

RAPPORT SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS DE LA SIXIÈME ÉDITION DU SALON DU DÉVELOPPEMENT DES VILLES « EXPO BETON 2022 »

La 6^{ème} édition du salon du développement des villes « Expo Béton » s'est tenu du 30 novembre au 3 décembre 2022 au palais du peuple en collaboration avec le Sénat et sous le haut patronage du Chef de l'Etat, son Excellence Monsieur Felix Antoine TSHISEKEDI TSHILOMBO, président de la République avec pour thème les « 5 grands piliers pour rebâtir Kinshasa-horizon 2036 », vus par le caucus des sénateurs élus de la ville de Kinshasa.

Il s'agit de :

1. L'administration ;
2. L'éducation et le tourisme ;
3. Le transport ;
4. Les plans d'aménagement urbain et des infrastructures ;
5. Le financement.

La cérémonie d'ouverture a été honorée par la présence de Monsieur le Président de la République, Chef de l'Etat.

Ont pris tour à tour la parole à la tribune :

- Le Président du Comité d'Organisation d'EXPO BETON, l'Honorable BAMANISA SAIDI Jean ;
- Le Gouverneur de la ville – Province de Kinshasa, son Excellence Monsieur Gentiny NGOBILA MBAKA ;
- Le Président du caucus des sénateurs élus de la ville de Kinshasa, l'Honorable Sénateur Didier MUMENGI ;

- Et l'Honorable Président du Sénat, Monsieur Modeste BAHATI LUKWEBO.

Ces assises se se sont déroulées pendant 4 jours et ont gravité autour de cinq sessions ordinaires dont une spéciale, divisées chacune en panels à savoir :

- **La session 1 : L'état de lieu de la ville de Kinshasa » ;**
- **Session 2 : Infrastructures, transport et mobilité urbaine**

Divisée en trois panels ayant pour thèmes :

- *Réorganisation systématique du réseau de transport collectif urbain, des infrastructures voiries et réseaux de drainage de Kinshasa*
 - *Forces et faiblesses du cadre légal des transports et de la mobilité urbaine*
 - *Sécurité routière et embouteillage à Kinshasa*
- **Session 3 : L'éducation, emploi et jeunesse : Kinshasa mégapole face au social de la population grandissante**

Divisée en trois panels à savoir :

- *Habitat : quelle politique pour rencontrer l'objectif » un toit, une famille »*
 - *Education, nouvelle citoyenneté, création des élites, cultures, tourisme et lutte contre la délinquance*
 - *Emploi, investissement et financement privé, entrepreneuriat, Startup, créativité de la jeunesse kinoise, capital humain*
- **Session 4 : Description de la structure politique, administrative et financière du gouvernement central, de la ville de Kinshasa et des communes.**

Divisée en trois panels à savoir :

- *Analyse du fonctionnement des trois pouvoirs : central, provincial et local dans la ville province de Kinshasa, atouts et faiblesses*

- *Finances publiques, PPP, accès au crédit public, régies financières*
- *Environnement, politique foncières et de l'habitat : le plan particulier d'aménagement des ETD et de la Province.*
- **Session spéciale sur la normalisation**
- *Règlementation et normalisation du secteur des infrastructures, transport et mobilité urbaine*
- *Règlementation et normalisation dans le secteur de l'Habitat*

Ces travaux ont globalement connu la participation active et des échanges enrichissants des parlementaires, des membres des Gouvernements central et provincial ainsi que des acteurs sociaux, des panels présidés chacun par les Sénateurs.

La ville de Kinshasa sera comptée parmi les trois grande villes les plus peuplées du monde à la fin de ce siècle, avec les villes de Lagos et Dar Salam. A ce jour elle compte à peu près plus de 15 millions avec une superficie de d'environ 9.965 Km².

En 1960, elle ne comptait que 400 mille habitants et en 2036, elle comptera plus ou moins 20 millions d'habitants. Et en 2040 plus ou moins 26 millions d'habitants.

Il s'est dégagé de la grande majorité des participants à ce forum, partant des Honorables Sénateurs aux différents panélistes et intervenants que Kinshasa, autrefois Kinshasa la belle est aujourd'hui un monstre urbain, sans cadastre, avec un chevauchement des plans d'aménagement spatial non mis en œuvre.

En effet, des nombreux instruments juridiques, plans et projets se sont succédés, mais sont à ce jour restés lettre morte. Il y a lieu de citer ici, à titre d'exemple, le tout dernier instrument qui date de 2014, le SOSAK (Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinois) et son plan particulier d'Aménagement de la zone Nord, approuvé par l'Edit du 11 aout 2015, deux outils de planification

présentés alors comme des orientations stratégiques décisives du développement urbain de Kinshasa, de 2015 à 2030, qui n'ont jamais été mis en application ni exécutés.

Face à cet état de chose, les élus des élus de la ville de Kinshasa ont émis l'idée d'un « Master plan Kin 36 » pour sortir Kinshasa du chaos urbanistique actuel au travers des nouveaux référentiels programmant les éléments essentiels au développement urbain, les réserves foncières nécessaires aux grands équipements structurants et planifiant de façon durable les évolutions urbanistiques, démographiques, spatiales, économiques, sociales, écologiques, culturelles et touristiques de la ville.

