



URBANISATION ET PLANIFICATION A KINSHASA : ANALYSE DE LA CONFORMITE DES PROJETS DU PPA ET DE LEUR COHERENCE TERRITORIALE

Mbuyi Mucici Pax¹, CISUNGU MULUMBA Dany², KAZADI MUJINGA Stella², KABEYA KABAMBA Pierre²

1. Université Pédagogique Nationale (UPN), Ville Province de Kinshasa, RDCongo
2. Centre National de Télédétection (CNT), Ville Province de Kinshasa

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.18711693>

Résumé

L'urbanisation rapide de Kinshasa pose des défis majeurs en matière de planification et de gouvernance urbaine, entraînant des déséquilibres spatiaux, une pression sur les infrastructures et une occupation anarchique du sol. Cette étude évalue la conformité et la cohérence territoriale des projets urbains réalisés dans la partie nord du Plan Particulier d'Aménagement (PPA) de Kinshasa sur la période 2015–2025. Elle s'appuie sur une approche qualitative combinant analyse documentaire, observation de terrain et données secondaires, en confrontant les projets réalisés aux orientations du Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshasa (SOSAK) et du Plan Directeur de Transport de Kinshasa (PDTK). Les résultats montrent que si certains projets structurants, tels que les grands boulevards, les bâtiments emblématiques et certains équipements publics, ont renforcé la centralité administrative et la cohérence territoriale, plusieurs initiatives restent partiellement réalisées ou non protégées, notamment les espaces verts, les rivières et les avenues plantées. L'étude souligne également les lacunes en matière de mobilité secondaire, de mixité sociale et de gouvernance urbaine, limitant la durabilité des interventions. Ces conclusions mettent en évidence l'importance d'une meilleure application des instruments de planification, de la protection des espaces publics et de la réhabilitation des infrastructures pour un développement urbain plus cohérent et durable à Kinshasa.

Mots-clés : urbanisation, planification urbaine, cohérence territoriale, Kinshasa, PPA, gouvernance urbaine, développement durable.

Abstract

Rapid urbanization in Kinshasa presents significant challenges for urban planning and governance, leading to spatial imbalances, pressure on infrastructure, and uncontrolled land occupation. This study assesses the compliance and territorial coherence of urban projects implemented in the northern part of Kinshasa's Detailed Development Plan (PPA) between 2015 and 2025. Using a qualitative approach combining document analysis, field observation, and secondary data, the study compares actual projects with the orientations of the Strategic Planning Scheme of the Kinshasa Agglomeration (SOSAK) and the Kinshasa Transport Master Plan (PDTK). The findings indicate that while some key projects, such as major boulevards, emblematic buildings, and certain public facilities, have reinforced administrative centrality and territorial coherence, many initiatives remain partially implemented or unprotected, particularly green spaces, rivers, and planted avenues. The study also highlights gaps in secondary mobility, social mix, and urban governance, limiting the sustainability of interventions. These results underscore the need for stronger enforcement of planning instruments, protection of public spaces, and rehabilitation of infrastructure to achieve more coherent and sustainable urban development in Kinshasa.

Keywords: urbanization, urban planning, territorial coherence, Kinshasa, PPA, urban governance, sustainable development.

1. INTRODUCTION

L'urbanisation rapide et peu maîtrisée constitue l'un des défis majeurs des villes africaines contemporaines. En Afrique subsaharienne, la croissance urbaine s'effectue souvent dans un contexte marqué par la faiblesse des instruments de planification, des capacités institutionnelles limitées et une gouvernance urbaine fortement centralisée. Cette dynamique engendre des déséquilibres spatiaux importants, une pression accrue sur les infrastructures urbaines et une dégradation progressive de la qualité du cadre de vie.

La ville de Kinshasa, capitale de la République démocratique du Congo, illustre de manière emblématique ces contradictions urbaines. Métropole de plus de quinze millions d'habitants, Kinshasa connaît une expansion spatiale rapide, caractérisée par une urbanisation diffuse, une forte informalité foncière et une occupation souvent anarchique du sol. Malgré l'existence de plusieurs instruments de planification urbaine, tels que le Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshasa (SOSAK), le Plan Directeur de Transport de Kinshasa (PDTK) et les Plans Particuliers d'Aménagement (PPA), la mise en œuvre effective de ces outils demeure largement problématique.

