EXPOT BETON 6éme EDITION

5 PILIERS POUR REBATIR KINSHASA A L'HORIZON 2036

DU 30 NOVEMBRE AU 03 OCTOBRE 2022 AU PALAIS DU PEUPLE

SECURITE ROUTIERE ET EMBOUTEILLAGES A KINSHASA

« Les nœuds de Mobilité comme lieux de Fabrication de la ville et supports de mobilité et d'immobilité à Kinshasa »

Par GUY BAKUMBA MANGITUKULU.

Docteur en Art de Bâtir et urbanisme de L'ULB

Urbaniste-Enseignant à l'ISAU

PLAN D'EXPOSÉ

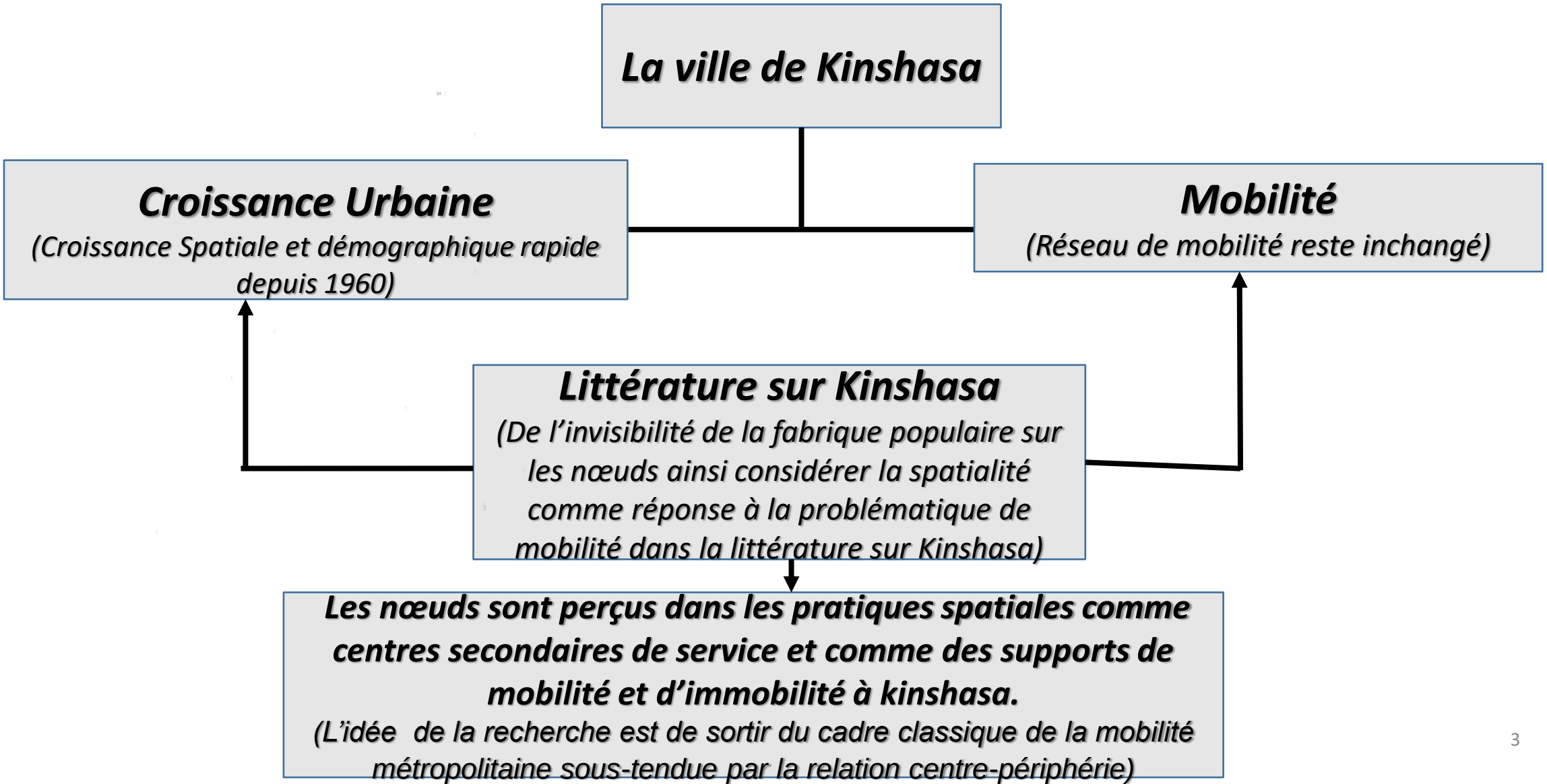
I. Introduction

II. Principaux Constants sur la problématique de mobilité à Kinshasa