En outre il a été fait un constat que la situation sociale de Kinshasa laisse à désirer, notamment une jeunesse désespérée à laquelle on accorde aucun crédit de récupération. A titre illustratif, un paneliste, spécialiste en la matière a mentionné que Kinshasa regorge 3000 kuluna et 30 000 enfants vivant dans la Rue. Ce qui constitue une bombe sociale à retardement si on n'en prend garde.

Conçue pour 400 000 habitants, Kinshasa n'a pas fait face à sa démographie exponentielle. Elle est actuellement une mégalopole de plus de quinze millions d'habitants.

Les Sénateurs de la ville province de Kinshasa ont, lors de leurs vacances parlementaire, abordé aussi l'épineuse question des embouteillages qui gangrènent et entravent la mobilité dans la ville de Kinshasa.

Les participants ont tour à tour établi le constat suivant :

- Urbanisation qui échappe aux autorités : une ville à urbanisation anarchique et non contrôlée ;
- Absence de l'état ;

- Injustice sociale ;
- Routes secondaires insuffisantes ;
- Non application du code de bâtir ;
- Divergence entre le texte et la réalité ;
- Insouciance vis-à-vis du bien-être de la population ;
- Non association des communes à la prise des décisions réduisant les bourgmestres au rôle des supplétifs ;
- Recentralisation financière ;
- absence des stratégies des plans opérationnels de ré-urbanisation ;
- Réseau routier dépassé du fait de l'explosion démographique ;
- *indicateur de déficit réseau existant 420km besoin soit on est à 25% voie linéaire 3360km revêtue : 490km ;*
- Réseau ferroviaire abandonné ;
- Dualité entre les exécutifs national et provincial.

De ce qui précède, les recommandations suivantes ont été formulées :

- Arrêter l'extension anarchique de la ville ;
- pour une ville durable, intelligente et résiliente, préconiser l'application de la réglementation et des normes ;
- Mise en place impérative des plans opérationnels de ré-urbanisation. A cet effet, il est d'organiser un atelier réunissant les experts et décideurs politiques pour la validation du **Master plan kin 36**) ;
- Débarrasser la berge de Ngaliema des constructions anarchiques ;
- Du point de vue de la législation : relecture du cadre légal ;
- Réorganiser le réseau collectif de transport pour maîtriser de la mobilité urbaine, l'indice de temps de déplacement ;

- Route : multiplication des routes principales et secondaires ;
- ajouter des axes ferroviaires;
- organiser le transport fluvial (boulevard naturel) ;
- prévoir le Transport multimodal : interconnexion bus – train ;
- Élaboration des plans d'études (ex. PDTK, plan directeur de transport de Kinshasa) à appliquer, de maintenance et leur penser à son financement ;
- Elaboration de projets urgents de réhabilitation et de modernisation des voiries (ex Kin zéro trous, Tshilejelu ;
- Aménager les intersections des grands axes par la construction des échangeurs ;
- Aménager les infrastructures routières de base, les routes doivent parler horizontalement et verticalement ;
- Découpage (ou mailler) pour structurer le transport ;
- Implémenter la maille à partir du réseau de transport et de voirie existant ;
- Implémenter les connexions principales entre les différents réseaux de transport ;
- Elaboration du Plan Directeur de Drainage pour garantir l'assainissement face à la démographie croissante de la ville, au comportement de la population et les constructions anarchiques ;
- Recours aux infrastructures routières en ciments dont la durée de vie est de l'ordre du double des infrastructures en bitumes ;
- Promouvoir l'industrie du ciment pour palier à la carence en bitume ;
- Promouvoir l'industrie de l'acier ;

- Mettre en place une commission pour trouver solution à cette ambiguïté entre la ville de Kinshasa et le Gouvernement de la République ;
- Sensibiliser la population par les biais des pouvoirs locaux en vue du changement des comportements ;
- Responsabiliser les producteurs des produits plastique dans l'assainissement de ces déchets (pex taxe etc ;
- pour mieux rendre la ville propre, le législateur doit faire en sorte que celui qui fabrique les bouteilles plastiques autant que celui qui les abandonne sur la place publique en réponde ;
- la ville doit donner des moyens aux citoyens pour éviter des jeter des déchets sur la place publique, notamment les poubelles ;
- Reconstruire l'homme pour qu'il participe au maintien de la ville dans les normes ;
- Créer et encourager le transport des masses ;
- Sensibiliser les usagers de la route ;
- Plus investir dans l'érection et la construction des nouvelles routes ayant au-delà de 7 m de largeur ;
- Éliminer sur l'emprise publique les marchés pirates ;
- Ériger des aires de stationnement sur les routes ;
- Renforcer les services de la police provinciale ;
- prévoir une brigade municipale de prévention de criminalité ;
- Organiser une veille éducative et une permanence d'écoute psychologique ;
- Détruire les réseaux de ka délinquance,
- Faire une plaidoirie pour que la RDC puisse avoir un organe national de normalisation ;

- Associer la protection civile dans l'élaboration des planifications de la ville;
- Faire pression pour l'adoption et le vote de la proposition de loi sur l'architecture ;
- Réguler la circulation des motards dans la ville;
- Sensibiliser la population par des campagnes et mettre en contribution le pouvoir local dans la gestion des déchets.