Dans ce contexte, la question de la cohérence territoriale des projets urbains devient centrale. La cohérence territoriale renvoie à l'articulation harmonieuse entre les projets réalisés, les orientations stratégiques de planification et les dynamiques socio-spatiales du territoire. Or, à Kinshasa, plusieurs études soulignent un décalage persistant entre les prescriptions des documents de planification et les projets effectivement mis en œuvre, traduisant des logiques d'intervention fragmentées, souvent guidées par des considérations politiques, économiques ou foncières à court terme.

La partie nord de la ville de Kinshasa, couverte par le Plan Particulier d'Aménagement, constitue un espace stratégique à forte valeur institutionnelle, économique et symbolique. Elle concentre des fonctions administratives majeures, des infrastructures de mobilité structurantes ainsi que des projets de requalification urbaine d'envergure. Toutefois, cette zone est également marquée par des tensions foncières, une pression croissante sur les espaces verts et une transformation rapide de l'occupation du sol, suscitant des interrogations sur la conformité et la cohérence territoriale des projets urbains réalisés au cours de la dernière décennie.

Malgré l'importance de ces enjeux, peu d'études empiriques ont analysé de manière systématique la conformité des projets urbains réalisés par rapport aux orientations des instruments de planification et leur contribution réelle à la cohérence territoriale à Kinshasa. La plupart des travaux existants se limitent

à des analyses normatives ou descriptives, sans évaluation approfondie des projets mis en œuvre sur le terrain.

C'est dans cette perspective que s'inscrit la présente étude. Elle vise à évaluer le niveau de conformité et de cohérence territoriale des projets urbains réalisés dans la partie nord du PPA de Kinshasa sur la période **2015–2025**, en les confrontant aux orientations du SOSAK et du PDTK. Plus précisément, l'étude cherche à répondre aux questions suivantes :

- (i) dans quelle mesure les projets urbains réalisés respectent-ils les prescriptions des instruments de planification existants ?
- (ii) quels sont les principaux écarts observés entre planification et mise en œuvre ?
- (iii) quels enseignements peuvent être tirés en matière de gouvernance urbaine et de durabilité territoriale ?

En apportant une analyse empirique fondée sur l'observation des projets réalisés et leur mise en cohérence avec les documents de planification, cette recherche contribue à la littérature sur la gouvernance urbaine et la planification territoriale en Afrique subsaharienne, tout en offrant des pistes de réflexion pour l'amélioration des politiques urbaines à Kinshasa.

2. CADRE THÉORIQUE ET CONCEPTUEL

2.1. Notion de territoire et de cohérence territoriale

Le territoire ne se réduit pas à un simple espace physique ; il constitue une construction sociale, politique et institutionnelle résultant des interactions entre acteurs, pratiques et représentations. Dans le champ de l'aménagement et de la géographie urbaine, le territoire est appréhendé comme un espace organisé, porteur de fonctions, de valeurs et de projets, façonné par les choix de planification et les dynamiques socio-économiques.

La cohérence territoriale renvoie à la capacité des politiques et des projets d'aménagement à s'inscrire dans une vision spatiale intégrée, évitant les interventions fragmentées ou contradictoires. Elle suppose une articulation fonctionnelle entre les infrastructures, les usages du sol, les mobilités, les espaces verts et les équipements urbains, tout en assurant une continuité spatiale et une complémentarité des fonctions urbaines. Dans cette perspective, la cohérence territoriale constitue un indicateur central de la qualité de la planification et de la durabilité des projets urbains.

2.2. Planification urbaine et instruments d'aménagement

La planification urbaine est définie comme un processus d'anticipation et d'organisation de l'espace urbain visant à orienter son développement à moyen et long terme. Elle s'appuie sur des instruments normatifs et stratégiques destinés à encadrer l'occupation du sol, la localisation des activités et la mise en place des infrastructures. Dans les villes africaines, ces instruments prennent souvent la forme de schémas directeurs, de plans d'orientation stratégique et de plans particuliers d'aménagement.