III. Réponses des autorités urbaines sur les questions de mobilité

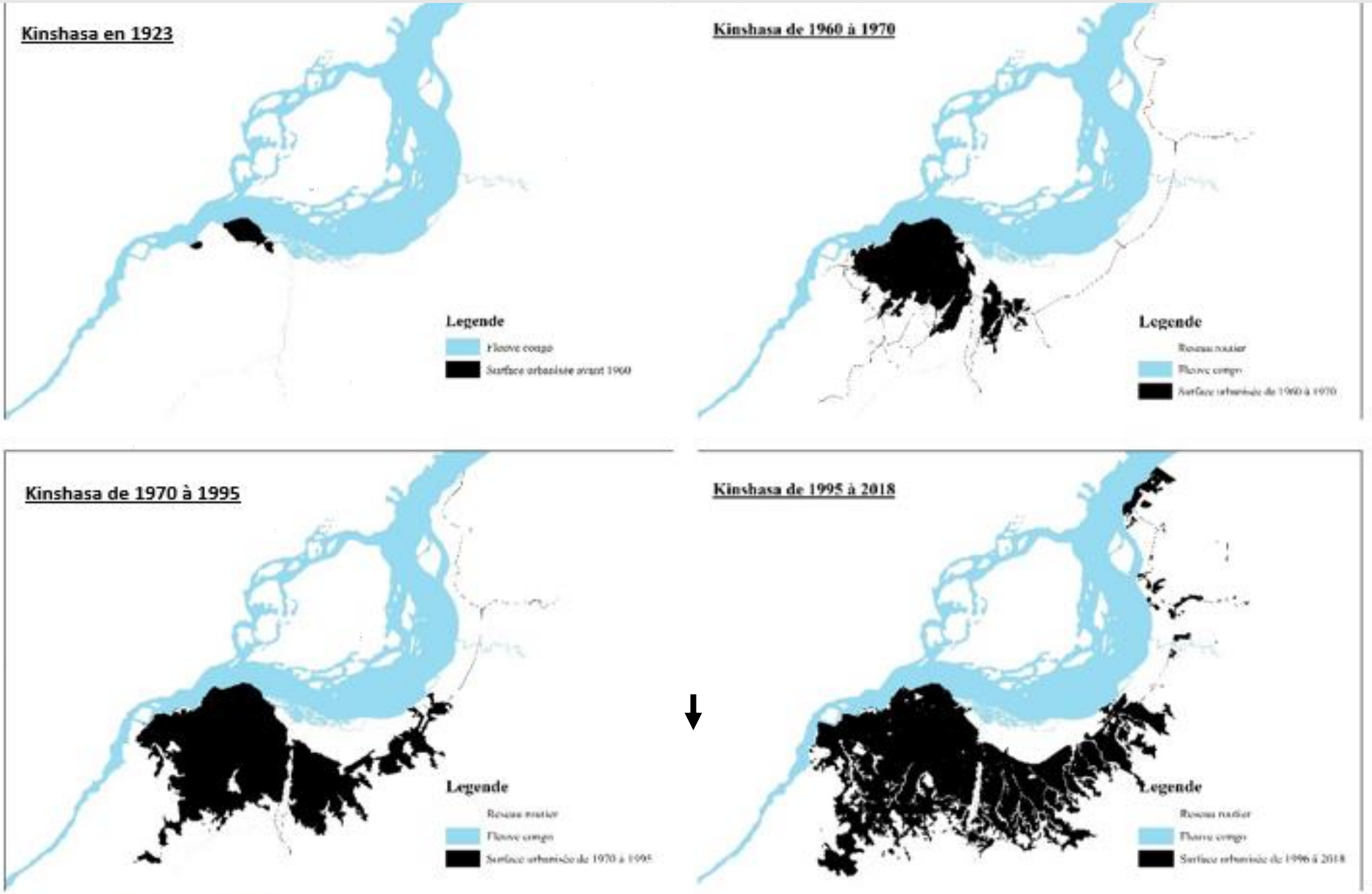
V. Conclusion: les Pistes des solutions pour l'amélioration de la mobilité à Kinshasa

I. INTRODUCTION



II. LES PRINCIPAUX CONSTATS SUR LA PROBLEMATIQUE DE MOBILITE A KINSHASA

CONSTST 1, INEDEQUATION ENTRE LA CROISSANCE SPATIALE ET LES RESEAUX DE MOBILITE



Source : De Maximy, René, Flauriot, Jean, Pain, Marc. (Sous la direction de), Atlas de Kinshasa, IGZA, 2ème partie (22 planches) *1975 et 1978, et dessin personnel 2020.*

SURFACE URBANISEE DE LA VILLE DE KINSHASA (2015)

