Motors, Volkswagen, 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.

Pour ce qui est de l'industrie du bâtiment, 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. Cela 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 d'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 s'est fortement accrue.

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 conçus 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.

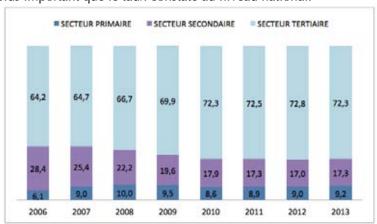
Tous ces programmes démontrent l'ampleur des enjeux et des défis du financement de la reconstruction de l'État et de l'économie formelle en RDC, et dont une analyse intéressante a été faite par Kabuya Kalala et Tshiunza Mbiye (2004). Les pillages de 1991 et 1993, auxquelles sont venues s'ajouter quelques 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, 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.



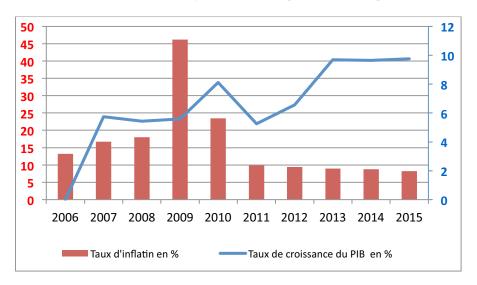
Source: Province de Kinshasa, Cadrage Macro-économique (données, Banque mondiale, 2010)

FIG. 21 - STRUCTURE DE L'ECONOMIE URBAINE DE KINSHASA

PIB AU PRIX COURANTS	2226	222	2222	2222	2242	2011	2242	2242
En million de FC	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
						Estimation	Proj.	Proj.
SECTEUR PRIMAIRE	89,767	162,871	230,204	302,588	357,365	428,280	510,523	603,793
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
SECTEUR SECONDAIRE	421,194	462,031	513,593	625,445	743,863	832,024	970,833	1,142,745
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
SECTEUR TERTIAIRE	950,946	1,175,487	1,543,853	2,228,922	2,997,774	3,478,585	4,148,198	4,764,357
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
PIB	1,461,907	1,800,390	2,287,650	3,156,956	4,099,002	4,738,889	5,629,555	6,510,894

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:

<u>Commerce</u>: 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.

<u>Services</u>: 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 media et la presse, les institutions de formation et d'éducation supérieure.

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

<u>Industrie</u>: 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, on note :

- 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 unités¹³. 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 minime 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.

-

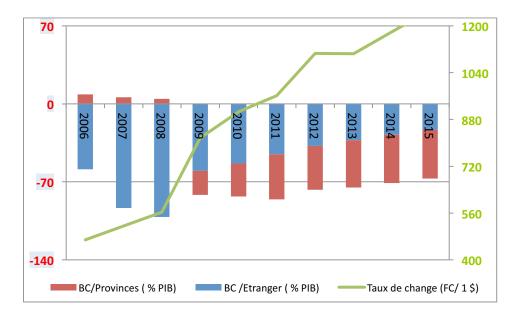
¹³ Les données sur la localisation sont issues du rapport final de « l'Etude de Faisabilité pour la Zone Economique Spéciale Pilote en République Démocratique du Congo », Analyse de la demande, 14 avril 2010, IFC & World Bank

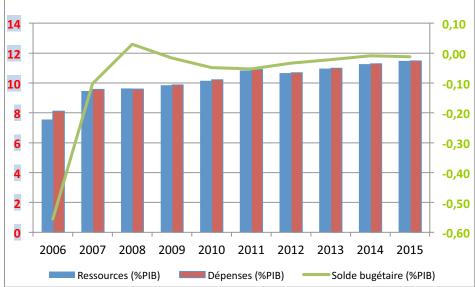
FIG. 22 - CONSOMMATION, INVESTISSEMENT ET DEMANDE EXTEROEUR

En million de FC	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
				Proj.	Proj.	Proj.	Proj.	Proj.
Consommation	2,034,680	2,939,855	4,086,999	5,232,269	6,756,641	7,781,114	8,942,792	10,398,339
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
Investissement	192,558	469,576	470,416	558,400	835,906	1,132,892	1,154,657	1,146,458
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
ABSORPTION (= Consom. + Invest.)	2,227,238	3,409,431	4,557,414	5,790,669	7,592,546	8,914,006	10,097,449	11,544,797
DEMANDE EXTERIEURE NETTE	-746,016	-1,591,575	-2,244,166	-2,601,716	-3,443,949	-4,116,197	-4,399,548	-4,954,621
DEMANDE EXTERIEURE								
NETTE VIS-À-VIS EXTERIEUR	-871,173	-1,696,995	-2,349,045	-1,920,132	-2,227,383	-2,163,867	-2,148,922	-2,146,050
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
DEMANDE EXTERIEURE NETTE VIS-A-VIS AUTRES								
PROVINCES	125,156	105,419	104,878	-681,584	-1,216,566	-1,952,331	-2,250,627	-2,808,572
= P I B	1,481,221	1,817,855	2,313,248	3,188,952	4,148,597	4,797,808	5,697,901	6,590,176
[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
+ Revenus extérieurs (nets) = P P B (=Revenu Provincial								
Brut)	1,481,221	1,817,855	2,313,248	3,188,952	4,148,597	4,797,808	5,697,901	6,590,176
+ Transferts courants (nets)	17,792	45,700	41,162	57,261	74,880	86,597	102,843	118,948
= R P D (=Revenu Prov.Disponible)	1,499,013	1,863,556	2,354,410	3,246,213	4,223,477	4,884,405	5,800,744	6,709,124
- Consommation provinciale	-2,034,680	-2,939,855	-4,086,999	-5,232,269	-6,756,641	-7,781,114	-8942,792	-103,983,39.2
= Epargne Provinciale	-535,667	-1,076,300	-1,732,589	-1,986,056	-2,533,164	-2,896,708	-3,142,048	-3,689,214
- Investissement provincial	-192,558	-469,576	-470,416	-558,400	-835,906	-1,132,892	-1,154,657	-1,146,458
= Balance courante provinciale	-728,225	-1,545,875	-2,203,005	-2,544,456	-3,369,070	-4,029,600	-4,296,705	-4,835,673

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 »¹⁴, 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 activités agricoles

Les activités agricoles dans la périphérie immédiate de Kinshasa sont surtout du maraichage. Loin d'une époque où l'activité avait été structurée et organisée, elle représente aujourd'hui une stratégie de débrouillardise et de survie de la part de la population pauvre de Kinshasa qui, dans le même temps, approvisionne la ville. On note également la volonté de développer d'autres activités agricoles, comme

_

¹⁴ lean-Louis Lacroix, 1967

l'élevage ou l'agriculture plus industrielle, en particulier sur le domaine présidentiel de la N'Sele, à l'est de la ville.

D'après une étude réalisée par Action Contre la Faim, en 1999, l'agriculture occupait 70% des actifs dans les zones périphériques de Kinshasa, le commerce 20% et l'artisanat 10%. On note toutefois que même dans les zones centrales urbaines, 5% sont dans l'agriculture, 80% dans le commerce et 15% dans l'artisanat. Ces chiffres décrivent, de façon fort bien éloquente, la place des activités agricoles dans le dynamisme social et économique des 6 communes rurales de la Province-ville de Kinshasa. Selon la même étude, on compte en 2009, un total de 13 300 maraîchers dans la zone périurbaine de Kinshasa, dont 6 795 femmes.

□ Contexte historique

En 1968, le gouvernement congolais proclama l'agriculture "Priorité des priorités". Une mission française fut chargée d'évaluer les conditions techniques et environnementales pour aménager des sites agricoles supplémentaires à Kinshasa. Des aménagements d'infrastructures hydro-agricoles (drains, pistes d'évacuation, canaux d'irrigation et barrages de rétention) furent réalisés en 1971 sur la rive gauche de la N'Djili, dans les sites actuels de Lemba Imbu et Kisenso. Dès le début des années 70, les cultures de légumes - feuilles tropicales reprit de l'ampleur. Grâce au financement de la coopération française, il fut créé au cours de cette même année le Centre de Commercialisation des produits Maraîchers et Fruitiers (CECOMAF) qui appuya de manière très particulière les circuits de commercialisation. Le CECOMAF appuya, par ailleurs, l'encadrement technique des maraîchers et la diversification des activités de production dans les sites en développant, entre autres, la pisciculture, l'arboriculture fruitière, la porcherie et l'aviculture.

Avec la mise en place d'un circuit de commercialisation très rémunérateur, l'activité maraîchère devint de plus en plus attrayante et, par effet d'entraînement, mobilisa un très grand nombre de personnes au cours de cette période. En 1972, l'aire maraîchère à Kinshasa comprenait 101ha (estimation CECOMAF). Selon le Département de l'Agriculture, il y avait 4 300 producteurs ayant comme activité principale en 1981 la production de légumes. La superficie moyenne par cultivateur variait généralement entre 0,09 et 0,11ha. Le projet CECOMAF avait permis le regroupement de 8 000 maraîchers en 12 centres coopératifs : N'Djili, Kimbanseke, Funa (Mont-Ngafula), Masina, Tadi (Kimbanseke), Kisenso, Mokadi (Kimbanseke), Dingi-Dingi, Nsanga (Kimbanseke), Lemba-Imbu, Tshuenge (Masina), Manzanza (Kimbanseke). Ces derniers exploitaient les périmètres aménagés dans les vallées autour de la ville.

En 1986, faute de financement, le CECOMAF arrêta ses activités. Cependant, les maraîchers n'étaient pas suffisamment préparés pour assurer la relève.

Le PASMAKIN (Projet d'Assistance aux Maraîchers de Kinshasa) succéda au CECOMAF. Cependant, sa fonction fut fortement réduite suite à un manque de moyens et surtout à cause des pillages de 1991 et 1993 qui avaient détruit tout le patrimoine du projet. En 1996, le gouvernement congolais décida la mise sur pied du Service National d'Appui au Développement de l'Horticulture Urbaine et Péri Urbaine en sigle « SENAHUP » qui est un service spécialisé du Ministère de l'Agriculture et de l'Élevage, relevant du Secrétariat Général au Développement Rural.

Le SENAHUP a pour objectifs :

- l'intensification des productions maraîchères et fruitières en milieux urbain et péri
 urbain par l'intégration de l'horticulture dans la gestion des espaces verts ;
- la restauration des techniques culturales et de l'élevage ;

- la réhabilitation des périmètres maraîchers pour assurer une régularité des approvisionnements urbains et ruraux à toute période de l'année et augmenter le revenu de l'horticulteur ;
- l'éducation coopérative.

La période post-pillage fut caractérisée par une forte dégradation des conditions socio-économiques. On nota une émergence très marquée des mouvements associatifs, particulièrement sous l'impulsion de la conférence nationale souveraine. Ainsi, en 1997, trois réseaux d'ONG locales (ROSAL, RAUKIN et FOLECO) créèrent un inter-réseau autour de la FAO qui coordonne désormais les opérations agricoles d'urgence. Ces réseaux furent chargés d'assurer la distribution d'intrants agricoles au profit de plus de 56 000 ménages agricoles de Kinshasa. On ne tarda pas à reprocher à leurs associations de recruter les bénéficiaires au sein de leurs cercles d'intimité et sans critères précis. La FAO finît par adopter une autre stratégie d'intervention consistant à sélectionner dans chaque commune, une ONG interface qui servirait d'interlocutrice directe avec les bénéficiaires.

6/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 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 Kingabwa 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 DSCRP), 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" ¹⁵

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 refugiés 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 DSCRP), 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 le terrain, menées dans deux communes pauvres de Kinshasa (Kisenso et Ngaba)¹⁶, 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

Robert Draper, 2013

¹⁶ Portrait of Kinshasa: a city on (the) edge, Kapagama, 2009

ligne de pauvreté et de l'extrême pauvreté, ainsi qualifiée d'"hypopauvreté". (Kapagama, 2001).

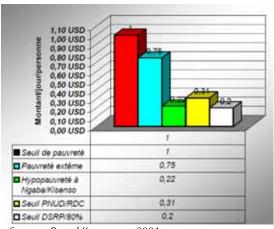


FIG. 23 - LIGNE DE LA PAUVRETE A KINSHASA

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 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 (telles que les infrastructures de transport et l'énergie) soufrent 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.

Ainsi, les investisseurs sont vite refroidis par le manque de sécurité qu'offrent les titres fonciers aujourd'hui. Comment construire une usine, ou développer une activité qui demande un minimum d'investissement quand le terrain sur lequel on investit risque de vous être confisqué du jour au lendemain ?

☐ Le manque de structuration de l'agriculture

L'agriculture, qui emploie un nombre important de Kinois et qui permet d'approvisionner la ville en produits de base, n'est ni protégée ni structurée. Elle est réduite aux activités familiales avec une technologie très élémentaire. Les agriculteurs, quoique réunis au sein d'organisations paysannes bien structurées et cohérentes, semblent travailler sans stratégie quant à la diversification des produits, l'approvisionnement en intrants et la commercialisation. Du coup, la rentabilité de l'activité devient hypothétique, ce qui débouche sur une impossibilité à financer l'agriculture par l'agriculture et, par conséquent, en un entretien de la pauvreté dans une sorte de cercle vicieux.

Il s'agit donc plutôt d'une agriculture empirique de survie que d'une véritable activité professionnelle génératrice de revenus.

Or la RDCongo a un grand potentiel agricole, et même si Kinshasa ne dispose peutêtre pas de la position géographique la plus appropriée pour structurer ce secteur, elle a sans doute un rôle à jouer, notamment dans le cadre de la construction du pont rail-route, de la proximité du Congo Brazzaville, qui est dans une position d'importation de produits agricoles, et du bassin de consommation énorme que représente la ville même de Kinshasa. L'étude sur les Pôles de croissance, financée par la Banque Mondiale, a d'ailleurs identifié le besoin du développement de filières agricoles, et de la construction d'un Marché de Gros (d'intérêt national) à Kinshasa.

7/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 adoptée par l'Assemblée Constituante et Législative Parlement de Transition 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. il 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, Kasaï Oriental, Kasaï 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 revenues 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 5et 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. Par ailleurs, l'arrêté interministériel doit contenir les informations suivantes :

- L'objet et le lieu d'investissement et la 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 20 km 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 –i mplantées 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 faisabilité 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 à travers un appel d'offre international, pour 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 réussite

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 operateurs 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 reformes 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 croitre 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/ Projet de développement de pôles de croissance (PDPC)

Financé par la Banque Mondiale, ce projet vise à développer les activités économiques selon des filières identifiées. Cinq technopôles ou plate formes de compétitivité ont été mises en avant :

- Kin Tech : informatiques et art/culture,
- Kin Meuble : menuiserie et ébénisterie,
- Kin Mik : filières agricoles et marché de gros,
- Kin Mec : mécanique,
- Kin Pack : emballages et packaging.

La première plate-forme de compétitivité financée par le projet est celle de l'agriculture (pour un montant de 48 millions de dollars). Ainsi, les cultures ciblées dans cette composante première sont le palmier à huile, le manioc et le riz. Il est aussi prévu la réhabilitation de 500 km de pistes rurales. Le MIK (Marché International de Kinshasa) doit être installé sur la Zone Economique Spéciale de Maluku.

d/ 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 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 soussecteurs Hôtellerie et Immobilier, et les Télécommunications qui connaissent un véritable boom, ainsi que le transport.

Le secteur d'industrie vient en $2^{\rm ème}$ position avec 458 projets agréés, pour un coût global de 4,6 milliards 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 milliard 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 nationalité congolaise 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 milliard), 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 milliard et 1 milliard). Il faut noter que les investissements miniers ne sont pas pris en compte, puisque 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 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.

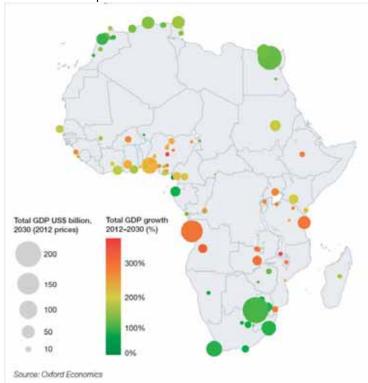
En tout état de cause, l'adoption d'une orientation libérale de l'économie nationale depuis 2001, le progrès dans la mise en œuvre des réformes structurelles et sectorielles, dans un contexte d'une amélioration progressive du cadre macroéconomique grâce aux programmes soutenus par les institutions de 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 camerounaise Afriland First Bank, 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.

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 sousrégion 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 principales villes congolaises (Kisangani, Lubumbashi, Kindu, Goma, Mbandaka, Matadi, Mbuji-Mayi, Kananga). Il s'agit donc d'un aéroport à portée principalement 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	Mouvements
		passagers	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'Dijli 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)^{17.} 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)¹⁸.

En ce qui concerne le fret, l'Aéroport de N'Djili traite un volume légèrement audessus 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 en 2009). L'importance du fret se justifie au moins partiellement par les insuffisances du réseau terrestre (routier et ferroviaire).

-

¹⁷ 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).

¹⁸ Qui, elles, bénéficient chacune, il est vrai, de la présence d'une puissante compagnie aérienne nationale de dimension panafricaine.

Il présente de nombreux atouts dont le principal 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 relient 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 24 000 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 fret¹⁹. 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 m², contre 7 000 m² 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	Mouvements	
		passagers	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% de moins sur les 5 dernières années) et le nombre de mouvements d'avions suit

_

 $^{^{19}}$ Projet de transport multimodal (PTM) financé par la Banque Mondiale.

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 efficience économique est plus que discutable, au regard de la modicité du trafic qu'il supporte comparé au prix 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 250 m de quai et un peu plus de 8 ha 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 6 ha 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 1,1 ha 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)²⁰;
- une Gare fluviale dotée d'un quai de 193 m et d'une superficie d'environ 22 ha, 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 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.

-

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).

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 (1 734 km, dont en particulier Bandundu et Mbandaka), ainsi que sur la rivière Kasaï, depuis son confluent avec le fleuve jusqu'à llebo (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 train²¹.

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)^{22.} 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 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)²³.

²¹ 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

A titre de comparaison, le port de Douala (lui aussi limité par un faible tirant) a traité, sur l'année 2013, environ 13 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).

²³ 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.

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 principaux 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.

On note également l'existence de deux liaisons terrestres relativement anciennes, mais de bien moindre importance : (i) la route des caravanes, le long du fleuve, qui servait autrefois de liaison avec Matadi, difficilement carrossable aujourd'hui ; et (ii) la route de Luzumu, à partir de Kimwenza en direction Sud avant de bifurquer à l'Ouest. Les deux routes rejoignent la Route de Matadi à différents endroits, offrant ainsi des alternatives pour sortir de la ville.

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).

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^{24.} Il est situé au lieu-

-

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.

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)²⁵.

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) ;
- 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 Kinshasa²⁶. 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, malgré la construction prévue du port en eaux profondes de Banana.



Fig. 24 – Position du futur pont rail-route et trace du raccordement par rail

_

²⁵ 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.

²⁶ 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.

☐ Le projet de chemin de fer Kinshasa-Ilebo

Le projet consiste en la construction d'une ligne de chemin de fer²⁷ 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 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 Kasaï, 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 llebo se ferait sur le raccordement avec le site de Maluku Maes où est prévu le pont railroute.

☐ 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 et renforcement du rail).

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.

 $^{^{\}rm 27}$ « Etude de faisabilité du prolongement du chemin de fer Kinshasa-Ilebo »

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.

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 récentes²⁸ 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 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 africaines²⁹. 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

-

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 développement qui suivent.

²⁹ 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.

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.

Les principaux pôles générateurs de trafic sont : la Gombe et globalement la pointe Nord de la ville avec le beach, la gare fluviale, les hôpitaux et les administrations ; les zones industrielles autour de N'Dolo et Limete ; les zones de loisirs (Stade des Martyrs et Stade Tata Raphael) et d'affaires ; des points de convergence du réseau de voirie comme UPN, Cité Verte, Rond-Point Ngaba, Université ; des zones de forte concentration humaine à l'instar de N'Djili, Masina, Kimbaseke, l'Aéroport de N'Djili, les hôpitaux et les zones d'activités économiques comme les marchés.

Le taux de motorisation apparaît encore relativement faible : il serait de moins de 20 véhicules / 1000 habitants³⁰, en dessous des 30 à 40 véh./1000 hab. observés dans la plupart des agglomérations d'Afrique Subsaharienne.

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.

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, les plus importantes sont les suivantes : Avenue Kasa-Vubu et Avenue Elengesa, Avenue des Huileries, Avenue de la Libération, 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 Mbinza 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, ainsi que l'Avenue de la Paix dans la continuité de l'Avenue des Poids Lourds;
- 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

_

³⁰ Estimations de la Banque Mondiale, qui se recoupent globalement avec celles du Groupe d'Etudes des Transports (GET), et évaluent à juste un peu plus de 100 000 le nombre de véhicules en circulation à Kinshasa. « Diagnostic de l'accessibilité urbaine à Kinshasa et proposition de plan d'action », mai 2014.

Kintambo Magasin, le Boulevard Triomphal et l'Avenue Kasa-Vubu jusqu'à Kintambo Magasin, l'Avenue Kabasele et l'Avenue Tabu Ley, l'itinéraire comprenant l'Avenue Kabinda, l'Avenue Shaumba et l'Avenue Sergent Moke jusqu'au Boulevard du 30 Juin, l'Avenue des Touristes et l'Avenue des rapides qui mènent vers Kinsuka.

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 Kasa-Vubu – 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 des Lokele qui aurait pu constituer une 2ème couronne au Sud du Boulevard du 30 Juin (liaison Poids Lourds – 30 Juin).

FIG. 25 - RESEAU PRINCIPAL DE TRANSPORT ET PRINCIPALES LIAISONS MANQUANTES >

SOSAK: Réseau principal de transport Nsele Kimkole Zone urbanisée Pool Malebo Ndjil Fleuve Kalamu Mont Ngafula Voirie hyper-structurante Makala Ngiri-Ngiri Liaison manquante Bumbu/ Brazzaville

Espaces verts urbains

Limite commune

---- Limite province

5km

0

Grands équipements Zone industrielle

Centre ville

Berges, zones inondables

Courbe de niveau

Cours d'eau

Principaux goulots d'étranglement

Camp militaire

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 minibus.

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 voirie³¹. 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.

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, joindre Kintambo en croisant les axes majeurs Nord-Sud (Av. de l'Université, Av. Elengesa, Av. de la Libération) et reprenant la section Ouest de l'Av. Kasa-Vubu;
- 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. Kasa-Vubu, 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 :

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

- 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 études³², 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 Kasa-Vubu, Bumbu, Ngaba et Matete, avec une gare multimodale au croisement entre l'Axe Triomphal, l'Avenue Kasa-Vubu et l'Avenue Sendwe, avec un raccordement ferroviaire au train de banlieue.

En 1987, certains de ces projets étaient réaffirmés, alors que de nouveaux voyaient le jour³³ :

- construction d'une ligne de chemin de fer urbain entre la gare Funa et Socimat (10,2 km) pour un prolongement vers Kintambo, travaux qui avaient même démarré mais l'implantation avait été arrêtée au niveau de Pont Kasa-Vubu; le projet a été abandonné dès le Plan Quinquennal 1986-1990, probablement en raison des difficultés financières de l'Etat;
- construction d'une ligne de chemin de fer urbain entre Kisenso et Kimbanseke (4,6 km), à partir d'une gare à construire entre Matete et Lemba puis un franchissement de la rivière N'Djili;
- construction d'un métro léger (16 km déjà évoqué en 1978) destiné à relier les foyers d'activités (Gombe, Barumbu, Kinshasa) avec la partie Sud de l'extension Ouest et avec les zones Matete et N'Djili (tracé en site propre parallèle aux Avenues Bokassa et Gambela, puis traversée de Bumbu, franchissement de la rivière N'Djili à proximité du Pont Matete); ce projet a lui aussi été abandonné en raison de son coût (154 millions USD de 1987) et de la charge tarifaire supportable par les usagers qui apparaissait élevée.

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 et 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.

³² Kinshasa, Transports urbains, Rapport de synthèse des études, SMUH/BEAU, 1978.

³³ Etude de faisabilité du projet de construction de la ligne ferroviaire Kisenso-Kimbaseke, JICA, Septembre 1987

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

- 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 Kasa-Vubu;
- 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. Il porte sur environ 2 x 25 km, pour un coût (travaux + équipements) de 677 millions USD, ce qui n'est pas loin du coût des investissements récents à Rabat et Casablanca par exemple, qui est de l'ordre de 25 millions USD/km³⁴. Le financement serait apporté par des privés, sous une garantie souveraine de l'Etat congolais. Pour l'exploitation, même en supposant que les préalables liés à la fourniture en énergie électrique soient remplis, le prix de revient avancé est de 1,4 USD par heure, ce qui n'est pas abordable pour le Kinois moyen, qui sera obligé de composer avec d'autres modes de transport.

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. 26 - LES DISTRICTS ET ZONES DE SANTE

District de Santé	Zones de santé couvertes
Funa	Bumbu, Kasa-Vubu, Makala, Ngiri-Ngiri
Gombe	Barumbu, Gombe, Kinshasa, Lingwala, Police
Kalamu	Kalamu I, Kalamu II, Kingabwa, Kisenso, Limete, Lemba, Matete, Ngaba
Lukunga	Bandalungwa, Mbinza Météo, Mbinza 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

-

³⁴ 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.

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 comme 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'accueil³⁵. 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^{36.} 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.

_

³⁵ C'est le cas, par exemple, de la Clinique Ngaliema qui, à son ouverture en 1954, offrait un confort équivalent à celui des équipements hospitaliers européens.

 $^{^{36}}$ Source : « Etude du Plan de reconstruction urbaine de Kinshasa », Rapport final, Mars 2010. JICA.

En plus des marchés proprement dits, on a l'abattoir, qui constitue également un équipement marchand.

□ 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 5,8 ha, 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 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 populeuses 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 importante³⁷.

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'un peu plus de 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 dégagée 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.

 $^{^{}m 37}$ L'emprise totale (y compris parkings espaces non aménagés) est de l'ordre de 20 ha.



□ 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 1,6 ha. 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 Kasa-Vubu, encadré par les avenues Gambela et Khartoum, ainsi que les rues Befale et Irebu. Sa superficie est d'environ 3 ha, 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 1,2 ha (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 dégageant 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, le tout sur environ 1,1 ha. Les espaces attenants (qui représentent plus de 2 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.

□ 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 Subsaharienne³⁸.
- 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 ¾ des places de marchés (3 des 5 marchés) sont regroupées au cœur de la ville Ouest, 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,

³⁸ 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.

de loin le plus ancien et le plus important en termes de capacité d'accueil, est l'Université de Kinshasa (UNIKIN, 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 Mbinza, 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 localisés 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 celleci ne dépasse pas le cadre national.

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 public³⁹.

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 Martyrs⁴⁰. 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 spectateurs⁴¹, 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 Kasa-Vubu 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.

³⁹ 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.

⁴⁰ 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.

⁴¹ 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.

L'autre équipement significatif à l'échelle de la ville est le stade Tata Raphael⁴² 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 compétions de football mais a été doté, dès le départ, d'une piste de vélodrome pouvant accueillir des compétions 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 ;
- le stade Cardinal Malula construit en 1936-1937⁴³, 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 compétions 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 Cinquantenaire 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 (superficie d'environ 10 ha), il a été construit pour un maximum de 1 500 personnes, mais en abritait plus de 6 000 en 2003. Il apparaît donc en surcapacité. Du point de vue du SOSAK, le principal problème posé par cet équipement est sa localisation au cœur d'un quartier populeux, avec tout ce que cela apporte comme nuisances et risques pour les populations. A l'époque de sa construction (1958), il était probablement à la lisière de la zone urbanisée, mais il est aujourd'hui au cœur de la ville.

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).

_

⁴² 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).

 $^{^{43}}$ Créé sous le nom de Stade Reine Astrid.

☐ 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 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, même si le camp Kokolo et l'aéroport de N'Dolo sont toujours en place.

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 patrimoine⁴⁴ dans la ville de Kinshasa, qui a permis de relever plus de 400 sites, dont les plus significatifs figurent dans le tableau présenté en annexe.

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

-

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

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: sous-alimentation chronique

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 dessous⁴⁵:

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
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
Total de la production	484 248	530 448

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 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-Mbinza, Météo, Ozone, Kintambo, Makala, Yolo, Gombele, Lemba-Sud, Kinseso et Masina);
- Deux réservoirs d'équilibre de 12.000 m³ chacun, dont un seul en service ;
- Un réseau de 4.711 km de canalisations.

45

Source: REGIDESO 2012

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

Paus Care Care CES Countries

Frings Result Project

Frings Result P

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.

c/ Projets

☐ Le Plan directeur AEP Kinshasa

Un Plan Directeur d'alimentation en eau potable a été finalisé en 2008, pour l'horizon 2027. Il prévoit de faire passer le taux de branchement à 70% à l'horizon 2027 (il était de 20% en 2005), avec une demande totale de l'ordre de 1 100 000 m³/jour. Cela passerait par un renforcement des installations de production, de stockage et de transport puis distribution dans la partie Ouest de la ville. Dans la partie Est de la ville, il est prévu, à court terme, la construction d'un grand réservoir de régulation de 10 000 m³ sur l'une des collines de Kimbanseke, alimenté à partir d'un nouveau captage à l'amont de la rivière N'Djili (au pied des collines), réalisé en 2022 avec une production de 150 000 m³/jour. A plus long terme, il est prévu la réalisation d'un captage vers l'aval de la rivière N'Sele.

L'une des hypothèses de ce plan directeur est qu'une partie de la production proviendra de forages à réaliser dans la partir Sud de l'Extension Est, au pied des collines (au moins $60~000~\text{m}^3/\text{jour}$).

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)⁴⁶:

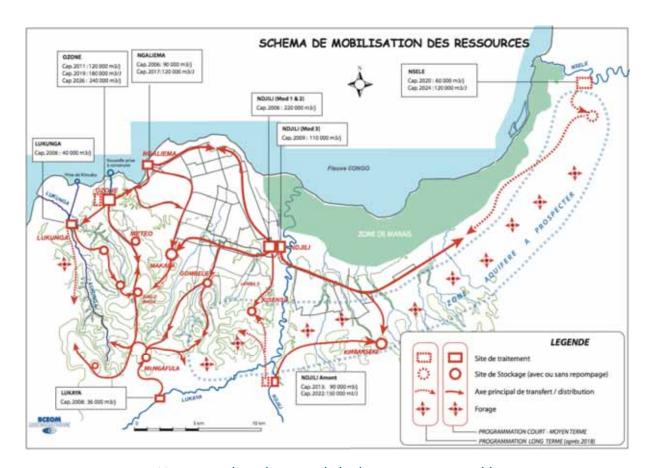
FIG. 29 - PROGRAMMATION DES INVESTISSEMENTS DU PLAN DIRECTEUR

DESIGNATION	PERIODE DE PROGRAMMATION			TOTAL	
	2006-12	2013-17	2018-22	2023-27	TOTAL
A- TRAVAUX D'INFRASTRUCTURE	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- INGENIERIE ET SUPERVISION (7%)	13.4	8.1	10.5	11.0	43.0
C- DIVERS					
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
D- IMPREVUS PHYSIQUES ET FINANCIERS - 10%x(A+B+C)	21.3	12.8	16.4	17.3	67.7
707.11	222		100-	400 -	
TOTAL	233.9	140.6	180.7	189.8	745.0

Le schéma de programmation est présenté dans la figure ci-après.

46

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



☐ 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.

■ 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 3/h);
- adduction vers le site de l'usine :
- construction de l'usine de traitement de Lukaya (18 000 m3/jour) ;
- adduction vers le site du nouveau réservoir du Mont Ngafula ;
- construction d'un nouveau réservoir au Mont Ngafula (12 000 m3);
- station de pompage (3 x 65 m3/h) et adduction de ce réservoir vers un nouveau réservoir surélevé ;

• construction d'un réservoir de 600 m³. 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 \$.

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 I, 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 transformateurs⁴⁷, 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 disponibles⁴⁸ 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 ± 800 MW. Il se dégage donc un déficit relativement important (± 400 MW, environ 50% de la demande potentielle actuelle), qui n'est satisfaite qu'à travers une faible distribution et une politique de rationnement. 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%.

_

⁴⁷ Données de mai 2013

⁴⁸ 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 des 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.

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 cinquante dernières années. Outre le fait des ordures ménagères et de la pollution qui induisent un environnement insalubre dans certaines zones de la ville, on relève surtout les conséquences d'une urbanisation non maîtrisée et d'une gestion des réseaux défaillante qui se traduisent par 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 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 des déchets solides : très partielle et sur des bases non pérennes

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 volet eau potable et assainissement urbain du Programme d'entretien et de réhabilitation des infrastructures routières en RDC et d'amélioration de l'assainissement urbain à Kinshasa (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 bénéfices 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 estime 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 250 kg/m³. Les enregistrements du PARAU font état de 10.000 m³ 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 m³ 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 4m³). 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 dépotoir 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.

Dans ces conditions et en supposant un maximum de 3 rotations/jour/camion, on peut estimer à au plus 400 tonnes la quantité de déchets effectivement collectés du temps du PARAU, soit tout au plus 10% de la production théorique. C'est ce qui justifie la prolifération de décharges sauvages dans la ville, en plus de ce que une bonne partie des déchets pollue les cours d'eau et/ou l'air.

L'autre maillon faible du dispositif c'est la pré-collecte : 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 de certaines mini-stations de transfert finit par vaincre la volonté des ménages. Dans les autres communes, on note par endroits l'existence 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.

Et puis il y a la question financement qui, comme dans la plupart des pays, constitue la principale équation (non résolue) : le PARAU a été financé sur des ressources extraordinaires (don de l'Union Européenne) alors qu'il s'agit d'une activité ordinaire.

b/ L'élimination des déchets solides

☐ Le Centre d'enfouissement technique

Il existe une décharge, appelée « Centre d'Enfouissement Technique de Mpasa », qui se trouve dans la commune de Masina, à plus ou moins 30 km du centre ville de Kinshasa. Cette décharge a été aménagée et est gérée par le PARAU. Le terrain est domanial, avec une superficie totale de 250 ha, dont seulement 30 ha sont exploités. L'aménagement est fait en casiers (10 prévus au total, pour une capacité totale

d'environ 415.800 m³ (30 m de largeur, 990 m de longueur et 14 m de profondeur). Une zone tampon de 8m est laissée entre les casiers pour les déplacements. Les déchets sont transportés par des camions et déposés dans les casiers. Une fois un casier rempli (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 Mpasa. 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 créée 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 PARAU n'aurait pas été associé à 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



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 avait envisagé 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 a été lancé⁴⁹. 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 2ème 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 vile.

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 a été annoncée par les autorités.

Pour ce qui est du financement du service, il est prévu qu'il s'appuie sur la réactivation de la taxe d'assainissement qui a fait l'objet d'un édit provincial; elle est censée alimenter le Fonds d'Assainissement Provincial. Le gap serait supporté par les fons d'intervention du Gouvernement Provincial de Kinshasa (GPK).

2/Elimination des eaux usées : risques de pollution

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 PMURR⁵⁰. 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 excrétas 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 excrétas, comme le montre le tableau ci-dessous :

⁴⁹ Lancé le 19/09/2013, la ville étant, pour la collecte, subdivisée en trois zones opérationnelles.

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.

FIG. 30 - 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 plus⁵¹. Ces installations semblent s'être avérées par la 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. 31 - 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.

⁵¹ Source : « Kinshasa, Assainissement anciennes cités, étude de pré-investissement », BEAU, 1987.

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 m³/jour, elle ne devrait permettre de satisfaire qu'une partie des besoins, estimés, selon l'étude IGIP à 400 m³/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 commencer à dater quelque peu (2007), semble être encore d'actualité.

3/Evacuation des eaux pluviales : inondations et 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 ciaprès, par bassin versant⁵².

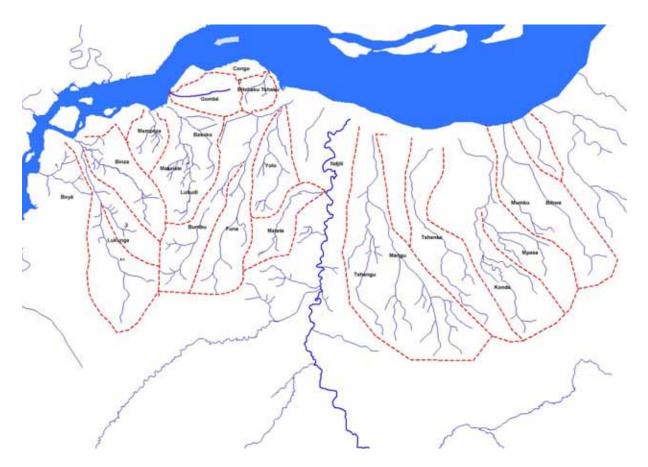
Bassin versant (cours d'eau)	• • • • • • • • • • • • • • • • • • •		Longueur du drain primaire	
Boye	La Boye coule Est-Ouest, avec un bassin versant couvrant la partie Nord de la commune de Mont Ngafula. Les phénomènes d'érosion et d'inondation sont limités.	2 000 ha	4 000 ml	
Lukunga et Mbinza	Les deux 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	
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	7 150 ha	14 300 + 9 800 ml	

⁵² 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.