Cependant, plusieurs travaux soulignent que la planification urbaine dans les pays en développement est confrontée à des contraintes structurelles, notamment la faiblesse des capacités institutionnelles, l'instabilité réglementaire et la prédominance de logiques informelles. Cette situation engendre un écart récurrent entre les documents de planification et les projets effectivement réalisés, compromettant la cohérence territoriale recherchée.

2.3. Gouvernance urbaine et mise en œuvre des projets

La gouvernance urbaine renvoie à l'ensemble des mécanismes, des acteurs et des relations qui interviennent dans la prise de décision et la mise en œuvre des politiques urbaines. Elle dépasse le cadre

strict de l'action publique pour intégrer les collectivités locales, les acteurs privés, la société civile et les partenaires techniques et financiers.

Une gouvernance urbaine efficace repose sur la coordination entre ces différents acteurs, la transparence des processus décisionnels et la capacité des institutions à assurer le suivi et l'évaluation des projets. À l'inverse, une gouvernance fragmentée, centralisée ou peu participative favorise la multiplication de projets sectoriels, souvent déconnectés des orientations de planification, ce qui affaiblit la cohérence territoriale et la durabilité des interventions urbaines.

2.4. Requalification urbaine et durabilité territoriale

La requalification urbaine désigne l'ensemble des interventions visant à améliorer la qualité fonctionnelle, environnementale et sociale des espaces urbains existants. Elle englobe des actions sur les infrastructures de mobilité, les espaces publics, les équipements collectifs et les espaces verts. Dans une perspective de développement durable, la requalification urbaine doit contribuer à la réduction des inégalités spatiales, à la préservation de l'environnement et à l'amélioration du cadre de vie.

Toutefois, lorsque les projets de requalification sont conçus ou mis en œuvre sans une vision territoriale intégrée, ils peuvent engendrer des effets pervers, tels que la disparition des espaces verts, la spéculation foncière ou la marginalisation de certaines catégories sociales. La cohérence territoriale apparaît ainsi comme une condition essentielle pour garantir que les projets de requalification urbaine contribuent réellement à la durabilité des territoires.

2.5. Cadre conceptuel de l'étude

Sur la base de ces apports théoriques, la présente étude s'appuie sur un cadre conceptuel articulant trois dimensions principales :

- (i) les instruments de planification urbaine (SOSAK, PDTK, PPA),
- (ii) les projets urbains réalisés (infrastructures, espaces publics, équipements),
- (iii) la cohérence territoriale, appréhendée à travers la conformité, la continuité spatiale et l'articulation fonctionnelle des projets.

L'hypothèse centrale est que le degré de cohérence territoriale des projets urbains dépend étroitement de la capacité des instruments de planification à être effectivement appliqués et de la qualité de la gouvernance urbaine. L'analyse de la conformité des projets réalisés par rapport aux orientations des documents de planification permet ainsi d'évaluer leur contribution à une urbanisation plus cohérente et durable.

3. MÉTHODOLOGIE

3.1. Type et approche de la recherche

La présente étude s'inscrit dans une approche qualitative à visée analytique, complétée par une analyse descriptive des données spatiales et institutionnelles. Elle vise à évaluer la conformité et la cohérence territoriale des projets urbains réalisés par rapport aux instruments de planification en vigueur, plutôt qu'à mesurer des relations causales statistiques. Cette approche est particulièrement adaptée à l'analyse des dynamiques urbaines complexes et institutionnelles dans les contextes des villes africaines en forte croissance.