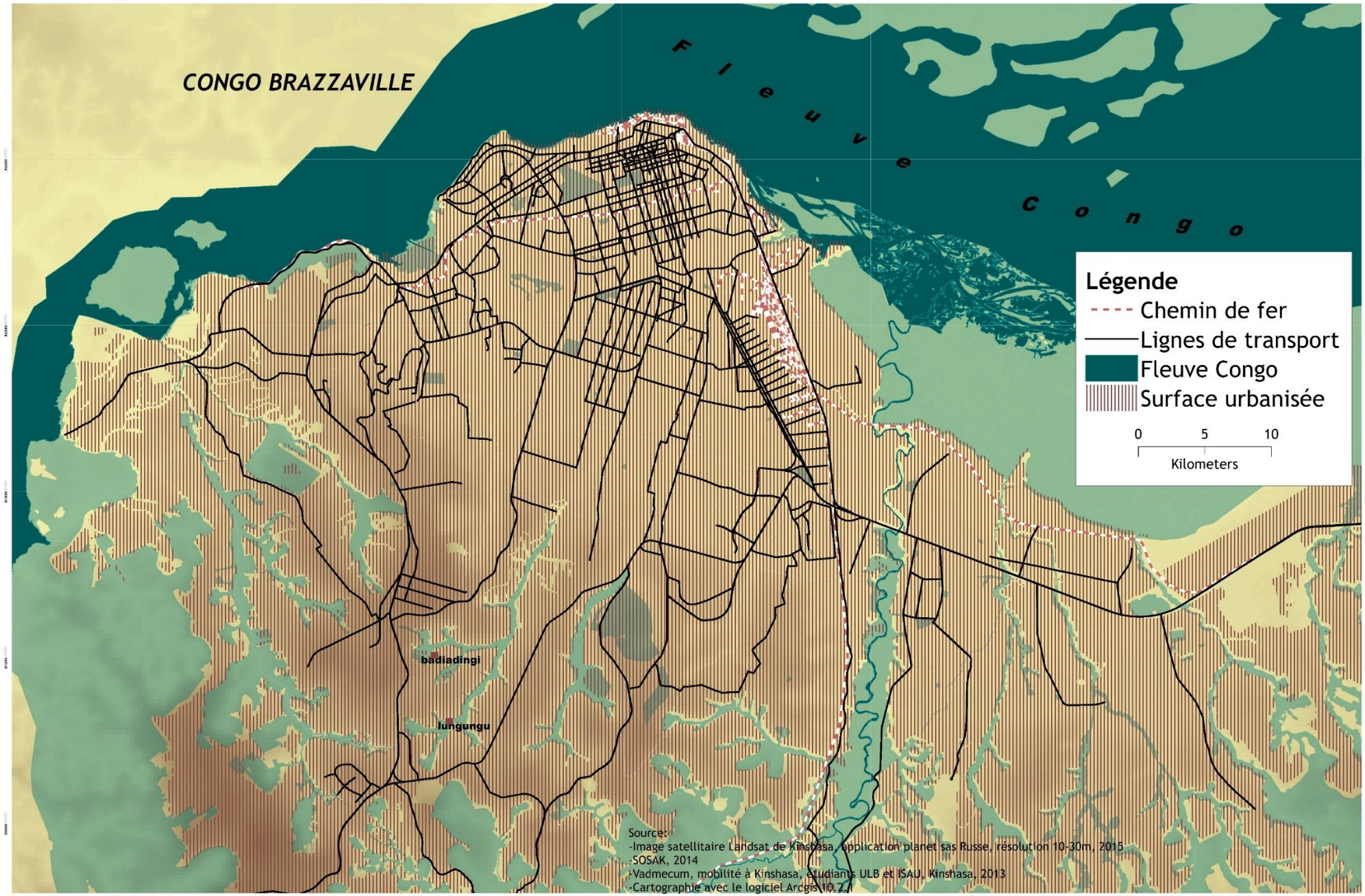
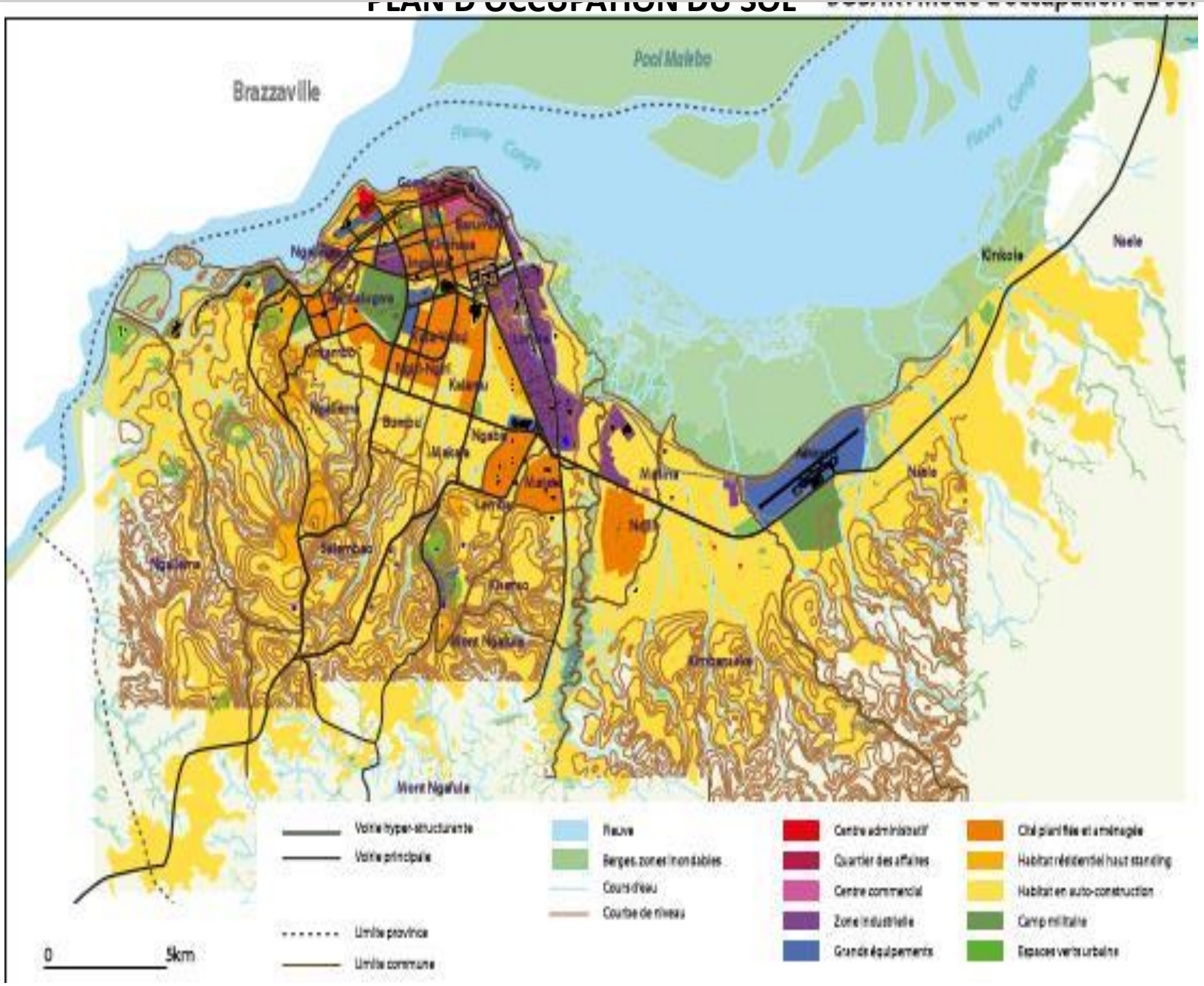


Tableau : Bilan en hectare et pourcentage des surfaces urbanisées et des infrastructures principales de mobilité de Kinshasa de 1923 à 2015