_

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 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 (Oues) + 3 250 ha (Est) 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	
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 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 (Oues) + 3 250 ha (Est) 1 300 ha 10 6	
les communes de Lemba, Matete, Kisenso ainsi que Limete Résidentiel	800 ml
Tshangu – Orientés Sud-Nord, en couvrant les communes de Kimbanseke et Masina 7 500 ha 31 5	600 ml
Mangu	500 ml
	100 ml
Konde – Mpasa Entièrement dans la commune de N'Sele, dans un périmètre en cours d'urbanisation 7 300 ha 8 70	'00 ml
d'urbanisation	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. 32 - PRINCIPAUX DRAINS DE LA VILLE ET LEUR BASSINS VERSANTS



D'une manière générale, l'on note (i) des zones d'inondations et (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 (partie de Kingabwa).

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.

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'Office des Voiries et Drainage (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%.

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.

4/Couvert végétal : disparition progressive

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 Mbinza), 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.

5/Protection contre le bruit et la pollution de l'air : risques mineurs

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 soufrant de maladies respiratoires plus qu'ailleurs dans la ville⁵³;
- 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 circulation⁵⁴;
- dans une moindre mesure, les gaz qui s'échappent de certaines usines implantées à proximité des zones d'habitat.

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.

 $^{^{53}}$ Citées par Francis Lelo Nzuzi dans « Kinshasa, ville & environnement », L'Harmattan, 2008.

⁵⁴ Citées par Francis Lelo Nzuzi.

II. Contexte institutionnel, financier et règlementaire de l'aménagement urbain

A. Faiblesse des outils de planification, de gestion et de contrôle

Les textes régissant la gouvernance du secteur sont obsolètes et il y a un manque de règlements adéquats. Le texte sur l'urbanisme est un décret du 20 juin 1957 et constitue une véritable contrainte. Les règles générales d'urbanisme et de construction qui y sont contenues sont dépassées. En outre, l'article 181 de la loi N°80-008 du 18 juillet 1980 modifiant et complétant la loi N°73-021 du 20 juillet 1973, portant régime général des biens, régime foncier et immobilier et régime des sûretés, mérite d'être revu. Le contenu des documents d'urbanisme est sans doute trop lourd, ce qui rend difficile leur élaboration aujourd'hui. La réglementation sur les autorisations de bâtir nécessite elle aussi d'être réajustée, en particulier en ce qui concerne les procédures d'attribution.

La situation actuelle est donc largement la conséquence de textes anciens, inadaptés au contexte actuel, ce qui pousse les services de l'Administration à s'en passer.

1/Les outils et documents existants

a/ La planification urbaine

Le décret du 20 juin 1957, qui fait 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 davantage d'un Plan d'occupation des sols très détaillé, 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 ?

La ville est le lieu privilégié dans lequel se rencontrent les habitants (en tant qu'utilisateurs des services, main d'œuvre pour les entreprises et consommateurs), 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 et 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, on s'intéressera, 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.

Dans la ville coloniale, l'organisation spatiale de la ville s'est traduite par un 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. Après l'indépendance, les nouvelles autorités ont continué, pendant un certain temps, à préparer des plans d'aménagement. Etablis sur un horizon de 10 ans, ils sont aujourd'hui pratiquement tous largement dépassés.

En l'absence de documents organisant l'occupation du site, les populations et activités économiques s'installent là où elles peuvent. Ce d'autant plus que la réglementation sur les autorisations de bâtir n'est pas du tout respectée. D'ailleurs, en l'absence de règlement d'urbanisme (puisqu'il n'y a pas de plan d'aménagement), les bases de délivrance de ces documents deviennent incertaines.

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 autres 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. Dans le droit congolais actuel, le gouverneur de province a, sur tout site urbain, la maitrise 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.

Et dans l'article 20 du décret du 20 juin 1957 on retient :

- « 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:
- « 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.

Partout dans la ville de Kinshasa, sans tenir compte de plan d'urbanisme du quartier concerné (puisqu'il n'en existe pas), on lotit, 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). Selon le même texte, toute personne physique ou morale qui désire entreprendre une construction en matériaux durables ou non durables souscrit à une autorisation de bâtir quel que soit l'usage auquel la construction est destinée.

L'article 94 alinéa 4 fait obligation au locataire avec option d'une concession perpétuelle, emphytéotique et superficiaire de réaliser la mise en valeur du terrain loué conformément aux normes en vigueur sur l'urbanisme, l'hygiène et l'environnement.

b/ Les acteurs

□ La faiblesse des acteurs officiels

Comme on le verra dans les chapitres qui suivent, les services officiels, dont le rôle est la planification et le contrôle de l'urbanisation, sont complètement impuissants face à l'urbanisation galopante de Kinshasa. L'Urbanisme n'a pas produit un plan de lotissement depuis au moins 20 ans, et le Cadastre ne fait que régulariser des situations de fait, au lieu de se positionner en amont de la distribution des terres.

■ La concurrence des autres acteurs

En effet, si les services de l'Etat sont aujourd'hui quasiment absents du processus d'urbanisation, il se fait quand même, mais dans le désordre. Les terres sont loties, ou juste cédées par des chefs coutumiers ou des personnes qui se revendiquant comme "ayant-droit". Mais dans ces quartiers, qui couvrent aujourd'hui la majeure partie de la ville de Kinshasa, il n'y a pas d'équipements publics, les voies sont souvent discontinues et trop étroites, rendant la vie des habitants de plus en plus difficile. En outre, de plus en plus, ce sont des terres impropres à l'urbanisation (fortes pentes ou zones inondables) qui sont occupées, mettant en péril la vie des gens.

☐ L'absence cruciale de société d'aménagement

On note également qu'il n'existe pas de société d'aménagement à Kinshasa, capable de mettre en œuvre un projet d'urbanisme et d'habitat un minimum complexe. Ces établissements publics ou parapublics sont essentiels pour piloter des opérations urbanistiques, dans lesquels il faut articuler plusieurs composantes qui sont le foncier, les équipements, les infrastructures, le secteur privé et parfois la construction de logements.

2/Impacts de la gestion foncière sur le planification urbaine

a/ Problématique générale

Les activités humaines et économiques dans les centres urbains sont fortement pénalisées par l'insécurité foncière, alors que le foncier devrait être la base des investissements. La faute incombe principalement aux dérives constatées au niveau de l'Administration. Sans plan d'urbanisme et dans un contexte de pression foncière importante, la ville est "aménagée" par le Cadastre, dont ce n'est ni la compétence, ni le métier. Les géomètres du Cadastre confectionnent ainsi des plans de lotissement, sans respect des normes techniques, ni de la réglementation et même sans approbation par l'autorité gouvernementale. Les parcelles qui en sont issues sont par la suite attribuées dans des conditions peu claires.

Les problèmes fonciers ont pris en RDC une ampleur sans équivalent dans les 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 ayant 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 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 ayant-droits, profitant d'un désordre généralisé, et d'une coexistence, de fait, de plusieurs systèmes. A Kinshasa, on dénombre au moins trois systèmes : le droit de l'Etat (régi par des lois foncières), le droit coutumier, et le droit de certaines personnes qui s'octroient des droits sans réel fondement (habitants du quartiers, personnalité haut placée...). L'absence de cadastre officiel et d'enregistrement systématique des titres fonciers 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 tenue des archives, pilier fondamental du foncier, a fait défaut : les services chargés de la conservation ne disposent pas toujours des actes de mise en concession, les agents du Cadastre gardant par devers eux la plupart des documents, à commencer par les plans des lotissements, qui ne correspondent même pas à la réalité sur le terrain. Le manque de traçabilité des actes tout au long de la chaîne ne permet pas de régler les conflits fonciers quand ils apparaissent.

Et puis, il y a l'implication des chefs coutumiers dans la distribution des parcelles. La nationalisation des terres les a laissés sans compensation, tout en laissant la porte ouverte à de nombreuses possibilités de contestation, sur lesquelles les tribunaux eux-mêmes ne savent pas statuer, en l'absence de textes clairs (l'Ordonnance Présidentielle qui devait en préciser les modalités n'existe toujours pas, plus de 35 ans après la promulgation de la loi). Le fait que le Certificat d'enregistrement soit attaquable pendant 2 ans a ouvert la porte à toutes les contestations sur les droits. Cette réforme de 1980, qui était censée protéger les ayants-droits, a, au contraire, ouvert une brèche supplémentaire dans laquelle s'immiscent de nouveaux conflits fonciers.

La succession des réglementations foncières, parfois contradictoires ou non mises en œuvre, a permis d'aboutir aujourd'hui à une sorte d'imbroglio 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, aussi bien 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 Kinshasa⁵⁵

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 dans des villages sur les rives du fleuve, qui appartenaient 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 était 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 N'Dolo 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 reconstruirent un village.

Les villages Batéké de Kintambo, de Kinshasa, et de N'Dolo alors vidés de leurs habitants et de leurs chefs, l'Administration coloniale disposait de l'espace et du

-

 $^{^{55}}$ D'après "Société civile, pouvoirs locaux et développement durable des villes en Afrique" CEMAF- 2007

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 avec l'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 entérinée 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 : (i) économique afin de faciliter l'exportation des matières premières ; (ii) sociale à travers le bien-être des Européens résidant au Congo (RD) ; et (iii) esthétique à travers la production de villas et de 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, ainsi que 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 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 faîte 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, et 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 la proposa.

□ La loi foncière de 1964 ou «loi Bakajika» : l'ouverture du désordre et des conflits de propriété

La loi foncière de 1964 a été vue par certains comme 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^{er} 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, sinon 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 revendues à plusieurs reprises et ont changé 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, fut votée une nouvelle loi foncière en 1973. 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 ce texte, 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, elles 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 foi 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.

■ Encore des incertitudes 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 réaffirmé 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.

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.

c/ La nécessaire réforme de la législation foncière

En résumé, la situation actuelle est la conséquence de la superposition de plusieurs réglementations, qui n'étaient pas toutes élaborées pour le milieu urbain, et ont abouti à une situation des plus complexes. Dans un contexte de pression foncière extrême, les autorités n'ont plus été en mesure et n'avaient pas les moyens de faire respecter cette législation trop compliquée et ambitieuse pour eux. Le manque de gouvernance et de contrôle ont laissé la place libre à des acteurs qui ne respectent plus aucune loi.

Des projets de refonte de la loi foncière ont été évoqués ces dernières années. Il apparaît primordial de les faire aboutir, même si le chantier s'annonce gigantesque, compte tenu de la situation dans laquelle on se trouve actuellement.

B. Difficile répartition des compétences dans le nouveau contexte de la décentralisation

Le fait d'urbanisation est d'abord régi par des lois qui dressent le cadre de son développement et de son contrôle, mais aussi est surtout par une attribution claire des compétences entre les différents acteurs qui interviennent sur le territoire. La RDC met en place progressivement la décentralisation. Elle n'est pas encore aboutie, et la situation intermédiaire dans laquelle le pays se trouve laisse des zones d'ombre et entretien des conflits de compétences entre les différents niveaux d'exercice du pouvoir. Par ailleurs, même si la décentralisation des compétences avance, il reste encore des efforts à faire sur la décentralisation des moyens, pour permettre aux responsables de mettre en œuvre leur politique.

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 ⁵⁶ 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

⁵⁶ Décret n°81 du 2 juillet 1998

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 en juillet 2008 ; (ii) la loi sur la Conférence des Gouverneurs en octobre 2008 et ; (iii) la loi sur les entités territoriales décentralisées (EDT) également en octobre 2008.

b/ Les textes fondateurs de l'organisation actuelle

- La nouvelle Constitution, promulguée le 18 février 2006, instaure un quasifédéralisme (bien que l'Etat reste de forme unitaire), conformément au compromis de Sun City signé en 2002-03. Elle distingue le Gouvernement 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 augmenté et il n'y a eu aucun transfert de compétences.

Suite aux élections présidentielle 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 présidentielle (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 présidentielle, 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 fonction, tandis que les élections ne sont pas validées dans les Provinces du Kasaï Oriental et du Kasaï Occidental. Le Sénat est installé en mai 2007.
- En 2012, les élections présidentielle et législatives ont confirmé le système.

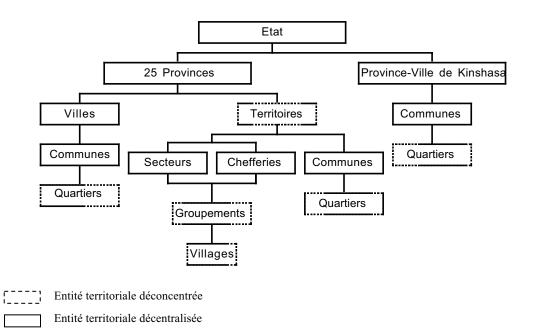
■ Encore des dysfonctionnements

Cependant, les élections provinciales, qui étaient initialement prévues pour mars 2012 puis reportées à mars 2013, ont été de nouveau reportées, 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 inopérante, 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) ; ainsi que (iv) un cadre de concertation (Conférence des gouverneurs) peu opérationnel.

2/L'organisation institutionnelle de la Ville-Province

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.



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 règlementaire, 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.

3/Les acteurs institutionnels du processus d'urbanisation et de gestion urbaine

Le contexte du secteur de l'urbanisme et de l'habitat est marqué par le processus naissant de décentralisation de ressources et de transfert de compétences vers les provinces et les entités territoriales décentralisées. Le développement urbain, l'urbanisme et l'habitat a fait l'objet de maintes restructurations ministérielles et a eu du mal à émerger comme priorité pour le gouvernement. Dans une situation de manque de ressources, le développement des villes a souffert du manque d'investissements mais également du manque de capacités à définir et mettre en œuvre une politique sectorielle et des outils de planification urbaine propices à soutenir une urbanisation bien gérée. Actuellement l'urbanisme et l'habitat fait partie d'un grand Ministère de l'Aménagement du Territoire, Urbanisme, Habitat, Infrastructures, Travaux Publics, et Reconstruction, composé de trois Secrétariats Généraux : (i) des Infrastructures et Travaux Publics (ii) Urbanisme et l'Habitat et (iii) Reconstruction ; auparavant parties de deux ministères séparés.

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 3ème 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)⁵⁷ 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

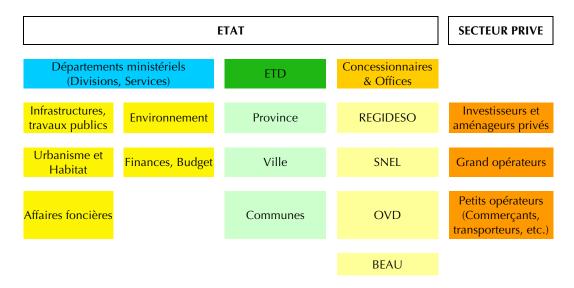
⁵⁷ « La décentralisation en bref », Ministère de l'Intérieur, de la Sécurité, de la Décentralisation et des Affaires Coutumières, mai 2013

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

Les provinces et l'Etat ont des capacités importantes de mobilisation des ressources, contrairement aux échelles infra-provinciales. La Province dispose par ailleurs des services déconcentrés de l'Etat, des offices et des concessionnaires qu'elle supervise à son niveau.



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 ».

c/ La planification et la gestion urbaine

☐ La Ville-Province

Kinshasa en tant que Ville-Province 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 ;
- 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 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 gestion du charroi faisant partie du domaine public de la Ville de Kinshasa;
- 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.

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.

□ Le Ministère ayant en charge l'Urbanisme

Les missions du Secrétariat Général Urbanisme et Habitat définies par l'ordonnance N° 12/008 du 11 juin 2012 fixant les attributions des ministères sont les suivantes :

- Aménagement de l'espace urbain en matière d'urbanisme et d'habitat ;
- Elaboration des études en vue de la création de nouvelles villes ou de la modernisation des villes anciennes ;
- Gestion et administration du patrimoine immobilier relevant du domaine privé de l'Etat ;
- Mise en œuvre du Plan National de l'Habitat ;
- Police des règles de l'urbanisme et habitat ;

Le Ministère assure la tutelle, à travers le Secrétariat Général des Infrastructures et Travaux Publics, de deux structures semi-autonomes mais importantes pour le secteur urbain, notamment le Bureau d'Etudes, d'Aménagement et d'Urbanisme (BEAU), historiquement à la base de la réalisation des études d'urbanisme et de développement régional, et l'Office de Voirie et Drainage (OVD), structure étatique chargée de mener des études techniques et de mettre en œuvre les travaux de voirie et drainage dans les villes de la RDC.

Ainsi, selon la Constitution, c'est la Province qui est responsable de son plan d'aménagement, mais dans l'ordonnance de 2012, ces prérogatives sont à nouveau confiées au Ministère de l'Urbanisme à travers sont secrétariat général dédié.

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. C'est 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 la présidence de la République, avec le conseil technique du BEAU.

d/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. Passé 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 province, elle s'occupe de mesurage et bornage des terrains et ctroie 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. Aujourd'hui, 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/ Mettre en œuvre le SOSAK et le PPA ?

Le contexte législatif et institutionnel est complexe à Kinshasa, et la réussite de la mise en œuvre des documents produits se situe autant dans la mobilisation des moyens financiers que dans les mesures institutionnelles et légales à proposer pour dépasser les contraintes actuelles.

a/ Les contraintes liées aux caractéristiques de l'urbanisme

L'urbanisme se caractérise par :

- le caractère dépassé du décret du 20 juin 1957 sur l'urbanisme, aggravé par l'inexistence dans les agglomérations de schémas d'urbanisme approuvés et à jour;
- l'insuffisance de ressources humaines et financières autonomes ;
- l'absence notoire d'aménageurs fonciers tant publics que privés ;
- l'absence de cadre et de mécanisme appropriés pour la construction et l'entretien des infrastructures de bases et des équipements collectifs.
- l'occupation des terrains qui se fait en général sur des espaces non viabilisés ;
- les risques de catastrophes liés à l'occupation des sites à risques (inondation, ensablement, érosion et glissement de terrain) ;

b/Les contraintes liées à la gouvernance et au cadre institutionnel de l'urbanisme

Elles sont de plusieurs ordres :

- Les conflits de compétences entre les institutions du fait de la multiplicité des intervenants ;
- Le non fonctionnement des commissions provinciales de l'urbanisme ;
- L'instabilité institutionnelle des services de l'urbanisme et de l'habitat rattachés au fil des ans à différents ministères ;
- La faible capacité des responsables de l'Administration de l'urbanisme et de l'habitat dans la conception et la mise en œuvre des politiques dans ce domaine (urbanistes, aménageurs, architectes, ingénieurs, sociologues);
- Le BEAU a arrêté ses activités en 1991 pour ne les reprendre qu'en 2006 avec d'énormes difficultés. Beaucoup de villes congolaises n'ont pas de plan de développement urbain ou elles en ont mais pas actualisé. A part le Schéma National d'Aménagement du territoire élaboré en 1982, la RDC n'a pas une politique nationale d'aménagement de territoire capable d'accompagner la mise en œuvre de la politique de planification urbaine, tenant compte de l'immensité du territoire national, du quasi enclavement du pays et de la faiblesse des liens physiques et fonctionnels entre les différentes provinces ;
- L'inadaptation des textes législatifs au contexte actuel ; ils datent de la période coloniale.

C. 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. Elle 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. 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/La réforme des finances publiques

Plusieurs diagnostics et études réalisés à partir de 2002, notamment l'évaluation PEFA de 2008, avaient abouti à des conclusions concordantes sur les graves carences de la gestion des finances publiques, dont les principales sont :

- le caractère obsolète de la réglementation (datant, pour l'essentiel, de la période coloniale) ;
- l'absence de cohérence entre les documents stratégiques ;
- l'insuffisance du système de contrôle ;
- le défaut de complétude du budget.

Plus récemment, la Constitution de 2006 a imposé une large réforme des finances publiques.

En 2009, une instance spécifique, à caractère technique, a été mise en place : le Comité d'Orientation de la Réforme des Finances Publiques (COREF), chargé « d'impulser, de faciliter, de coordonner et de suivre l'exécution des réformes ». Un Plan Stratégique de réforme des Finances Publiques (PSRFP) a été élaboré, avec le fort soutien des partenaires au développement. Son pilotage politique est assuré par la Commission Interministérielle chargée du suivi des programmes conclu avec les institutions financières internationales (CISPI), présidée par le Ministre des Finances, du Budget et du Plan. Le plan stratégique a deux objectifs principaux :

• « refonder les finances publiques dans un cadre juridique moderne » ;

• « réaffirmer la place centrale que le budget doit avoir dans la mise en œuvre de la politique économique et sociale et dans la gestion des deniers publics ».

Le premier objectif a été concrétisé par l'élaboration et l'adoption de la loi n° 11/011 du 13 juillet 2011 relative aux finances publiques. La loi repose sur deux principes, de plus en plus répandus dans les systèmes contemporains d'organisation des finances publiques :

- la comptabilité en partie double, qui permettra une gestion plus efficace de **la** trésorerie et une reddition effective des comptes par les comptables publics, dont le réseau devrait être restructuré et hiérarchisé;
- la gestion axée sur les résultats (GAR), avec l'introduction progressive de la pluri-annualité budgétaire et de l'évaluation de la performance.

La loi de 2011 est également applicable aux budgets des provinces et des entités territoriales décentralisées, auxquelles sont consacrés plusieurs chapitres. Les principales dispositions intéressant la présente étude sont les suivantes.

Les ressources légalement attribuées aux collectivités décentralisées

LES RESSOURCES DES PROVINCES

La loi distingue:

- d'une part les « ressources internes » des « ressources extérieures » (dons, legs, projets et emprunts) ;
- d'autre part, parmi les « ressources internes », les recettes courantes, les recettes en capital (ressources affectées à l'investissement et cessions d'actifs) et les recettes exceptionnelles (pour l'essentiel des « ressources extérieures »).

Les recettes courantes sont les plus nombreuses et les plus diversifiées :

- la part des recettes à caractère national allouée aux provinces conformément à la Constitution (voir ci-après) ;
- les impôts et taxes provinciaux d'intérêt commun répartis entre la province et les entités territoriales ;
- les impôts et taxes spécifiques aux provinces, relevant de la fiscalité directe ou indirecte ;
- les recettes administratives ;
- les recettes des participations de la province.

Les recettes à caractère national dont une part est allouée aux provinces sont classées en deux catégories :

Catégorie A:

- les recettes administratives, judiciaires et domaniales collectées en province;
- les recettes des impôts perçus à leur lieu de réalisation.

Catégorie B:

- les recettes administratives, judiciaires, domaniales et de participations collectées au niveau du pouvoir central;
- les recettes de douanes et d'accises ;
- les recettes des impôts recouvrés sur les grandes entreprises;
- les recettes des pétroliers producteurs.

Les recettes de la catégorie A sont directement reversées (par une simple opération comptable) à la province sur le territoire de laquelle elles sont perçues. Celles de la catégorie B (beaucoup plus importantes en volume) font l'objet d'une péréquation, tenant compte de leur « poids démographique » et de leur « capacité contributive », l'Etat conservant une part de 5% pour compenser ses frais de recouvrement.

Ce principe est appliqué avec difficulté :

- en l'absence de recensement qui permettrait d'évaluer le « poids démographique » de chaque province, un pourcentage, estimé représentatif, a été attribué à chaque province ;
- la « capacité contributive » est déterminée par la part, dans le total, des recettes perçues par l'Etat dans la province considérée ; ce dernier critère ne conduit donc pas à compenser les inégalités de ressources entre les provinces, mais, d'une certaine façon, à renforcer ces inégalités.

En fonction de ces critères, la province de Kinshasa perçoit dans la répartition un peu plus de 10% (10,83% pour 2014) des ressources transférées par l'Etat. Elle n'est pas la mieux dotée des 11 provinces : celle du Katanga bénéficie de 16,5%.

Dans le budget des provinces, les versements sont affectés, pour partie au budget de fonctionnement, pour partie au budget d'investissement.

Les transferts en fonctionnement ont pour objet de financer, d'une part des rémunérations, d'autre part le fonctionnement des institutions provinciales.

- les rémunérations sont celles des agents des services de l'Etat transférés aux provinces : infrastructures et travaux publics, agriculture et développement rural, enseignement primaire et secondaire, santé.
- les autres dépenses de fonctionnement sont évaluées, forfaitairement, pour chacune des provinces à un montant mensuel de 17 milliards, soit 204 milliards par an.

Le montant des transferts en investissement est calculé par déduction : il s'élève à la différence entre l'allocation globale de la province, déterminée comme indiqué cidessus, et le montant des transferts en fonctionnement.

Ce schéma relativement complexe n'est que peu respecté dans les faits :

- certains agents affectés aux provinces continuent à être directement payés par l'Etat ;
- certains investissements, de même, sont encore réalisés par l'Etat;
- les difficultés de trésorerie que rencontre l'Etat conduisent à différer certains versements.

La mise en œuvre de ce dispositif fait l'objet de négociations entre le Gouvernement National et les Gouvernements Provinciaux (voir ci-après).

Les ressources des ETD

Conformément à l'article 115 de la loi organique n° 08/016 portant composition, organisation et fonctionnement des ETD, les provinces, qui perçoivent des reversements de l'Etat, sont elles-mêmes tenues de reverser aux entités territoriales décentralisées 40% de la part des recettes à caractère national que l'Etat leur alloue, et 40% du produit des impôts et taxes provinciaux d'intérêt commun.

L'emprunt

Il est à noter que le recours à l'emprunt est très strictement encadré par l'article 15 de la loi de 2011, qui s'applique à l'Etat central, aux provinces et aux entités territoriales décentralisées :

- La collectivité ne peut emprunter, chaque année, une somme supérieure au montant de ses investissements; (cette disposition est particulièrement restrictive pour des collectivités décentralisées: elle interdit, indirectement, le recours à l'emprunt pour de grands projets, qui s'amortissent généralement sur de nombreuses années.)
- Les emprunts ne peuvent être contractés qu'auprès des institutions nationales financières non bancaires.

• Aucun emprunt ne peut être souscrit en devises, ni directement, ni indirectement, à l'exception, le cas échéant, de ceux souscrits par le pouvoir central pour lui-même ou pour la province ou pour l'entité territoriale décentralisée. (Cette disposition est également très restrictive, pour l'Etat plus que pour les collectivités décentralisées, dans la mesure où la monnaie congolaise n'est pas une devise convertible.)

Ce dispositif reste encore très formel. Le guide publié par le Ministère de l'Intérieur, Sécurité, Décentralisation et Affaires Coutumière en mai 2013, « La décentralisation en bref », note : « Les textes adoptés à ce jour pour opérationnaliser l'autonomie financière et budgétaire des provinces et des ETD ne sont pas encore d'application. (...) La décentralisation financière reste donc un des grands défis à relever pour rentre effective la décentralisation en RDC. »

On observera également que, malgré la proclamation répétée, dans les différents textes, de l'autonomie des provinces par rapport à l'Etat et de l'autonomie des ETD par rapport aux provinces, le mécanisme des reversements de ressources en cascade n'est pas de nature à donner de la consistance à ce principe d'autonomie. La confusion observée dans le cas de Kinshasa, avec l'intégration, d'ailleurs incomplète, des comptes des ETD dans la comptabilité de la province, l'illustre largement.

☐ Le protocole d'accord entre le Gouvernement National et les Gouvernements Provinciaux

Le versement peu transparent des transferts de l'Etat donne lieu à de fortes revendications de la part des provinces. Elles déplorent particulièrement :

- l'immixtion permanente des services nationaux dans la gestion des affaires provinciales : la rémunération de certains agents affectés aux provinces et le financement, sur leur dotation et sans qu'elles soient consultées, de certains investissements relevant de leur compétence ;
- l'absence totale d'informations sur les recouvrements des recettes de l'Etat qui servent de base au calcul des transferts et sur les dépenses effectuées « pour leur compte » par les services nationaux.

On notera que, en conséquence de ces carences, les provinces elles-mêmes appliquent aux ETD le régime qu'elles subissent de la part de l'Etat, et paraissent aussi peu transparentes et respectueuses de leurs obligations de transferts que l'Etat vis-à-vis d'elles.

Les ministères nationaux, particulièrement le Ministère du Budget, considèrent que les provinces ne sont pas encore en mesure d'assurer pleinement leurs compétences :

- en raison de l'absence de législation sur la fonction publique provinciale ;
- pour les investissements, en raison du retard dans la mise en œuvre de la réglementation des marchés publics et notamment la création des cellules de gestion des projets et des marchés publics (CGPMP) et des directions provinciales de contrôle des marchés publics (DPMP);
- d'une manière plus générale, parce que les capacités de gestion des provinces leur paraissent encore trop faibles.

Une négociation entre le Gouvernement National et les Gouvernements Provinciaux, engagée lors la troisième session de la Conférence des Gouverneurs des Provinces, tenue à Kananga, a conduit à la signature, en mars 2013, du Protocole d'accord relatif aux modalités de consommation des crédits d'investissements dans les secteurs à compétence exclusive des Provinces (modalités pratiques de la gestion concertée). Ce protocole ne vise pas à résoudre tous les éléments du contentieux : son champ est limité à la « quote-part provinciale des coûts des compétences et responsabilités non

encore transférées, retenue en matière des investissements ». Il ne concerne donc pas la rémunération des agents des services transférés, ni l'information sur les montants à transférer.

Le protocole met en place une procédure d'exécution des investissements relevant de la compétence des provinces. Cette procédure reste très encadrée par les services de l'Etat. Ainsi, l'identification des « besoins d'investissements » incombe aux Gouvernements Provinciaux, avec l'appui technique et financier du Gouvernement National, qui « peut aider les provinces en leur proposant des besoins identifiés à son niveau pour validation et appropriation ». Ces « besoins identifiés » doivent au surplus recevoir l'approbation du Ministère National du Plan et du ministère sectoriel national. L'étude de faisabilité est réalisée « en concertation avec le ministère sectoriel national ». L'étape suivante offre à l'Etat une nouvelle occasion de contrôle : une réunion annuelle « d'harmonisation des projets d'investissements entre le Gouvernement National et les Gouvernements Provinciaux », présidée par le Ministère National du Plan, arrête la liste des projets qui pourront être inscrits dans le volet provincial du Programme d'investissements publics (PIP). Les projets sont ensuite exécutés par les services provinciaux, avec un fort contrôle des services nationaux, de passation et de contrôle des marchés, d'une part, et du ministère sectoriel, d'autre part. Sur le plan financier, les services nationaux assurent la gestion de la dépense (jusqu'au paiement des prestataires), en attendant la mise en place, par la province, d'un « circuit d'exécution de la dépense publique orthodoxe ».

La procédure ne s'appliquera toutefois à chaque province qu'à condition :

- qu'un audit des procédures de marchés publics, ordonné par l'Autorité (nationale) de Régulation des Marchés Publics (ARMP), soit satisfaisant ;
- que les procédures budgétaires soient mises en place de manière satisfaisante, ce qui sera « attesté par le premier rapport budgétaire produit par la province sur base des informations financières fiables ».

Une commission composée des « experts des ministères nationaux et provinciaux » doit assurer le contrôle trimestriel de la mise en œuvre du nouveau dispositif.

Ce protocole est très exigeant à l'égard des provinces. Pour partie, il est dans la ligne du régime adopté dans le cadre de la réforme des finances publiques et des marchés publics, qui doit s'appliquer aussi bien au Gouvernement National qu'aux Gouvernements Provinciaux. Il est logique de demander aux provinces de s'y conformer. Cependant, même lorsque les conditions seront remplies par les provinces, le Gouvernement National s'est assuré une chaine de contrôle à tous les niveaux de la procédure.

Les partenaires extérieurs se sont mobilisés pour aider les provinces à s'organiser et à renforcer leurs services. Il n'a pas été possible, pendant la mission, de rencontrer les représentants de la BAD, qui doit apporter son appui à la province de Kinshasa.

2/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 émargeant 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 2008⁵⁸. 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.

-

⁵⁸ Edit n° 0002/2008 du 22 janvier 2008

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 FC en 2011 ; 26 en 2012), alors que les prévisions s'élevaient respectivement à 156 et 191 Mds FC. 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 :

- un versement annuel du Fonds National d'Entretien Routier (le FONER) ; pour les années 2009 à 2012, 33 M \$ (soit environ 33 Mds FC) 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 FC.

Finalement, les recettes globales s'élèvent à 54 Mds FC (soit environ 41 M €) en 2011, et à 62,5 Mds FC (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
Recettes à caractère national	156 075 900 947	25 208 827 126	191 652 806 303	26 680 656 532	22,70	5,80
2. Recettes propres	48 660 409 951	28 826 985 150	67 806 085 212	35 885 446 000	22,90	2,40
Total	204 736 310 898	54 035 812 276	259 458 891 515	62 566 102 532	22,80	4,90

Source : Bureau Préparation et Suivi du Budget

c/ Les recettes fiscales et non fiscales

■ Les ressources propres

Comme indiqué précédemment, elles sont émises et recouvrées par la DGRK. Les statistiques communiquées sont synthétisées dans le tableau ci-après (en FC) :

Nature des recettes	Recouvrements 2010	Recouvrements 2011	Recouvrements 2012	Recouvrements 2013	Evolution	Evolution
					2010 - 2013	2010 - 2012
Recettes fiscales	9 585 189 023	11 297 294 760	13 865 749 637	13 078 857 679	+ 36 %	+ 45 %
Recettes non fiscales	12 329 970 253	16 706 150 934	21 550 205 942	21 377 141 400	+ 75 %	+ 75 %
Total	21 915 159 276	28 003 445 694	35 415 955 579	34 455 999 079	+ 62 %	+ 62 %

On observera que la progression des recouvrements, qui était très vigoureuse de 2010 à 2012 (+ 45 % pour les recettes fiscales, + 75 % pour les recettes non fiscales, + 62 % pour le total), s'est interrompue en 2013. Les produits collectés sont légèrement inférieurs à ceux perçus en 2012, pour les deux catégories de recettes (-6% pour les recettes fiscales, - 1 % pour les recettes non fiscales, - 3 % pour le total). Finalement, les taux de progression de 2010 à 2013 sont légèrement moins bons que ceux observés entre 2010 à 2012 : + 36 % pour les recettes fiscales, + 73 % pour les recettes non fiscales, + 57 % pour le total.

Cette évolution est préoccupante. Il se peut qu'elle ne soit que conjoncturelle, et sur la période de 4 ans, l'évolution reste remarquable. Si, en revanche, elle amorce un renversement de la tendance, les spéculations sur l'amélioration prévisible de la situation financière de la province seraient fortement compromises.

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.

□ Ressources transférées par l'Etat

Par ailleurs, les services du Ministère national du Budget (Direction de la préparation et suivi du budget) ont fourni les états d'exécution budgétaire des exercices 2011 à 2013, ainsi que les prévisions pour 2014. Ces états ont permis d'établir la synthèse figurant dans le tableau ci-après.

En millions de FC

Nature des 20		011	2012		2013		Prévisions
transferts	Crédits votés	Paiements	Crédits votés	Paiements	Crédits votés	Paiements	2014
Investissement	55 813	112 369	76 134	127 200	127 875	58 749	121 689
Rémunérations	78 010	66 114	96 616	66 229	83 418	53 513	non communiqué
Fonctionnement	22 252	16 419	23 000	23 952	23 000	8 939	9 200
Totaux	156 076	194 902	195 750	217 381	234 293	121 201	
Evolution / exercice précédent			+ 25 %	+ 11,5 %	+ 19,7 %	- 44,25 %	

Ce tableau appelle les observations suivantes :

(1) la faible qualité de la prévision budgétaire

Elle est particulièrement remarquable pour les transferts en investissement, qui, comme on l'a vu, sont opérés après ceux qui sont affectés aux rémunérations et au fonctionnement, et constituent donc pour l'Etat, en quelque sorte, une variable d'ajustement. Globalement, les taux d'exécution pendant les trois années, varient du tiers au quart. Les deux autres transferts sont mieux évalués. Pour la province de Kinshasa, les montants payés sont supérieurs aux crédits votés dans deux cas.

(2) l'évolution erratique des versements

Sur les trois années, les évolutions d'une année sur l'autre ne font apparaître aucune logique. Les transferts en investissement et en fonctionnement sont particulièrement imprévisibles. Ceux qui sont destinés aux rémunérations sont plus réguliers.

(3) les fortes baisses enregistrées pour l'exercice 2013

Les transferts reçus par la province en 2013 sont presque réduits de moitié par rapport à ceux de 2013. Même ceux qui sont destinés aux rémunérations diminuent fortement (des deux tiers), ce qui pose question sur le sort des agents concernés.