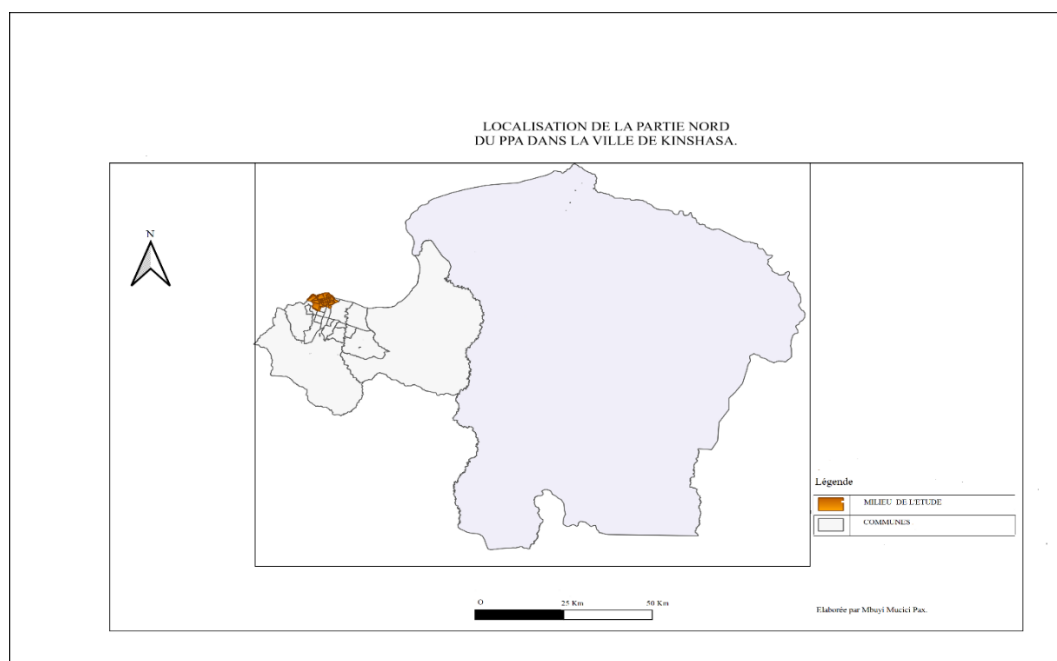
3.2. Zone d'étude

La recherche porte sur la partie nord de la ville de Kinshasa, couverte par le Plan Particulier d'Aménagement (PPA). Cette zone comprend notamment les communes de la Gombe, Lingwala, Barumbu, Kinshasa et une partie de Kasa-Vubu. Elle constitue un espace stratégique du point de vue

institutionnel, économique et symbolique, concentrant des fonctions administratives, des infrastructures de transport majeures et plusieurs projets de requalification urbaine. Le choix de cette zone se justifie par son rôle structurant dans l'organisation spatiale de la ville et par l'intensité des interventions urbaines observées entre 2015 et 2025.

Localisation du PPA dans la partie nord de Kinshasa.

Le périmètre du PPA couvre une surface de près de 30 km², correspond aux quartiers du nord de la ville de Kinshasa, délimité dans sa partie supérieure par le fleuve Congo et dans sa partie Sud par les rivières Funa et Basoko qui correspondent aux limites communales. Dans ce territoire, quatre communes sont comprises dans leur totalité (Gombe, Lingwala, Kinshasa et Barumbu) et quatre communes sont représentées par une portion de leur surface (Ngaliema, Bandalungwa, Kasa-Vubu et Limete) (Doc. SOSAK).



Carte 1 : Localisation et périmètre du PPA dans la partie nord de la ville de Kinshasa

La carte ci-dessus présente la zone couverte par le PPA dans la ville de Kinshasa, qui a fait l'objet de nombreuses études et diagnostics ayant permis de définir les orientations majeures de son développement. Huit orientations stratégiques ont ainsi été retenues afin de transformer durablement le paysage urbain de Kinshasa, d'améliorer les conditions de vie des Kinois et de renforcer l'image internationale de la ville.

Ces orientations visent notamment le désenclavement de la ville par l'extension du réseau viaire, le développement du transport multimodal, la déconcentration du centre-ville par la création de nouveaux pôles d'activités, la maîtrise de l'urbanisation, la mise à niveau des quartiers sous-équipés, le développement d'infrastructures à l'échelle métropolitaine, la valorisation de l'environnement naturel et du patrimoine, ainsi que la promotion de Kinshasa comme ville d'art et de culture (Doc. SOSAK, 2015).

Quatre objectifs sont visés dans le PPA . Il s'agit de :

1. Confirmer les options planologiques et les orientations stratégiques du SOSAK ;
2. Déterminer les affectations autorisables par zones du plan ; définir les règles générales d'implantation des nouvelles constructions ;

3. Déterminer les mesures d'aménagement des espaces non-bâtis ;
4. Encadrer les décisions en matière de délivrance des permis de bâtir.

3.3. Sources et techniques de collecte des données

Les données mobilisées dans cette étude proviennent de sources multiples afin d'assurer une triangulation méthodologique.