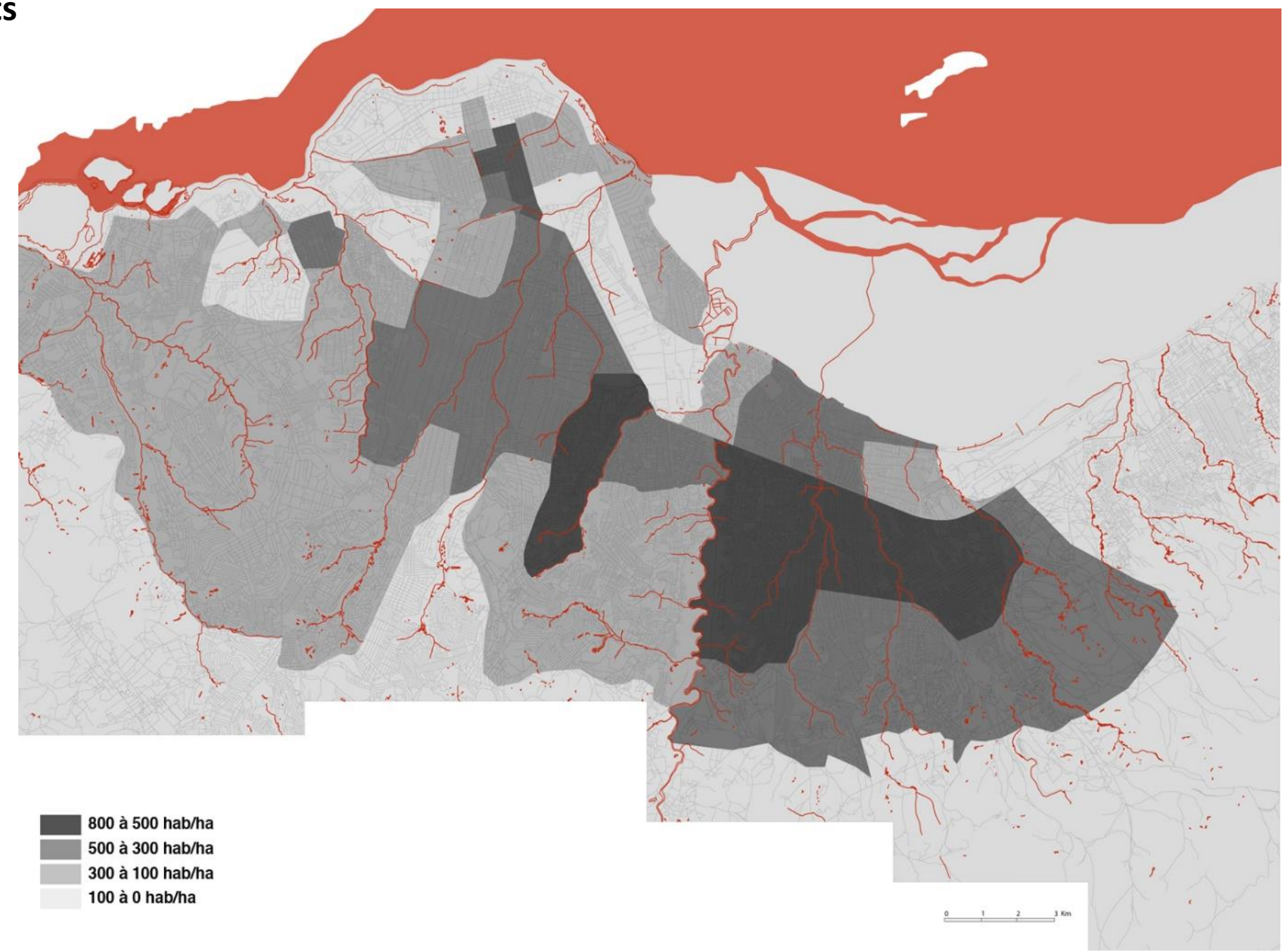
Bilan de Surface / Années	Surface urbanisée hors voirie en ha	Surface urbanisée hors voirie en %	Surface voirie en ha	Surface voirie en %	Surface totale en ha
1923	1 263	82,71	264	17,29	1 527
1960	6 475	77,35	1 896	22,65	8 371
1973	12 920	84,88	2 301	15,12	15 221
2015	38 266	85,03	6 734	14,97	45 344

Sources : Relevés effectués sur les cartes de l'évolution des surfaces urbanisées de Kinshasa, SOSAK, 2014 et les calculs des superficies à partir du logiciel ArcGis.

CONSTAT 2, KINSHASA, VILLE MONOPOLAIRE (CENTRE-VILLE DE LA GOMBE)



Constat 3, fortes densités de la population dans les quartiers périphériques sans réseaux de mobilité adéquats

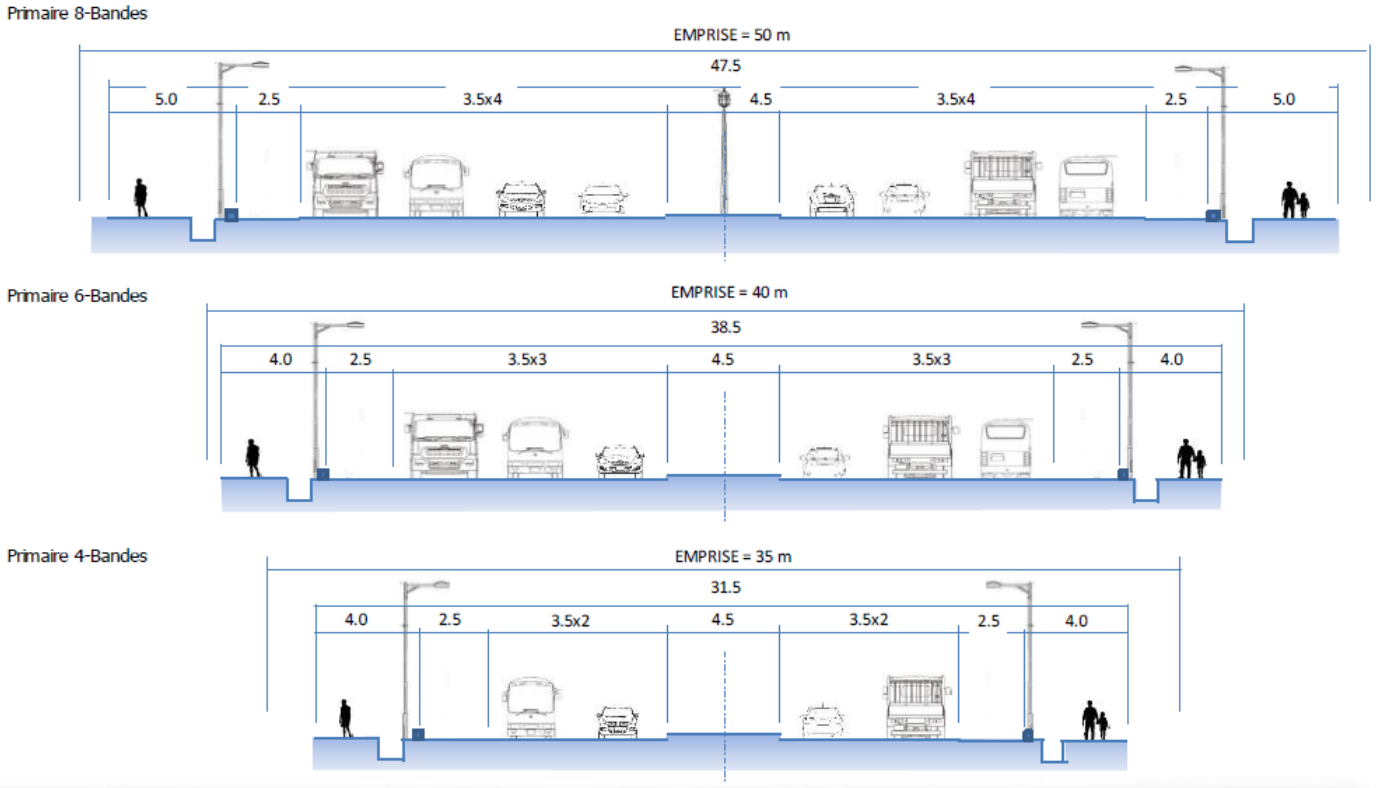


CONSTAT 4, LES DEPLACEMENTS A KINSHASA SONT A 80% PIETONNES

LES DONNEES SUR LA MOBILITE

Les dernières enquêtes menées à Kinshasa sur la mobilité montrent que:

- **80% des déplacements sont effectués par la marche à pied.**
- **20% des déplacements sont en mode motorisé:**
  - **75% par les transports collectifs**
  - **25% par les voitures privées**
- **Dans l'ensemble, plus de 80% des déplacements dans la ville de Kinshasa sont assuré par le transport informel**
- **A peine les transports du secteur informel atteint 5%**
- **Actuellement plus 5% des déplacements sont assurées par les motos taxis.**
- **C'est plus les élèves, étudiants et les employés qui sont obligés à se déplacer chaque jour.**



CONSTAT 5, LES MOYENS DE TRANSPORT A KINSHASA NE FONCTIONNENT PAS COMME UN SYSTÈME

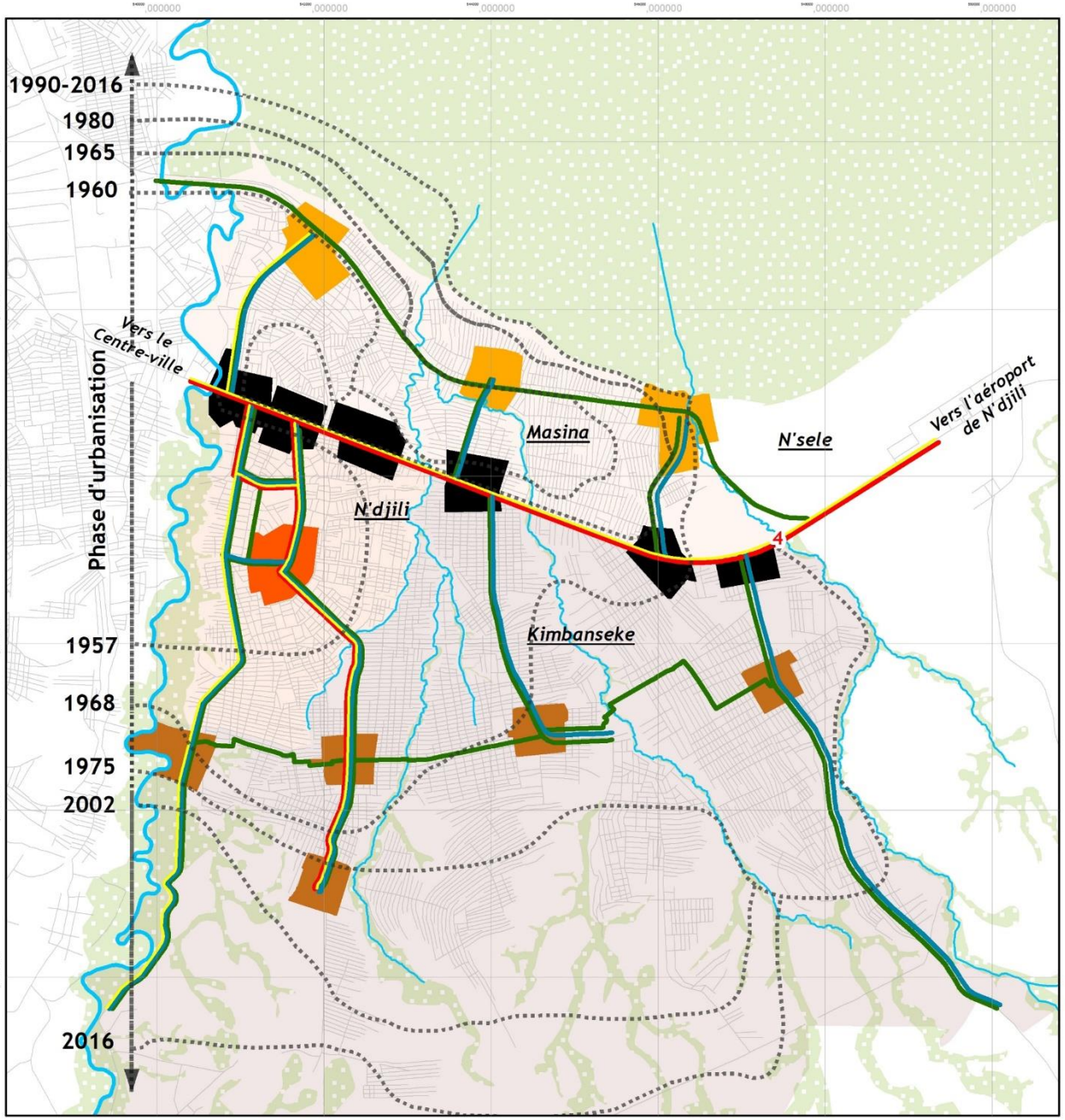
CONSTAT 6, INCIVISME ROUTIER: LES STATIONNEMENTS SUR LA CHAUSSEE ET LA COHABITATION AVEC LES COMMERCES INFORMELLES

CONSTAT 7, MULTIPOLARITE PAR L'URBANISATION DE LA DEBROUILLE OU DYNAMIQUES POPULAIRES

Une forme de la fabrique urbaine à Kinshasa que René De Maximy (1984) ainsi Jean-Luc Piemay (1993) qualifiaient de « l'urbanisme de la débrouille » et Mainet (1988), l'appelait « dynamique populaire » désignant ainsi des initiatives populaires et autres acteurs non officiels dont le nombre, la diversité et la densité sont fonction du degré d'insertion de chaque quartier dans le tissu urbain.

La ville de Kinshasa, ne plus considérée à ce jour comme une ville monopolaire telle que décrite par la littérature il y a cela trois décennies, le système des nœuds présage une structure polycentrique.