Ces observations confirment les revendications des provinces sur le caractère imprévisible des transferts de l'Etat, alors que les modalités de calcul devraient conduire à une relative stabilité.

d/Les dépenses d'investissement actuelles de la province

Seuls les états d'exécution des exercices 2011 et 2012 ont été transmis à l'équipe de consultants. Ceux de 2013 n'ont pu être obtenus.

Au surplus, la comparaison des données des deux exercices est difficile, en raison du changement de nomenclature comptable, prévu par la loi précitée de 2011, relative aux finances publiques, et entré en vigueur dès 2012. La nouvelle nomenclature se fonde sur une approche de budgets-programmes pluriannuels, et sur une logique de résultats avec des objectifs (piliers), de sorte qu'il n'est pas possible d'identifier de manière précise les investissements réalisés. L'état de ces investissements est détenu par les services provinciaux, mais n'a pas été communiqué aux consultants.

Sous ces réserves – qui affectent lourdement le diagnostic – les investissements enregistrés dans la comptabilité des exercices 2011 et 2012 sont retracés par les tableaux ci-dessous.

□ Dépenses d'investissement 2011

Le premier tableau présente les acquisitions, le second les travaux (construction, réparation, réhabilitation).

Art. litt.	Libellé	Budget 2011	Exécution 2011	%
71-10	Acquisition d'équipements de bureau	61.832.925	374.757.000	606,08
71-20	Acquisition d'équipements informatiques	43.211.369	23.426.600	54,21
71-30	Acquisition d'équipements domestiques	19.561.194	925.200	4,72
72-10	Acquisition d'équipements médicaux	10.863.165	32.200.000	296,41
73-10	Acquisition équipements éducatifs, culturels et sportifs	21.630.025	8.348.000	38,59
74-20	Acquisition d'équipements industriels et électriques	15.284.459	315.624.000	2.064,10
74-30	Electroménager	16.480.827	2.118.000	12,85
75-10	Acquisition d'équipements de construction	20.568.920	100.000.000	486,17
75-20	Acquisition de véhicules	4.000.000	688.170.560	17,20
76-10	Acquisition d'équipements téléphoniques	28.147.230	664.000	2,35
TOTAL		250.170.120	1.550.418.360	619,74

Art. litt.	Libellé	Budget 2011	Exécution 2011	%
81-10	Construction d'édifices		130.740.000	
81-30	Construction des routes, pistes, rail, ponts		4.398.108.889,45	
81-40	Constructions des lignes électriques		657.231.300	
81-90	Constructions diverses		30.291.400	
82-10	Réhabilitation et réfection d'édifices		468.037.400	
82-30	Réfection et réparation des routes		12.860.338.268	
82-40	Réfection des lignes électriques, téléphoniques		708.768.155	
	TOTAL	69.399.617.609	19.223.224.012,45	27,70

Source : Bureau Provincial Préparation et Suivi du Budget

□ Dépenses d'investissement 2012

	RUBRIQUE	CREDIT	EXECUTION	%
I	Renforcement de bonne	12 861 666 598	1 838 036 932	14,29
	gouvernance et consolidation de la			
	paix			
II	Consolidation stabilité macro-	48 545 999 216	28 106 414 455	60,38
	économique et accélération-			
	croissance			
Ш	Amélioration accès aux services	40 539 063 289	3 742 883 632	9,23
	sociaux de base			
IV	Protection environnement et lutte	3 442 873 776	1 231 060 016	35,76
	contre le changement climatique			
		103 389 602 879	34 918 395 036	33,77

■ Montant et part des investissements :

La part du budget consacrée à l'investissement est très importante, et croissante d'une année sur l'autre (la période étant trop courte pour déterminer une tendance structurelle) :

2011: 20 773 millions de FC

soit 38 % des dépenses (total : 54 957 millions de FC) et 35 % des recettes (total : 54 103 millions de FC)

2012: 34 918 millions de FC

soit 52 % des dépenses (total : 66 602 millions de FC) et 50,4 % des recettes (total : 69 178 millions de FC)

Pour 2011, seul exercice dont les données sont analysables, on observe que :

- la part des acquisitions est faible (7,5 %) du total des investissements,
- celle de la construction ou de la réfection des infrastructures (routes, pistes, rail, ponts), qui intéresse plus particulièrement la présente étude, est importante : 83 % du total des investissements.

Pour 2012, on peut supposer – sans certitude – que cette orientation favorable a été maintenue : le « pilier consolidation de la stabilité macro-économique et accélération de la croissance » concentre 80,5 % du total des investissements. Mais, comme indiqué précédemment, le détail des projets financés n'est pas connu.

Ces observations positives doivent cependant être relativisées : en valeur absolue, le total du budget d'investissement représente seulement 2,5 Euro / habitant pour 2011 et autour de 4€ pour 2012. Cependant, comme il a également été souligné, le montant de l'investissement public financé dans la province elle-même sur son territoire est sans doute inférieur au montant de l'investissement financé par l'Etat, mais aucune donnée chiffrée ne permet de corroborer cette hypothèse.

3/Perspectives et recommandations

a/ Clarification des compétences et application des textes

Malgré le caractère précaire du diagnostic, compte tenu des lacunes importantes dans l'information dont a pu disposer l'équipe de consultants, la clarification des compétences et la mise en application effective des textes formant le cadre institutionnel et juridique de la décentralisation constituent, sans aucun doute, la recommandation la plus importante pour le renforcement de la capacité

d'investissement de la province de Kinshasa. Tous les interlocuteurs rencontrés partagent ce constat et cette orientation. Et les mesures déjà prises vont dans ce sens (en particulier le protocole de mars 2013 entre le Gouvernement National et les Gouvernements Provinciaux, même s'il est bien timide dans ses ambitions décentralisatrices).

Cette clarification devrait aboutir, à un terme aussi rapproché que possible, au reversement effectif de la totalité des transferts prévus par la Constitution, qui aurait un impact extrêmement important.

b/ Assainissement de la gestion financière

Cet assainissement est sans doute le plus grand enjeu, et le plus difficile à mettre en œuvre, pour des raisons principalement politiques. Il constitue un objectif affiché par les autorités nationales (notamment le COREF) et par les partenaires du développement. Il est également un objectif central du Plan Stratégique de réforme des Finances Publiques (PSRFP).

La première démarche devrait être un audit approfondi de la gestion financière incluant l'établissement d'un état des dettes et un plan d'apurement. Le lancement de cet audit et ses résultats devraient être validés par l'assemblée provinciale.

c/ Exploitation plus large du potentiel fiscal

Bien qu'aucune donnée chiffrée ne permette d'étayer cette évaluation, il est communément admis que le Gouvernorat ne percevrait actuellement que 10 à 12% de son potentiel fiscal. La DGRK poursuit ses opérations de recensement des assujettis. Mais, comme indiqué précédemment, la progression de ses résultats s'est interrompue en 2013.

Une exploitation complète du potentiel, tel qu'il est évalué actuellement, conduirait à la multiplication des recettes par 8 ou 10. Il est peu probable que cet objectif lointain puisse être atteint (surtout si la tendance à la stagnation, voire à la régression se confirme). Cependant, une multiplication par 5 (pour atteindre des recettes de 170 millions, soit environ 20 € / habitant) ouvrirait une possibilité réelle de financement d'investissements dans les infrastructures.

III. Synthèse et partage des éléments du diagnostic

A. Consensus sur le diagnostic et identification des problématiques et des enjeux

1/Définition d'un cadre de concertation

a/ Le SOSAK, un document partagé

L'étape de validation et d'appropriation des diagnostics et des problématiques mises en exergue par tous les acteurs est nécessaire pour la définition des orientations stratégiques, qui vont guider le développement de la ville pour les 15 prochaines années. 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. Il faudrait également rappeler 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 décident de l'aménagement et du développement de leur ville.

b/ Quelle échelle pour la concertation ?

La difficulté consiste à bien positionner et guider le débat, et de garder un angle d'approche concernant l'agglomération dans son ensemble, et non de s'arrêter aux problèmes à l'échelle des quartiers. 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. Ces problèmes sont certes importants et ce sont ceux que rencontrent les usagers quotidiennement, mais l'approche est différente. On part ici du postulat que pour régler les problèmes des quartiers, il faut d'abord organiser le fonctionnement global de l'agglomération, et que la mise en œuvre de ce cadre global aura des incidences à termes sur les conditions de vie dans les quartiers.

En outre, l'avantage de la position du consultant, étranger à Kinshasa, est qu'elle lui permet de garder la distance nécessaire avec les difficultés du quotidien auxquelles sont confrontés les Kinois, et qui les 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 positionnant 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, et aussi structurer le « ventre mou » et les autres zones enclavées de la ville. Il faudrait également 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 caractérisée 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 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 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 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 8,5 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^{ème} 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 sont 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, N'Djili, Ngaba, Ngalimea, N'Sele, Selembao.

b/ Résultats du dépouillement

Les éléments suivants ressortent de l'analyse de ces questionnaires :

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 le déplacements.
- On note cependant une amélioration certaine pour quelques communes qui se situent le long des axes lourds (N'Djili), où la desserte par bus est 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, 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 en ont les moyens, se tournent vers les universités privées, où les conditions d'admission et d'enseignement sont meilleures;
- les hôpitaux 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 hôpitaux sont aussi souvent beaucoup trop élevés pour que les gens puissent s'y rendre ;
- pour ceux qui fréquentent les hôpitaux, 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 n'en 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 Triomphal, 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.

Difficultés pour la plupart des communes à maintenir un environnement sain :

- 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'érosion...
- 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 érosions 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.

Difficultés d'accès aux terrains à bâtir et au logement :

- 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'érosion sur certaines parcelles en sont d'autres ;
- d'autres considèrent que seules 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 érosions qui menacent la plupart des quartiers;
- l'absence de plan d'urbanisme est aussi parfois avancée 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.

Accès à l'emploi concentré 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 :

- manque d'éclairage public : 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 centreville.

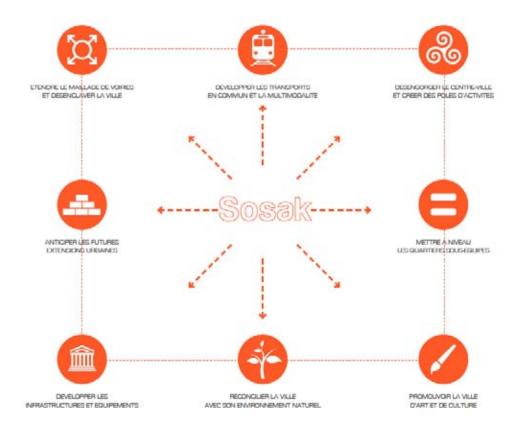
PARTIE 2.
LES
ORIENTATIONS
STRATÉGIQUES

A partir de tous les éléments issus du diagnostic, des débats dans les groupes de travail, des focus et des nombreux entretiens menés, huit orientations stratégiques ont été proposées. Elles concourent toutes à transformer profondément l'image de Kinshasa, et à lui donner le rôle international auquel elle peut/doit 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.

L'orientation générale retenue à travers le SOSAK est donc de **faire passer Kinshasa du statut de mégapole à celui d'une métropole moderne et durable**. Cette orientation générale se décline en huit orientations spécifiques présentées ci-après, qui sont 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 pour en tirer profit et, enfin, en fil directeur, à améliorer l'image de la ville.

Les huit orientations sont les suivantes :

- 1. Etendre le maillage 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 ;
- 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 comme ville d'art et de culture



Ces orientations constituent le support aux concrètes d'intervention, présentées ci-après.	partis	d'aménagement	et propositions

A. Etendre le maillage de voirie pour désenclaver la ville et ses quartiers

> Chaque habitant de Kinshasa doit être à un maximum de 1 km d'une voie structurante sur laquelle il peut trouver un moyen de transport en commun.

1/Rappel des éléments 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 à la réhabilitation, 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 l'enclavement extrême des quartiers, les difficultés pour se déplacer, et les distances trop importantes pour atteindre une route carrossable sur laquelle il existe un moyen de transport en commun autre que la moto-taxi.

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 qu'il faudra obligatoirement lever dans les années à venir, sans quoi l'amélioration de la circulation ne pourra se faire, et les conditions de vie pour la plupart des kinois risquent de se dégrader encore.

2/Principes retenus

- > 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 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 ;
- > Cette maille doit être étendue aux nouvelles zones d'urbanisation en périphérie de la ville.

La plupart des villes en Afrique Subsaharienne ambitionnent de mettre l'habitant le plus éloigné à une distance maximale de 500 m (5mn de marche à pied) d'une voie pouvant supporter des moyens de transport en commun. Cela correspond globalement à une densité moyenne d'environ 2 km de route revêtue tous les 100 ha.

Pour les 70 000 ha de Kinshasa à l'horizon 2030, il faudrait donc que la ville dispose de près de 1 500 km de voirie structurante (soit près de 100 km par an à construire), dont une bonne partie serait hyperstructurante pour supporter un réseau de transport à haut débit (voir Orientation n° 2. A ce réseau, il faut ajouter des voies de portée plus locale, au moins dans les zones d'activités. Cela semble totalement hors de portée, au regard du niveau des finances publiques.

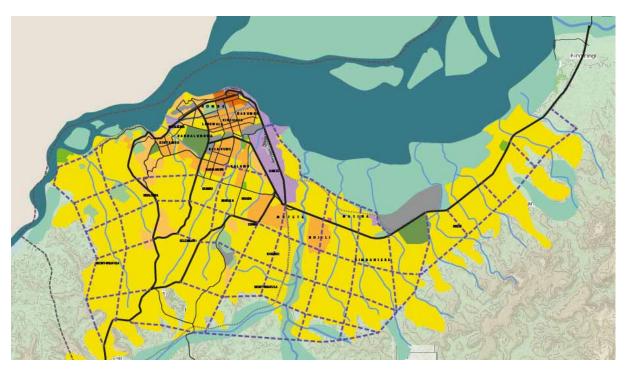
La proposition consiste donc de viser un niveau plus modeste, dans un premier temps (à l'horizon du plan), ce qui devrait déjà considérablement améliorer les conditions de circulation et le désenclavement, et qui représente un effort déjà très important. Le niveau pourra toutefois être relevé si le contexte économique s'améliorait dans la période, ou programmé dans le prochain plan.

Il s'agit donc de structurer un réseau principal de voirie en carrés d'environ 2 km sur 2 km. Cela permettrait de mettre globalement l'habitant le plus éloigné à 1 km (10 mn de marche à pied normale). Globalement, cela demanderait de réaliser environ 1 km tous les 100 ha, en plus des traitements particuliers prévus sur certaines sections pour le transport en commun (voir Orientation n° 2).

3/Eléments pour le parti d'aménagement

□ Schéma de principe sur la ville existante

Ci dessous, la représentation de l'application d'une maille de 2 km x 2 km sur l'ensemble de la zone urbanisée. Cette représentation ne tient ni compte des voies existantes, ni de la topographie, mais permet de visualiser la densité minimale de voies que l'on devrait avoir pour atteindre l'objectif, et de se rendre compte que la réalité en est très éloignée.



En suivant ce principe, le parti d'aménagement proposé plus loin dans le rapport propose un tracé de la maille qui respecte au mieux les tracés des voies existantes pour limiter les expropriations (décasements), et aussi les contraintes topographiques du site. L'ouverture de voies dans certains quartiers ne pourra pas se faire sans expropriations, les tracés existants étant de toute façon trop étroits pour imaginer y faire passer une voie structurante. Implanter ce maillage de voirie primaire sur l'ensemble de la zone urbanisée implique donc d'étudier la faisabilité de chaque tracé, en fonction des emprises existantes et du coût des indemnisations. Lors de ces études de détail, les tracés pourront être décalés de quelques centaines de mètres en fonction des contraintes techniques et socio-économiques.

☐ Extension du tracé du maillage sur les zones d'extension futures de la ville

Bien sûr, le maillage devra être poursuivi sur les zones d'extension futures, et même implanté en amont de l'urbanisation, pour s'assurer des emprises. Dans ces zones, on pourra proposer un maillage plus serré, de 1 km sur 1 km, puisque même s'il faudra exproprier pour acquérir le foncier nécessaire, il n'y aura *a priori* pas d'indemnisation concernant les constructions.

■ Un réseau hyperstructurant

A partir du réseau existant dont une partie est déjà hyperstructurante et des tracés du maillage proposé, seront extraites des propositions de tracés d'un réseau hyperstructurant global. Il servira à la fois de support à un système de transport de grande capacité, et à offrir des axes rapides pour relier entre elles les "fonctions" principales de la ville (centre-ville, zone industrielle, université, aéroport, port...). Il sera relié au réseau national pour permettre l'accès à ces zones (et la sortie) depuis Matadi et l'Est (Maluku), et le contournement de la ville.

B. Développer le transport en commun autour d'axes structurants et organiser l'articulation des différents moyens de transport (multimodalité)

> Offrir aux populations des transports plus fiables, de courte durée et financièrement accessibles

1/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 et réglementaire, 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.

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.

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.

2/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

Le défi énoncé plus haut se décline en plusieurs préoccupations essentielles issues du diagnostic :

- trancher le nœud gordien de la mobilité Est-Ouest en offrant d'autres alternatives pour la traversée de la rivière N'Djili ;
- améliorer la connexion entre l'hypercentre d'une part et les quartiers péricentraux et périurbains densément peuplés d'autre part ;
- organiser le contournement de l'hypercentre ;
- assurer une liaison directe entre le futur pôle de Maluku (en particulier pont rail-route) et le Bas-Congo;

- permettre le rabattement sur les principales gares ferroviaires (multimodalité) ;
- sur un plus long terme, une liaison par le fleuve avec Kinkole et Maluku, en plus de l'actuelle avec Brazzaville, qui perdurera malgré la construction du pont rail-route.

Les propositions concrètes seront, pour l'essentiel, formulées à partir des propositions de l'étude de mobilité de la ville de Kinshasa (2011, financement CTB), ajustées au regard des perspectives de développement de la ville. Celle-ci présente l'avantage d'être plus récente et de s'appuyer sur l'établissement d'une matrice des déplacements.

3/Eléments pour le Parti d'aménagement

L'idée première est de développer un réseau de transport en commun de grande capacité structuré autour de deux composantes majeures :

- les lignes de chemin de fer ;
- des sites propres pour les bus de grande capacité.

☐ La réhabilitation/modernisation du chemin de fer

Même s'il fonctionne mal aujourd'hui, le chemin de fer a le mérite d'exister, et il transporte une masse importante de voyageurs. Il traverse des quartiers très denses, vers l'Est et vers le Sud, et permet de rejoindre le centre-ville. Plusieurs études ont été menées ou sont en cours pour sa réhabilitation.

On modernisera donc l'existant (rails et trains) et on augmentera la fréquence, en s'appuyant sur le tracé existant et les gares.

La création d'un réseau de bus en site propre sur les axes lourds

A l'instar de Curitiba, Bogota, ou Lagos, on réservera des voies sur la chaussée qui seront utilisées exclusivement par des bus spéciaux, à grande capacité. La voie en site propre est protégée du reste de la circulation par des séparateurs non franchissables, et la priorité est donnée au bus aux carrefours par un système de signalisation adaptée. Les arrêts ne sont pas trop rapprochés pour permettre une vitesse élevée des bus, mais à chaque arrêt, seront présents d'autres systèmes de transport plus légers pour desservir les quartiers (bus, minibus et taxi).

Ce système a l'avantage de ne pas demander un investissement trop lourd, et permet d'envisager dans l'avenir une évolution vers un autre système tel que le tramway (les emprises seront réservées, le réseau organisé, et les superstructures des arrêts construites).

■ Des pôles multimodaux

Des gares ou des arrêts seront aménagés pour assurer la correspondance entre les deux systèmes "lourds" (train et bus en site propre) ou avec les systèmes plus légers qui desserviront les quartiers (bus, minibus). Le système sera globalisé, réorganisé, et les rôles mieux définis.

C. Désengorger le centre ville et proposer d'autres pôles d'activités et de commerces spécialisés et équipés

> Déconcentrer les activités économiques dans d'autres quartiers de la ville et les sécuriser.

1/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 :

- des échanges difficiles avec le reste du pays et le reste du monde ;
- des difficultés pour les déplacements à l'échelle de la ville et pour distribuer dans de nombreuses parties de la ville ;
- la faible disponibilité de l'énergie électrique, qui n'est garantie que dans la Gombe et un peu à Limete ;
- la difficulté pour accéder à un terrain et son corollaire l'insécurité foncière.

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, Centre d'affaires...

On retient également une trop grande concentration des activités dans le centre-ville, et une grande majorité de la ville qui se comporte comme une banlieue dortoir. Les déplacements domicile-travail sont très importants, coutent chers, encombrent les routes, et contribuent à la pollution atmosphérique.

2/Principes retenus

- > Sortir certaines activités industrielles du centre ville (au 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), en assurant le foncier et les 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.

3/Eléments pour le parti d'aménagement

Plusieurs propositions s'inscrivent dans cette orientation :

- créer un véritable centre d'affaires, dans une zone située non loin de la Gombe (voir également Orientation n° 6) qui permettrait de rehausser l'image de la ville;
- regrouper certains équipements dans les communes hors du centre-ville afin de souligner des pôles secondaires susceptibles de rayonner sur plusieurs communes tout en facilitant l'accès aux services;
- affecter des sites spécifiques aux activités agricoles, qui sont pourvoyeuses de revenu, dans les lits de certaines rivières à l'instar de la N'Djili (comme recommandé depuis 1967), dans les plaines alluviales le long du fleuve ainsi que sur des domaines à la périphérie Est;
- anticiper les activités connexes au pont rail-route de Maluku: la gare (multimodale) internationale prévue devrait s'accompagner au minimum d'un marché et probablement d'un port pour les liaisons avec l'intérieur du pays;
- créer et aménager d'autres zones d'activités à l'Est : à Maluku, en tirant parti de la proximité du pont rail-route et de la Gare internationale, à proximité de l'aéroport (AirPort city) et à Kinkole, aux alentours du port ;
- afin de faire face à la demande induite par la reprise envisagée du trafic fluvial, développer un complexe portuaire comprenant l'actuel port de Kinshasa, le port de Kinkole et le (futur) port de Maluku, chacun avec des fonctions clairement définies afin d'éviter une concurrence entre eux, tout cela en plus du terminal hydrocarbures actuel et le beach Ngobila qui sera maintenu pour la liaison avec Brazzaville avec ou sans le pont rail-route;

D. Anticiper les extensions de la ville en reprenant le contrôle sur les procédures d'aménagement

> Reprendre la main sur l'urbanisation des extensions et agir en amont pour ne pas reproduire les erreurs du passé

1/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 termes 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 des voies pour opérer un désenclavement. En outre, les terrains agricoles disparaissent au profit de "lotissements" non approuvés qui ne respectent pas les règles d'urbanisme (hormis quelques rares), confisquant le travail de centaines d'agriculteurs/maraichers, et mettant en péril l'approvisionnement de la ville.

Bien sûr, la plupart des quartiers de Kinshasa est sous équipé et demande des plans d'urbanisation, mais l'urgence se situe davantage aujourd'hui sur les futures zones d'urbanisation, afin de ne pas reproduire les erreurs du passé.

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 denses.

2/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 ;
- > implanter la maille de voirie primaire, voire secondaire
- > accorder une attention suffisante aux volets institutionnel et réglementaire ;
- > améliorer l'image de la ville par un paysage urbain de meilleure qualité aux entrées de ville.

Pallier les vides créés par la législation en vigueur

La loi dit que la terre appartient à l'Etat, et qu'il est le seul autorisé à la morceler, la distribuer et établir des contrats de concessions. Dans la réalité, les choses ne se passent pas comme ça, et la terre est morcelée et distribuée par une multitude

d'acteurs privés et coutumiers. Cet état de fait empêche le moindre contrôle de l'Etat sur l'aménagement du foncier, car il se retrouve face à une aberration juridique, et favorise un laisser-aller qui aboutit à des situations dramatiques comme celles rencontrées dans les quartiers de Kinshasa (pas de voirie carrossable, pas d'équipements de proximité, pas d'eau...).

Que faire ? Se borner à la loi en essayant de la faire respecter au pied de la lettre, ou au moins essayer de limiter les dégâts ?

En attendant une réforme de la législation foncière, il est urgent d'intervenir au vu de la rapidité avec laquelle la population de Kinshasa croit, avec pour conséquence une grande vitesse d'occupation des terres. Il faut partir du principe que même si les terrains sont distribués par des privés, des chefs coutumiers, ou des services de l'Etat, ils doivent respecter les règles urbanistiques mises en place par la puissance publique. Ces règles urbanistiques sont édictées par des plans d'urbanisme et des schémas de principe qui définissent au minimum :

- les zones urbanisables et celles qui ne le sont pas
- les réserves pour équipements
- les emprises des voiries primaires et, si possible, secondaires.

Ainsi, dans un premier temps, il faudra que "l'ayant-droit" s'assure que le terrain qu'il veut distribuer se trouve bien dans une zone urbanisable, sinon il ne pourra pas le destiner à de l'urbanisation. Et dans un deuxième temps, que le plan qu'il proposera pour le morcellement de ce terrain (plan de lotissement) respecte les orientations du plan d'urbanisme, à savoir les tracés des voies principales et la part réservée aux équipements publics.

Cette procédure nécessite au minimum que les services de l'Etat soient renforcés pour le contrôle (police de l'urbanisme) et que des mesures coercitives soient mises en place. Mais au moins, ces services disposeront d'un plan, opposable aux tiers, comme support à imposer aux "ayants-droit".

3/Eléments pour le parti d'aménagement

Au niveau du SOSAK on définira donc les zones urbanisables à l'horizon 2030, en fonction des projections de population. Seront clairement identifiées :

- les zones urbanisables et leur affectation (habitat, activité...)
- les zones devant rester agricoles
- les zones à risque (fortes pentes, zones inondables) étant rigoureusement interdites à la construction
- les zones à urbanisation future (une fois que les zones urbanisables seront occupées)

Le Plan indiquera aussi le tracé indicatif des voies primaires et secondaires dans les zones urbanisables, pour assurer la desserte de ces quartiers et la continuité dans la maille principale de voire (Orientation n°1). Il précisera aussi les terrains devant être affectés aux grands équipements structurants, même s'ils ne sont pas construits tout de suite.

Pour s'assurer le respect minimal du Plan, 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'Etat, afin d'assurer un "début" de sauvegarde. Et ce même si le reste des terrains est aménagé par des privés, ou de manière plus informelle (à l'intérieur des carreaux de la maille).

E. Mettre à niveau les quartiers existants sous-équipés et enclavés

> Améliorer les conditions de vie dans les quartiers et les ouvrir sur la ville

1/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 secondaires et tertiaires, il ne peut pas ne pas aborder les problèmes récurrents rencontrés par les Kinois dans leur pratique quotidienne de la ville. Car, amener l'eau, l'électricité, le transport, les activités économiques passe d'abord par un désenclavement physique.

2/Principes retenus

- > Désenclavement par les voies primaires (maillage principal);
- > Implantation d'équipements structurants pour redynamiser les quartiers et les "ouvrir" sur le reste de la ville = valorisation foncière, amélioration de l'habitat.

Et, in fine, permettre un rééquilibrage territorial et une certaine équité dans l'accès aux services.

3/Eléments pour le parti d'aménagement

Le maillage 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 réseaux 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 d'une ville comme Barcelone, on espère, par cette préférence géographique, l'ouverture du quartier sur le reste de la ville, et les externalités positives qu'entrainent ce type d'équipements ou infrastructures.

Dans ce registre, il s'agira également d'intervenir sur l'évacuation des eaux pluviales, à travers la poursuite des actions de recalibrage des drains naturels engagée, mais aussi la libération des lits des cours d'eau, qui sont aujourd'hui occupés par des constructions.

F. Penser à une autre échelle les infrastructures et les équipements pour renforcer la fonction métropole

> Donner à Kinshasa l'image d'une grande ville métropole

1/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. Par ailleurs, on note un décalage de niveau d'équipement entre l'Est et l'Ouest de la ville.

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. Il s'agira également de réduire la fracture Est/ouest dans la disponibilité des grands équipements et infrastructures.

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.

2/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

3/Eléments pour le parti d'aménagement

a/ Créer un véritable quartier d'affaires

L'un des éléments clé pourrait un positionnement de Kinshasa sur la scène internationale est l'émergence d'un véritable quartier d'affaires de niveau international, à l'instar de villes comme Abidjan ou Nairobi. Il en va de l'image de métropole, mais aussi de sa compétitivité économique, en particulier sur le secteur tertiaire.

195

Les milieux économiques ont besoin d'un cœur prestigieux dans lequel ils pourraient loger leurs bureaux et accueillir « dignement » leurs partenaires d'affaires. Globalement, on pourrait penser que la Gombe joue globalement ce rôle, mais de manière imparfaite. Le projet Cité de Fleuve, aménagé sur un site particulièrement contraignant au milieu du fleuve, en est l'une des illustrations. L'observation de l'évolution de ces dernières années, avec le réveil du pays au plan économique, montre clairement qu'il existe un besoin permanent, exprimé par de nombreuses constructions ou projets immobiliers (hôtels, sièges d'entreprises et de banques, de bâtiments publics, restaurants et commerces de luxe). Malheureusement, ces investissements se font de manière dispersée, dans un environnement urbain médiocre. Ces actions dispersées, bien qu'elles soient souvent matérialisées par des bâtiments assez coûteux, ne contribuent pas à améliorer l'image de la ville de façon significative et se privent elles-mêmes de plus-values que leur vaudrait une installation coordonnée, créatrice d'économies externes.

Le projet vise à favoriser le regroupement des futurs investissements immobiliers de haut niveau, dans le domaines des bâtiments publics, des équipements collectifs, de l'immobilier de bureau, du commerce et de la banque, ainsi que des établissements de loisirs et de logements de haut standing dans une zone centrale, au cœur d'une opération d'urbanisme attractive et bénéficiant des conditions d'aménagement public exceptionnelles à Kinshasa et comparables à celles des meilleurs exemples de centre d'affaires africains.

L'action envisagée ne vise pas à multiplier les investissements ni à engager des investissements publics particulièrement lourds, mais à organiser une zone centrale dans laquelle ces réalisations puissent se grouper d'une manière cohérente et contribuer à créer les avantages d'un véritable « centre-ville ».

Deux sites potentiels s'offrent aujourd'hui, avec chacune ses atouts et contraintes :

- Le site actuellement occupé par l'aéroport de N'Dolo, d'une superficie d'environ 100 ha. 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. Cette plate-forme, de par sa position, devient pénalisante pour le fonctionnement et l'économie de la ville : les guelques avantages qu'elle procure semblent largement en deçà de ce qu'elle coûte, du manque à gagner qu'elle fait supporter à la ville. Elle pose trois sérieux problèmes: (i) une efficience économique 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 (1% du trafic passagers de la ville) ; (ii) 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; (iii) il grève le centre-ville de servitudes de hauteur, pour des raisons de sécurité lors des mouvements des avions. Son seul avantage est sa position au cœur de la ville, qui ouvre la possibilité d'une aviation d'affaires et offre l'opportunité à certains usagers d'éviter les difficultés de déplacement vers l'aéroport de N'Djili.
 - Ce site est parfaitement localisé pour développer un quartier d'affaires, puisque situé à proximité de la Gombe, correctement desservi par le réseau hyperstructurant de la ville et pouvant être ouvert sur le fleuve.
- Le bord du fleuve, en amont de Kingabwa. Il s'agit d'une zone aujourd'hui principalement occupée par des entrepôts le long de l'Avenue des Poids Lourds ainsi que la base navale. L'arrière sur le fleuve est occupé par un ensemble d'activités informelles de transport de marchandises et même d'habitations dans de vieux bateaux. Tout cela se passe dans des conditions catastrophiques au plan environnemental et pour l'économie de la ville. Ce

site est donc pour l'instant peu valorisé et, en raison de sa proximité avec le centre-ville, peu valorisant pour l'image de la ville. Pour le quartier d'affaires, il présente l'avantage d'être situé en bordure du fleuve, ce qui permettrait de donner une allure « Manhattan » à la ville. Il y a cependant les contraintes de libération du site.

b/Liaison autoroutière entre l'Aéroport et le centre-ville

L'aménagement de voiries hyperstructurantes et l'implantation de moyens de transport modernes contribueront à améliorer l'image de la ville tout en renforçant sa compétitivité. Toutefois, la liaison ville-aéroport, porte d'entrée de la ville, risque de continuer à souffrir de divers désagréments liés à la congestion du Boulevard Lumumba et la traversée des communes populeuses de Kimbanseke, N'Djili et Masina.

Il s'agit de construire « l'Autoroute du Fleuve », qui permettrait une alternative pour le voyageur pressé, entre l'Aéroport et l'Avenue des Poids Lourds (via la rue Kingabwa), avec un vrai profil autoroutier, ne permettant aucune sortie intermédiaire.

c/ Aménagement paysager et prolongement du Boulevard Triomphal

Le prolongement du Boulevard Triomphal jusqu'à la Route des Poids Lourds (et donc désaffectation du site de l'aéroport de N'Dolo) se situe dans la même logique : renforcer le caractère majestueux de cette voie. Cela se justifie d'autant plus que cette voie dessert, au passage, la tribune, le stade des Martyrs, équipement de portée internationale, et le Palais du Peuple, haut lieu représentatif au plan national voire international. Des aménagements paysagers le long seraient également indispensables et possibles, au regard des emprises disponibles.

d/ Grand équipements de portée internationale

En dehors de l'Aéroport de N'Djili, du Stade des Martyrs et, dans une certaine mesure, de l'Hôpital du Cinquantenaire, il apparaît indispensable de doter la ville d'autres équipements d'envergure internationale permettant de renforcer sa stature de métropole.

Un campus universitaire de niveau international serait l'une des possibilités. Tout comme un autre hôpital, ainsi qu'un second palais des sports. Ces équipements pourraient être localisés dans la partie Est de la ville, afin de créer un autre pôle urbain de haut niveau.

Une salle de conférences de niveau international est également aujourd'hui indispensable.

G. Réconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé

> Ne plus nier et au contraire, mettre en valeur l'environnement et le patrimoine naturel, paysager et urbain de Kinshasa

1/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 insalubre dans certaines zones de la ville, on relève surtout les conséquences d'une urbanisation non maîtrisée et d'une gestion défaillante des réseaux 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 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, la ville 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.

2/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.

3/Eléments pour le parti d'aménagement

a/ Mise en 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)naturelle⁵⁹.

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.

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, dont en particulier le Boulevard Triomphal.

_

⁵⁹ Bruxelles-Environnement, Le maillage vert et bleu à Bruxelles, <u>www.ibgebim.be</u> (online)

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,...

b/ Restaurer le dialogue ville-fleuve

A l'origine du développement économique et urbain de la capitale, la relation villefleuve a peu à peu disparu suite à la privatisation des terrains situés en bordure du plan 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.

On pourrait à cet effet envisager l'aménagement de trois pôles le long du fleuve, en plus des zones de promenade déjà utilisées comme telles au Nord de la Gombe :

- la baie de Ngaliema ;
- la pointe sur la rive gauche au confluent de la rivière Funa avec le fleuve, dans le prolongement Est de Boulevard Triomphal ;
- une partie du port public ONATRA.

c/ 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.

Dans la ville actuelle et dans les zones d'extension, on identifiera précisément des périmètres qui devront garder une dominante agricole.

d/ Instauration et protection d'un périmètre non-aedificandi

Il s'agira de mettre en place des 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 zinazoides, 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



 $^{^{60}}$ ACP 11/10, Agence congolaise de Presse, Interview de l'Ingénieur Bopenda, Président de l'ONG Vetiver-RDC

H. Promouvoir la spécificité de Kinshasa aux échelles nationale et internationale : ville d'art et de culture

> Promouvoir l'esprit de « Matonge » connu à l'international comme une image de marque de la ville

1/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.

2/ Principes retenus

- > Développer des équipements culturels en réseau dans les quartiers ;
- > 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

3/Eléments pour le parti d'aménagement

☐ Implantation d'un réseau d'équipements culturels

Quatre équipements d'envergure nationale : un théâtre, un musée d'art contemporain, une cité de la musique, Centre des arts visuels. On mettra en place un pôle culturel international dans la continuité de Matonge, mais certains de ces équipements pourraient être localisés dans d'autres parties de la ville.

☐ Raviver l'esprit Matonge et le mettre en valeur

Il convient aussi de raviver la flamme des quartiers Molokai – Matonge – Victoire, qui ont autrefois constitué le cœur de la musique congolaise et de l'art national. Le SOSAK proposera un périmètre autour de ce quartier dans lequel des actions spécifiques seront menées : travail sur l'espace public, espaces d'exposition et de concert en plein air, mise à disposition de locaux et d'ateliers d'artistes.