Premièrement, une analyse documentaire a été réalisée à partir des principaux instruments de planification urbaine, notamment le Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshasa (SOSAK), le Plan Directeur de Transport de Kinshasa (PDTK) et le Plan Particulier d'Aménagement (PPA). Ces documents ont permis d'identifier les orientations spatiales, les prescriptions normatives et les projets programmés pour la zone d'étude.

Deuxièmement, une observation de terrain a été conduite afin d'identifier et de caractériser les projets urbains effectivement réalisés sur la période 2015–2025. Cette observation a porté sur les infrastructures de voirie, les espaces publics, les équipements collectifs et les espaces verts. Elle a permis de vérifier l'existence, la localisation et l'état des projets, ainsi que leur intégration spatiale dans le tissu urbain.

Troisièmement, des données secondaires issues de rapports institutionnels, de documents administratifs et de travaux scientifiques antérieurs ont été mobilisées pour contextualiser les projets analysés et compléter les informations recueillies sur le terrain.

3.4. Méthode d'analyse des données

L'analyse repose sur une grille d'évaluation de la conformité et de la cohérence territoriale, élaborée à partir des orientations des instruments de planification étudiés. Cette grille comprend plusieurs critères regroupés en modules thématiques, notamment :

- l'armature viaire et la mobilité urbaine ;
- le maillage vert et les espaces de loisirs ;
- l'affectation et l'occupation du sol ;
- la localisation des équipements urbains.

Pour chaque projet identifié, un degré de conformité a été évalué en comparant sa localisation, sa fonction et ses caractéristiques aux prescriptions des documents de planification. Les résultats ont ensuite été synthétisés sous forme de tableaux analytiques, permettant d'identifier les niveaux de conformité globale, partielle ou de non-conformité.

L'analyse de la cohérence territoriale s'est appuyée sur l'examen de la continuité spatiale des projets, de leur articulation fonctionnelle et de leur contribution à l'organisation globale du territoire. Cette démarche a permis de mettre en évidence les logiques d'intervention dominantes et les écarts entre planification et mise en œuvre.

3.5. Limites de l'étude

Comme toute recherche qualitative, cette étude présente certaines limites. L'évaluation de la conformité repose en partie sur l'interprétation des prescriptions des documents de planification, ce qui peut introduire une part de subjectivité. Par ailleurs, l'absence de bases de données géoréférencées exhaustives a limité la possibilité d'une analyse spatiale quantitative approfondie. Néanmoins, la

triangulation des sources et la confrontation systématique des projets aux instruments de planification renforcent la fiabilité des résultats obtenus.

4. Résultats

4.1. Actions et réalisations des modules du PPA dans la zone nord de Kinshasa (2015-2025)

Le tableau ci-dessus présente un état des lieux synthétique des actions et infrastructures réalisées dans le cadre du PPA entre 2015 et 2025. Il met en évidence à la fois les réalisations concrètes et les projets partiellement exécutés ou non réalisés. Ces données permettent de comprendre l'état d'avancement global des projets et servent de base pour analyser plus en détail le rôle et le rayonnement territorial des différents modules du PPA.

La section suivante (4.2) se concentre sur les projets de mobilité et de transport urbain réalisés dans le cadre du PPA, afin d'évaluer leur impact sur la circulation et la cohérence de la ville. Elle est suivie par l'analyse du rayonnement territorial des modules du PPA et de leur contribution à la cohérence des actions urbaines (section 4.3).