EXEMPLE A KINSHASA-EST: LES NŒUDS DE MOBILITE SONT DES SUPPORTS DE MOBILITE ET D'IMMOBILITE



Kinshasa-Est: Ville du Point à Point

Legende

1. Polarité

- Noeuds le long du boulevard Lumumba
- Noeuds le long du chemin de fer
- Noeud au coeur de quartier planifié de N'djili
- Noeuds le long des axes secondaires au Sud

2. Transports

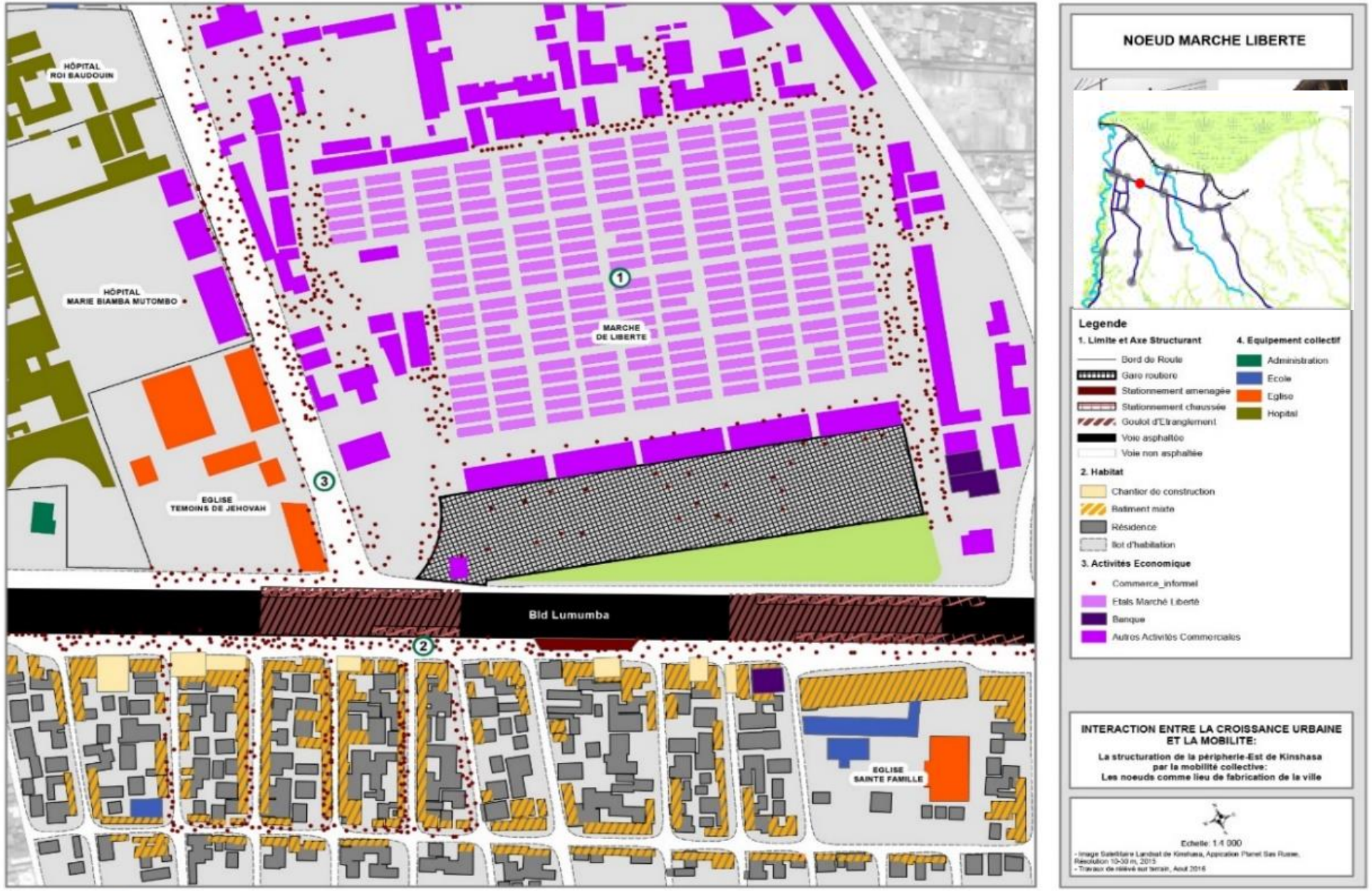
- Ligne de transport officiel
- Ligne de transport informel
- Ligne de transport relais
- Ligne de transport moto-taxi

3. Autres

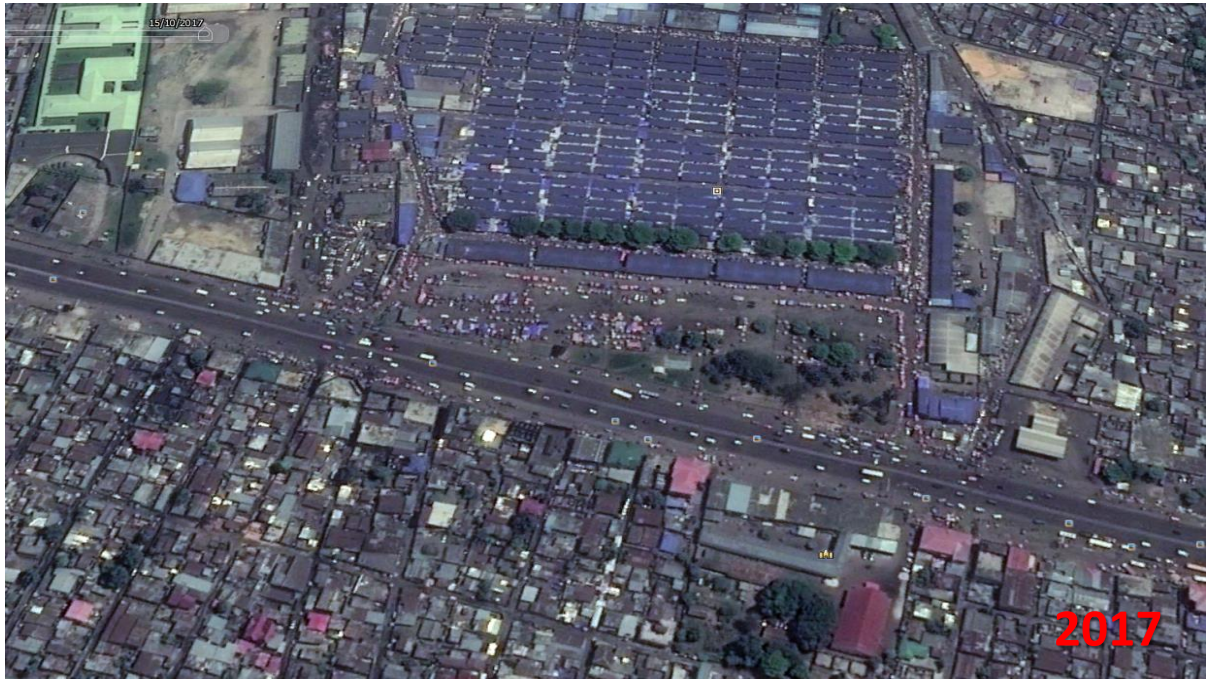
- Phase d'urbanisation
- Rivière
- Zone marecageuse