PARTIE 3 KINSHASA 2030

1. Localisation des terrains à urbaniser à l'horizon 2030

A. Perspectives démographiques à l'horizon 15 ans

Si l'on considère un horizon temporel de 15 ans, quel serait l'effectif de la population de Kinshasa ? Et, par conséquent, quelle est la surface à urbaniser supplémentaires doit-on prévoir pour loger décemment cette population attendue ? Répondre à ces questions exige d'avoir des données de base fiables sur l'effectif de la population au cours d'une année que l'on considère comme année de base. En l'absence de recensement récent de la population, et dans l'impossibilité de considérer les projections de l'INS comme fiables (elles se fondent sur les données de 1984, soit 30 ans), on partira des deux hypothèses identifiées en début de ce chapitre.

a/ Les hypothèses

Les hypothèses présentées ici sont au nombre de deux : celle de l'INS et celle du consultant. Elles varient, pour 2013, entre 8,3 millions d'habitants (consultant) et 10,5 millions (INS).

b/ Les perspectives

☐ Le taux de croissance annuel moyen

Quel que soit le chiffre de départ, on considérera l'hypothèse d'un taux de croissance annuel moyen de 3% entre 2013 et 2030. Cette hypothèse s'explique entre autres par un mouvement de baisse de la fécondité observé en RDC⁶¹ et à Kinshasa, et cela a un impact sur la taille moyenne des ménages qui suit également la même tendance. Une autre hypothèse retenue est celle de la stabilisation des migrations vers Kinshasa avec la fin de conflits en RDC, la mise en place de la décentralisation qui opère un transfert progressif du centre de décision du niveau central vers les provinces⁶². De plus, Kinshasa n'est plus la seule porte d'entrée en RDC et toutes les provinces frontalières offrent désormais des facilités d'importation qui étaient dévolues jadis à la ville de Kinshasa. Dans une certaine mesure, la création des universités privées dans toutes les provinces est un élément important à relever dans l'hypothèse d'une stabilisation de la migration, puisque ces universités retiennent sur place une masse importante des migrants potentiels.

■ La population attendue

	INS	Consultant		
Année	Population attendue	Population attendue		
2013	10 558 000	8 300 000		
2015	11 211 000	8 826 000		
2020	13 025 000	10 233 000		
2025	15 133 000	11 862 000		
2030	17 582 000	13 751 000		

⁶¹ Au niveau national le nombre moyen d'enfants par femme (ISF) est passé, entre 2001 et 2010, de 7,1 à 6,2, alors que pour la même période, il a été évalué à Kinshasa à respectivement à 4,2 et 3,5 enfants par femme.

⁶² Mise ne place des assemblées provinciales et des gouvernements provinciaux

Ainsi, on compterait en 2030, entre 13,7 et 17,5 millions d'habitants, selon l'hypothèse de départ retenue. Mais comme pour estimer les besoins en terrains à urbaniser et en logement, l'important est finalement l'estimation de la population attendue, on estime donc entre 5,5 et 7 millions d'habitants supplémentaires à l'horizon 2030.

En considérant que le nombre de personnes par ménage devrait progressivement baisser dans les prochaines années (actuellement de 5,8, mais attendu autour de 5 en 2030), on estime donc qu'il y aura à l'horizon 15 ans, 1,1 à 1,4 million de ménages supplémentaires à Kinshasa.

2/Estimation de la surface des terrains à urbaniser

a/ Hypothèse "haute", INS

	INS				
Année	Population attendue	Pop sup	Nb ménages	Nb ménages supplémentaires	Surface nécessaire
2013	10 558 000		1 820 344		
2015	11 211 000	653 000	1 932 931	112 586	25,9
2020	13 025 000	2 467 000	2 245 690	425 345	97,7
2025	15 133 000	4 575 000	2 609 138	788 793	181,3
2030	17 582 000	7 024 000	3 031 379	1 211 034	278,3

En considérant la densité moyenne actuelle, qui est de 25 000 habitants au kilomètre carré, on obtient des besoins en terrains à urbaniser de l'ordre de 280 km2 à l'horizon de 2030 (Kinshasa occupe aujourd'hui 440 km2).

Il faudra en moyenne ouvrir à l'urbanisation 9 km²/an jusqu'à 2015, 14 km²/an entre 2016 et 2020, 17 km²/an entre 2021 et 2025, et 19 km²/an entre 2026 et 2030.

Ce besoin est considérable et mérite une attention particulière, si on veut que la ville se développe de manière harmonieuse et cohérente, et ne pas laisser l'anarchie aboutir à une situation similaire à celle d'aujourd'hui, en pire.

b/ Hypothèse "basse", du consultant

	Consultant				
Année	Population attendue	Pop sup	Nb ménages	Nb ménages supplémentaires	Surface nécessaire
2013	8 300 000		1 431 034		
2015	8 826 000	526 000	1 521 724	90 690	26,0
2020	10 233 000	1 933 000	1 764 310	333 276	95,5
2025	11 862 000	3 562 000	2 045 172	614 138	176,0
2030	13 751 000	5 451 000	2 370 862	939 828	269,3

Ici, la densité utilisée est de 20 000 hab./km², puisque si Kinshasa compte 8,3 millions d'habitants aujourd'hui, sur une même superficie urbanisée que l'hypothèse précédente, la densité est moins élevée. On obtient dans ce cas une estimation des besoins à l'horizon 2030 de l'ordre de 270 km².

On note qu'entre les deux hypothèses, les besoins sont quasi identiques.

On considère donc que, d'ici à 2030, il faudra aménager entre 270 et 280 km² pour accueillir les besoins de l'urbanisation.

B. Où localiser les futurs terrains d'extension ?

a/Les tendances observées

L'urbanisation à Kinshasa, comme partout dans le monde quand il n'y a pas de contrôle, suit l'accessibilité et la disponibilité en terrain.

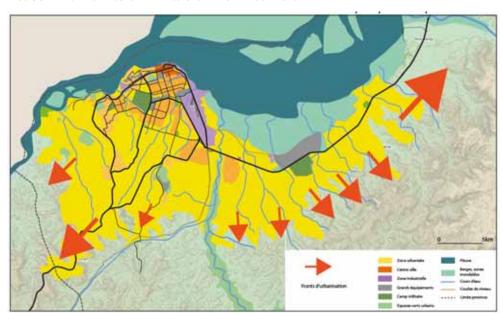


FIG. 33 - LES TENDANCES D'EXTENSION DE L'URBANISATION

On note donc des tendances fortes le long des routes principales (vers Matadi et vers Maluku), qui devraient s'accentuer à l'Est par l'amélioration du boulevard Lumumba jusqu'à l'aéroport. Ainsi, à Kinshasa, on parlera plus de temps de transport que de distance. Aujourd'hui on atteint plus rapidement le centre ville depuis Kinkole que depuis certains quartiers de Kisenso, ce qui les rend au final moins attractifs que les extensions de l'Est.

On note aussi des extensions dans la continuité de l'urbanisation sur les collines, car les terrains y sont distribués par les habitants des quartiers sans contrôle de l'Administration. Ces possibles extensions arrivent cependant à saturation au Sud, bloquées par les vallées des cours d'eau alimentant la N'Djili, qui présentent des basfonds inondables.

Il est important de noter également que l'urbanisation a déjà dépassé la limite administrative de la province au Sud-Ouest, le long de la route de Matadi, et que la gestion de ces espaces urbanisés en dehors de la juridiction administrative de Kinshasa, mais pourtant rattachés dans l'usage à la ville risque de poser des problèmes dans l'avenir.

b/ Les capacités du site

On entend souvent qu'il ne se pose pas de problème d'espace à Kinshasa car les communes urbano-rurales de Maluku et de N'sele, qui représentent près de 90% de la superficie de la Province de Kinshasa, sont très peu peuplées et offrent des possibilités d'extension de la ville. Cependant la position de la ville actuelle, à l'extrême Ouest de la province, et la configuration topographique dans laquelle elle se trouve, n'offrent pas tant de possibilités qu'on voudrait bien le croire.

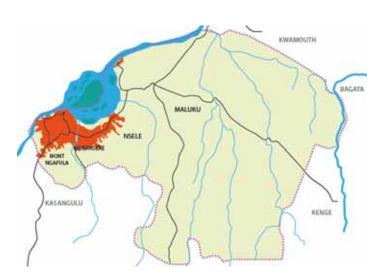


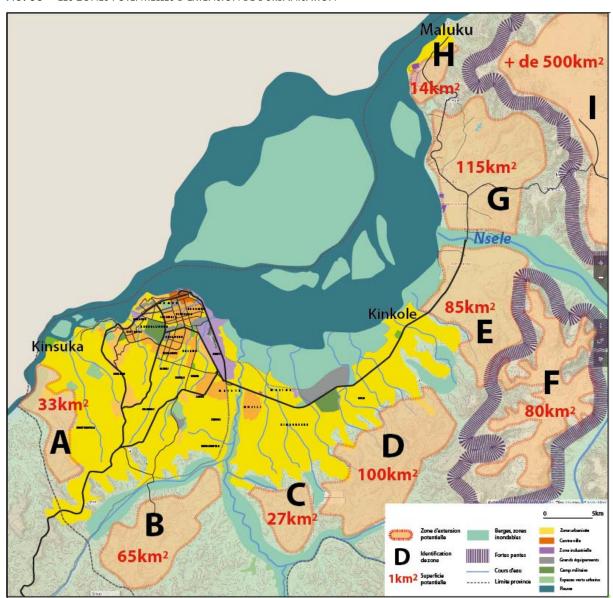
FIG. 34 - ETENDUE DE L'URBANISATION SUR LA PROVINCE DE KINSHASA

Il est vrai que le plateau des Batékés, sur la commune de Maluku, offre une vaste étendue plane et facilement urbanisable, mais elle présente plusieurs complications : c'est une zone éloignée de la ville actuelle (plus de 60 km), et le dénivelé important entre la plaine où se situe la ville actuelle et le plateau, de près de 400m, représente une réelle coupure physique.

Les contraintes du site sont également assez importantes : lits des cours d'eau inondables, pentes érodables et terrains accidentés composés de plusieurs petites collines avec de fortes pentes.

La carte ci-après identifie de manière "simplifiée" les zones potentielles d'extension de l'urbanisation. On compte 8 zones principales d'extension possible. Les surfaces indiquées ne tiennent pas compte des réalités du terrain (pentes et zones inondables), et sont donc plus importantes que les surfaces réellement urbanisables, mais permettent de visualiser les potentiels, et surtout les emplacements envisageables.

Fig. 35 - Les zones potentielles d'extension de l'urbanisation



		Superficie	Surface urbanisable	Eloignement au	Altitude moyenne	Delta avec ville basse
Zones	Identification	(km²)	(km²)	centre (km)	(m)	(m)
Zone A	Sud-Ouest / Kinsuka	33	18	16	320	40
Zone B	Sud / Ma Vallée	65	37	24	380	100
Zone C	Kimbanseke Sud	27	23	23	380	100
Zone D	Est	100	79	27	420	140
Zone E	Plaine N'Sele	85	80	37	340	60
Zone F	Plateau boucle 'N'Sele	80	80	42	660	380
Sous total intérieur N'Sele		390	317			
Zone G	Nord N'Sele	120	120	47	360	80
Zone H	Maluku	20	20	60	410	130
Sous total Maluku		140	140			

Zone I Plateau Batéké + 500 65 680 400

TOTAL (hors Pl. Batékés) 530

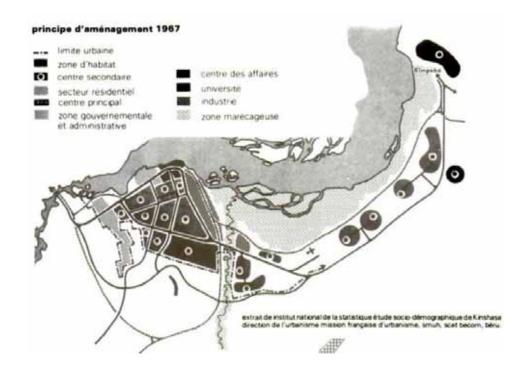
Les zones E et G comprennent cependant de grandes emprises que sont le Domaine Présidentiel de la N'Sele, et le camp militaire de Kibomango. Toutefois, il faut avoir à l'esprit que des espaces vides ou agricoles, en pleine ville, n'ont pas lieu d'être, et qu'il faudra à terme réfléchir à leur reconversion.

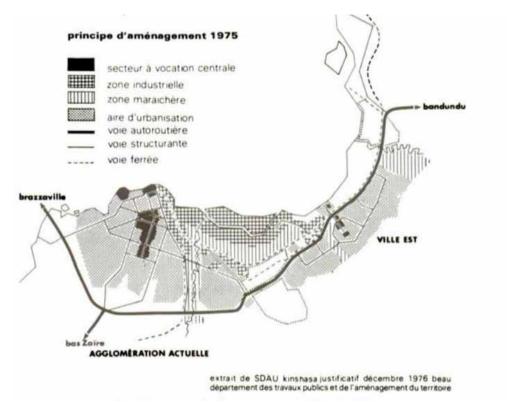
De ce fait, à priori, et même en excluant le plateau des Batéké, le site permet d'accueillir l'extension de l'urbanisation attendue à l'horizon 2030. Mais plusieurs options sont envisageables, selon qu'on décide de "monter" sur les plateaux (coûts d'aménagement plus élevés, continuité brisée avec la ville actuelle...) ou que l'on décide de rester dans la plaine, mais dans ce cas, il faudra dépasser la rivière N'Sele : ville en corridor, mais qui peut se justifier par la facilité d'aménagement des terrains et le développement attendu de Maluku par la construction du pont rail-route et l'implantation de la Zone Economique Spéciale.

2/Les hypothèses de localisation des zones d'extension

a/ Les anciens plans

Deux plans sont fréquemment cités pour l'aménagement de Kinshasa : le Plan de 1967 et le SDAU de 1976.





Source "Kinshasa -la ville et la cité", Marc Pain

Tous les deux sont largement dépassés, mais ils recommandaient unanimement une extension de la ville vers l'Est, dans la plaine alluviale jusqu'à la rivière N'Sele, et un blocage de l'urbanisation sur les collines au Sud de la ville. Aujourd'hui, les collines sont déjà occupées, et les besoins en terres urbanisables sont beaucoup plus importants, mais les zones potentielles d'urbanisation sont encore vers l'Est.

b/ 4 hypothèses

☐ Hypothèse 0 : déplacement de la ville ?

En introduction à ce chapitre, il paraissait important de lever l'hypothèse de la création d'une ville nouvelle, complètement indépendante de l'urbanisation actuelle. En effet cette question a été plusieurs fois soulevée au cours des échanges et des ateliers, et même si l'idée peut paraître séduisante, compte tenu de la situation très difficile dans laquelle se trouve Kinshasa aujourd'hui, elle ne paraît pas envisageable. Le déplacement de la ville actuelle n'est pas réaliste, et même s'il était décidé de créer une nouvelle ville qui deviendrait la capitale du pays, cela ne réglerait pas le cas de Kinshasa pour autant. Une ville nouvelle ne remplace pas celle existante, Yamoussoukro, Brasilia, ou Abuja n'ont pas fait disparaître Abidjan, Rio de Janeiro ou Lagos. Au mieux, si le projet réussit, ce sont seulement certaines fonctions qui sont déplacées, mais la population et les activités économiques restent dans la ville originelle.

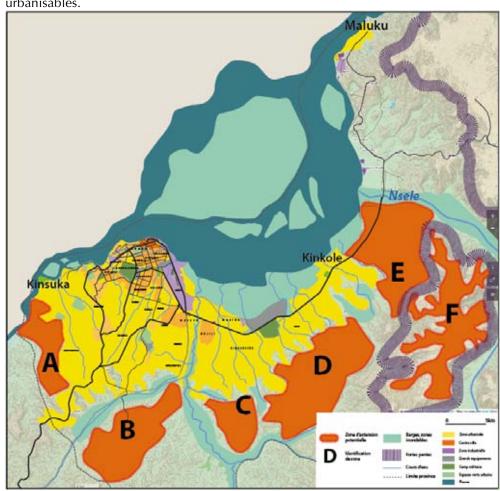
De plus, créer une ville de toute pièce coûte extrêmement cher, et s'étale dans le temps sur plusieurs décennies. Même si les bâtiments et les infrastructures peuvent être construits rapidement, c'est le "fait urbain" qui demande du temps pour réellement exister. Attirer des habitants dans la ville nouvelle, des emplois, des services privés, des commerces est très complexe, voire risqué. Les villes nouvelles en région parisienne ont eu besoin de plus de 30 années pour pouvoir être considérées comme des villes aujourd'hui, et non comme des banlieues-dortoir.

Certains projets ont été abandonnés faute de population et d'emplois suffisants, et seul l'embryon d'une ville demeure où vivent encore ceux qui n'ont pas les moyens de partir ailleurs.

Pour finir, même s'il était décidé de créer une nouvelle ville, on ne pourrait pas déplacer les 8 ou 10 millions d'habitants de Kinshasa; on ne déplacerait pas non plus les activités économiques qui se sont développées à Kinshasa et s'appuient aussi sur le bassin de consommation existant. Il faut donc s'occuper de la ville existante, la restructurer, l'aménager et l'équiper pour améliorer les conditions de vie et de développement économique, et localiser dans la mesure du possible les zones d'extension dans la continuité des zones déjà urbanisées. Localiser les zones d'extension sur le plateau des Batékés, à plus de 80 km du centre ville de Kinshasa et avec un dénivelé de 400m, n'est pas non plus une hypothèse viable actuellement.

a/Hypothèse 1 : contenir l'urbanisation à l'intérieur de la boucle de la N'Sele

Cette hypothèse est celle qui avait été exprimée par l'Hôtel de Ville au démarrage de l'étude. Elle concerne donc les zones A, B, C, D, E et F, pour un total de 317 km² urbanisables.



■ Avantages :

On contraint l'urbanisation dans un rayon d'une quarantaine de kilomètres du centre ville.

On a une ville plus compacte.

On a une limite de l'urbanisation clairement identifiée

☐ Inconvénients :

Les zones sud de la ville (B, C, D) sont sensibles au niveau de l'environnement (érosion, cours d'eau), donc il faudra proposer des standards d'aménagement élevés et assurer un contrôle rigoureux.

Le plateau qui se trouve dans la boucle de la N'Sele (zone F) induit de fortes contraintes, puisqu'il présente des altitudes de l'ordre de 660m, soit près de 400m de dénivelé avec la ville basse. Les pentes pour y monter sont très fortes, rendant l'aménagement de voies d'accès compliqué et onéreux.

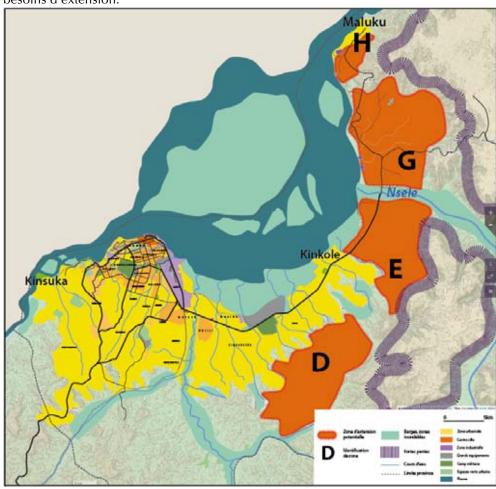
Par ailleurs, l'urbanisation de ces terrains en altitude au dessus de la rivière peut également entraîner des impacts sur la qualité des eaux de la rivière N'Sele, sur laquelle est prévu un captage d'eau potable. En effet l'érosion des pentes et les eaux usées pourraient compromettre la qualité de l'eau brute.

Il est donc recommandé de ne pas urbaniser le plateau, mais si on retire le potentiel de surface urbanisable qu'il représente, il ne reste plus assez de surface pour localiser les 280 km² nécessaires à l'extension de l'urbanisation.

b/ Hypothèse 2 : Bloquer l'extension au Sud, et développer la ville vers l'Est, dans la plaine du fleuve.

Dans ce cas, on ouvre à l'urbanisation les zones D, E, G et H.

On obtient un total urbanisable de près de 300 km², donc suffisant pour satisfaire les besoins d'extension.



■ Avantages :

Ces terrains sont relativement facilement aménageables, car pour la plupart ils se trouvent en plaine ou avec de plus faibles pentes. Les coûts sont donc moins importants, et l'environnement mieux respecté.

C'est l'hypothèse retenue par le SDAU de 1976.

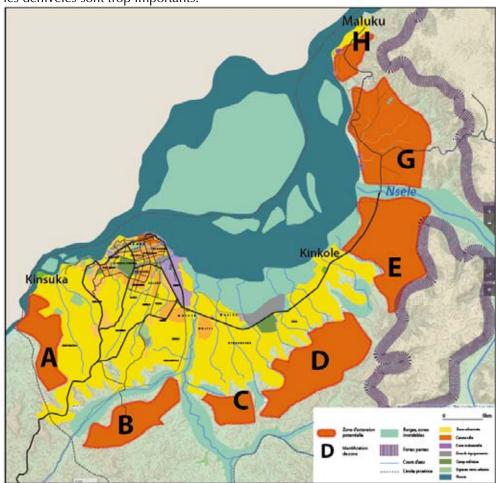
☐ Inconvénients :

Une ville en longueur, et des quartiers qui se trouvent à plus de 60 km du centreville. Mais le développement attendu de la zone de Maluku avec la ZES et la construction du pont, la création de voies rapides entre le centre-ville et Maluku, et l'implantation de centralités secondaires à l'Est peuvent en atténuer les effets négatifs.

c/ Hypothèse 3 : Accompagner les tendances actuelles en les contrôlant et rester dans la plaine – Hypothèse retenue

Cette hypothèse recommande de limiter les extensions vers le sud, et sur les plateaux. Elle concerne donc les zones A, B et C dans leurs parties nord, D, E, H et une partie de G.

On accompagne donc les tendances actuelles, et on évite les plateaux pour lesquels les dénivelés sont trop importants.



■ Avantages :

On ferme l'urbanisation anarchique au Sud en reprenant possession des terrains par des règlements d'urbanisme, et le maintien de zones vertes (naturelles et agricoles) On concentre le développement de l'urbanisation sur les terrains facilement urbanisables de la plaine. On garde une continuité urbaine entre les quartiers.

□ Inconvénients :

On retrouve une ville en longueur, mais l'atténuation des effets négatifs est la même. Mais comme pour l'hypothèse 2, le développement attendu de la zone de Maluku avec la ZES et la construction du pont, la création de voies rapides entre le centre ville et Maluku, et l'implantation de centralités secondaires à l'Est peuvent atténuer les effets négatifs.

II. Programme d'investissement par secteur

La déclinaison des orientations stratégiques en programme d'investissement et actions à mener à l'horizon 2030 se traduit en thématiques d'intervention. Ces dernières sont organisées autour de l'amenée des services essentiels.

Normalement, le SOSAK est limité aux grands équipements et infrastructures. Toutefois, au regard de l'ampleur des besoins en remise à niveau des zones existantes et de la manière dont la ville est produite aujourd'hui, il est apparu indispensable de rajouter une thématique spécifique sur les équipements de proximité.

Le tableau ci-après montre les liaisons entre ces thématiques et les orientations.

Le tableau ci-après montre l	e tableau ci-après montre les liaisons entre ces thématiques et les orientations.							
Orientations	1 : Etendre la grande maille	2 : Développer le transport en commun	3 : Désengorger le centre ville	4 : Anticiper les extensions de la ville	5 : Mettre à niveau les quartiers existants	6 : Penser à une autre échelle les infrastructures et les équipements	7 : Réconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé	8. Promouvoir la spécificité de Kinshasa à l'international
Thématiques	`	.,	.,	7	4, 0	9 :-	17 0	₩ <u>1</u>
Zones d'extension urbaines	Х		Х	Х				
Voirie – Circulation - Transport	Х	Х	Х	Х	Х	Х	Х	
Grands équipements	Х		Х	Х	Х	Х		Х
Equipements de proximité			Х	Х	Х			
Environnement (eaux pluviales, eaux usées et déchets solides, érosion etc.)				Х	Х		Х	
Eau potable – Electricité - Télécommunications	Х	Х	Х		Х			

La combinaison de ces éléments permet de répondre à quatre des principaux points faibles de la ville de Kinshasa aujourd'hui, tout en permettant de les atténuer à l'horizon 2030 :

- une ville peu inclusive, c'est-à-dire qui ne lutte pas efficacement contre la pauvreté, mais qui, au contraire, favorise, par certains aspects, l'exclusion sociale (par exemple en ce qui concerne les transports urbains);
- une ville peu compétitive : peu attractive malgré d'importants atouts et qui n'offre pas les meilleures conditions de vie à ses habitants ;
- une ville peu verte, dont l'empreinte écologique est élevée parce qu'elle n'intègre pas totalement les principes d'un développement durable ;
- une ville peu résiliente, peu organisée pour faire face aux risques divers.

Les lignes qui suivent présentent l'ensemble de la programmation en ce qui concerne les infrastructures de transport-circulation et les grands équipements, ainsi que les éléments relatifs à l'environnement et à la protection du site.

Comme le lecteur s'en apercevra, la programmation proposée est peu classique, s'agissant d'un exercice de projection dans le futur, qui est donc censé se préoccuper principalement des zones d'extension. L'ampleur du retard à rattraper pour assurer

un minimum de commodités aux populations tout en créant les conditions d'un soutien à l'activité économique est très importante. La programmation arrêtée, conformément au vœu émis par le Comité de Pilotage ⁶³ couvre donc deux dimensions : (i) principalement le rattrapage de plusieurs décennies de retard en investissements ; ainsi que (ii) l'anticipation des besoins des zones d'extension.

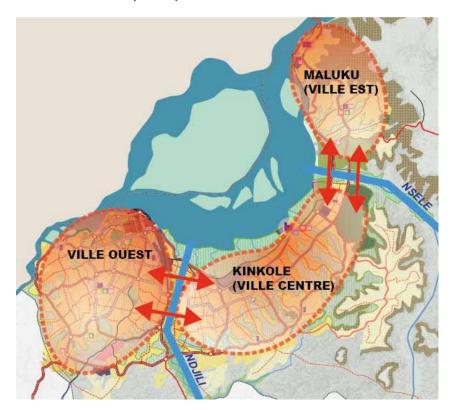
Sur un autre plan, l'estimation des moyens effectivement mobilisables est apparue compliquée : les moyens mobilisés pour l'instant contrastent avec le potentiel, qui est relativement important, eu égard à la fois à la taille de la population de la ville et du volume des ressources naturelles du pays.

Enfin, le développement de la ville à l'Est est largement tributaire d'un paramètre essentiel : la création effective d'une zone économique à Maluku, dont l'horizon temporel et le rythme réel de développement ne sont pas maîtrisés à ce stade.

Pour ces raisons, il est proposé une programmation basée sur des horizons territoriaux plutôt que sur des horizons temporels. On retiendra donc globalement, pour l'horizon 2030, trois territoires d'intervention séparés par les rivières N'Djili et N'Sele, sans qu'ils correspondent (forcément) à des échéances d'intervention :

- un premier complexe (ville Ouest), jusqu'à la rivière N'Djili;
- un second ensemble situé entre les rivières N'Djili et N'Sele (ville Centre) ;
- un troisième (ville Est) constitué par la partie de la ville située au-delà de la N'Sele jusqu'à Maluku.

Toutefois, au regard de la configuration de l'ensemble du site potentiel d'accueil de la ville future, on considérera également, essentiellement en ce qui concerne la voirie, les territoires prévus pour être urbanisés au-delà de l'horizon du SOSAK.



A. Circulation - transport

Le diagnostic a montré que les conditions de transport et de circulation à l'intérieur comme pour rejoindre ou sortir de la ville de Kinshasa sont pénibles. La ville apparaît quelque peu à l'écart des grands flux de déplacements tant nationaux qu'internationaux. Au plan intra-urbain, le transport apparaît comme un facteur d'exclusion économique et 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.

La thématique circulation-transport sera abordée suivant ces deux angles, avec le double objectif de disposer d'une ville qui, d'une part, (j) est plus ouverte sur le pays et monde et, d'autre part (ii) offre à sa population des moyens de transport rapides, fiables, non polluants et accessibles aussi bien physiquement que financièrement.

1/Une ville plus ouverte sur le pays et le monde

a/Rappel des éléments clés du diagnostic

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 et, plus largement, de l'Afrique tout court. 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. 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 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. Ainsi, le niveau d'aménagement et d'équipement du port, largement envahi par des installations de fortune, rejaillit négativement sur l'image de la ville.

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.

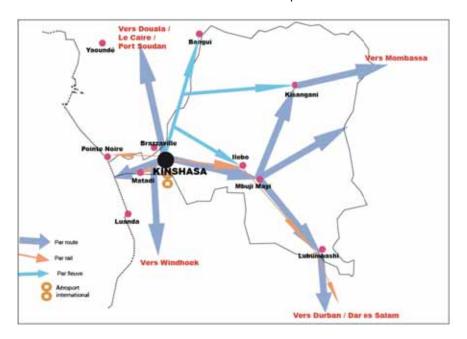
b/ Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

De nombreux projets sont en cours ou envisagés pour rattraper le déficit en infrastructures de la ville et/ou de liaison avec l'extérieur :

- La construction, au lieu-dit Maluku Maes, 67 km au nord-est de Kinshasa, 6 km en aval de la localité de Maluku, d'un pont rail-route devant relier les deux Congo, y compris une aire de contrôle frontalier (en fait une gare internationale) et le raccordement ferroviaire au niveau de N'Djili (44 km);
- La construction d'une ligne de chemin de fer d'un peu plus de 800 km, entre la Gare centrale de Kinshasa et la localité de Ilebo au centre-sud du pays, visant principalement une interconnexion entre les réseaux ferrés Ouest (vers Matadi) et Est (vers la Zambie ou l'Angola), permettant également un raccordement au réseau du Congo vers Pointe Noire ;
- Le balisage et le dragage du cours du fleuve afin de rétablir les conditions de sécurité pouvant permettre un redéploiement de la liaison fluviale avec le Kasaï et la Province Orientale ;
- La réhabilitation progressive des routes d'intérêt national, dont en particulier le RN1, qui devrait renforcer les liaisons entre Kinshasa et l'intérieur du pays, en particulier le Bandundu et les deux Kasaï.

La demande réelle en échanges avec l'extérieur apparaît largement contrainte par l'offre actuelle, en particulier avec la grande coupure que constitue le fleuve ainsi que le mauvais état des liaisons terrestres et fluviales avec le reste du pays. La demande devrait connaître une croissance importante, principalement sous l'effet de l'amélioration de la situation économique du pays : il est attendu un trafic maritime⁶⁴ de 14,8 millions de tonnes en 2025 (contre à peine 2 millions de tonnes aujourd'hui), une partie devant (forcément) emprunter le corridor Pointe-Noire -Brazzaville - Kinshasa, malgré la construction (prévue pour 2020) d'un port en eaux profondes sur la façade maritime du pays (Banana) et le maintien du port de Matadi dont la capacité est très limitée (3 millions de tonnes). Le projet de pont rail-route avec Brazzaville apparaît donc indispensable selon toutes les prévisions. S'il venait à être concrétisé, il doperait donc les échanges avec le pays voisin et le reste de l'Afrique Centrale, avec un volume des échanges entre les deux pays qui devrait passer d'environ 340 000 tonnes aujourd'hui à 5 millions de tonnes en 2020 (7 600 passagers par jour). Il en est de même des aménagements en cours ou programmés à terme sur les liaisons terrestres en direction du Bandundu et du Bas-Congo, ainsi que l'amélioration de la navigation fluviale.

La situation future de Kinshasa en termes de grandes connexions nationales et internationales est résumée dans le schéma ci-après.



⁶⁴ Les données de trafic sont issues de l'« Étude de faisabilité du Pont Route-Rail entre les villes de Brazzaville et Kinshasa ».

_

Les deux projets d'envergure (pont rail-route et chemin de fer vers Ilebo), 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.

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 :

- en matière d'aéroport : dessiner les perspectives pour N'Djili, 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, celles existantes (rail et route) avec Matadi et celle envisagée avec llebo.

c/ Programmation pour l'horizon 2030

Au regard de la multiplicité des défis à relever et de ce que le transport est un déterminant essentiel de plusieurs secteurs d'activités, le programme proposé est adossé, de manière plus ou moins directe, à pratiquement toutes les orientations stratégiques. Cela se fera suivant deux axes principaux :

- Développer/améliorer les contournements par des voies circulaires, permettant un désengorgement du centre-ville (OS n° 3) et, incidemment, une ouverture des zones d'extension (OS n° 4);
- Développer à un autre niveau une infrastructure (OS n° 6) et permettant dans le même temps de réconcilier la ville avec son environnement et ne particulier le fleuve Congo (OS n° 7).

☐ Un complexe portuaire moderne

Le port principal 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 est ainsi 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 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.

Bien que le trafic sur le port formel soit devenu insignifiant, il semble important, pour l'horizon 2030, de le maintenir dans sa vocation première. La demande devrait augmenter sous les effets de l'amélioration des conditions de circulation sur le fleuve, qui ouvrira la voie au rétablissement des échanges entre la ville (produits manufacturés, grumes mais aussi personnes) et des localités situées le long du fleuve entre Kinshasa et Kisangani (1 734 km, dont en particulier Bandundu et Mbandaka),

ainsi que sur la rivière Kasaï, depuis son confluent avec le fleuve jusqu'à llebo (530 km). La réhabilitation de la ligne de chemin de fer vers Matadi, et plus encore, la construction de la ligne ferroviaire Kinshasa-Ilebo devraient également doper le volume des échanges.

Par ailleurs, toujours en ce qui concerne le port principal, le beach Ngobila verra probablement son trafic augmenter, puisqu'il continuera à représenter le point de traversée le plus court vers Brazzaville pour les usagers de la ville actuelle : la demande théorique pour la traversée de la ville est estimée à environ 2,8 millions de passagers/an en 2025, contre 750 000 passagers en 2010 ; et pour les marchandises, 5 millions de tonnes contre 340 000 tonnes aujourd'hui. Ce trafic devrait même augmenter à court terme, avec la fin de la construction de la route Brazzaville – Pointe Noire, qui devrait d'ores et déjà induire un nouveau corridor d'importation pour la ville.

Toutefois, au regard de la demande qui risque d'exploser, il convient de rationaliser l'utilisation du domaine portuaire de la ville dans son ensemble. Dans cet ordre d'idées, il convient d'assigner des fonctions précises aux ports de Maluku et Kinkole. Au regard de la proximité du pont rail-route (y compris la gare internationale) et la zone économique, le port de Maluku a vocation à prendre de l'importance, pour être un complément nécessaire au port principal. A plus long terme, en fonction de l'évolution de la zone économique, il pourrait même devenir le port principal. Kinkole, qui dispose d'un plus grand tirant d'eau, complèterait cet ensemble (par exemple pour les grumes), avec le passage de la ligne de chemin de fer.

Dans le même temps, il convient de raser toutes les installations privées informelles le long du fleuve et particulièrement à hauteur de Kingabwa, et recentrer l'activité sur les ports formels.

Les propositions, du point de vue plan d'aménagement de la ville, sont donc les suivantes :

- Maintien du port principal dans ses installations actuelles (terminal conteneur et gare fluviale), y compris terminal hydrocarbures;
- Mise à disposition d'un site d'au moins 15 ha pour l'aménagement de quais et d'aires d'entreposage à Maluku ;
- Mise à disposition d'un site d'au moins 5 ha pour l'aménagement de quais et d'une aire d'entreposage à Kinkole.

Ces infrastructures n'étant pas a priori considérées comme publiques, leur coût n'est pas pris en compte dans les estimations du plan d'aménagement.

Un aéroport de classe internationale

Le SOSAK consacre la délocalisation de l'aéroport de N'Dolo, déjà programmée de puis 1968, au regard des servitudes qu'il impose aussi bien à la circulation qu'aux constructions en hauteur dans cette partie de la ville, pour un trafic aéroportuaire d'un niveau marginal.

Pour ce qui est l'aéroport international de N'Djili, il constitue l'un des atouts de la ville, au plan de la longueur de la piste. Les prévisions faites par la RVA sont de l'ordre de 3% de croissance du trafic passagers par an, ce qui conduit à encore moins de 2 millions de passagers par an à l'horizon 2030. Dans ces conditions, avec moins de 24 000 mouvements par an aujourd'hui, on devrait être à moins de 50 000 par an en 2030. Même avec un taux de croissance plus élevé, la pleine capacité de la piste sera encore 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 travaux prévus au niveau de l'aérogare, couplés à ceux du pôle d'activités tertiaires à proximité (de l'autre côté du Boulevard Lumumba), devraient donc être suffisants et contribueront à renforcer la dimension internationale de l'aéroport.