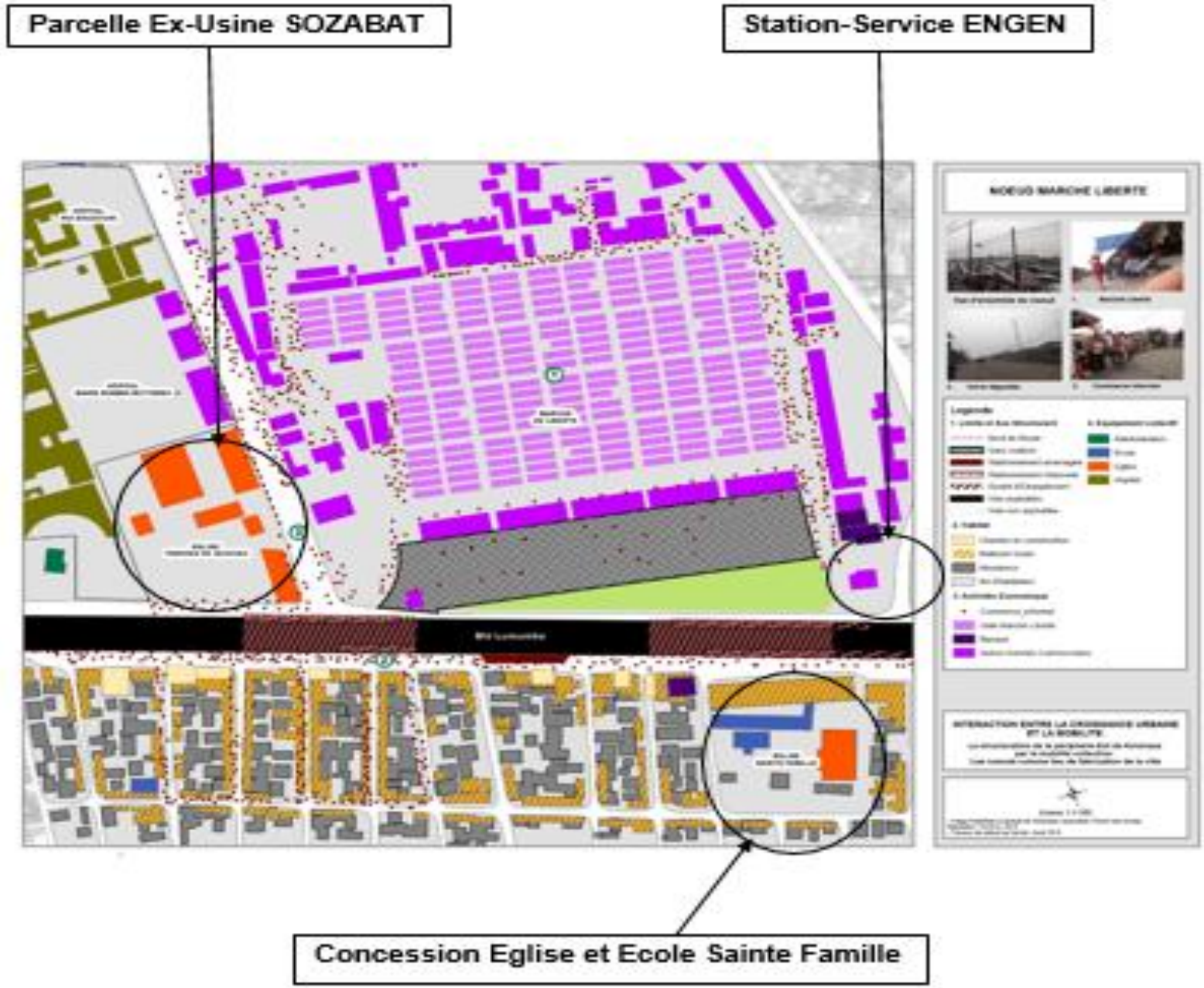
0 1,25 2,5
Kilometers

CAS D'ETUDE ***NŒUD MARCHE DE LA LIBERTE***

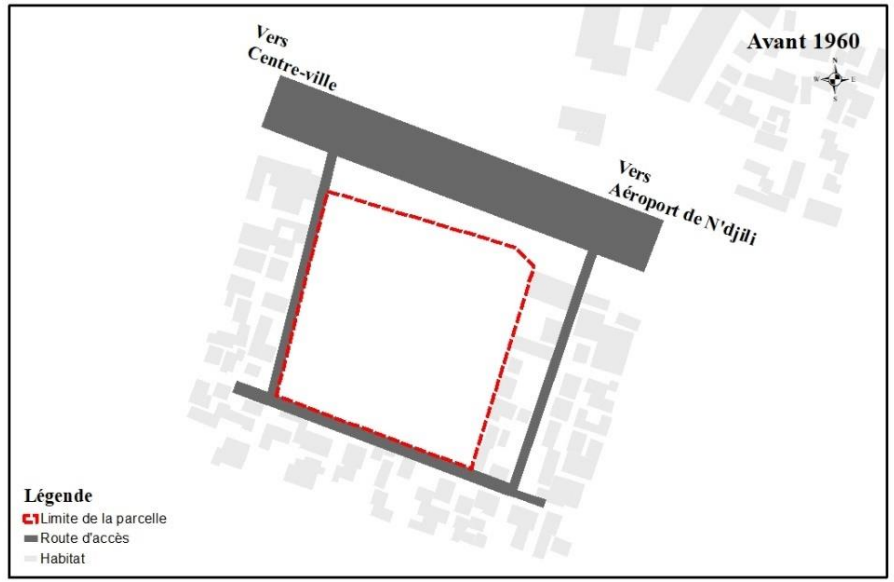


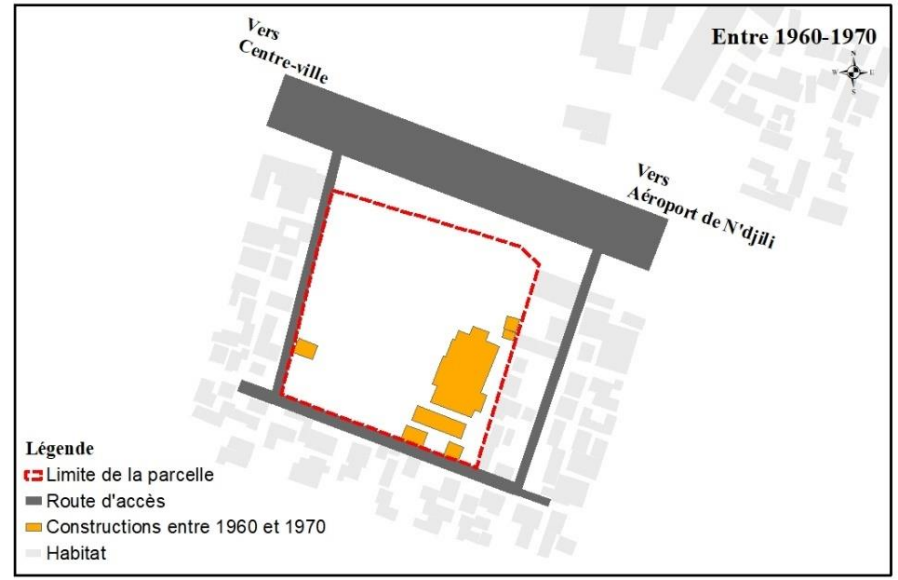
Nœud Marché de la Liberté: Dynamique spéciale

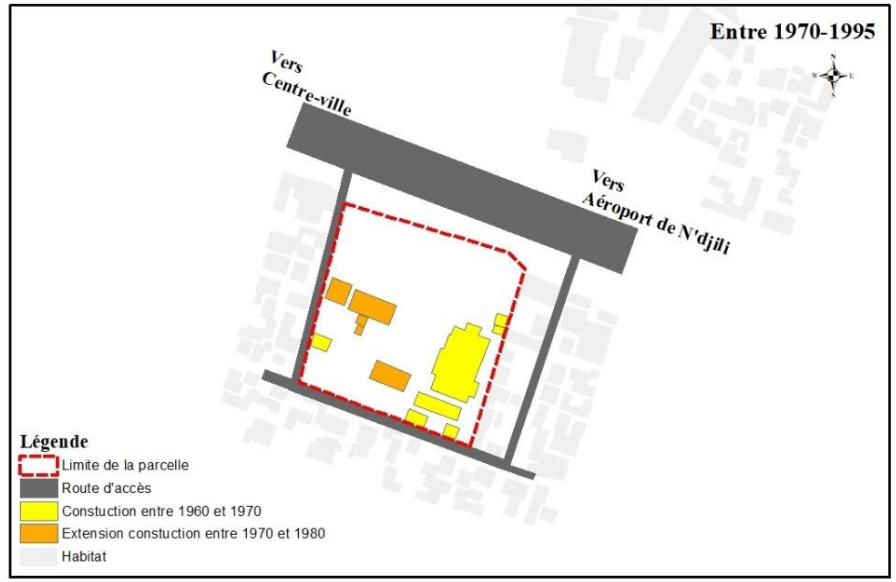



Parcelle Ex-Usine SOZABAT
Station-Service ENGEN
Concession Eglise et Ecole Sainte Famille

Evolution et Dynamique Spatiale Eglise et Ecole Sainte Famille, Noeud Marché de la Liberté.







ARCHIDIOCESE DE KINSHASA
DINATION DES ECOLES PRIVEES CATHOLIQUES
OLLEGE SAINTE FAMILLE
B.P 1800 KIN 1/COMMUNE DE N'DJILI
SECTIONS ORGANISEES: MATERNELLE - PRIMAIRE - SECONDAIRE GENERAL
SCIENTIFIQUE (MATH-PHYSIQUE - BIO-CHIMIE)
DEVISE : - DISCIPLINE - AMOUR - TRAVAIL
- L'EXCELLENCE EST NOTRE DESTINEE

CONSTAT 8, MANQUE DE COORDINATION DES ACTIVITES DANS LE DOMAINE DE MOBILITE

III. REPONSES DES AUTORITES SUR LES QUESTIONS DE MOBILITE A KINSHASA

V. CONCLUSION: Pistes de solution pour l'amélioration de la mobilité à Kinshasa

- ***Dans cette situation la solution pour la mobilité durable dans la ville de Kinshasa ne serait pas seulement la construction des routes ainsi que de disponibiliser les moyens de transports en commun (Bus) mais elle serait de coupler la construction des infrastructures routières et les achats de bus avec la consolidation des activités au niveau des nœuds de mobilité. Parce que ces nœuds sont ensoi les centres villes secondaires voire les supports d'immobilité et de mobilité à Kinshasa;***
- ***Faire participer les acteurs locaux et étrangers de la fabrique urbaine autour des nœuds de mobilité à cette problématique. Ces derniers travaillent sur un modèle de contrat de type jointe venture ou bail emphytéotique qui peuvent favoriser la consolidation des activités ainsi que équipements à forte urbanité sur ces espaces. Ces activités et équipements peuvent être des réponses à la problématique de mobilité;***

- ***Les moyens de transports à Kinshasa doivent fonction comme un système. Les transports en commun publics doivent fonctionner en relais avec les moyens de transports du secteur privé (taxis bus, taxis, Mototaxis, Tricycles…). Il y a une forme d'entreprenariat à encadrer et développer pour améliorer la mobilité à Kinshasa;***
- ***La problématique de mobilité à Kinshasa doit être penser à la petite échelle (parcelle, nœud, quartier...) pas seulement à l'échelle de la métropole kinoise.***

MERCI POUR VOTRE ATTENTION

*Par **GUY BAKUMBA MANGITUKULU, Urbaniste***
Docteur en Art de Bâtir et urbanisme de l'ULB
(Collaborateur Scientifique -Centres de Recherche HABITER et LOUISE de l'université Libre de Bruxelle)

Adresse Mail: guymangitukulu@gmail.com – guybakumba@yahoo,fr