■ Le beach Ngobila consolidé

La demande en échanges entre les deux rives du fleuve devrait croître de manière relativement importante pour, en 2025, atteindre 2,8 millions de passagers et 5 millions de tonnes de marchandises (contre respectivement 750 000 passagers et 340 000 tonnes aujourd'hui). En raison de ce qu'il constitue la liaison la plus directe entre Brazzaville et Kinshasa, le Beach Ngobila devra pouvoir absorber une bonne partie de cette demande. Cela passera nécessairement par des aménagements pour améliorer l'accueil des passagers. Cette infrastructure n'étant pas a priori considérée comme publique, son coût n'est pas pris en compte dans les estimations du plan d'aménagement.

☐ Un contournement de la zone urbaine par la Route Nationale

L'augmentation prévisible des échanges à partir de la façade maritime du fleuve, en particulier avec la construction du port en eaux profondes de Banana, induit une forte demande en traversée de la ville pour rejoindre les parties centrale et Est du pays d'une part, et le pont rail-route d'autre part. Il apparaît donc indispensable de pouvoir éviter le centre-ville actuel, en détournant la Route Nationale au pied des collines au Sud de la ville, jusqu'à la sortie vers le Bandundu. Le coût de cette proposition est intégré à celui du grand maillage de voirie, dont elle constituera, en même temps, un des maillions essentiels.

□ La ligne ferroviaire étendue à l'Est

Une extension de la ligne ferroviaire vers l'Est apparaît indispensable, pour les mêmes raisons que pour la liaison terrestre, afin de se connecter à la fois sur la gare internationale de Maluku et sur la ligne prévue Kinshasa-Ilebo. Le coût de ces travaux (137 millions d'euros, y compris la gare internationale) est hors SOSAK, puisque ne faisant pas à proprement parler partie des infrastructures urbaines.

De véritables gares routières

Au regard de la configuration future de la ville, il convient d'envisager la création de véritables gares routières pour desservir les deux principales sorties de la ville, en plus de la gare internationale prévue à Maluku.

Il est vraisemblable que, dans la mouvance actuelle et au regard de ce qui est observé ailleurs en particulier en raison des contraintes de site, nombre de compagnies de transport opteront pour disposer de leurs installations propres⁶⁵. Les gares routières seraient alors destinées à accueillir les véhicules et les passagers des opérateurs de transport ne disposant pas de leurs installations propres. Dans ces conditions, les besoins sont difficiles à estimer; en plus il n'existe pas à proprement parler de normes de programmation de gares routières. En première approche, on tablera sur un minimum de 100 bus et 50 véhicules légers, qui nécessitent un minimum de 3 ha⁶⁶, y compris les besoins pour les activités connexes (blocs sanitaires, locaux techniques, petit marché etc.). Le coût d'aménagement est estimé à environ 100 USD/m², soit 3 millions USD par gare (non compris le coût d'éventuelles boutiques, qui serait à la charge des opérateurs économiques). A court terme, les besoins concernent l'acquisition du foncier nécessaire : 1 million USD au total, à raison de 0,1 million USD/ha.

La gare routière est un équipement très contraignant en termes de localisation : elle doit être idéalement située à un nœud de communication (en tout cas sur une voie

.

Il est indispensable d'encadrer l'implantation de ces activités au regard des nuisances qu'elles peuvent générer, en particulier pour la circulation automobile (ouverture sur une voie secondaire, pas de stationnement sur la chaussée, superficie minimale de 1 500 m² afin de permettre les manoeuvres des véhicules à l'intérieur etc.). Ces éléments devront être pris en compte à l'occasion de l'élaboration des Plans Particuliers d'Aménagement.

⁶⁶ L'idéal étant de 5ha, afin de disposer de possibilités d'extension.

de grande circulation) et sur un terrain peu pentu afin de faciliter les aménagements, mais en même temps concilier proximité de l'agglomération et prévention des nuisances dues aux bruits qu'elle charrie. Des propositions de localisation sont faites dans la carte générale des équipements (voir plus loin, au niveau du chapitre consacré aux grands équipements).

2/Un transport urbain rapide, fiable et non polluant, accessible au plus grand nombre

a/Rappel des éléments clés du diagnostic

D'une manière générale, il apparaît 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, par route ou par rail, 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.

Au-delà de la question des équipements utilisés sur les routes et malgré d'importants travaux de remise à niveau réalisés au cours des dernières années, la voirie de Kinshasa se caractérise globalement par (i) d'importantes discontinuités au niveau des radiales, en particulier Nord-Sud; (ii) une faiblesse des circulaires, en particulier Est-Ouest, avec des contraintes physiques dont la principale est constituée par la rivière N'Djili et, dans une moindre mesure, les vallées des rivières Funa et Bumbu. En ce qui concerne les voies ferrées, elles n'ont pas été conçues dans une logique de transport avec des fréquences élevées (ligne unique), le nombre de gares desservies est faible et la desserte de celles-ci est quasi inexistante.

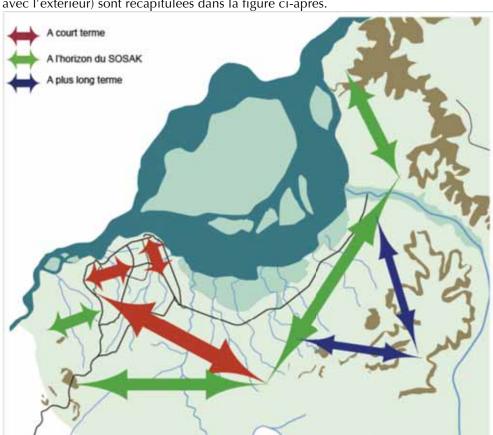
Au final, le transport urbain apparaît comme un facteur d'exclusion économique et sociale, la majeure partie de la population n'ayant pas accès (ni physiquement ni financièrement) à un moyen de transport rapide, non polluant et fiable. Les facteurs d'exclusion sont de plusieurs ordres : (i) le coût du 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 à la pollution et autres nuisances. Ces dysfonctionnements ont un poids cumulé négatif sur l'économie urbaine. Il s'agit d'une espèce de « ponction » sur le développement économique de la métropole⁶⁷. C'est donc, au final, la compétitivité économique globale de la ville qui est affectée.

b/ Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

De nombreux projets de réhabilitation de diverses voiries structurantes sont en cours ou déjà bien avancés au stade de la préparation, qui devraient permettre d'améliorer les conditions de circulation à l'intérieur de la ville, couplée à l'acquisition d'équipements pour le transport en commun.

Pour le SOSAK, l'enjeu global pour la circulation à l'intérieur de la ville est de contribuer à sa compétitivité économique à travers des moyens de transport fiables, de courte durée, sécurisants et financièrement accessibles pour les populations et les acteurs économiques. Il s'agira donc de proposer un schéma d'infrastructures de transport (voirie, rail, fleuve) permettant à la fois de contribuer à la réduction de la pauvreté (et de l'exclusion sociale) ainsi qu'à la compétitivité économique de la ville.

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.



Les principales liaisons à établir pour la circulation interne à la ville (hors connexions avec l'extérieur) sont récapitulées dans la figure ci-après.

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 SOSAK, 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.

c/ Programmation pour l'horizon 2030

Au regard de la multiplicité des défis à relever et de ce que le transport est un déterminant essentiel de plusieurs secteurs d'activités, le programme proposé est adossé, de manière plus ou moins directe, à pratiquement toutes les orientations stratégiques. Cela se fera suivant deux axes principaux :

- Développer un réseau de grande voirie permettant à la fois de corriger les discontinuités existantes, améliorer les contournements par des voies circulaires, permettant une extension du grand maillage de voirie (OS n°1), le désengorgement du centre-ville (OS n° 3), une anticipation des zones d'extension (OS n° 4) ainsi que la mise à niveau des quartiers existants (OS n° 5);
- Développer à un autre niveau une infrastructure (OS n° 6) pour la mise en place d'un réseau de transport en commun (OS n° 2), centré sur la voirie et le chemin de fer, mais aussi sur le fleuve Congo (OS n° 7).

Les propositions en ce qui concerne le transport dans la ville sont, pour l'essentiel, formulées à partir des conclusions de l'étude de mobilité de la ville de Kinshasa (2001, financement CTB), ajustées au regard des perspectives de développement de la ville. Celle-ci présente l'avantage d'être plus récente et de s'appuyer sur l'établissement d'une matrice des déplacements. Elle projette, pour une population de 17 millions d'habitants, une demande en transport de l'ordre de 1 350 000 déplacements mécanisés à la pointe du matin (6h-10h), contre 750 000 en 2011. Le souci premier est d'améliorer l'offre de service en s'appuyant sur les atouts actuels et les coups partis en matière de travaux : il faudra donc favoriser l'intermodalité, hiérarchiser le réseau et maîtriser les coûts, afin que le transport cesse d'être un facteur d'exclusion sociale. Dans cette optique, il est proposé de faire passer la part des transports en commun de grande capacité (bus et trains), des quelques 10% actuels à 30% à l'horizon 2030.

L'option du tramway, qui a fait l'objet de propositions reçues par le gouvernement, n'a pas été explorée, au regard de son coût tant au niveau de la construction que de l'exploitation, qui semble hors de portée aujourd'hui (676 millions USD pour 25 km)⁶⁸.

Les propositions visent globalement à développer une infrastructure pour le transport en commun de grande capacité qui soit accessible à au moins 80% de la population à moins de 1 km. Elles s'appuient sur une évaluation de la demande à travers les matrices des déplacements telles que établies par l'étude sur la mobilité urbaine. Deux piliers essentiels sont recommandés : (i) le chemin de fer ; et (ii) les bus à haut niveau de service.

☐ Le grand maillage de voirie

Le schéma de principe de la grande voirie est conçu sous forme de « grand maillage », avec des voies dégageant globalement une trame d'environ 2 km x 2 km, ce qui a pour objectif de mettre l'habitant le plus éloigné à 1 km (10 à 15 mn de marche à pied normale) d'une voie d'importance à partir de laquelle il peut emprunter un moyen de transport en commun autre que le moto-taxi. Sa principale fonction est d'irriguer l'ensemble de la ville, aussi bien les zones déjà urbanisées que les zones d'extension. Elle prend également en compte les préoccupations de transit des marchandises dans la ville, en renforçant la liaison entre la sortie vers Matadi et la sortie vers le Bandundu / Connexion avec le pont rail-route de Maluku. L'aménagement de ce maillage devrait largement contribuer à développer une ville plus inclusive, en réduisant sensiblement la fracture entre les différents ensembles de la ville.

FIG. 36 - MAILLAGE DE VOIRIE >>>>>>

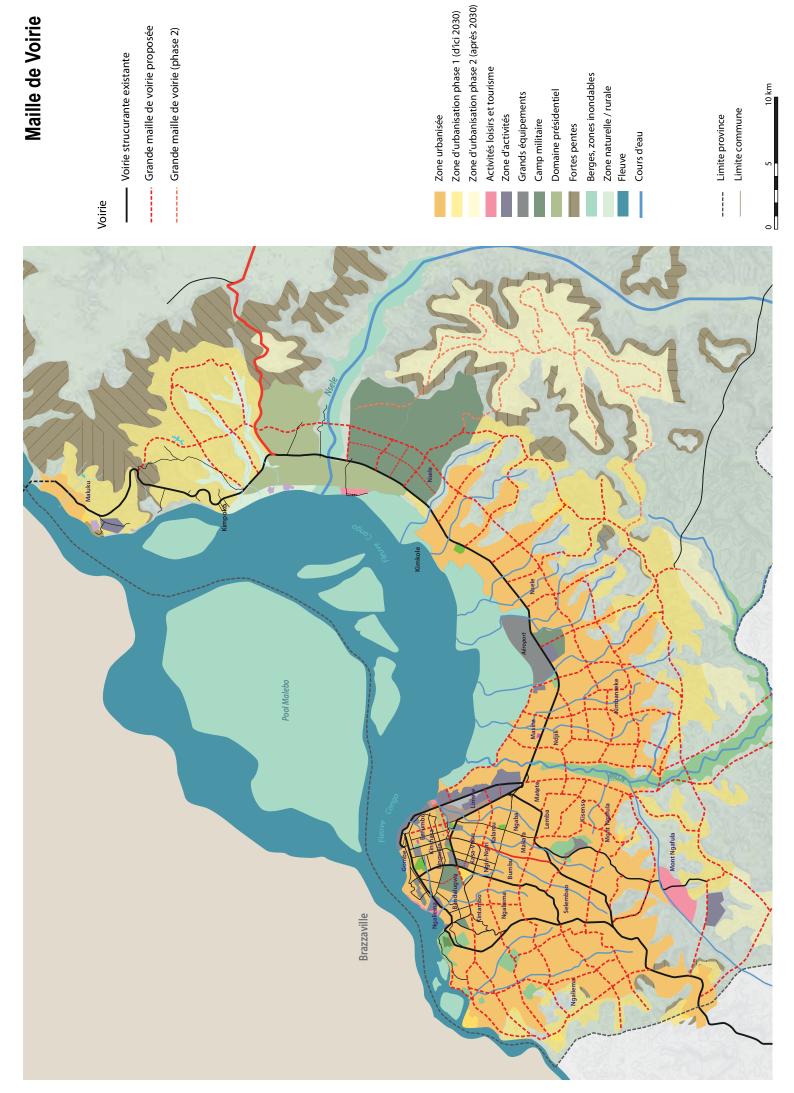
La définition des tracés s'appuie, pour l'essentiel, sur le réseau existant. Dans les zones d'extension, le tracé est plus indicatif, et a surtout visé à éviter les contraintes physiques naturelles (larges traversées de cours d'eau, zones de fortes pentes), afin de minimiser les coûts. Les deux principaux verrous de structuration de la voirie de la ville sont ainsi levés, à travers des nouveaux franchissements en amont de la rivière N'Djili⁶⁹, ainsi que dans les ravins des rivières Bumbu et Funa, dans les communes de Makala, Bumbu et Selembao. Dans les zones d'urbanisation, on a, à l'Est, un second franchissement de la rivière N'Sele et, à l'Ouest, cinq franchissements de la rivière Mbinza. On note aussi que le site de l'aéroport de N'Dolo, désaffecté, permet d'assurer la continuité du Boulevard Lumumba et du Boulevard Triomphal.

232

_

⁶⁸ Ce coût est proche de celui des tramways de Casablanca et Rabat (27 millions USD/km). Mais l'autre élément clé est le prix du ticket, qui sera probablement hors de portée de la grande majorité des Kinois (1,4 USD le trajet dans la proposition reçue, tarif qui est déjà sous évalué).

⁶⁹ En plus d'autres, de moindre importance, prévus sur le reste du réseau.



10 km

Cette maille permet de dégager un réseau hyperstructurant comprenant :

- Neuf grandes rocades de contournement du centre-ville, permettant de :
 - le contournement Nord avec l'Avenue du 30 juin et ses prolongements jusqu'à Kintambo ;
 - l'Avenue des Poids Lourds, qui constitue un contournement à l'Est de la partie centrale ;
 - le Boulevard Triomphal, avec ses prolongements d'une part à l'Ouest à travers le camp Kokolo pour rejoindre la Route de Matadi (avec une sortie vers Kintambo Magasin à travers l'Avenue Kasa-Vubu) et, d'autre part à l'Est jusqu'à la Route des Poids Lourds (grâce à la délocalisation de l'aéroport de N'Dolo);
 - une circulaire Ouest à partir de Kintambo jusqu'à la Route de Matadi (au sud de Mont Ngafula) dans le prolongement de la voie d'accès à Kinsuka ;
 - By-Pass, à partir de l'échangeur de Limete jusqu'au Rond-point Ngaba;
 - le Boulevard Lumumba et son prolongement à travers le site actuel de l'aéroport de N'Dolo, jusqu'au Boulevard du 30 juin, en récupérant l'Avenue des Lokele (grâce à la délocalisation de l'aéroport de N'Dolo);
 - une première circulaire reliant l'Avenue de la Libération à l'échangeur de Limete (Avenue Kikwit), à l'interface entre les communes de Ngiri-Ngiri et Bumbu, Kalamu et Makala ainsi que Ngaba;
 - une 2^{ème} circulaire constituée par l'Avenue de la Paix à partir du Pont Matete, jusqu'au croisement tout au sud avec l'Avenue de la Foire :
 - une 3^{ème} circulaire, qui partirait du Boulevard Lumumba peu avant l'Aéroport de N'D'jili et traverserait Kimbanseke dans le sens Nord-Sud pour croiser le Boulevard Périphérique ;
 - un boulevard semi-périphérique, nouvel axe de désenclavement Est-Ouest, reliant la commune de Mont-Ngafula (contournement Ouest) à Maluku, en passant par Mbinza Okapi, Rond-Point Ngaba, la gare de Lemba puis les traversées des communes de N'Djili, Kimbanseke et N'Sele, avec deux importantes traversées de ravins (à hauteur de Molwa et Manifeste, d'une longueur d'environ 350 m chacune) ainsi que le franchissement des rivières N'Djili et N'Sele;
 - un boulevard périphérique, à partir de la Route de Matadi au Sud-Ouest jusqu'au domaine militaire de Kibomango (qui l'empêche de rejoindre Maluku), à la limite des zones urbanisées au pied des collines.
- Quatre grandes radiales permettant de connecter l'hyper-centre aux quartiers populeux du Sud de la ville :
 - L'Avenue de la Libération ;
 - l'Avenue Kasa-Vubu à partir du 30 juin Boulevard Elengesa jusqu'au croisement avec By Pass ;
 - l'Avenue de l'Université;
 - la Route de Matadi ;
- dans la partie Est, une série de perpendiculaires au Boulevard Lumumba et son prolongement ;
- une boucle de raccordement du plateau Sud-Est.

En général, ces voiries auront des profils en travers assez généreux (2x2, 2x3, voire 2x4 voies en fonction du trafic), en intégrant par endroits des sites propres pour transports en commun de grande capacité. D'une manière générale, leur construction se fera de manière progressive, mais les emprises minimales à libérer (ou délimiter et préserver le plus tôt possible pour les zones d'extension) sont de

l'ordre de 30 m pour les 2 x 2 voies, 40 m pour les 2 x 3 voies et 50 m pour les 2 x 4 voies, de manière à dégager une marge pour des élargissements ou l'implantation de transports en site propre. En ce qui concerne le prolongement du Boulevard Lumumba jusqu'à Maluku (qui continuera à constituer l'épine dorsale du réseau de voirie de la ville), il convient de réserver une emprise de l'ordre 100 m, de manière à garder la possibilité de réaliser des contre-allées.

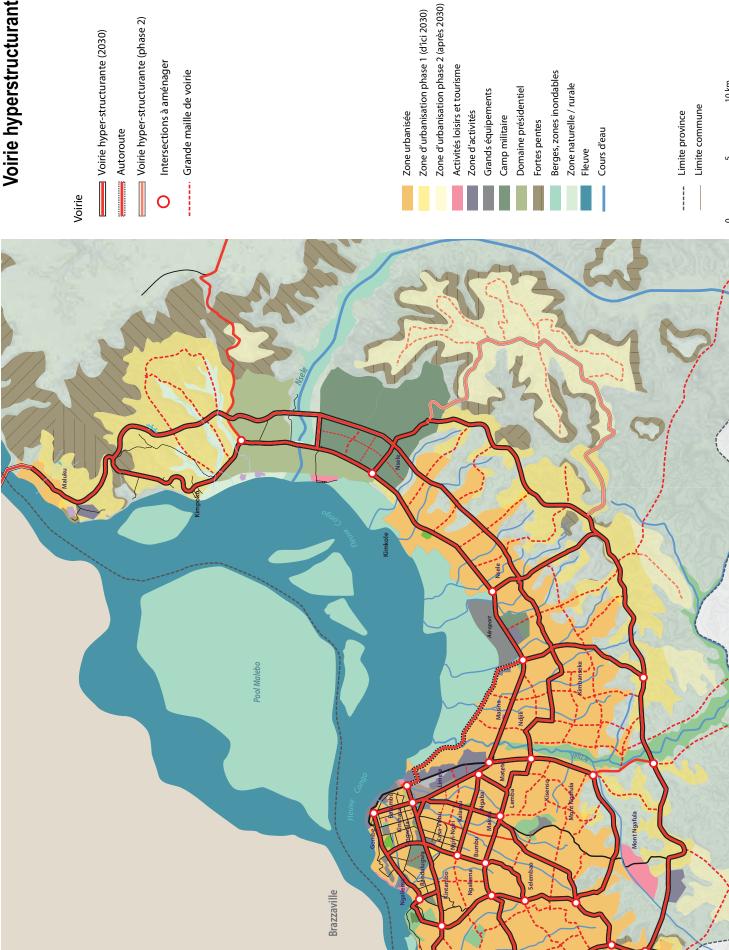
FIG. 37 - VOIRIE HYPERSTRUCTURANTE >>>

La programmation de la voirie hyperstructurante distingue trois territoires : (i) l'ensemble composé par la Ville Ouest et la Ville Centre (jusqu'à la rivière N'Sele) ; (ii) la zone de Maluku ; (iii) la phase 2 d'urbanisation, principalement constituée par le plateau au Sud-Est de la ville.

Les tableaux ci-après indiquent la programmation de la voirie hyperstructurante aux trois horizons territoriaux.

Ville Ouest et Ville Centre

Itinéraire	Caractéristiques / Fonction	Points particuliers	Longueur section à aménager (km)	Profil	Coût Travaux (milliers USD)
Avenue de l'Université	Boulevard Lumumba – Rond-Point Ngaba	Emprises à libérer	6	2 x 2 voies	30 000
Avenue de la Libération	Avec son prolongement Avenue Kisangani jusqu'à Banque Centrale	Emprises à libérer	13,5	'2 x 3 voies (2 BHNS)	135 000
Avenue Elengesa	Boulevard Kasavubu - Avenue de la Foire	En cours	11	2 x 3 voies (2 BHNS)	
Avenue Kasavubu (Ouest)	Entre Kintambo et Boulevard Triomphal	Emprises à libérer	1,5	2 x 3 voies (2 BHNS)	
Avenues Kasavubu (Est) + Elengesa	Entre Stade des Martyrs et By-Pass		5,7	2 x 3 voies (2 BHNS)	42 750
Boulevard Lumumba	Prolongement jusqu'au 30 Juin d'une part et jusqu'à Maluku d'autre part	Traversée du site de l'aéroport de N'Dolo	3	2 x 4 voies (2 BHNS)	30 000
	Route de Matadi - rivière N'Djili	A créer	16,6	2 x 2 voies	83 000
Boulevard périphérique	Rivière N'Djilii - Kibomango, à la limite des zones urbanisées au pied des collines	Traversée rivière N'Djili	40,6	2 x 3 voies	284 200
	Circiulaire Ouest - Molwa (RN1) - Binza Okapi, Rond- Point Ngaba	Emprises à libérer à la traversée de Selembao, Makala (traversées des ravins de Bumbu et Funa)	15,5	2 x 3 voies	139 500
Boulevard semi- périphérique	Lemba - gare Lemba - N'Djili - Kimbanseke - fin Aéroport N'Djili (avec traversée rivière N'Djili)	Emprises à libérer à la traversée de Kisenso, N'Djili et Kimbanseke (raversée rivière N'Djili)	35,2	2 x 3 voies (2 BHNS)	264 000
	Fin Aéroport N'Djili - Kibomango	Y compris retour sur Boulevard Lumumba	16,9	2 x 3 voies	118 300



2ème circulaire 3ème circulaire	Avenue de la Libération - Echangeur de Limete (Avenue Kikwit et autres) Kimwenza - Cité Verte Liaison Aéroport – Boulevard Périphérique (à travers Kimbanseke)	Ngiri-Ngiri, Makala et Ngaba (Franchisse ment rivières Funa et Bumbu)	12	2 x 3 voies (2 BHNS) 2 x 3 voies 2 x 2 voies	65 000 84 000 46 350
2ème circulaire	Echangeur de Limete (Avenue Kikwit et autres) Kimwenza - Cité Verte	et Ngaba (Franchisse ment rivières Funa	,	(2 BHNS)	
	Echangeur de Limete	et Ngaba (Franchisse ment rivières Funa	6,5		65 000
Première circulaire		Emprises à libérer à la traversée de			
By-Pass	Echangeur Limete - Rond- point Ngaba – Cité Verte	En cours de réhabilitation	8	2 x 3 voies (2 BHNS)	96 000
Route de Matadi	Depuis Kintambo jusqu'à la limite de la province	Emprises à libérer	26	'2 x 3 voies (2 BHNS)	182 000
Route de Luzumu	Depuis Kimwenza jusqu'au croisement Bd Périphérique	Plongement en phase 2 jusqu'à RN1	5,2	2 x 2 voies	26 000
Perpendiculaire Kimbanseke	Liaison Boulevard Lumumba – Boulevard Périphérique après Aéroport N'Djili	Emprises à libérer	9,3	2 x 3 voies	65 100
Contournement Nord	Boulevard du 30 juin et ses prolongements jusqu'à Kintambo	Récemment réhabilité	7,9	2 x 5 voies (2 BHNS)	
Circulaire Ouest	A partir de Kintambo jusqu'à la route de Matadi (au sud de Mont Ngafula) dans la prolongement de la voie d'accès à Kinsuka	Existante jusqu'à Kinsuka	20,5	2 x 2 voies	102 500
Boulevard Triomphal	Prolongement Ouest à travers le camp Kokolo jusqu'à Route de Matadi et Est jusqu'à la Route des Poids Lourds (à travers N'Dolo)	Traversée du site de l'aéroport de N'Dolo	6,9	2 x 4 voies (2 BHNS)	69 000

On aurait donc besoin de construire/réaménager, entre la limite Ouest de la ville et la rivière N'Sele, environ 278 km de voiries hyperstructurantes, dont certaines bénéficieront d'aménagements particuliers indispensables pour le transport en commun de grande capacité. Le coût global de ces travaux est de l'ordre de 1 900 millions USD.

Raccordement de la ville Est (Maluku)

Itinéraire	Caractéristiques / Fonction	Points particuliers	Longueur (km)	Profil	Coût Travaux (milliers USD)
Boulevard Lumumba	Prolongement jusqu'à Maluku	-	28	2 x 4 voies	280 000
Boulevard semi- périphérique	Kibomango - Maluku	Traversée Domaine Militaire, de la rivière N'Sele et du Domaine Présidentiel de la N'Sele	24,9	2 x 3 voies	186 750
Total			53		466 750

Les besoins en voirie hyperstructurante pour raccorder la ville Est (Maluku) seraient de l'ordre de 470 millions USD (53 km), les possibilités étant, à l'horizon di SOSAK,

limitées par la présence du Domaine Militaire de Kibomango, qui empêche le Boulevard périphérique de rejoindre directement Maluku.

Les besoins globaux pour la voirie hyperstructurante (sans les aménagements spécifiques pour le transport en commun de grande capacité) seraient de l'ordre de 2 370 millions USD (337 km).

Voirie structurante

Il s'agit de la voirie en dehors du réseau hyperstructurant (en pointillés rouge sur la plan de la grande maille). Elle complète le maillage des voies, et comprend aussi la sortie secondaire Sud-Ouest par la route de Luzumu. Le tableau ci-après présente les besoins identifiés suivant les quatre grandes parties de la ville : la ville Ouest jusqu'à la rivière N'Djili, la ville Centre entre les rivières N'Djili et N'Sele, puis la zone de Maluku et la plateau Sud-Est. Ces besoins sont étalés par phasage d'urbanisation.

Zone / Itinéraire	Profil	Longueur (km)	Coût des travaux (milliers USD)
Ville Ouest	2 x 2 voies	118	590 000
Ville Centre	2 x 2 voies	125	625 000
Maluku	2 x 2 voies	30	150 000
Total		273	1 365 000

Le reste de la voirie structurante coûterait donc environ 1 365 millions USD (273 km).

Pour ces voies, on considérera une emprise minimale de 30 m.

Récapitulatif de la voirie (structurante et hyperstructurante pour l'horizon 2030

Les besoins globaux pour l'horizon 2030 sont résumés dans le tableau ci-après :

Catégorie de voies	Zone	Longueur (km)	Coût des travaux (milliers USD)
Voirie hyperstructurante (non	Ville Ouest +	0.70	4.062.000
compris BHNS)	Ville Centre	278	1 863 000
Compris Brins)	Ville Est	53	466 000
	Ville Ouest	118	590 000
Voirie Structurante	Ville Centre	125	625 000
	Ville Est	30	150 000
Total		604	3 694 000

D'ici 2030, on aurait donc besoin de construire environ 604 km, dont 331 km d'hyperstructurant et 273 km de structurant.

Au-delà de 2030...

Zone / Itinéraire	Caractéristiques / Fonction	Profil	Longueur (km)	Coût des travaux (milliers USD)
Ville Centre	Sorties vers le Sud	2 x 1 voie	12	30 000
Sortie Sud-Ouest	Route de Luzumu (à partir Bd Périphérique)	2 x 1 voie	32	80 000
Plateau Sud-Est	Raccordement plateau Sud-Est	2 x 2 voies	32	176 000
	Structurant	2 x 1 voie	54,5	136 250
Total			131	422 250

Au-delà de 2030, le raccordement du Plateau des Batéké (zone d'extension phase 2) sera indispensable, tout comme l'aménagement de la route de Luzumu ainsi que les sorties Sud de la ville Centre qui desserviront des poches d'extension. Le coût total de ces travaux est estimé à 422 millions USD, pour un linéaire d'environ 131 km.

☐ Une liaison rapide Gombe - Aéroport

Il s'agit d'une voie express qui permettrait, selon un souci clairement exprimé par les autorités⁷⁰, une liaison directe et rapide entre l'Aéroport et l'hypercentre commercial. Elle aurait vocation à permettre aux usagers pressés d'éviter les contraintes de la grande circulation sur le Boulevard Lumumba où le trafic va augmenter sans cesse, sous les effets conjugués du relèvement progressif du niveau de vie et de l'extension de la ville vers l'Est, malgré de nouveaux franchissements de la rivière N'Djili.

Au regard à la fois de sa fonction particulière et de son coût (elle traverse un site quasi marécageux), elle pourrait faire l'objet d'un partenariat public-privé pour l'aménagement et l'exploitation, et donc avec l'installation d'un péage. Elle aura donc a priori un profil de 2x2 voies + Bande d'Arrêt d'urgence, et n'aura que deux sorties (sous forme d'échangeurs) : au Boulevard Lumumba (à hauteur de l'Aéroport) et au Boulevard Triomphal à hauteur de N'Dolo.

A plus long terme, elle pourra être raccordée à Maluku, lorsque la zone économique sera vraiment développée, offrant ainsi une liaison privilégiée et ultrarapide aux opérateurs économiques, entre les zones d'activités, les quartiers d'affaires (Central Business District et Aero City) et l'Aéroport.

Pour le plan d'aménagement de la ville, on supposera que 60% du coût des travaux de construction des 14 km de la première tranche (soit 80 millions USD) est supporté par des ressources publiques.

☐ Faire du chemin de fer l'épine dorsale du transport urbain

La présence de lignes de chemin de fer constitue l'un des atouts majeurs de la ville. Elles constitueront l'axe structurant des transports en commun de grande capacité. On aura, à partir de la Gare centrale, des lignes suivant trois directions : (i) Aéroport ; (ii) Lemba et (iii) Kintambo puis Kinsuka, en desservant quinze gares suivant le schéma synoptique ci-après (gares répertoriées par l'ex-ONATRA).

Ces lignes nécessitent, pour leur exploitation optimale, d'être réhabilitées et mises à double voies afin de les rendre autonomes les unes des autres. A ce stade et en se basant sur les estimations de l'étude sur la mobilité urbaine, les coûts des travaux seraient de l'ordre de 540 millions USD⁷¹ répartis comme suit :

TAB. - DES CRIPTION ET COUTS D'AMENAGEMENT DES LIGNES DE TRAIN

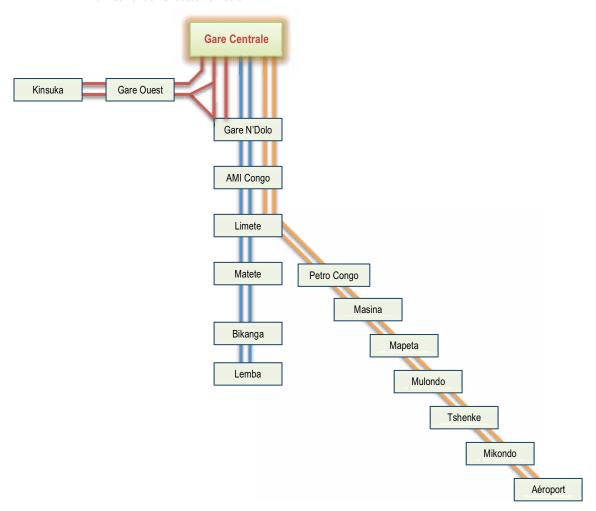
Ligne ferroviaire	Destination	Nombre de stations	Longueur	Coût estimatif (milliers USD)
Est	Aéroport	3	20,8 km	175 000
Centre & Sud	Lemba	7	25,9 km	220 000
Ouest	Kinsuka	3	17,4 km	145 000
Total		13	64,1 km	540 000

241

⁷⁰ Lors de la validation des orientations et des scénarios d'aménagement, en partie pour compenser la délocalisation de l'aéroport

⁷¹ Il s'agit ici de montants « normaux », avec des lignes électrifiées et tous les équipements connexes (réseau de télécommunication, passages à niveau modernes etc.).

Ce projet intègre le maintien et le réaménagement de la gare centrale : définir les espaces nécessaires au transport urbain et libérer le reste de l'espace pour les besoins de l'hypercentre. Le site aujourd'hui occupé par la gare de triage devrait lui aussi être maintenu dans cette fonction.



Développer un transport par bus de grande capacité

En plus du chemin de fer, le transport en commun de grande capacité sera complété par un réseau de « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS) ou « Bus Rapid Transit » (BRT) que l'on peut traduire en français par « service rapide de bus ». Son aménagement donne la priorité aux bus, par rapport aux autres modes de transport. Il s'agit d'un mode de transport consistant à dégager, sur les principaux axes de circulation, des voies dédiées pour les bus, en plus d'un minimum de 2x2 voies pour les autres véhicules. Il permet ainsi d'approcher le niveau de service que peuvent offrir le tramway à la française ou le métro, mais avec un coût au kilomètre moins élevé.

Les avantages attendus sont multiples : une haute fréquence de passage, comprise entre 5 et 10 mn en heures pleines et moins de 15 mn en heures creuses ; (ii) un temps de trajet garanti ; et (iii) une vitesse commerciale relativement élevée (plus ou moins 20 km/h, contre moins de 10 km/h aujourd'hui). Il est pertinent entre 2 000 et 3000 passagers/heure/sens aux heures de pointe, ce qui correspond à la demande sur de nombreux itinéraires de la ville aujourd'hui.

Il peut également être un puissant outil (ou tout au moins catalyseur) d'amélioration de l'espace public, de la qualité de vie en ville et un repère urbain conséquent qui a un impact direct d'attractivité sur l'économie urbaine, contrairement aux lignes de bus courantes. L'idéal est donc qu'il s'inscrive dans un projet d'aménagement de qualité, permettant en particulier aux piétons de disposer d'un minimum d'espace et de confort.

Cette approche a été mise en œuvre dans plusieurs grandes villes d'Amérique Latine et, depuis peu, à Lagos. Nairobi et Accra sont sur le point d'en faire de même.

Le tramway pour le moment n'est pas envisageable, l'investissement et les coûts d'exploitation étant trop élevés, mais les axes en site propre peuvent évoluer en site pour un tramway, si un jour il devient viable.

FIG. 38 - EXEMPLES DE TRANSPORT EN SITE PROPRE - BOGOTA







Lagos

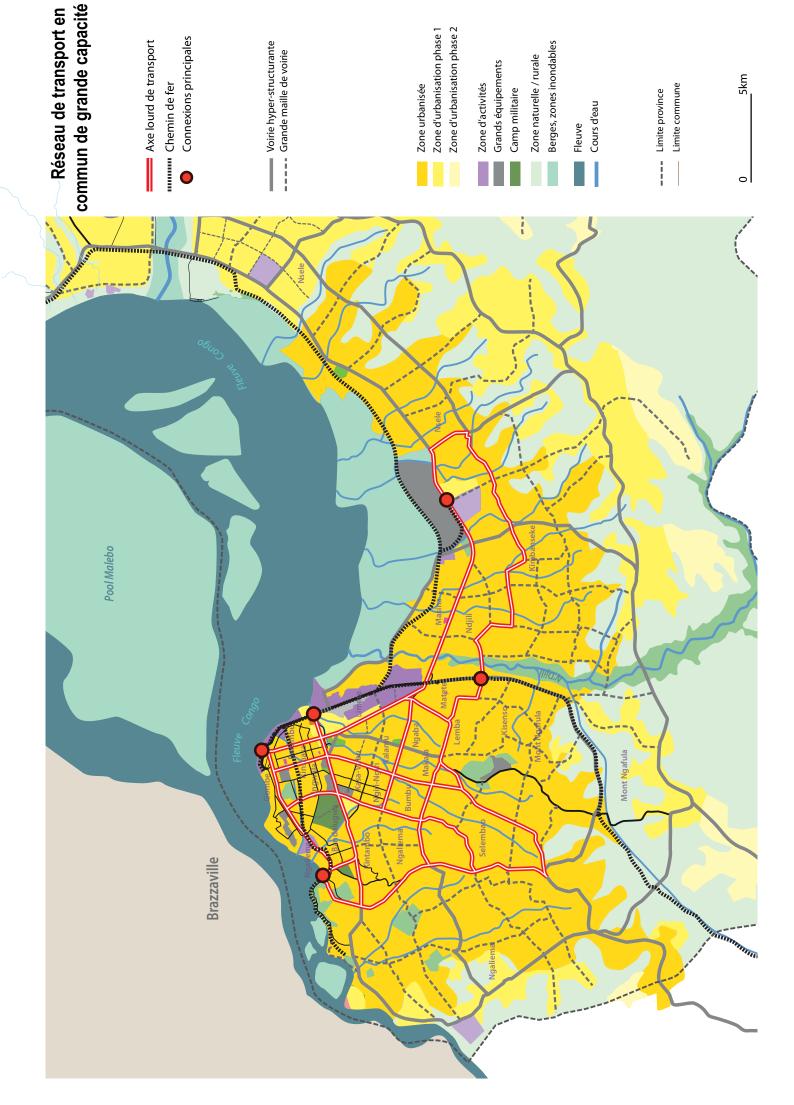
Ces lignes de transport constitueront, avec le train, l'armature du réseau principal de transport-circulation dans la ville, avec des articulations entre eux au niveau des gares principales (Gare centrale, gares de Masina, Lemba et Kintambo).

A partir des propositions de l'étude de mobilité, qui a en particulier établi les matrices des déplacements, le BHNS pourrait porter sur les itinéraires ci-après :

- Boulevard Lumumba, à partir de la Gare centrale jusqu'à la limite de l'Aéroport de N'Djili ;
- Boulevard de la Libération, depuis Mbinza UPN jusqu'à son prolongement vers l'Avenue Kisangani à la Gombe, jusqu'à la Banque Centrale ;
- Boulevard du 30 juin et son prolongement jusqu'à Kintambo Magasin ;

- Boulevard Triomphal, y compris ses extensions depuis l'Avenue des Poids Lourds (Gare de N'Dolo) jusqu'à la Route de Matadi et l'embranchement sur l'Avenue Kasa-Vubu jusqu'à Kintambo ;
- Avenue Kasa-Vubu à partir du Boulevard du 30 juin, puis prolongement sur Avenue Elengesa ;
- 1ère circulaire, entre Echangeur Limete et Avenue de la Libération
- By-Pass puis Avenue de la Foire ;
- Route de Matadi jusqu'à Cité Verte ;
- Boulevard Semi-périphérique, à partir de By-Pass, puis gare de Lemba et traversée de N'Djili et Kimbanseke, limite de l'Aéroport N'Djili.

FIG. 39 - RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN DE GRANDE CAPACITE >>>



Le BHNS représenterait un linéaire total d'environ 133 km, détaillé dans le tableau ci-après.

Itinéraire	Caractéristiques / Fonction	Longueur (km)	Coût (milliers USD)
Avenue de l'Université	Boulevard Lumumba – Rond-Point Ngaba		
Avenue de la Libération	Avec son prolongement Avenue Kisangani jusqu'à Banque Centrale	13,5	20 250
Avenue Elengesa	Boulevard Kasa-Vubu - Avenue de la Foire	5,7	8 550
Avenue Kasa-Vubu (Ouest)	Entre Kintambo et Boulevard Triomphal	1,5	3 000
Avenues Kasa-Vubu (Est) + Elengesa	Entre Stade des Martyrs et By-Pass	11	22 000
Boulevard Lumumba	Prolongement jusqu'au 30 Juin d'une part et jusqu'à Maluku d'autre part	24	36 000
Boulevard semi- périphérique	Lemba - gare Lemba - N'Djili - Kimbanseke - fin Aéroport N'Djili (avec traversée rivière N'Djili)	20,6	30 900
Boulevard Triomphal	Prolongement Ouest à travers le camp Kokolo jusqu'à Route de Matadi et Est jusqu'à la Route des Poids Lourds (à travers N'Dolo)	11	11 000
Contournement Nord	Avenue du 30 juin et ses prolongements jusqu'à Kintambo	7,9	11 850
Perpendiculaire Kimbanseke	Liaison Boulevard Lumumba – Boulevard Périphérique après Aéroport N'Djili	2,2	3 300
Route de Matadi	Depuis Kintambo jusqu'à la limite de la province	14,9	22 350
By-Pass– Avenue de la Foire	Echangeur Limete - Rond-point Ngaba – Cité Verte	14	21 000
Première circulaire	Avenue de la Libération - échangeur de Limete (Avenue Kikwit et autres)	6,5	9 750
Total		133	199 950

Les coûts pour la mise en place du BHNS seraient donc de l'ordre de 200 millions USD pour les 133 km (1,5 million USD/km). Ils ne prennent pas en compte les aménagements de mise à profil déjà prévus au niveau de la voirie hyperstructurante.

Dans cette configuration, l'idéal serait de conserver la Gare centrale, qui serait le principal nœud de communication vers lequel convergeraient les trois lignes de chemin de fer et un certain nombre de lignes de BRT. Au cas où cette option ne serait pas envisageable, deux autres sites apparaissent intéressants, même si leur centralité est moindre :

• un terrain libre, identifié à cet effet depuis plusieurs décennies, au croisement de l'Avenue Kasa-Vubu et de l'Avenue Joseph Kabasele à l'extrémité Est du Boulevard Triomphal, qui aurait pour défaut de ne pas être desservie par les actuelles voies ferrées ;

• le site de l'aéroport de N'Dolo, au croisement du Boulevard Triomphal prolongé avec la voie ferrée, qui serait un bon compromis entre la Gare centrale et la précédente.

Ce réseau sera lui même complété par des lignes de bus « normales », qui permettront le rabattement vers les gares et autres points d'arrêt de ces transports en commun de grande capacité.

□ Penser le transport par le fleuve et les rivières

Il est possible d'envisager, à l'horizon du SOSAK, un transport urbain par le fleuve pour relier le centre-ville à Kinkole et, surtout, Maluku, qui devrait prendre de l'importance avec le pont rail-route. Cela sera également possible sur les rivières N'Djili et, plus tard, N'Sele. Ce mode de transport, qui ne nécessite que l'aménagement de débarcadères, présente un double avantage par rapport aux transports terrestres : un coût modéré tant au plan financier que environnemental. On aura donc besoin, pour la N'Djili et la N'Sele, de deux gares fluviales (embarcadère + petit bâtiment) chacune (une en amont et une en aval), celle de l'aval étant située à proximité du Boulevard Lumumba, afin de permettre la connexion avec les autres transports en commun. A un coût estimatif de l'ordre de 60 000 USD par débarcadère (y compris gare aménagée), les besoins globaux sont de 240 000 USD.

d/Récapitulatif de la programmation pour les infrastructures de transport-circulation

Les besoins pour l'horizon 2030 (donc non compris la phase 2 d'extension) le transport-circulation sont de quatre ordres :

- Chemin de fer, y compris aménagement des gares ;
- la grande maille (voirie hyperstructurante, voirie structurante et aménagements spécifiques pour BHNS);
- l'Autoroute du Fleuve ;
- Transport fluvial: aménagement de gares fluviales.

☐ Chemin de fer

La synthèse des coûts est reprise dans le tableau ci-dessous :

Ligne ferroviaire	Destination	Longueur (km)	Coût (milliers USD)
Est	Aéroport	20,8	175 000
Centre & Sud	Lemba	25,9	220 000
Ouest	Kinsuka	17,4	145 000
Total			540 000

☐ Grand maillage de voirie et BHNS

Les coûts par type d'aménagement sont récapitulés comme suit :

Désignation	Longueur (km)	Coût (milliers USD)
Voirie hyperstructurante	331	2 329 000
BHNS	133	200 000
Voirie structurante	273"	1 365 000
Total	604	3894 000

⁷² Faisant partie de la voirie hyperstructurante.

_

Les besoins globaux seraient donc de l'ordre de 3 935 millions USD, dont 200 millions pour les aménagements spécifiques pour la mise en œuvre du BHNS.

☐ Autoroute du Fleuve

Les coûts non supportés par le partenaire privés sont estimés à 80 millions USD.

□ Transport fluvial

Les coûts sont les suivants :

- Gares fluviales rivière N'Djili : 2 x 60 000 USD
- Gares fluviales rivière N'Sele: 2 x 60 000 USD

Soit un total de 240 000 USD.

☐ Ensemble des infrastructures de transport

On a donc au total, pour l'horizon 2030, des besoins de l'ordre 4 514 millions USD, répartis comme suit :

- Chemin de fer : 540 millions USD ;
- Grand maillage: 3 894 millions USD;
- Transport fluvial: 0,24 million USD;
- Autoroute du Fleuve : 80 millions USD.

Pour après 2030, les besoins sur le territoire aménageable à proximité sont de 131 km (422 millions USD) dont 32 km (176 millions USD) pour la voirie hyperstructurante, 66,5 km de voirie structurante et 32 km pour la route de Luzumu, sortie secondaire de la ville.

B. Grands équipements

Sont abordées ici les questions liées aux grandes superstructures, celles qui sont à l'échelle de la ville : équipements sportifs d'envergure, centres hospitaliers de niveaux secondaire et tertiaire, grands marchés et abattoir, établissements d'enseignement supérieur, grands équipements administratifs. Les grands espaces verts sont considérés comme relevant de la protection de l'environnement.

1/Démarche d'ensemble

a/Rappel des éléments clés du diagnostic

Le diagnostic a mis en exergue, en ce qui concerne les grands équipements voire les équipements tout court, 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.

Par ailleurs, il y a une insuffisance quantitative. Les équipements contribuent également peu au rehaussement de l'image d'une ville de cette taille : en dehors du stade des Martyrs et de l'Hôpital du Cinquantenaire, il n'y a plus d'équipement de référence internationale, de la dimension de l'UNIKIN d'il y a quelques décennies.

b/ Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

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.

Si rien n'est fait, la fracture territoriale et les déficits devraient s'aggraver, étant donné que les principales zones d'extension se situent à l'Est.

c/ Programmation pour l'horizon 2030

Améliorer le niveau d'équipement de Kinshasa nécessitera 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.

Cette préoccupation recoupe quatre des huit Orientations Stratégiques (OS) :

- créer d'autres pôles d'activités (OS n° 3) en regroupant certains équipements dans les zones hors du centre-ville afin de souligner des pôles secondaires susceptibles de rayonner sur plusieurs communes tout en facilitant l'accès aux services;
- anticiper les extensions (OS n° 4) par l'identification de grandes réserves pour équipements à faire rentrer dans le domaine public de l'Etat, afin d'assurer un "début" de sauvegarde ;
- doter la ville d'autres équipements d'envergure internationale permettant de renforcer sa stature de métropole (OS n° 6) ; et
- dans une certaine mesure, promouvoir la spécificité de Kinshasa (OS n° 8) comme ville de culture.

La programmation des grands équipements n'obéit pas à une norme particulière. Elle s'appuie à la fois sur les tendances et des éléments plus volontaristes. Du point de vue du SOSAK, il s'agit essentiellement de déterminer les besoins en superficie pour accueillir ces équipements. Au regard de l'échelle de travail, il ne s'agira pas de

localisation précise, cela relevant plutôt des Plans Particuliers d'Aménagement (PPA). Pour encadrer cet exercice, les lignes qui suivent donnent, en plus des besoins en superficie, les contraintes éventuelles devant présider au choix définitif des localisations.

En tout état de cause, même en attendant l'élaboration des PPA, l'urgence est dans l'identification de grandes réserves foncières à ramener dans le domaine de l'Etat, et dont il faudra assurer la sauvegarde, par exemple sous forme de plantations d'arbres. On visera principalement les zones non encore mise en valeur, de manière à limiter le coût des indemnisations. Les coûts du programme proposé s'appuient ainsi sur deux éléments : (i) une estimation du montant des indemnisations en ce qui concerne les sites déjà occupés aujourd'hui ; et (ii) le coût des mesures de sauvegarde (plantations d'arbres).

2/Une offre en équipements sportifs diversifiée

a/ Eléments clé du diagnostic

En termes de rayonnement international, la ville apparaît bien positionnée, avec le stade des Martyrs (80 000 places), le plus grand d'Afrique Subsaharienne⁷³, qui bénéficie en outre d'une excellente connexion en termes de communication, qui sera renforcée par les interventions programmées au plan du transport.

Il est utilement complété par le stade Tata Raphael qui, bien que partiellement en mauvais état, reste intéressant en raison à la fois de sa valeur patrimoniale et de ce qu'il constitue un bon complément au Stade des Martyrs. En outre, il bénéficie d'une desserte correcte.

L'offre est complétée par d'autres équipements certes de moindre importance, mais qui sont dignes d'intérêt à l'échelle de la ville, soit en raison de leur localisation dans des zones peu équipées, soit en raison de leur spécificité (pratique de certains sports particuliers) : complexe sportif de Kimbanseke, Vélodrome de Kintambo, Stade Cardinal Malula, cercle Hippique, Golf).

En perspective, il est prévu la construction d'un palais des sports à proximité du Stade des Martyrs.

b/ Programmation pour l'horizon 2030

D'une manière générale, au regard des insuffisances dans ce secteur, les équipements existants devraient, dans la mesure du possible, être maintenus et réhabilités :

- le Stade Tata Raphaël pour sa valeur patrimoniale et sa fonction (accueil de rencontres officielles et complément au Stade des Martyrs);
- le complexe sportif de Kimbanseke, qui accueille des compétitions de basket-ball et de handball ;
- le vélodrome de Kintambo, qui sert principalement à des compétions de football mais a été doté, dès le départ, d'une piste de vélodrome pouvant accueillir des compétions de cyclisme ;
- le Cercle Hippique situé dans la commune de Ngaliema, au regard de sa spécificité (accueil de sports équestres) ;
- le Golf, situé à la Gombe, au regard de sa spécificité et de ce qu'il sert également d'espace vert ;
- le stade Cardinal Malula, qui accueille encore des compétitions officielles et conserve également une valeur patrimoniale.

Pour le futur, les besoins seraient les suivants :

_

⁷³ Dépassé uniquement par les enceintes réalisées en Afrique du Sud à l'occasion de la Coupe du Monde de football 2010.

- un 2nd palais des sports, destiné à accueillir des sports collectifs (handball, basket-ball, volley-ball, etc.) mais aussi des manifestations publiques et des concerts de musique (2 ha à identifier et sécuriser, dans la ville Est);
- un gymnase et une piscine olympique, qui pourraient être groupés et localisés dans la partie Sud de la ville (2 ha);
- à une échelle moins importante, 3 complexes multisports comprenant chacun un terrain de football (0,75 ha) ainsi qu'un terrain de handball pouvant accueillir d'autres sports collectifs (basket-ball, volley-ball etc.), localisés respectivement dans la ville Est (1 x 1,25 ha), la ville Centre (1 x 1,25 ha) et au Sud-Ouest (1,25 ha), si possible à proximité de campus universitaires.

Ces équipements devraient bénéficier d'une bonne connexion aux transports en commun.

A court terme, il faudrait identifier et sécuriser le foncier nécessaire dans les zones non encore mises en valeur dans la ville Est et la ville Centre (4,5 ha au total). Ceux de la zone Sud-Ouest pourraient bénéficier, pour l'un de l'espace libéré par la prison et, pour l'autre, des espaces encore disponibles dans le domaine de l'UNIKIN.

3/Un pôle d'enseignement supérieur à l'Est

a/ Eléments clé du diagnostic

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 parmi lesquels une quinzaine d'établissements publics, dont le principal, de loin le plus ancien et le plus important en termes de capacité d'accueil, est l'Université de Kinshasa (UNIKIN), qui accueille environ 30 000 étudiants dans une douzaine de facultés. 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.

L'offre est complétée par un autre établissement d'envergure, l'Université Pédagogique Nationale (UPN), ainsi que, à un niveau comparable, l'Institut Supérieur du Commerce (ISC).

On note aussi 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.

lci aussi, il se pose un problème de répartition spatiale, l'offre publique étant, en dehors de l'UNIKIN et de l'UPN, principalement logée dans la partie Nord de la Ville.

Les statistiques indiquent une croissance soutenue de la demande, qui exerce une forte pression sur le secteur public, en raison des contraintes de l'offre privée (insuffisante en qualité mais aussi coût élevé), 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.

b/ Programmation pour l'horizon 2030

Dans une logique de rééquilibrage spatial et pour faire face à la demande, tout en repositionnant Kinshasa au plan international, il apparaît indispensable de doter l'Est de la ville d'un centre universitaire. Celui-ci devrait avoir pour ambition d'être un centre de référence pour la sous-région Afrique centrale, pour le niveau de la formation offerte. A priori, au regard de la proximité avec la zone d'activités spéciale de Maluku et d'autres envisagées dans la partie Est de la ville, il semble que

l'orientation principale devrait être professionnelle, centrée sur les principales demandes des zones d'activités. Il offrirait toutefois l'ensemble des autres formations, de manière à pouvoir accueillir les étudiants de cette partie de la ville.

Une superficie de 30 ha pourrait être réservée pour ce campus, sur un ou deux sites (20 ha et 10 ha).

4/Des grands équipements de santé mieux répartis sur le territoire

a/ Eléments clés du diagnostic

L'offre en matière de santé à l'échelle de la ville comprend six structures de niveaux secondaire et tertiaires, les seules disposant d'une large palette de services⁷⁴ :

- le niveau tertiaire, avec deux structures : les Cliniques Universitaires et l'Hôpital du Cinquantenaire, ce dernier ayant une dimension internationale (450 lits) ;
- le niveau secondaire, avec quatre structures : la Clinique Ngaliema, l'Hôpital Provincial de Kinshasa (ex Hôpital Mama Yemo), l'Hôpital de l'Amitié Sino-Congolaise) et une structure privée, l'Hôpital Biambo Marie Mutombo (commune de Masina).

Le principal déficit est, comme pour les autres grands équipements, le déséquilibre dans l'implantation géographique de ces structures, imposant d'importantes distances à parcourir pour les populations de la partie Est, dont la plupart sont déjà relativement pauvres.

b/ Programmation provisoire pour l'horizon 2030

L'Hôpital du Cinquantenaire devrait être confirmé dans sa dimension internationale, aussi bien au regard de sa taille que des services offerts. Il le resterait à l'horizon du SOSAK (pour la ville tout au moins), permettant ainsi en particulier de limiter les évacuations sanitaires à l'étranger.

La demande pour les prochaines années viserait principalement les structures de niveau secondaire, dans une logique de rééquilibrage spatial. On devra ainsi implanter, dans le District de Santé de la N'Sele, deux structures dont 1 de niveau secondaire (dans la ville Est) et 1 de niveau tertiaire (dans la ville Centre).

Les équipements de santé sont peu exigeants en matière de localisation, mais il apparaît important de les rapprocher des principales voies de communication. L'hôpital de niveau secondaire (1 à 2 ha) devrait, si possible, être intégré au complexe universitaire à réaliser dans cette partie du pays. Les besoins pour l'hôpital de niveau tertiaire sont de l'ordre de 3 à 5 ha.

5/Des équipements marchands en plus grand nombre et mieux répartis sur la ville

a/ Eléments clé du diagnostic

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

_

⁷⁴ Le niveau primaire, normalement à l'échelle des Zones de Santé avec 28 Hôpitaux Généraux de Référence (HGR), n'est pas abordé ici puisque de portée essentiellement locale, tout comme les centaines de centres de santé privés.

- places pour 1 000 habitants, on se situe largement en dessous de ce que l'on observe dans les autres grandes villes d'Afrique Subsaharienne⁷⁵.
- Toujours au plan quantitatif, la contribution des marchés de Kinshasa à l'emploi reste relativement insuffisante, en deçà de ce qui est observé dans les autres villes africaines : les grands marchés de Kinshasa n'emploieraient que 40 000 personnes.
- Au plan géographique, les 3/4 des places des grands marchés sont regroupées au cœur de la ville coloniale à l'ouest de la ville ; un déséquilibre 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 (Gambela, Matete, Liberté), ou même sur la totalité (Simba Zikita).

Pour le reste des équipements marchands, la ville dispose d'un seul abattoir.

b/ Programmation provisoire pour l'horizon 2030

Il s'agira à la fois d'augmenter l'offre quantitative, réduire la fracture par rapport à la partie Est et satisfaire la demande future générée par l'accroissement de la population et de nouvelles activités dans la ville.

Les grands marchés actuels devraient être maintenus en place et leur modernisation envisagée/poursuivie, afin d'améliorer leur attractivité. Cette attractivité devrait être renforcée par l'amélioration progressive des conditions de déplacement. C'est le cas en particulier du marché Gambela (déjà saturé) et du marché de la Liberté où il existe encore une marge d'extension.

La demande en marchés sera satisfaite à travers au moins trois équipements d'importance :

- un premier à implanter dans la partie Sud (1-2 ha) pour réduire les déplacements des populations de cette partie de la ville vers le marché Central;
- un second dans la commune de la N'Sele (5 ha) le long du prolongement du Boulevard Lumumba, qui serait secondaire par rapport à Liberté ;
- un troisième (5 ha), indispensable, non loin de la gare internationale envisagée dans le cadre du pont rail-route à Maluku.

□ Cas particulier de la zone de Maluku

La réalisation du pont rail-route à Maluku induira une demande en points d'échanges de biens, en raison de la présence de la gare internationale, ce qui en fera une plate-forme multimodale pour des échanges nationaux et internationaux. Ainsi, il y aura probablement un port pour les échanges de produits manufacturés et vivriers (voire de personnes) avec l'intérieur du pays (Equateur, Province Orientale, Kasaï Occidental). En raison de cela, ce site semble intéressant pour accueillir le Marché International de Kinshasa (MIK), destiné à la vente en gros de produits alimentaires (2-3 ha) envisagé dans le cadre du projet « Pôles de croissance ». Le marché de détail ne sera vraiment indispensable que plus tard, avec l'augmentation de la population dans la zone.

⁷⁵ Ce ratio était, par exemple, d'environ 9 à Douala (6 marchés de taille variant entre 2 300 et 6 000 places) en 2010.

A court terme, il s'agit d'acquérir les emprises nécessaires dans la ville Est (5-7 ha au total), les aménagements pouvant être réalisés progressivement, en fonction de la demande réelle.

Les marchés sont extrêmement exigeants pour leur localisation : il importera qu'ils soient situés à des nœuds de communication importants.

□ Cas particulier de l'abattoir

Pour ce qui est des lieux d'abattage de bétail, la capacité de l'abattoir actuel de Masina (200 têtes/jour) sera largement dépassée, en raison à la fois de l'accroissement de la population mais aussi du relèvement du niveau de vie. Un second abattoir de grande capacité sera donc indispensable.

Il serait localisé dans la ville Est (2 ha, y compris aires d'attente et installations de traitement des eaux usées), et pourrait être intégré au MIK. C'est un équipement qui est très contraignant pour son implantation, puisqu'il est très polluant et devrait intégrer les conditions de rejet des eaux dans des conditions correctes. Le coût de cet équipement est de l'ordre de 2 millions USD.

Ces équipements devraient pouvoir être réalisés suivant des partenariats public/privé, l'essentiel (boutiques et même si possible les halles) étant financé par le privé et les pouvoirs publics n'ayant en charge, tout au plus, que l'amenée de l'infrastructure principale (voies d'accès, eau potable, électricité, sécurité incendie, parkings, circulations, assainissement) et la mise en place des équipements collectifs (hangars, bureaux administratifs, toilettes etc.).

Leur coût est globalement estimé à 5 millions USD pour chacun des trois grands marchés, la modernisation des équipements existants pouvant presque totalement être prise en charge par le secteur privé.

6/Un grand centre international 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, le Palais du Peuple étant surtout destiné aux activités parlementaires.

La proposition consiste en la construction d'un centre international de conférences destiné à accueillir les grandes réunions de niveau international (5ha). C'est un équipement contraignant en termes de localisation, puisqu'il doit être correctement desservi. On pourrait donc le positionner sur une partie du domaine libéré par l'aéroport de N'Dolo ou encore sur celui de l'Aéro-City envisagé en face de l'Aéroport de N'Djili. Le coût d'un tel équipement est estimé à 10 millions USD.

7/De grands pôles de culture/loisirs

a/ Eléments clé du diagnostic

En matière de culture/loisirs, les déficits sont importants : le Jardin Zoologique (qui souffre d'une baisse de la fréquentation, en raison de la forte réduction du nombre d'espèces) et le Jardin Botanique ainsi que la Place du Cinquantenaire, la Place du 30 juin et, dans une certaine mesure, la Place commerciale Limete, restent insuffisants au regard de la taille de la ville et par rapport à la richesse culturelle de la ville.

b/ Programmation pour l'horizon 2030

En matière de culture, quatre équipements d'envergure nationale (un théâtre, un musée d'art contemporain, une cité de la musique, Centre des arts visuels) semblent indispensables à la ville.

Il convient aussi de raviver la flamme des quartiers Molokai – Matonge – Victoire, qui ont autrefois constitué le cœur de la musique congolaise, par des aménagements spécifiques dans ce périmètre.

En termes de localisation, on pourrait envisager un pôle culturel international comprenant le musée d'art contemporain et deux autres équipements d'envergure aux abord du Boulevard Triomphal, de manière à rester globalement dans la continuité de Molokai – Matonge – Victoire. L'offre sera complétée par les deux palais des sports qui accueilleront les événements de plus grande envergure

A une échelle en dessous de ce pôle international on pourrait imaginer des centres multifonctionnels, destinés à accueillir toutes sortes de manifestions culturelles et sociales de portée plus locale. On en aurait un dans la commune de Selembao (sur l'actuel site de la prison), l'autre dans la ville Centre (entre Kimbanseke et N'Djili) et le 3ème dans la ville Est.

Ces équipements seront localisés de préférence à des noeuds de communication ou tout au moins le long de grandes voies de communication, afin d'être accessibles à partir de n'importe quel point de ville.

En termes de superficie, il faudrait viser un minimum de 1 ha (y compris parkings).

A un coût moyen de 500 USD/m², les besoins pour l'implantation de ces équipements dans la zone déjà urbanisée (N'Djili/Kimbanseke) sont de l'ordre de 4 millions USD (en considérant un coefficient d'occupation du sol de 80% pour 1 ha de superficie). Le coût de ces équipements, qui est pris en charge par le SOSAK, est estimé à 4 millions USD pour le pôle culturel international et 1 million USD par centre multifonctionnel, soit au total 7 millions USD.

8/Des lieux de sépulture accessibles à la population

a/ Eléments clé du diagnostic

La ville ne comporte plus, à proprement parler, de lieu de sépulture accessible à la majeure partie de la population. Au plan formel, il n'y a plus qu'une nécropole privée à l'Est de la ville, mais accessible seulement à des privilégiés en raison de son coût.

Les autres cimetières de la ville sont tous saturés, certains fermés depuis des décennies.

b/ Programmation provisoire pour l'horizon 2030

Il n'y a pas de normes en matière de lieux de sépulture, la dimension socio-culturelle (voire cultuelle) étant très importante en la matière. Dans tous les cas, la demande semble relativement forte à Kinshasa où le recours à l'inhumation est massif et le transfert des dépouilles vers les « villages d'origine » des défunts est réduit, si l'on compare à ce qui est observé dans des pays voisins.

En première approche, on considérera donc des besoins de l'ordre de 100 m²/1 000 habitants. Dans ces conditions, il faudrait trouver un minimum de 100 ha à l'horizon 2030, sur 3 sites, dont 1 au Sud-Ouest en direction de Matadi, un au Nord-Ouest et 1 autre à l'Est, du côté de la Route Nationale.

9/Une prison moderne

Le Centre pénitencier de rééducation de Kinshasa (CPRK), encore appelé prison centrale de Makala, est saturé depuis plusieurs années : construit pour un maximum

de 1 500 personnes, il en abriterait aujourd'hui plus de 5 000. Par ailleurs, cet équipement, situé au cœur de la populeuse commune de Selembao, constitue plutôt un risque pour les populations, ce d'autant plus qu'elle ne leur apporte aucun service.

La proposition consiste à fermer l'actuel centre pénitencier et transférer les activités sur un nouveau site, de manière à libérer le site actuel pour un pôle d'équipements plus en rapport avec les besoins des populations ;

La prison, même si elle est peu exigeante, doit toutefois rester assez proche des grandes voies de circulation afin que ses locataires puissent continuer à recevoir des visites. Elle pourrait dont être implantée au cœur de Kinshasa Centre, aux environs de la décharge de Mpasa qui dispose déjà d'une desserte. On pourrait également mettre à contribution la prison de Luzumu (une vingtaine de kilomètres au Sud-Ouest de la ville, à partir de Kimwenza) qui pourrait être aménagée afin de servir d'établissement de haute sécurité.

Les besoins sont donc de l'ordre de 5 ha, soit environ 0,5 million USD pour la préservation du site. On prendra également en compte dans le SOSAK le coût de cet équipement, estimé à 10 millions USD.

FIG. 40 - GRANDS EQUIPEMENTS ET AUTRES INFRASTRUCTURES >>>>

10/ Récapitulatif de la programmation pour les grands équipements

Les besoins pour la réalisation de grands équipements peuvent être récapitulés comme suit :

Secteur / Equipement	Désignation	Besoins en foncier	Coût des travaux (en milliers
			USD)
	Palais des sports ville Est	2 ha	10 000
Sport	Gymnase – piscine olympique	2 ha	2 000
	Complexes multisports	2 x 1,5 ha	500
Enseignement	Campus villes Centre/Est (1 ou 2 sites)	30 ha	
Santé	Hôpital niveau tertiaire ville Centre	5 ha	
	Hôpital niveau secondaire ville Est	2 ha	
	Marché Sud	5 ha	5 000
	Marché N'Sele	5 ha	5 000
Marchand	Marché Maluku	5 ha	5 000
Marchand	Marché International de Kinshasa (MIK)	3 ha	
	Abattoir Est	2 ha	2 000
	Gares routières Est et Sud-Ouest	2 x 3 ha	2 x 3 000
Administration	Centre pénitencier ville Centre	5 ha	10 000
Administration	Centre international de conférences	5 ha	10 000
Culture	Pôle culturel international	1 x 3 ha	4 000
	Complexe multifonctionnel Maluku	1 ha	1 000
	Complexe multifonctionnel N'Djili	1 ha	5 000
	Complexe multifonctionnel Selembao	1 ha	1 000
Funéraire	Cimetières (3 sites)	100 ha	
Total		186 ha	66 500

La plupart des équipements (en dehors des cimetières) seront, dans la mesure du possible, regroupés pour marquer des centres secondaires permettant de contribuer à la structuration de l'espace.

et infrastructures Localisation des équipements



Dans les zones non encore urbanisées, il faudrait identifier, enregistrer et sauvegarder (matérialisation sur le terrain) un minimum de 185 ha. Les seuls coûts y relatifs sont ceux liés aux aménagement pour la sauvegarde (plantation d'arbres), pour un total de 18,5 millions USD, à une moyenne d'environ 0,1 million USD/ha.

Dans les zones déjà urbanisées (anciennes cités), il sera indispensable d'exproprier les populations pour cause d'utilité publique (au moins pour les besoins du centre multifonctionnel de N'Djili – 1 ha). A un coût moyen de 500 USD/m², les besoins pour l'implantation de cet équipement sont de l'ordre de 4 millions USD (en considérant un coefficient d'occupation du sol de 80%). Le coût total des équipements serait donc de l'ordre de 85 millions USD, dont 18,5 millions pour la préservation des emprises dans les zones non encore urbanisées, mais non pris en compte les coûts des hôpitaux et les campus universitaires, qui ne sont pas à proprement parler considérés comme « urbains ».

C. Environnement et protection du site

Sont regroupées sous cette thématique, les préoccupations liées à l'évacuation des eaux pluviales, l'élimination des eaux usées et des ordures ménagères, la lutte contre l'érosion, le couvert végétal, ainsi que la lutte contre le bruit et la pollution de l'air.

1/Améliorer l'évacuation des eaux pluviales

a/Rappel des éléments clés du diagnostic

La ville de Kinshasa dispose d'atouts indéniables pour l'évacuation des eaux pluviales :

- un relief moyennement mouvementé, 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 et profondes, constituant le réseau primaire évacuant des eaux pluviales, et dont certaines sections aval sont revêtues pour faciliter les écoulements.

Au rang des points faibles on 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 réseau primaire d'évacuation des eaux pluviales de la ville est constitué, en plus du fleuve Congo, par le lit mineur de nombreux cours d'eau regroupés en une quinzaine de bassins versants.

b/ Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

D'importantes opérations (curage des drains et bétonnage de certaines sections) ont été réalisées durant la période 2009-2013, dans le cadre du PARAU⁷⁶, financé par l'Union Européenne.

A l'horizon du SOSAK, il est à prévoir :

- une augmentation des écoulements dans les bassins versants encore faiblement urbanisés aujourd'hui mais qui seront progressivement occupés (N'Sele, Bibwa Mumku, Konde Mpasa, Tshenke et Tshangu Mangu dans la partie Est, ainsi que Boye et Lukunga à l'Ouest);
- une poursuite de l'accumulation des matières solides dans les drains, consécutive, d'une part aux difficultés à sortir la totalité des ordures

-

Programme d'entretien et de réhabilitation des infrastructures routières en RDC et d'amélioration de l'assainissement urbain à Kinshasa, 2010-2013. Financement FED.

ménagères des quartiers et, d'autre part, à la poursuite de l'érosion qui charriera les produits de l'érosion vers les drains.

Du point de vue du SOSAK, deux 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.

c/ Programmation pour l'horizon 2030

Les interventions pour améliorer l'évacuation des eaux pluviales s'appuient sur trois (3) orientations : (i) mettre à niveau les quartiers existants $(OS\ n^\circ\ 5)$; (ii) anticiper les extensions de la ville $(OS\ n^\circ\ 4)$ afin d'éviter d'avoir à intervenir après-coup ; tout cela permettant, in fine, de réconcilier la ville avec son environnement naturel $(OS\ n^\circ\ 7)$.

Comme indiqué ci-avant, comparée à d'autres villes, la situation ne semble pas particulièrement préoccupante sur les drains primaires de Kinshasa. En tout cas, l'évacuation des eaux pluviales n'apparaît pas comme une des questions les plus cruciales, par rapport aux autres préoccupations du développement urbain.

Au regard, à la fois de la destination envisagée pour certains sites et des conditions actuelles et futures d'écoulement des eaux, trois types d'interventions sont envisageables sur les drains primaires : (i) activités agricoles ; (ii) libération des lits mineurs ; et (iii) poursuite du revêtement de certains drains. La plupart des drains ne nécessitent qu'un simple curage qui, bien que relativement coûteux, ne relève pas d'un plan d'aménagement mais plutôt de l'entretien périodique.

☐ Assainir les bas-fonds par des activités agricoles

Il s'agit de prescriptions des précédents plans d'aménagement, qui restent d'actualité. Elles concernent principalement les rivières N'Djili et N'Sele, mais aussi les autres plans d'eau autres que le fleuve et ses abords, qui représentent un total de 21 000 ha. Les vallées de ces cours d'eau seront exclusivement affectées à des activités agricoles nécessitant de grandes quantités d'eau (maraîchage etc.). Etant donné qu'une prise d'eau pour l'alimentation de la ville existe à l'aval de la N'Djili et qu'une autre est prévue sur la N'Sele, l'on veillera à ce que ces activités ne soient pas de nature à augmenter la charge polluante et donc les coûts de traitement de l'eau.

□ Libérer les lits mineurs des drains naturels

Cette mesure concerne principalement les cours d'eau drainant les zones les plus densément peuplées de la ville, et dont les écoulements sont freinés par les constructions faites dans les lits, parfois mineurs. Il s'agit principalement de Lubudi, Bumbu, Funa, Matete et Yolo.

L'action consiste, en même temps que les opérations de curage des drains, à dégager celles des constructions qui se situent dans les lits majeurs, afin de préserver l'intérêt public.

Il conviendra également, lors de ces activités, de dégager des zones tampons (au moins 5 mètres de part et d'autre et cela depuis la partie amont) qui seront en partie végétalisées. Ceci constitue en général l'une des mesures, parmi les plus efficaces,

pour la réduction des crues et des inondations, en même temps que l'on dégage des couloirs pour faire passer les engins pour les opérations de curage. Cette végétalisation favorise, entre autres, le blocage des sédiments, l'augmentation sensible de la vitesse d'infiltration des eaux de pluies, la diminution de l'érosion des berges, l'augmentation de la quantité de carbone séquestré, la dénitrification (blocage d'azote et/ou du phosphore apporté par les eaux de ruissellement et qui atrophient les eaux des rivières et du fleuve), et contribue à la régulation du microclimat de la ville. Cependant, la mise en œuvre de cette disposition entraîne des coûts surtout liés à l'expropriation des biens situés dans ces zones tampons (ou de protection). En l'absence de données précises à ce stade, ont estimera les besoins sur les sections critiques à 2 x 5 m pour environ 20 km de drains, soit 20 ha de constructions à dégager (40 millions USD⁷⁷).

Poursuivre le revêtement des drains pour améliorer les écoulements et lutter contre l'érosion

Il s'agit, dans la continuité de ce qui a été réalisé dans le cadre du PARAU, de revêtir les drains afin d'améliorer les écoulements. Toutefois, cette action sera limitée aux sections critiques de certains drains, étant donné que les écoulements sont surtout freinés par les déchets solides. Bien entendu, cette opération emportera le curage de la totalité du drain

Les drains concernés et les longueurs y afférant sont présentés dans le tableau ciaprès, les sections précises devant être déterminées après une inspection détaillée⁷⁸.

Rivières	Type d'opération	Linéaire à traiter ml	Coût (USD)
Basoko – Lubudi – Makelele	Curage	11 000	2 750 000
Basoko – Lubudi – Makelele	Bétonnage	2 000	2 000 000
Funa	Curage	8 000	2 000 000
runa	Bétonnage	1 500	1 500 000
Yolo	Curage	5 000	1 250 000
1010	Bétonnage	1 000	1 000 000
Bumbu	Curage	4 000	1 000 000
Биньи	Bétonnage	1 800	1 800 000
Matete	Curage	8 000	2 000 000
Matete	Bétonnage	2 500	1 500 000
	Curage	36 000	8 500 000
Total	Bétonnage	8 800	7 800 000
	Total général		16 300 000

A ces coûts de travaux, il convient d'ajouter environ 15% pour les indemnisations liées à la libération des lits des drains, ce qui conduit à un coût global de l'ordre de 20 millions USD.

2/Eaux usées des ménages

a/Rappel des éléments clés du diagnostic

Les études antérieures montrent que près de 60% des ménages rejettent leurs eaux dans des conditions susceptibles de présenter des risques pour la population et

⁷⁷ A raison de 350 USD/m² avec un coefficient d'emprise de 60%.

⁷⁸ Les propositions (comme certains éléments du diagnostic) s'appuient en partie sur les « 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. Les propositions ont été adaptées au contexte actuel, après les travaux réalisés dans le cadre du PARAU.

l'environnement. Les ménages utilisent surtout des fosses dites "arabes". Beaucoup de ménages, surtout dans les quartiers à haute densité, rejettent leurs déchets solides dans la nature (caniveau, rivière, à même le sol), polluant ainsi progressivement les cours d'eau et le fleuve. Les fosses utilisées, sur des sols en général sableux et instables, et où la nappe n'est pas assez profonde, constituent une menace réelle de pollution des eaux souterraines, surtout que les fosses sont le plus souvent raccordées à des puits d'infiltration.

b/ Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

Pour le moment, les effets liés à la gestion inappropriée des eaux usées ne se font pas sentir à grande échelle et la situation n'apparaît pas spécialement préoccupante, les quantités d'eau rejetées étant encore relativement modestes et le sol ayant une grande perméabilité. Par contre, elle pourrait devenir difficile à l'avenir. En effet, les quantités rejetées vont continuer à augmenter : sous le double effet du relèvement du niveau de vie et de la croissance démographique, le niveau de stagnation des eaux usées risque d'augmenter, tout comme le niveau de pollution des eaux de surface et de la nappe risque, ce qui pourrait affecter la qualité de l'eau consommée ainsi que la pollution olfactive et la prolifération de maladies liées à l'eau (choléra, dysenterie bacillaire, typhus, verminoses, etc.).

Du point de vue du plan général d'aménagement de la ville, les principaux défis qui se posent sont de deux ordres :

- limiter la pollution des eaux de surface et de la nappe phréatique, dans un contexte socio-économique qui n'est pas aisé. Bien que le schéma directeur d'approvisionnement en eau potable soit en train d'être révisé, il est possible que le contexte restera, 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;
- actuellement, les boues de vidanges sont déversées dans la nature et dans la proximité du fleuve ; il est projeté d'en construire une mais qui risque de devenir insuffisante dès sa mise en service.

Les projections du plan directeur eau potable de 2007 tablent sur un taux de branchement de 70% à l'horizon 2027 (avec une consommation moyenne de 70 litres/hab./jour), contre 41% en 2005 (48 litres/hab./jour), ce qui suppose la réalisation d'une moyenne de 20 000 branchements nouveaux par an. Ces hypothèses apparaissent assez volontaristes, puisque la même étude révèle que la principale contrainte reste le branchement, dont le coût n'était, en 2005, accessible qu'à à peine 5% de la population non branchée. Les hypothèses retenues supposent donc un relèvement substantiel du niveau des revenus des ménages, couplée, au moins dans un premier temps, à une politique de subventionnement des branchements.

c/ Programmation pour l'horizon 2030

Au regard des considérations ci-dessus, et à moins que le Schéma Directeur Eau Potable en cours de révision n'apporte des différences fondamentales, il convient de s'arrimer sur certaines propositions de l'étude IGIP de 2007 qui, bien qu'elles soient relativement anciennes, restent d'actualité :

• Une poursuite du recours aux solutions autonomes, principalement dans les zones à faible niveau de revenu : fosses sèches (ou dites « arabes ») dans les zones où la nappe autorise des profondeurs supérieures à 2m (+ puits perdus pour les eaux usées) et fosses étanches + puits perdus là où la nappe se situe à moins de 2m ;

• Dans les zones d'habitat de standing, fosses septiques et, dans la mesure du possible, développement de réseaux collectifs, dans le cadre d'opérations d'habitat⁷⁹.

Le modèle le plus utilisé étant pour l'instant la fosse « arabe », le passage à la fosse étanche nécessitera un grand programme d'éducation et d'accompagnement de la population.

Ces mesures induiront une forte demande en traitement de boues de vidange. L'étude IGIP estime la production moyenne à environ 5 litres/hab./jour. Sur la base de ce ratio, on aurait donc, à l'horizon 2030, entre 700 et 850 m³/jour.

La solution la mieux adaptée au contexte semble être la décantation suivie d'une digestion anaérobie et du séchage des éléments solides, qui pourraient être valorisés pour divers usages dans la ville (compost pour maraîchage ou pisciculture). Les résidus liquides seraient rejetés dans le milieu naturel. Le traitement par lagunage pourra également être envisagé, mais il a pour principal inconvénient d'être consommateur d'espace (minimum 1 m²/habitant).

L'étude a ainsi identifié 3 sites potentiels, qui présenteraient des avantages comparatifs d'un point de vue des impacts environnementaux : un le long de la rivière Mfuti au Sud-Ouest de la ville, un second au bord du fleuve au Nord-Ouest et une 3ème le long de la rivière Mpasa après l'aéroport international de N'Djili. Mais au total, il y en a une demi-douzaine potentiels.

Les besoins en foncier pour le traitement d'un volume d'effluents de 50m³/jour sont de l'ordre 1 700 m², dont près de 1 600 m² rien que pour le lit de séchage. On aurait donc besoin, en supposant un taux de collecte de 75%, d'une dizaine de modules de 50 m³/jour chacun. Le coût estimatif des investissements est de l'ordre de 120 000 USD par module, soit 1,2 millions USD pour la dizaine de modules nécessaires.

Plus récemment, une étude⁸⁰ a identifié la possibilité d'utiliser les rivières comme corridor pour le réseau d'assainissementest, ce qui a pour principal avantage de ne pas présenter de contraintes foncières particulières puisque les infrastructures se situent sur des zones inondables. On mettrait alors en place un réseau primaire d'assainissement le long des cours d'eau existants, reliant entre elles plusieurs stations d'épuration le long du fleuve ou à la limite des périmètres inondables. Il s'agit d'une approche intéressante au plan environnemental, mais les autres questions resteront posées : (i) l'accès à l'eau pour l'évacuation des déchets (même si on peut envisager des solutions non conventionnelles comme le recours à l'eau de pluie recueillie par les ménages) ; et (ii) la prise en charge des coûts d'exploitation, en particulier pour le fonctionnement du système de pompage.

3/Une attention renforcée aux eaux usées industrielles

a/Rappel des éléments clés du diagnostic

Le diagnostic a montré que la pollution industrielle n'apparaît pas encore comme 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 ; (ii) 70% à 80% de cette charge polluante est concentrée sur

-

⁷⁹ Le Plan National d'Assainissement (IGIP 2007) propose des réseaux « toutes eaux » dans les zones où l'approvisionnement en eau restera limité ; cette option, qualifiée de provisoire, n'a pas été retenue pour le SOSAK, qui se projette sur le long terme et sur un contexte plus « durable ».

⁸⁰ « Planification à grande échelle des infrastructures urbaines d'eau et d'assainissement, Kinshasa », WaterAid / Sheppard Robson International, mars 2014.

une poignée de grandes unités industrielles qui rejettent soit directement dans le fleuve Congo, soit dans des rivières à proximité de leur confluence avec le Fleuve, après pré-traitement ; et (iii) la toxicité des rejets industriels ne serait pas un problème majeur et ne concernerait que quelques petites entreprises.

Au total donc, 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 ait montré des niveaux de pollution bactériologique et chimique élevés.

b/ Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

La limitation des impacts des usées industrielles sur la population et le cadre de vie devra toutefois rester une préoccupation majeure. Du point de vue du plan général d'aménagement de la ville, le principal risque réside dans l'installation des unités polluantes et, surtout, le rejet des eaux usées dans des conditions telles qu'elles soient source de nuisances.

c/ Programmation pour l'horizon 2030

La limitation des impacts des usées industrielles n'appelle pas d'infrastructure publique particulière. La principale mesure sera d'éviter la mixité entre habitations et industries, ce qui se fera à travers le zoning qui dégage une affectation claire des sols. Cela n'empêchera pas la mise en œuvre, par les entreprises, des mesures idoines de pré-traitement avant rejet dans la nature.

4/Un schéma durable d'enlèvement des ordures ménagères

a/ Rappel des éléments clés du diagnostic

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. Le système de collecte et de traitement mis en place couvre seulement une partie de la ville, ne permet d'évacuer qu'une partie (moins de 10% des déchets produits, environ la moitié de ceux de la zone couverte et) et n'est pas assis sur une base de financement pérenne. Le reste des déchets est jeté dans la nature (caniveaux, cours d'eau, ravins, ...) ou brûlé (dans les parcelles ou hors parcelles). Les déchets jetés dans la nature contribuent dans la pollution des cours d'eau et du fleuve, et dans le bouchage des caniveaux d'évacuation des eaux pluviales.

L'élimination des déchets se fait dans une seule décharge située à Mpasa (commune N'Sele) à plus ou moins 30 km du centre ville, et qui n'est pas gérée correctement. Pour faciliter le transport, des sites de transit ont été aménagés dans différentes communes.

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, des sites de transit qui permettent de regrouper des déchets en des points où ils peuvent aisément être collectés et transportés vers la décharge ;
- l'aménagement d'une décharge (le Centre d'Enfouissement Technique de Mpasa) pouvant permettre l'élimination des déchets :
- la création (récente) d'une deuxième décharge au lieu-dit Mitendi dans le quartier de Benseke (commune Mont-Ngafula) avec une superficie totale de 129 ha ;

- une activité de récupération de certains objets (métaux, plastique, carton) qui, quoique non formelle, permet de réduire 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 le coût du service à la charge des pouvoirs publics et constitue une base de sensibilisation pour une contribution financière (redevance) des ménages pour le travail de collecte.

Les déficits et contraintes sont importants et nombreux :

- malgré les relatifs succès du PARAU, moins de 10% des déchets sont aujourd'hui collectés, 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, à peine 50% des déchets produits sont enlevés : la pré-collecte n'est pas systématique puisque non organisée et l'éloignement de certaines sites de transit finit par vaincre la volonté des ménages ;
- la décharge de Mpasa 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, en plus de ce que les déchets eux mêmes ne sont pas correctement empilés, ce qui conduit à une surconsommation d'espace ;

les distances à parcourir pour atteindre les décharges sont, malgré tout, relativement importantes, en particulier pour les déchets provenant de l'Ouest de la ville.

b/ Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

Pour une population attendue entre 14 et 17 millions d'habitants, et sur la base d'une moyenne de 0,5 kg/hab./jour, il est attendu une production quotidienne comprise entre 7 000 et 8 500 tonnes.

Du point de vue de l'aménagement de la ville, le principal enjeu est la localisation des décharges, pour accueillir un tel volume de déchets tout en réduisant les distances de transport.

Les deux décharges actuelles se trouvent chacune à plus ou moins 30 km du centre ville; si tous les déchets de la ville devaient être transportés directement vers ces deux sites, la logistique serait difficile à organiser et les coûts seraient élevés. Il est prévu que: (i) la décharge de Mpasa desserve les communes de la partie Sud de la rivière N'Djili qui correspond au district de Tshangu, soit une quantité de déchets estimée à un peu plus de 2 000 tonnes par jour (plus de 200 tours de camions⁸¹ par jour); et (ii) la nouvelle décharge de Mitendi desserve le reste de la ville, soit une quantité de déchets estimée à un peu plus de 3 000 tonnes par jour (soit plus de 300 tours de camions par jour).

A l'horizon du SOSAK, ces distances sont appelées à être plus importantes, en particulier avec les déchets de Maluku au Nord-Est qui devront être transportées sur une trentaine de kilomètres pour atteindre la décharge de Mpasa.

c/ Programmation pour l'horizon 2030

A l'horizon du SOSAK, et afin de répondre au double défi, d'une part de réduction des distances de transport qui impacte négativement le coût d'exploitation des véhicules de collecte et donc le coût de revient du service, et d'autre part

-

A raison de plus ou moins 10 tonnes par camion.

d'absorption des quantités, il est proposé d'agir suivant deux composantes complémentaires :

- Créer une étape intermédiaire de regroupement et de pré-traitement des déchets collectés avant leur acheminement dans les décharges (leur destination définitive);
- Trouver des sites pour d'autres décharges.

Aménager de véritables stations de transfert

Les équipements actuels aménagés par le PARAU ne constituent pas, à proprement parler, des stations de transfert. Ce sont de petits espaces qui servent de lieux de rassemblement des déchets avant leur transport à la décharge. Il est indispensable, d'un point de vue tant technique que financier, de disposer d'espaces relativement vastes, qui permettent de faire un prétraitement (compostage, récupération de certains déchets à valoriser) et de ne transférer à la décharge que des quantités qui méritent réellement une élimination définitive et/ou des traitements spéciaux.

Compte tenu des grandes quantités de déchets, il est proposé de créer des stations de transfert, qui servent à la fois comme sites de transit et comme site de prétraitement des déchets. Les stations de transfert peuvent servir pour les activités suivantes: (i) possibilité de production de compost pour l'agriculture intra-urbaine (étant donné que près de 50% des déchets sont organiques et qu'il y a une forte demande pour le maraîchage dans la ville), (ii) récupération/valorisation de certains déchets (plastique, métal, cartons...), pour les besoins des industries locales. Par ailleurs, cela permettrait d'organiser les opérations de transport des déchets vers les décharges avec des moyens plus adaptés et donc plus rentables, permettant ainsi de réduire les coûts de collecte.

La configuration du site et la répartition de la population conduisent à envisager, dans l'idéal, 8 stations de transfert, d'une superficie moyenne de 5 ha chacune. Il est toutefois évident que l'on fera face à une difficulté majeure : trouver 5 ha de terrain dans les zones déjà urbanisées, et correctement desservies par des grandes voies de circulation afin faciliter les mouvements des camions vers les décharges. On privilégiera donc les zones d'extension à l'Est, où on essaiera d'implanter 3 stations de transfert (1 à Kimbanseke, 1 vers Kinkole et 1 vers Maluku), soit un total de 15 ha. Les sites seront sécurisés par les plantations d'arbres, à raison de 0,1 million USD par ha, soit 1,5 million pour les 15 ha.

Aménager des décharges contrôlées et les gérer de manière rationnelle

Dans la configuration actuelle, la décharge de Mpasa devrait servir pour les communes de l'Est (district de Tshangu) soit pour environ 40% des déchets de la ville, le reste devant aller sur celle de Mitendi. A l'horizon 2030, la répartition devrait plutôt être 50/50 avec environ 4 000 tonnes/jour de part et d'autre de la rivière N'Djili.

A cet horizon, en supposant que 75% soit destiné à être mis en décharge (le reste étant récupéré et valorisé⁸²), on aurait besoin d'environ 200 ha de décharge⁸³. A priori, les deux décharges actuelles pourraient être suffisantes, moyennant une

_

⁸² Hypothèse là aussi optimiste, même si environ 45% des déchets sont constitués de matières organiques: l'expérience des autres villes montre que la demande réelle en compost n'est pas aussi importante que cela et, surtout, les distances de transport grèvent rapidement le coût de revient, qui se retrouve rapidement hors de portée des maraîchers.

⁸³ A raison de 16 m de hauteur moyenne après compactage, et pour une densité moyenne des déchets après compactage de 1 kg/m³. La production cumulée de déchets d'ici 2030 devrait être de l'ordre de 40 millions de tonnes.

extension du site actuel de Mpasa jusqu'à 100 ha⁸⁴. Toutefois, ceci ne sera possible que s'il est mis en place un système moderne de gestion de ces décharges, pour une exploitation rationnelle et saine au plan environnemental.

Il est donc recommandé d'envisager la création d'autres décharges, afin de soulager celles de Mpasa et de Mitendi, tout en contribuant à la réduction des distances à parcourir. L'étude IGIP (Plan d'action d'assainissement de Kinshasa – 2007) avait identifié, en plus de Mpasa (S4) et Mitendi (S7), six autres sites :

- Site S1 : 20 km à l'Est du centre ville (au Sud de l'aéroport N'Djili) ;
- Site S2 : 22 km à l'Est du centre ville (au Nord-Est de l'aéroport N'Djili) ;
- Site S3: 15 km au Sud-Ouest du centre ville (à gauche de la route vers Matadi);
- Site S5 : 15 km à l'Ouest du centre ville (terrain privé de « l'Eglise Kimbaguiste ») ;
- Site S6: 13 km à l'Ouest du centre ville (zone urbaine Ngaliema);
- Site S8 : 22 km à l'Est du centre ville (à l'est de l'aéroport N'Djili).

Pour les besoins de la ville, il semble prudent de considérer que tous ces sites peuvent accueillir des décharges, et donc sécuriser les emprises foncières. Il y a en particulier le site S6 qui apparaît, selon l'étude IGIP, comme celui présentant le plus d'avantages en termes de proximité de la ville et d'existence d'une voie d'accès revêtue.

Pour l'horizon 2030, on prendra en compte l'aménagement du site S6 (terrain privé de 21 ha appartenant à Congotex, situé à 14 km de la Gombe, 9 km de la Commune Ngaliema et 300m de la berge du Fleuve), en plus d'un autre à identifier du côté de Maluku. Les coûts d'aménagement sont de l'ordre de 2 millions USD par site⁸⁵, soit 4 millions USD au total.

5/Préserver et étendre le couvert végétal

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.

La question des zones inconstructibles est abordée dans le chapitre relatif au Plan d'Aménagement.

a/ Eléments clé du diagnostic

Le Plan Régional d'Aménagement de 1967 avait programmé de vastes espaces verts, aussi bien dans la partie centrale qu'à l'Est de la ville, en plus de la « ceinture verte », périmètre encadrant la ville au Sud. Ces espaces intégraient des coupures vertes le long des cours d'eau et principalement les rivières N'Djili et N'Sele, en plus des plaines inondables le long du fleuve ainsi que le domaine de la N'Sele.

Si le domaine de la N'Sele et les zones marécageuses le long du fleuve ont été conservées, il n'en est pas de même du reste : certaines réserves (celles de N'Djili, le domaine Météo etc.) sont mitées ou ont totalement disparu, tout comme la coupure

-

⁸⁴ Le site de Mpasa couvre une superficie de plus ou moins 250 ha de terrain domanial mais la décharge occupe seulement 30ha. Elle apparaît toutefois déjà saturée, en raison des conditions de gestion qui ne rationnalisent pas l'occupation du site.

⁸⁵ Comprenant, en plus de l'acquisition du terrain, la construction de la piste d'accès, les travaux d'étanchéification de la base et d'aménagement du bassin d'eau d'infiltration, et divers aménagements (clôture, bâtiment d'exploitation etc.).

verte entre la Gombe et les cités qui accueille aujourd'hui de grands équipements administratifs et sportifs (Stade des Martyrs, Palais du Peuple...).

La ville comporte encore dans sa partie urbanisée, malgré tout, d'importants équipements permettant de faire « respirer » la ville, même s'ils ont d'autres fonctions : (i) le Jardin Zoologique (16 ha), dont le principal atout est sa position au cœur de la ville ; (ii) le Jardin Botanique (14 ha), qui jouxte le Jardin Zoologique ; et (iii) le Golf.

Pour ce qui est de l'érosion, elle affecte principalement les quartiers Sud de la ville (et plus tard le Sud-Est), sur des zones de pentes plus ou moins importantes.

b/ Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

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, nettement en deçà de 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.

Pour ce qui est de la lutte contre l'érosion, les mesures envisageables au niveau des zones déjà urbanisées sont de portée purement locale, et ne relèvent donc pas du schéma directeur. Le principal enjeu en la matière pour le SOSAK concerne donc les zones qu'il faudra identifier comme inconstructibles du fait du fort pouvoir érosif du sol avec des pentes importantes.

c/ Programmation pour l'horizon 2030

La plupart des villes se fixent un objectif d'environ 1% de la superficie de la ville affectée à des espaces verts. Etant donné la présence du fleuve et des zones inondables, qui contribuent déjà beaucoup à faire « respirer » la ville, il est proposé que Kinshasa vise un objectif de 0,5% d'espaces verts aménagés.

Dans cette optique, le SOSAK propose de garder la même dynamique du Plan Régional d'Aménagement de 1967 confortée par la Schéma directeur de 1976 :

- le maintien de grandes coupures vertes dans les vallées de rivières N'Djili et N'Sele ;
- le maintien des zones inondables en bordure du fleuve ;
- le maintien d'une partie du domaine présidentiel de la N'Sele dans sa vocation agricole/agropastorale et donc, dans une certaine mesure, d'espace vert;
- l'aménagement de périmètres boisés dans les zones classées comme inconstructibles, en particulier dans les collines.

En considérant donc ce seuil de 0,5%, les besoins en espaces verts pour les 75 000 ha urbanisables de la ville seraient de l'ordre de 375 ha. Il faudrait donc, en dehors de 216 ha des collines (en particulier à l'Est), trouver au moins 160 ha au sein des zones urbanisées.

En ce qui concerne les collines, des dispositions réglementaires doivent être prises pour les classer comme aires protégées. Certaines parties pourront être maintenues pour l'agriculture (vers l'Est en particulier), mais il sera indispensable de passer à des cultures en terrasses pour limiter l'érosion. Afin de freiner l'occupation des sites, on y réalisera des zones tampons sous forme de bandes d'au moins 100 m, qui seront

végétalisées (plantations d'arbres). Les besoins sont de l'ordre de 200 ha, soit un coût de l'ordre de 20 millions USD.

Les équipements actuels, quelle que soit leur taille (et dont principalement le Golf, le Jardin Zoologique, le Jardin Botanique, le cimetière de la Gombe etc.), doivent impérativement être maintenus. Une partie du Camp Kokolo devrait être affectée à un espace vert.

En complément, trois grands espaces verts devront être aménagés dans la partie Est, avec des superficies minimales de l'ordre de 20 ha chacune. Ces espaces, comme ceux des collines, seront de véritables « forêts urbaines », domaines boisés comportant des aménagements spécifiques (par exemple parcours sportifs de loisirs adaptés). N'y seront autorisées que quelques activités non dégradantes comme l'hôtellerie de standing. Le coût estimatif de ces aménagements est de l'ordre de 6 millions USD.

Au total, la protection de l'environnement et du site naturel devraient mobiliser environ 26 millions USD.

6/Protéger la ville contre le bruit et la pollution de l'air

Les principaux déficits dégagés par le diagnostic concernent les gaz d'échappement des véhicules ou de quelques usines, ainsi que les bruits générés par certaines activités, dont les aéroports.

Il n'est pas apparu qu'il s'agissait de problèmes cruciaux à ce stade, mais qui pourraient s'amplifier d'ici 2030, si certaines tendances se poursuivent, en particulier en ce qui concerne l'implantation des activités industrielles et les conditions de transport.

L'affectation de zones d'activités et l'amélioration des conditions de transport devraient contribuer, de manière sensible, à la réduction de la pollution de l'air. 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. Au regard du contexte, le coût socio-économique des nuisances générées par ces équipements restera largement en dessous de celui de leur déplacement. Toutefois, en ce qui concerne la plateforme internationale, des dispositions devront être prises pour sécuriser le périmètre de l'aéroport, afin d'empêcher l'installation des populations dans les zones trop proches, qui exposerait celles-ci à un niveau de bruit trop élevé.

7/Récapitulatif de la programmation pour l'environnement et la protection du site

Les besoins globaux pour l'environnement et la protection du site sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Thématique	Activité	Quantité	Coût (en millions USD)
	Libération des lits	_	·
Farm almialas	mineurs	20 000 ml	40,0
Eaux pluviales	Revêtement des	8 800 ml bétonnage +	16,3
	drains	36 000 ml curage	10,3
Eaux usées	Bassins de traitement	10 x 1 700 m ²	1,2
Laux usees	boues de vidange	10 x 1 7 00 111	1,2
Ordures ménagères	Stations de transfert	3 x 5 ha	1,5

	Décharges	21 ha + 18 ha	4,0
Couvert végétal	Espaces verts	260 ha	26,0
Total			89,0

D. Eau potable – électricité - télécommunications

1/Rappel des éléments clés du diagnostic

Pour tous ces réseaux, le diagnostic a mis en exergue des déficits aussi bien qualitatifs que quantitatifs :

- Pour l'eau potable, un déficit quantitatif estimé en 2005 à 130 000 m³, et une inégale distribution dans la ville, avec environ 1,5 millions de personnes qui n'étaient pas connectées à cette date (soit plus de 25% de la population), principalement localisées dans les zones d'extension Ouest, Sud et Est ;
- Pour l'électricité, un déficit quantitatif d'environ 400 MW représentant près de 50% de la demande potentielle en 2013, et un taux de desserte de l'ordre de 40% seulement (85% dans la plupart des capitales de la sous-région Afrique Centrale), avec donc une très faible desserte dans les communes périphériques de l'Est (Kimbanseke, Maluku et N'Sele) où on est à moins de 30%, en plus des déficits chroniques dans les zones densément peuplées de Makala, Ma Campagne, Ngaliema, Kintambo, Barumbu, Selembao, Bumbu, Mont Ngafula, Kalamu, Masina, Lemba, Matete, Ngiri-Ngiri, Gombe etc.;
- En ce qui concerne les télécommunications, le déploiement de la fibre optique est en cours, en plus des infrastructures de téléphonie mobile.

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.

2/Perspectives et défis à relever pour l'horizon 2030

Du point de vue de l'aménagement de la ville, la faible alimentation a un impact considérable, dans la mesure où l'implantation des activités est largement influencée par le niveau de fourniture en services essentiels (eau potable et télécommunications mais surtout électricité) dans la zone concernée.

Des projets sont en cours :

- En matière d'électricité, le déficit quantitatif aura été entièrement résorbé à l'horizon 2016, et des avancées auront été enregistrées au niveau de la distribution ;
- Pour ce qui est de l'eau potable, un plan directeur a été établi et des travaux sont en cours pour résorber le déficit quantitatif tout en étendant le réseau

dans les zones faiblement desservies, y compris avec des campagnes de branchements ;

• Au niveau des télécommunications, les travaux de pose du réseau et infrastructures connexes vont se poursuivre.

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.

3/Programmation pour l'horizon 2030

Les programmes pour ces réseaux à l'horizon du SOSAK ne sont pas connus avec précision. Certes un plan directeur existe pour l'eau potable (datant de 2007), mais il ne comporte d'éléments précis que pour l'horizon 2017, et donc un autre est en cours d'élaboration. L'actuel plan directeur prévoit de faire passer le taux de branchement à 70% à l'horizon 2027 (il était de 20% en 2005), avec une demande totale de l'ordre de 1 100 000 m³/jour. Cela passera par un renforcement des installations de production, de stockage et de transport puis distribution dans la partie Ouest de la ville. Dans la partie Est de la ville, il est prévu, à court terme, la construction d'un grand réservoir de régulation de 10 000 m³ sur l'une des collines de Kimbanseke, alimenté à partir d'un nouveau captage à l'amont de la rivière N'Djili (au pied des collines), réalisé en 2022 avec une production de 150 000 m³/jour. A plus long terme, il est prévu la réalisation d'un captage vers l'aval de la rivière N'Sele.

L'une des hypothèses de ce plan directeur est qu'une partie de la production proviendra de forages à réaliser dans la partir Sud de l'Extension Est, au pied des collines (au moins 60 000 m³/jour). En attendant la révision du plan directeur eau potable (en cours), il apparaît que ces équipements resteront insuffisants pour satisfaire l'ensemble des besoins à l'horizon du SOSAK.

Il apparaît donc que le principal enjeu de ces réseaux pour le SOSAK est la disponibilité de sites pour l'installation des équipements. En l'absence de données précises, il est difficile à ce stade de se prononcer avec exactitude. On se contentera donc de prévisions assez générales, qui peuvent être établies comme suit :

- eau potable : environ 3 x 2 ha pour les réservoirs à construire (dont celui déjà programmé à Kimbanseke et 2 autres à implanter sur les collines à N'Sele et Maluku) ;
- électricité: en plus du poste d'injection 220/20 kV de Kimbanseke (déjà identifié), un autre poste dans l'intervalle entre N'Sele et Maluku, surtout pour les besoins de la zone d'activités (au moins 2 ha).

En ce qui concerne les stations de relais pour les télécommunications, les éventuels besoins seront satisfaits à l'échelle des plans particuliers, étant donné qu'ils sont de taille plus modeste. Il en sera de même pour les postes de transformation électrique et les autres réservoirs d'eau potable. Le tracé des réseaux Haute Tension et Très Haute tension, qui ne suit pas forcément la voirie, devra également être pris en compte, de manière à ce que les emprises nécessaires (y compris le périmètre de sécurité – normalement au moins 30 m de large) soient indiquées comme inconstructibles.

L'autre problème majeur qui se posera en ce qui concerne les réseaux est la coordination entre eux d'une part et avec la voirie d'autre part. Une attention particulière devra être portée, lors de la réalisation des travaux de voirie, sur les emprises ou même des réservations nécessaires pour faire passer les conduites d'eau potable et la fibre optique.

E. Récapitulatif global de la programmation pour les équipements et les infrastructures

Les besoins pour les grands équipements et infrastructures à l'horizon 2030 (donc correspondant à la phase 1 de l'extension) sont récapitulés dans le tableau ci-après :

Thématique	Activité	Quantité	Coût (en
			millions USD)
Chemin de fer	Réhabilitation gares et	64 km + gare centrale	540,0
Chemin de lei	lignes	+ 13 gares	340,0
Voirie	Y compris BHNS sur	331 km dont 133 km	2 520 0
hyperstructurante	certaines sections	de BHNS	2 529,0
Voirie structurante	Hors hyperstructurant	273 km	1 365,0
Autoroute du Fleuve	Partenariat Public-Privé	16 km	80,0
Transport fluvial	Gares fluviales	4	0,24
•	Libération des lits mineurs	20 000 ml	40,0
Eaux pluviales	Revêtement des drains	8 800 ml bétonnage + 36 000 ml curage	16,3
Eaux usées	Bassins de traitement boues de vidange	10 x 1 700 m ⁻	1,2
Ordures	Stations de transfert	3 x 5 ha	1,5
ménagères	Décharges	21 ha + 18 ha	4,0
Couvert végétal	Espaces verts	260 ha	26,0
Eau potable	Réservoirs	3 x 2 ha	0,6
Electricité	Postes d'injection	2 x 2 ha	0,4
Grands	Zones non urbanisées	185 ha	61,5 + 18,5
équipements	Zone urbanisée	1 x 1 ha	1 + 4
Total			4 689

Les besoins globaux estimés ci-dessus, bien qu'ils apparaissent élevés, sont loin de représenter l'ensemble des investissements publics nécessaires sur la période considérée : ils ne prennent en compte, pour les équipements, que l'acquisition du foncier ; ils ne concernent pas, non plus, les voiries et équipements de proximité, indispensables.

III. Plan général d'Aménagement

Le Plan Général d'Aménagement est la représentation spatiale des orientations stratégiques et de leurs déclinaisons en parti d'aménagement.

Il indique donc tous les éléments qui ont été décrits dans les chapitres précédents, à savoir : zones d'extension de la ville, réseau de voirie, axes lourds de transport en commun, localisation des grands équipements, localisation des zones d'activités, de loisirs et de services, identification des espaces inconstructibles (agricoles, naturels, inondables, fortes pentes...).

A. Les éléments-clé du Plan Général d'Aménagement

1/La localisation des futures zones urbanisables

Il s'agit ici de proposer les espaces qui accueilleront les nouvelles populations attendues à Kinshasa, qui sont de l'ordre de 5 à 7 millions d'habitants supplémentaires, selon les deux hypothèses présentées, et correspondent à des besoins en superficie d'environ 270 km².

Pour répondre à l'Orientation stratégique n° 4 (Anticiper les extensions de la ville en reprenant le contrôle sur les procédures d'aménagement), il est primordial d'identifier les zones qui seront ouvertes à l'urbanisation d'ici à 15 ans, pour pouvoir préparer l'arrivée des populations, et programmer les équipements structurants dès à présent.

Par ailleurs, on incitera la densification de la ville actuelle, là où c'est encore possible de le faire, car Kinshasa présente une densité déjà très élevée en moyenne, et extrême dans certains quartiers. On dépasse souvent les densités offertes par de l'habitat en hauteur et collectif.

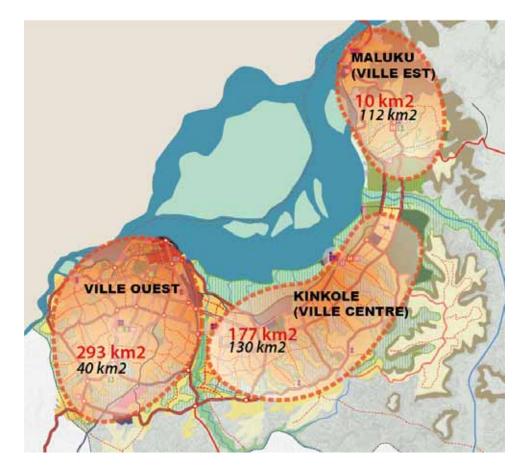
a/ Localisation des extensions

Les zones d'extension sont représentées en jaune pâle sur le plan, et correspondent à l'hypothèse 3 présentée ci-avant (Accompagner les tendances actuelles en les contrôlant et rester dans la plaine) a été retenue. Un phasage est proposé :

- la phase 1 concerne les zones proches de la voie de contournement sud (Ring Est), car en créant cette voie, on ouvre automatiquement des espaces à l'urbanisation, et l'extension, en plaine vers Maluku.
- la phase 2 (idéalement au-delà de 2030) concerne les hauts plateaux plus difficilement urbanisables et le prolongement des zones le long de la voie de contournement.

Superficies

Les surfaces proposées en phase 1 sont de 290 km², et celles en Phase 2 de 150 km². La superficie mise à disposition est donc légèrement plus importante que les besoins identifiés (280 km²), mais elle tient compte de la difficile maîtrise du foncier. En effet, si l'Etat décidait seul de l'aménagement, on pourrait pleinement identifier les zones à ouvrir à l'urbanisation, mais dans le contexte actuel et la spéculation foncière qui règne, il est plus prudent d'offrir plus de possibilités.



Populations présentes et attendues

En appliquant les densités observées, on peut estimer que les trois ensembles urbains accueillent et accueilleront les populations suivantes :

Ville Ouest:

Urbanisé (2013) : 295km^2 > 5,1 millions d'hab. Phase 1 : 48 km^2 > 880 000 hab.

Total 2030: 6 millions d'hab.

Ville Centre:

Urbanisé (2013) : 175 km² > 3,1 millions d'hab. Phase 1 : 130 km² > 2,4 millions d'hab.

Total 2030: 5,5 millions d'hab.

Ville Est (Maluku)

Urbanisé (2013) : 10 km^2 > 180 000 hab. Phase 1 : 112 km^2 > 2,1 millions d'hab.

Total 2030: 2,3 millions d'hab.

□ La question des grandes emprises à l'est

De plus, certains périmètres restent encore incertains à l'heure actuelle, comme le domaine présidentiel de la N'Sele, et le camp militaire de Kibomango. Pour le moment le premier est réservé pour des activités agricoles, et le second pour recevoir la base logistique (qui devrait être déménagée du Camp Kokolo) et des entrainements de tirs. Mais on peut se poser la question de la légitimité d'espaces avec de telles fonctions dans une zone qui sera encerclée par l'urbanisation. Leur configuration,

l'emprise qu'ils occupent ou leurs destinations pourraient être revues dans quelques années.

Il est à noter que la mise en valeur des domaines présidentiels relève de l'initiative exclusive du chef de l'État qui décide de l'affectation du sol sur ces sites par rapport à des fonctions qui seraient compatibles, avec le développement harmonieux de la ville activités, logements, équipements...) .

De même on peut imaginer que le domaine militaire de Kibomango, compte tenu de l'importance de son étendue (7000 ha actuellement), devrait être traité de manière particulière en veillant à rendre son aménagement compatible au fonctionnement cohérent de l'agglomération.

Néanmoins, dans l'option retenue, une bande de 2km de large le long de la voie a déjà été affectée à des activités urbaines, pour assurer la continuité entre la ville centre et la future ville est. Il s'agit en outre des terrains les plus propices à l'urbanisation de l'ensemble de la plaine. Or si on réserve 7000 hectares seulement à des activités militaires dans la plaine, ce qui représente un potentiel d'installation pour près de 1 million d'habitants, où vont s'installer ces habitants ? Le risque est qu'ils s'installent à nouveau sur les collines ou dans les zones inondables, car ils rechercheront la proximité de la ville, alors que certaines activités militaires n'ont pas la nécessité de se trouver en pleine zone urbaine. Un camp militaire est toutefois maintenu sur le plan à cet emplacement, mais de surface plus réduite, les entrainements de tirs et les poudrières pourraient être installés un peu plus loin.

b/ La densification de la ville actuelle

En parallèle de l'aménagement de ces zones d'extension, des programmes devront permettre d'occuper certains espaces qui se trouvent dans l'espace urbanisé actuel, et dont la fonction à ces emplacements ne se justifie plus : sud du Camp Kokolo, Aéroport de N'Dolo, Camp Ceta en face de l'aéroport... On insistera sur la qualité des programmes proposés à ces endroits stratégiques, et sur leur mixité indispensable (logements, bureaux, commerces, équipements...). On sait toutefois que les logements y seront probablement chers, compte tenu de la localisation et de la valeur de l'assiette foncière, et que ces programmes ne pourront pas répondre à la demande de la grande majorité des ménages.

2/La trame de voirie structurante

a/ La trame de voirie primaire

L'objectif est d'améliorer la circulation générale à Kinshasa et de désenclaver les quartiers. Ainsi, un habitant doit se trouver à 1 km maximum d'une voie bitumée sur laquelle il pourra trouver un moyen de transport en commun.

Elle respecte autant que possible un carroyage de 2km de coté, et suit, dans les zones déjà urbanisées, les tracés de voies existantes, mais trop étroites actuellement.

Elle est prolongée sur les zones d'extension, en suivant le principe, sur ces espaces encore libres de construction, d'un carroyage de 1 km x 1 km (plus facile à implanter car ces espaces sont encore vides et les expropriations moins coûteuses).

b/ Le réseau hyperstructurant

En se basant sur le réseau actuel qui a bénéficié d'améliorations considérables ces dernières années (Bd. Lumumba, Bd Triomphal, Bd du 30 juin...), il est proposé de le

prolonger pour assurer un réseau (de radiales et de circulaires), qui permettent de rejoindre facilement et rapidement les zones les plus stratégiques de la ville. Une ville de la taille de Kinshasa, pour le bon fonctionnement de ses activités et son image, doit disposer d'un réseau de ce type.

Les plus grands changements sont :

- un prolongement de l'avenue Lumumba jusqu'à la place de l'Indépendance (connexion avec le Bd 30 juin)
- le prolongement du Bd Triomphal de la route des poids lourds à la route de Matadi ;
- une autoroute le long du fleuve permettant de lier le centre ville et l'aéroport très rapidement ;
- neuf grandes rocades de contournement du centre-ville ;
- quatre grandes radiales permettant de connecter l'hyper-centre aux quartiers du Sud de la ville :
- dans la ville Centre, une série de perpendiculaires au Boulevard Lumumba et son prolongement ;
- une boucle de raccordement du plateau Sud-Est, prévue pour l'après 2030.

3/Les axes lourds de transports en commun

Tout le système de transport est repensé et réorganisé autour du train et du bus à haut niveau de service, qui en forment l'ossature principale. Les autres modes plus légers (bus, minibus) s'organisent pour desservir les quartiers, à partir des arrêts proposés (multimodalité).

a/ Réhabilitation du chemin de fer urbain

On aura, à partir de la Gare centrale, des lignes suivant trois directions : (i) Aéroport ; (ii) Lemba et (iii) Kintambo puis Kinsuka, en desservant quinze gares (gares répertoriées par l'ex-ONATRA).

b/ Un système de bus haute capacité

En plus du chemin de fer, le transport en commun de grande capacité sera complété par un réseau de « Bus à Haut Niveau de Service » (BHNS). Son aménagement donne la priorité aux bus, par rapport aux autres modes de transport. Il s'agit d'un mode de transport consistant à dégager, sur les principaux axes de circulation, des voies dédiées pour les bus, en plus d'un minimum de 2x2 voies pour les autres véhicules. Il permet ainsi d'approcher le niveau de service que peuvent offrir le tramway ou le métro, mais avec des coûts d'investissement et d'exploitation moins élevés.

Le BHNS emprunterait les itinéraires ci-après, pour un total de 133 km :

- Boulevard Lumumba, à partir de la Gare centrale jusqu'à la limite de l'Aéroport de N'Djili;
- Boulevard de la Libération, depuis Mbinza UPN jusqu'à son prolongement vers l'Avenue Kisangani à la Gombe, jusqu'à la Banque Centrale ;
- Boulevard du 30 juin et son prolongement jusqu'à Kintambo Magasin ;
- Boulevard Triomphal, y compris ses extensions depuis l'Avenue des Poids Lourds (Gare de N'Dolo) jusqu'à la Route de Matadi et l'embranchement sur l'Avenue Kasa-Vubu jusqu'à Kintambo;
- Avenue Kasa-Vubu à partir du Boulevard du 30 juin, puis prolongement sur Avenue Elengesa;

- 1ère circulaire, entre Echangeur Limete et Avenue de la Libération
- By-Pass puis Avenue de la Foire ;
- Route de Matadi jusqu'à Cité Verte ;
- Boulevard Semi-périphérique, à partir de By-Pass, puis gare de Lemba et traversée de N'Djili et Kimbanseke, limite de l'Aéroport N'Djili.

Sont présentés sur le plan les axes lourds de transport en commun, c'est-à-dire ceux qui accueilleront le système proposé de bus à haut niveau de service, en site propre (dédié).

4/La construction de grands équipements d'envergure

a/ Centre de conférence international

Kinshasa ne dispose pas à proprement parler d'un lieu pouvant accueillir des conférences internationales, comme cela existe dans des villes de taille comparable, le Palais du Peuple étant surtout destiné aux activités parlementaires.

La proposition consiste en la construction d'un centre international de conférences destiné à accueillir les grandes réunions de niveau international (5ha). C'est un équipement contraignant en termes de localisation, puisqu'il doit être correctement desservi. On pourrait donc le positionner sur une partie du domaine libéré par l'aéroport de N'Dolo ou encore sur celui de l'Aéro-City envisagé en face de l'Aéroport de N'Djili.

b/ Des marchés relais et un Marché international (MIK)

Il s'agira à la fois d'augmenter l'offre quantitative, réduire la fracture par rapport à la partie Est et satisfaire la demande future générée par l'accroissement de la population et de nouvelles activités dans la ville.

Des marchés relais

La demande en marchés sera satisfaite à travers au moins trois équipements d'importance :

- un premier à implanter dans la partie Sud pour réduire les déplacements des populations de cette partie de la ville vers le marché Central, que l'on pourrait construire sur le site de la prison qui serait libéré;
- un second dans la commune de la N'Sele le long du prolongement du Boulevard Lumumba, qui serait secondaire par rapport à Liberté;
- un troisième, indispensable, non loin de la gare internationale envisagée dans le cadre du pont rail-route à Maluku.

■ Un Marché International - MIK

Identifié dans l'étude Pôle de Croissance, le Marché International de Kinshasa, marché de gros, doit être implanté sur la ZES. Il fait partie du programme de la première composante du DPDC, financé par la Banque mondiale.

c/ De grands complexes sportifs

En complément du Stade des Martyrs (en plus du palais des sports déjà programmé à proximité) et du Stade Tata Raphael, on aurait :

- un 2nd palais des sports à l'Est de la ville, destiné à accueillir des sports collectifs (handball, basket-ball, volley-ball, etc.) mais aussi des manifestations publiques et des concerts de musique ;
- un gymnase et une piscine olympique, qui pourraient être groupés et localisés dans la partie Sud de la ville ;
- à une échelle moins importante, 3 complexes multisports comprenant chacun un terrain de football ainsi qu'un terrain de handball pouvant accueillir d'autres sports collectifs (basket-ball, volley-ball etc.), localisés respectivement dans la ville Est, la ville Centre et au Sud-Ouest.

d/Un pôle universitaire moderne et connecté avec les entreprises

Dans une logique de rééquilibrage spatial et pour faire face à la demande, tout en repositionnant Kinshasa au plan international, il apparaît indispensable de doter l'Est de la ville d'un centre universitaire. Celui-ci devrait avoir pour ambition d'être un centre de référence pour la sous-région Afrique centrale, pour le niveau de la formation offerte. A proximité de la Zone Economique Spéciale de Maluku, ce centre devra trouver des partenariat avec les entreprises de la place, pour répondre au mieux aux besoins en formation de la main d'œuvre locale.

5/L'aménagement de centralités secondaires

Kinshasa est aujourd'hui beaucoup trop polarisée sur le centre-ville, et les distances pour s'y rendre sont de plus en plus importantes. Compte tenu de l'étalement de la ville et des difficultés de circulation, il est primordial de développer des centres secondaires, qui permettraient de capter une partie des déplacements domicile / centre-ville, en évitant aux habitants des quartiers d'avoir à se déplacer jusqu'au centre pour trouver ce dont ils ont besoin, autant en termes de démarches administratives ou d'activités commerciales. Certains de ces centres ont déjà été identifiés dans le SDAU de 1976, ce qui a permis l'installation de certains des équipements qui y étaient prévus, comme les bâtiments administratifs (Kinkole) ou les marchés le plus souvent. Mais pour la plupart, le choix résulte d'abord de l'existence aujourd'hui, soit d'un centre administratif, soit d'un centre d'activités ou commercial, qu'il convient de confirmer et conforter par des aménagements spécifiques.

On note 6 centres principaux :

- Place commerciale de Limete,
- UPN,
- Kinkole,
- N'Djili,
- et deux autres seront créés à l'est, Maluku et au nord de Kimpoko.

Et des centres tertiaires dans les quartiers.

Quelques grands équipements ont déjà été localisés sur le plan. On note que la plupart des localisations sont proposées dans les quartiers périphériques et les futures zones d'extension, pour désengorger le centre ville et créer des polarités secondaires.

FIG. 41 - PLAN GENERAL D'AMENAGEMENT >>>>

6/Les zones d'activités spécifiques

a/ Les zones industrielles et d'activités

Il est proposé de limiter l'implantation, dans les zones d'habitation, des industries polluantes et nécessitant de grandes emprises en ville, y compris les grands hangars de stockage qui posent des problèmes de circulation, ou encore constituent de grandes enclaves / coupures dans le tissu urbain. Pour les installations nécessitant plus de 1 ha, seules les implantations dans les zones industrielles définies seront autorisées. Les autres seront traitées au cas par cas, en fonction de leur degré de pollution compatible avec des activités résidentielles, et la réglementation en vigueur dans la zone.

□ Les zones d'activités

La zone industrielle de Limete est maintenue dans sa partie Sud et Est; la réglementation y est revue, et dans cette partie conservée, on interdit l'implantation d'activités qui n'ont pas lieu d'être dans une Zone Industrielle.

En plus de la Zone Economique Spéciale, on prévoit :

- une nouvelle zone industrielle à l'Est et une autre au Sud-Ouest (entrées de ville).
- une zone d'activités tertiaires et logistiques liées à l'aéroport sur le site du camp militaire en face (Airport City).
- un Central Business District sur la partie Est de l'aéroport de N'Dolo, avec vue sur le fleuve.

Ces zones devront permettre à la fois la location sous forme de baux emphytéotiques et l'acquisition des terrains, pour répondre aux exigences des industriels aujourd'hui.

■ Les zones portuaires

La zone industrialo-portuaire doit être restructurée, pour permettre une rationalisation de l'espace, et une amélioration de son fonctionnement dans l'objectif d'une augmentation des activités fluviales.

La zone portuaire hors ONATRA devra être réaménagée : maintien des activités nécessitant l'accès direct au fleuve mais déplacement des autres, évacuation des carcasses de bateau échoués, réappropriation des berges, soit pour des activités portuaires soit pour des activités de loisir.

D'autres zones portuaires seront développées, avec des spécialisations à Kinko et surtout à Maluku, en lien avec le projet rail-route à proximité.

Les propositions sont donc les suivantes :

- Maintien du port principal dans ses installations actuelles (terminal conteneur et gare fluviale), y compris terminal hydrocarbures; et restructuration des ports privés.
- Mise à disposition d'un site d'au moins 15 ha pour l'aménagement de quais et d'aires d'entreposage à Maluku ;
- Mise à disposition d'un site d'au moins 5 ha pour l'aménagement de quais et d'une aire d'entreposage à Kinkole.

b/ Les zones de loisir

□ Loisirs

Kinshasa manque de zones de loisirs de qualité, d'équipements tels que grands parcs, marina, promenade aménagée... Que ce soit pour les touristes, pour les habitants de la ville, ou pour de potentiels cadres internationaux qui demandent un certain niveau d'équipements, il est important que la ville dispose de ces infrastructures. Ceci fait partie autant de la qualité de vie que de l'image qu'elle renvoie et de son attractivité. Dans l'objectif de réconcilier la ville avec le fleuve Congo, plusieurs espaces sont proposés pour se réapproprier les berges du fleuve.

On réservera également une zone de loisirs au sud de la ville.

AU MOINS 5 ZONES DE LOISIRS SUR LE FLEUVE :

- Quartier Baramoto (ouverture du Boulevard Triomphal sur le fleuve), avec un aménagement de qualité, et la création d'une marina.
- Ancien Beach : création d'une promenade aménagée et d'un parc.
- Utex : Création d'un parc sur le fleuve
- Kinsuka : Aménagement mixte logements, établissements hôteliers/restauration, promenade et parc.
- N'Sele : confortement de la zone déjà aménagée pour un hôtel/restaurant de bord de fleuve.

LOISIRS "VERTS"

Une zone de loisirs, écologique, au sud de la ville, autour du site du lac Ma vallée, permettant l'implantation de restaurants, voire d'hôtels respectant l'environnement. Dans cette zone, seront aménagés des promenades dans les collines, des parcours de santé, des aires de repos, un accès au lac...

De telles activités « propres » pourraient également être envisagées dans les zones de fortes pentes classées non aedificandi.

□ Culture et art

En matière de culture, quatre équipements d'envergure nationale un théâtre, un musée d'art contemporain, une cité de la musique, Centre des arts visuels) semblent indispensables à la ville.

Il convient aussi de raviver la flamme des quartiers Molokai – Matonge – Victoire, qui ont autrefois constitué le cœur de la musique congolaise, par des aménagements spécifiques dans ce périmètre.

En termes de localisation, on envisage un pôle culturel international sur une partie du domaine du Camp Kokolo de manière à rester globalement dans la continuité de Molokai – Matonge – Victoire. On aurait également trois centres multifonctionnels qui seraient logés respectivement à Selembao (sur l'actuel site de la prison), N'Djili/kimbanseke et dans la zone d'extension à l'Est.

L'offre sera complétée par les deux palais des sports qui accueilleront les événements de plus grande envergure.

On note également la future Place de la Reconstruction à Limete dont les travaux sont en cours actuellement, qui devrait accueillir un théâtre de plein air, un musée, une galerie commerciale...

7/Les zones inconstructibles

Le plan définit autant la destination des zones urbanisées ou urbanisables, que celles qui au contraire doivent rester naturelles ou au moins "vertes". Ces éléments sont particulièrement sensibles à Kinshasa compte tenu de la fragilité du milieu et des impacts que peuvent avoir la moindre action humaine sur un bassin versant, pouvant engendrer des dommages en aval sur les hommes et les constructions.

La problématique agricole est également très importante. Ce secteur employant un grand nombre de Kinois, et permettant aussi d'alimenter une partie de la ville, il est primordial de réserver des zones qui ne devront garder cette fonction.

Le Plan Régional d'Aménagement de 1967 avait programmé de vastes espaces verts, aussi bien dans la partie centrale qu'à l'Est de la ville, en plus de la « ceinture verte », périmètre encadrant la ville au Sud. Ces espaces intégraient des coupures vertes le long des cours d'eau et principalement les rivières N'Djili et N'Sele, en plus des plaines inondables le long du fleuve ainsi que le domaine de la N'Sele. Ils sont aujourd'hui en grande partie occupés par l'urbanisation.

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.

a/ La lutte contre l'érosion et les inondations

Pour ce qui est de la lutte contre l'érosion, les mesures envisageables au niveau des zones déjà urbanisées sont de portée purement locale, et ne relèvent donc pas du schéma directeur. Le principal enjeu en la matière pour le SOSAK concerne donc les zones qu'il faudra identifier comme inconstructibles du fait du fort pouvoir érosif du sol avec des pentes importantes.

Dans cette optique, le SOSAK propose de garder la dynamique du Plan Régional d'Aménagement de 1967 confortée par le Schéma directeur de 1976 :

- le maintien de grandes coupures vertes dans les vallées de rivières N'Djili et N'Sele ;
- le maintien des zones inondables en bordure du fleuve ;
- l'aménagement de périmètres boisés dans les zones classées comme inconstructibles, en particulier dans les collines.

■ Zones inondables / marécageuses

Les zones inondables ont été localisées sur le plan, il s'agit des bords du fleuve et des bas-fonds des rivières permanentes. Elles sont rigoureusement inconstructibles et seront destinées à des activités agricoles et/ou rizicoles.

■ Zones de fortes pentes

Les pentes les plus fortes ont été identifiées sur le plan et sont catégoriquement inconstructibles, compte tenu des risques que cela induit (érosion et glissements de terrain). Elles feront l'objet de traitement spécifique, et de plantations le cas échéant. Des dispositions réglementaires doivent être prises pour les classer comme aires protégées. Certaines parties pourront être maintenues pour l'agriculture (vers l'Est en particulier), mais il sera indispensable de passer à des cultures en terrasses pour limiter l'érosion. Afin de freiner l'occupation des sites, on y réalisera des zones

tampons sous forme de bandes d'au moins 100 m, qui seront végétalisées (plantations d'arbres).

b/ Le maintien de périmètres agricoles

Le principe retenu est de garder des espaces pour l'agriculture et le maraichage à proximité immédiate des zones urbanisées, pour à la fois offrir des emplois, approvisionner la ville en produits agricoles, et aérer le tissu urbain, très dense à Kinshasa.

Ces zones sont localisées principalement autour des cours d'eau, et dans les fonds des vallées formées par les collines. Elles couvrent, dans la zone considérée comme périmètre urbain, une superficie totale d'environ 200 km².

On note aussi le maintien d'une partie du domaine présidentiel de la N'Sele dans sa vocation agricole/agropastorale et donc, dans une certaine mesure, d'espace vert;

c/ Les zones d'extension future

En dehors des zones affectées à des fonctions urbaines et celles protégées pour des fonctions naturelles ou vertes, le reste du territoire est classé aujourd'hui comme inconstructible. C'est-à-dire que, dans les 15 prochaines années, tout projet de lotissement ne pourra se faire en dehors des espaces qui ont été identifiés comme Zone d'extension.

Ces zones pourront être ouvertes à l'urbanisation une fois que celles identifiées pour la phase 1 seront occupées, et devront faire l'objet d'une révision ou d'une mise à jour du Schéma.

B. Renforcer les fonctions d'une métropole

Le SOSAK vise aussi, de manière transversale, à modifier l'image de la ville de Kinshasa. Pour cela, plusieurs projets spécifiques ont été identifiés dans le centre-ville :

- l'amélioration de la circulation et l'ouverture de voies triomphales avec des perspectives sur des éléments marquants de la ville ;
- la création d'un Centra Business District (CBD) et d'un quartier moderne, sur l'actuel site de l'aéroport de N'Dolo, avec une façade tournée vers le fleuve ;
- la construction d'un centre de conférence international / Palais des Congrès à proximité immédiate du CBD ;
- la création d'un système moderne de transport ;
- la protection et la mise en valeur des bâtiments remarquables ;
- la mise en place d'un règlement d'urbanisme ayant pour objectif d'harmoniser l'évolution des constructions vers celles d'un centre-ville de cette envergure : hauteur, densité, alignement, y compris dans les anciennes cités de Kinshasa, Lingwala et Barumbu... (Plan particulier d'Aménagement) ;
- la poursuite des aménagements des espaces publics, des jardins, et la mise en place d'un règlement de voirie.

Ces éléments sont déclinés plus précisément dans les PPA, et notamment celui de **la Partie Nord de la Ville**, réalisé en complément du SOSAK.

1/Les axes forts du projet

a/ Prolonger triomphal et Lumumba, créer un CBD et une zone de loisirs

Il s'agit là d'un véritable projet urbain qui va changer le fonctionnement et le visage de la ville de Kinshasa.

La rencontre des objectifs d'ouverture de la ville sur le fleuve, de modernisation, d'image, et de structuration du réseau de voirie hyperstructurante a naturellement abouti à cette proposition.

Il est donc proposé de prolonger le boulevard Triomphal dans sa partie Est jusqu'à la route des Poids lourds, en passant par l'aéroport de N'Dolo qui serait déplacé. Cet aménagement est prolongé par une ouverture sur le fleuve, constitué par un CBD, un complexe mixte de commerces, bureaux et habitat de standing, et d'une marina.

Le déplacement de l'aéroport permet aussi de prolonger l'avenue Lumumba jusqu'au 30 juin, et ainsi de boucler un réseau de voiries hyperstructurantes.

Le boulevard Triomphal serait également prolongé dans sa partie Ouest, à travers le camp Kokolo jusqu'à rejoindre la route de Matadi.

Les points durs sont : l'aéroport de N'Dolo et le camp Kokolo.



b/ Restructurer et moderniser les quartiers centraux

Le cas des quartiers anciens et denses des communes de Barumbu, Kinshasa et Lingwala se pose de manière davantage plus forte, qu'elles se trouvent désormais entre deux quartiers d'affaires (le centre ville et le CBD) de la ville, et deux axes majeurs (30 juin et Triomphal).

Le visage de ces quartiers n'apparaît plus comme adapté au paysage urbain que l'on souhaite conférer à cette partie de la ville. Toutefois, leur restructuration paraît aujourd'hui très compliquée, compte tenu des statuts fonciers (titres attribués avant l'Indépendance), des densités très élevées, des activités économiques et des revenus locatifs et fonciers que procurent ces parcelles familiales.

Dans ces communes, le territoire urbain est en partie défini par des îlots qui présentent une très forte densité d'occupation résultant d'une division des anciennes parcelles en petites unités d'habitat et de commerce informel. Cette densité s'exprime à la fois dans la parcelle mais aussi dans l'espace public avec un empiètement sur la voirie des commerces et dans les zones en principe non constructibles le long des rivières et du réseau ferroviaire.

Ces quartiers présentent aussi un délabrement du réseau viaire avec de nombreuses voies en terre, non équipées et par la dégradation, voire l'absence, des réseaux d'alimentation en eau potable ou en électricité et du réseau d'évacuation des eaux usées. Dans ces quartiers, il est proposé de gérer le territoire par un processus de revitalisation urbaine appuyé par des périmètres de remembrement urbain permettant, à terme, de recadrer la densité et d'assainir progressivement l'habitat. Ces projets de revitalisation urbaine devraient faire l'objet de programmes ciblés à partir d'un diagnostic local, à des échelles de territoire définies et avec des moyens financiers à mettre a disposition de ces opérations.

Ces opérations doivent également s'appuyer sur un processus participatif avec tous les habitants et les acteurs du développement urbain.



c/ Instaurer et animer un pôle/périmètre culturel

L'idée est de raviver la flamme des quartiers Molokai, Matonge et Victoire, à travers un périmètre d'intervention spécifique (Aménagement des espaces publics, mises à disposition de locaux aux artistes, espaces de concerts...). Ce projet rejoint l'un des axes identifiés dans l'étude Pôles de Croissance, on pourrait envisager l'aménagement d'infrastructures en lien avec l'art et la culture sur une partie de l'espace libéré sur le sud du Camp Kokolo, en frange immédiate du périmètre proposé.



d/ Protéger et mettre en valeur le patrimoine

La ville de Kinshasa comporte un bon nombre de bâtiments dont certains ont une valeur architecturale ou historique indéniable. Ces ouvrages ont fait l'objet, courant

2009-2010, d'un inventaire⁸⁶ qui a permis de relever plus de 400 sites. Ils soulignent l'identité de la ville et, pour la plupart, témoignent des grands événements du passé. 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.

Nombre de ces bâtiments sont malheureusement aujourd'hui 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.

Il est donc recommandé que ceux de ces ouvrages méritant d'être conservés soient clairement identifiés et fassent l'objet d'une procédure de sauvegarde conformément aux dispositions législatives en vigueur. Cette sauvegarde devrait s'étendre à des biens plus récents, mais ayant une valeur patrimoniale certaine, à l'instar du Domaine présidentiel de Ngaliema.

La liste des éléments du patrimoine déjà répertoriés est reprise dans le tableau présenté en annexe.

2/Transcription dans le PPA

Le Plan Particulier d'Aménagement de la Zone Nord de la ville, rédigé en parallèle du SOSAK, reprend les éléments forts du projet à travers un zoning et un règlement d'occupation des sols et de la construction. Il fait l'objet d'un document à part.



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

Bibliographie

Annuaire du Ministère de l'Enseignement Supérieur, 2008-2009

Atlas de la ville de Kinshasa - BEAU - 1975

Enquête 1-2-3 - Résultats des enquêtes sur l'emploi et sur la consommation des ménages / 2004 - 2005 - Ministère du Plan

Etat des lieux de l'économie congolaise - FEC - 2007

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)

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

Etude de faisabilité du projet de construction de la ligne ferroviaire Kisenso-Kimbanseke, JICA, Septembre 1987

Etude du Plan de reconstruction urbaine de Kinshasa, Rapport final, Mars 2010. JICA.

Etudes du Plan d'Actions pour l'Assainissement de la Ville de Kinshasa - IGIP - 2007

Etude du Plan de mobilité de Kinshasa », réalisée par Transurb technirail / Stratec / AEC

Kinshasa, Architecture et paysage urbains, 2010, Bernard Toulier, Johan Lagae, Marc Gemoets

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

Kinshasa Ville et Environnement – Francis Lelo Nzuzi

Lutte foncière dans la ville : gouvernance de la terre agricole urbaine à Kinshasa par Inge Wagemakers, Oracle Makangu Diki, Tom De Herdt

Monographie de la ville de Kinshasa - Ministère du Plan - 2005

Plan Directeur d'alimentation en eau potable de la ville de Kinshasa - BCEOM - 2008

Plan quinquennal de croissance et de l'emploi – 2011-2015 – CIMA

Planification à grande échelle des infrastructures urbaines d'eau et d'assainissement, Kinshasa », WaterAid / Sheppard Robson International, mars 2014

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

Programme d'Actions Prioritaires 2012-2016

Project Appraisal Documents de différents projets financés par la Banque Mondiale

Projet de construction du Tramway de Kinshasa – Malebo – Préfarail - 2012

Rapports d'activités du PARAU

Rapport d'étude sur l'agriculture périurbaine de Kinshasa - ACF

Réforme foncière – Document de programmation – Ministère des Affaires foncières – UN Habitat

Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme – BEAU – 1976

Société civile, pouvoirs locaux et développement durable des villes en Afrique - Kinshasa, Bamako, Bobo-Dioulasso - Ministère de la Recherche - CEMAf – 2007

Annexes

- Liste de l'inventaire du patrimoine
 Liste des membres du Comité de Pilotage (Arrêté)

RECENSEMENT DU PATRIMOINE

Nom actuel	Nom de l'époque
Bâtiments	Trom de l'epoque
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
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 missionaire St Anne (Cathédrale Sainte-Anne, Procure Sainte-Anne, Maison de résidence pour pères Saint-Anne)

Complexe missionnaire St Dierre	Compleye missionnaira St Diarra
Complexe missionnaire St Pierre Complexe missionnaire St François, Kintambo	Complexe missionnaire St Pierre Complexe missionnaire St François,
(Velodrome + Eglise 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 pour assistants sociaux, "Home
Immeuble à appartements "Home Renkin"	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	Immeuble Agence Maritime Internationale
(AMI) Immeuble appartement + bureaux	(AMI) 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 de la Gombe 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
Louissement Cite jarum de l'ONATRA	Louissement Cite jarum de l'OTRACO

Lotissement d'immeubles pour fonctionnaires	Lotissement d'immeubles pour
d'etat	fonctionnaires d'etat
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,	Rond Point Victoire (Rond point victoire,
Monument "Mains d'artistes" - Kalamu)	Monument "Mains d'artistes" - Kalamu)
Pont du chemin de fer	Pont du chemin de fer
Poste centrale Première pierre Centre Culturel du Congo	Poste centrale Première pierre Centre Culturel du Congo
belge	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
U	<u>l</u>

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
Sites urbains	
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



République Démocratique du Congo Ville de Kinshasa



Kinshasa, le 1 1 FEV 2014

ARRETE N° SC/BGV/ 00 25 /MINPBTPI/SJL/SMI/2014 DU. 1 1 FEV 20 PORTANT CREATION, ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE PILOTAGE DU PROJET D'ELABORATION DU SCHEMA D'ORIENTATION STRATEGIQUE DE L'AGGLOMERATION DE KINSHASA (SOSAK) ET DU PLAN PARTICULIER D'AMENAGEMENT (PPA) DE LA ZONE NORD DE LA VILLE DE KINSHASA.

Le Gouverneur de la Ville de Kinshasa.

Vu, telle que révisée à ce jour, la Constitution ;

Vu la loi n°08/012 du 31 juillet 2008 portant principes fondamentaux relatifs à la libre administration des provinces ;

Vu le décret du 20 juin 1957 sur l'urbanisme ;

Vu l'ordonnance n°07/010 du 16 mars 2007 portant investiture des Gouverneur et Vice-Gouverneur de la Ville de Kinshasa;

modifié et complété tel que l'arrêté jour, SC/0120/BGV/2007 du 30 juillet 2007 portant organisation et fonctionnement du Gouvernement Provincial de la Ville de Kinshasa ;

tel que modifié et complété ce jour, l'arrêté SC/0121/BGV/2007 du 30 juillet 2007 portant attributions des Ministres provinciaux de la Ville de Kinshasa

Vu l'arrêté n°SC/0151/BGV/DIRCAB/CE/PLS/2012 du 14 juillet 2012 portant désignation des membres du Gouvernement Provincial de la Ville de Kinshasa:

Considérant la nécessité de mettre en place un comité de pilotage dont la supervision assurera la réalisation optimale du projet d'élaboration d'un Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinoise, SOSAK en sigle, et du Plan Particulier d'Aménagement (PPA) de la Zone Nord de la Ville de Kinshasa;

Considérant la nécessité de rationaliser le développement futur de la Ville de Kinshasa ;

Considérant l'urgence;

a l'original

Ruplure

Developpement

Sur proposition du Ministre Provincial du Plan, Budget, Travaux Publics et Infrastructures;

Le Conseil des Ministres entendu

ARRETE

TITRE I: DE LA CREATION ET DES MISSIONS

Article 1 : Il est créé, dans la Ville de Kinshasa, un Comité de Pilotage du projet d'élaboration du Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinoise, SOSAK en sigle, et du Plan Particulier d'Aménagement de la Zone Nord (PPA).

Article 2 : Le Comité de Pilotage a pour missions de :

- donner les orientations nécessaires au développement de l'étude ;
- assurer le suivi de l'évolution du projet SOSAK ;
- vérifier la conformité du travail fourni par le consultant au regard de la méthodologie de la planification stratégique et de termes de références:
- valider les rapports intermédiaires du consultant.

TITRE II: DE L'ORGANISATION ET DU FONCTIONNEMENT

Article 3 : Le Comité de Pilotage est composé de deux organes :

- Le Comité de Supervision ;
- Le Secrétariat Technique.

1. Du Comité de Supervision

Article 4 : Le Comité de Supervision est l'organe d'orientation du Comité de Pilotage.

Il est composé de :

- Président : Gouverneur de la Ville de Kinshasa ;
- Vice-Président : Ministre Provincia ayant le Plan dans ses attributions;
- Membres:
 - Délégué de la Présidence de la République ;
 - Délégué de la Primature
 - Délégué du Ministère de la Défense ;
 - Délégué du Ministère en charge de l'Aménagement du Territoire ;
 - Délégué du Ministère en charge de l'Urbanisme et de l'Habitat ;
 - Délégué du Ministère en charge des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction;
 - Délégué du Ministère en charge des Affaires Fonctions

- Délégué du Ministère en charge de l'Intérieur, Sécurité et Décentralisation :
- Délégué du Ministère en charge des Transports ;
- Délégué du Ministère en charge de l'Environnement ;
- Délégué du Ministère en charge des Postes, Télécommunication et NTIC:
- Le Ministre provincial en charge de l'Environnement ;
- Le Ministre provincial en charge des Transports ;
- Le Ministre provincial en charge des Finances ;
- Le Ministre provincial en charge de la Décentralisation;
- Le Ministre provincial en charge de l'Energie ;
- Le Ministre provincial en charge de l'Agriculture et du Développement Rural;
- Le Ministre provincial en charge des Affaires Foncières, Urbanisme et Habitat
- Le Ministre provincial en charge de la Santé ;
- Le Ministre Provincial en charge des Mines et Tourisme ;
- Médecin Inspecteur provincial;
- Délégué du PNUD ;
- Délégué de l'ONU Habitat ;
- Délégué de la Société des Architectes du Congo (SAC) ;
- Délégué de la FEC : Comité Professionnel des Bâtiments et Constructions;
- Délégué de l'Association « Urban stes en Action » ;
- Délégué de l'Association des Ingénieurs Civils en construction ;
- Directeur du Groupe d'Etudes de Transport;
- Délégué de la Société Commerciale des Transports et des Ports ;
- Délégué de la Société Nationale d'Electricité;
- Délégué de la Regideso Sarl ;
- Quatre Experts indépendants (Personnes Ressources) désignés par le Ministre Provincial du Plan, Budget, Travaux Publics et Infrastructures.

Article 5 : Le Comité de Supervision se réunit une fois par mois ou chaque fois que de besoin. Ses réunions sont convoquées et dirigées par le Président ou, en cas d'absence de ce dernier, par le Vice - Président.

2. Du Secrétariat Technique

Article 6 : Le Secrétariat Technique est l'organe technique du Comité de Pilotage. Il est notamment chargé de :

- préparer les réunions du Comité de Pilotage ;

centraliser les rapports et élaborer des notes synthèses à l'intention du Comité de Supervision ;

du Comité de Supervision , assurer la permanence et l'archivage de la documentation copie certifie

à l'origina

Article 7: Le Secrétariat Technique est assuré par les délégués du Ministère provincial en charge du Plan.

TITRE III : DES RESSOURCES

Article 8 : Pour son fonctionnement, le Comité de Pilotage bénéficie d'une allocation tirée du budget de la Ville.

Un jeton de présence, dont la hauteur est fixée par arrêté du Ministre provincial en charge du Budget, est accordé aux membres du Comité de Supervision après chaque réunion.

Les membres du Secrétariat Technique bénéficient d'une indemnité non permanente dont la hauteur est fixée par le Ministre provincial en charge du Budget.

TITRE IV: DES DISPOSITIONS FINALES

Article 9 : Le Comité de Pilotage est dissous d'office à la validation du rapport final de l'étude.

Article 10 : Sont abrogées toutes les dispositions antérieures contraires au présent arrêté.

Article 11 : Le Ministre Provincial du Plan, Budget, Travaux Publics et Infrastructures est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sort ses effets à la date de sa signature.

Pour execution

Robert LUZOLANU MAVEMA Ministre Provincial du Plan, Budget, Travaux Publics et Infrastructures

Le Directeur de Abret de Gouverneur Hôte de Vine de Kinshasa

André KIMBUTA