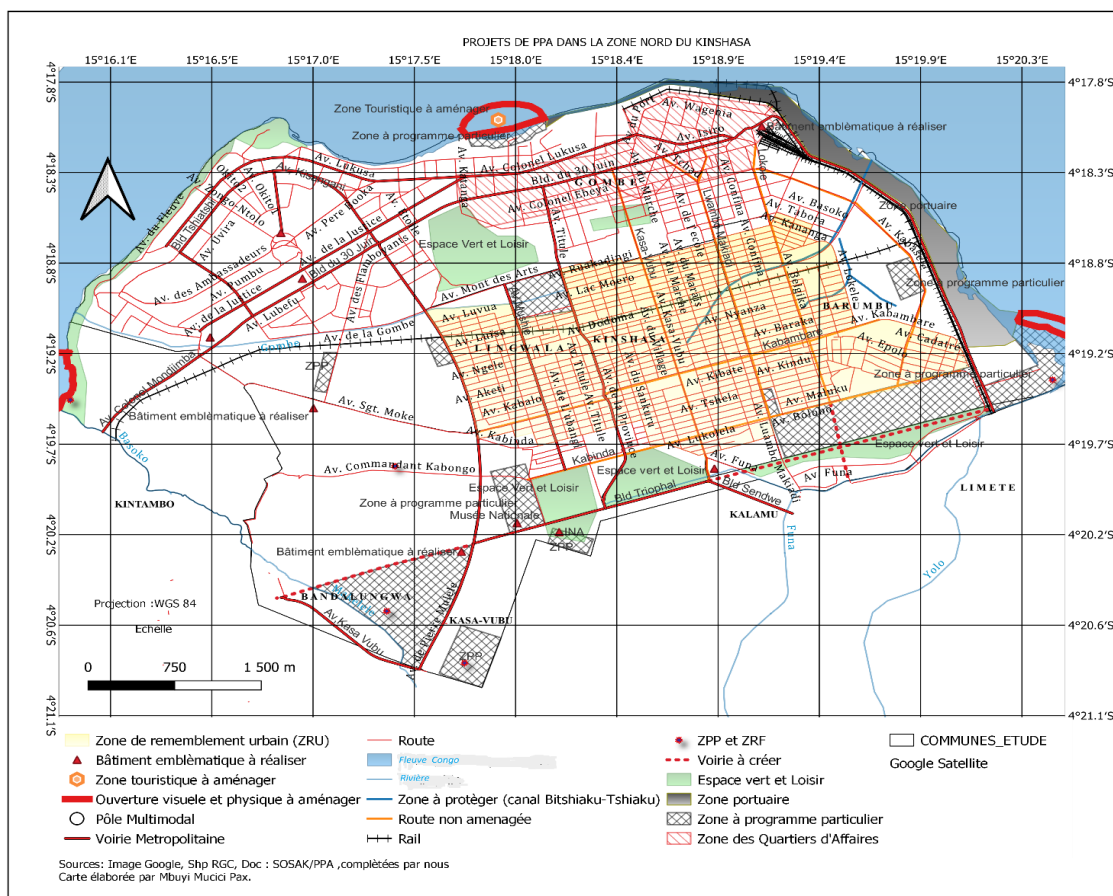
Tableau 1. Bilan des projets et infrastructures réalisés selon les modules du PPA (2015-2025)

Projet / Module	Réalisation (2015-2025)	Remarques / Observations
Pôle multimodal	1 sur 4 prévus installés (gare centrale)	Les autres pôles restent à réaliser
Voirie métropolitaine	Boulevards 30 Juin, Sendwe, Triomphal, De Libération, Démocratie et Route Congo-Japon : réalisés et exploités	Certaines extensions manquent ou tronçons non terminés
Voirie secondaire	Avenue Mushie, Mont des Arts : réhabilitées et exploitées	Dégradation partielle par manque d'entretien
Espaces verts et loisirs (ZPP / ZRF)	Inscrits mais exploités anarchiquement par des privés	Non protégés, risque d'inondations
Avenue plantée	Non réalisée	Initiative pour lutte contre le réchauffement climatique
Rivières et zones protégées	Projet prévu mais non aménagé	Gestion irrationnelle, inondations locales
Bâtiments emblématiques	CHU Renaissance, Hôpital Cinquantenaire, Immeuble intelligent, Palais de la Nation, Hôtel de ville : réalisés	Certains projets prévus dans le PPA, d'autres non ; renforcent la cohérence territoriale
Biens à valeur patrimoniale	Monuments Kabila et Kasa-Vubu, Musée National, Institut National des Arts, stades et complexes sportifs	Certains projets non prévus dans le PPA mais servent à la population ; valorisation culturelle et sociale
Marché Central moderne	En phase de finalisation	Projet non prévu dans le PPA, initiative du gouverneur ; impact sur activités économiques

Source : Mbuyi Mucici Pax (2025) Observations analytiques faites sur le terrain.

Le tableau montre que certaines infrastructures clés, notamment les grands boulevards, les bâtiments emblématiques et les monuments, ont été réalisées et contribuent à la cohérence territoriale et à la centralité administrative de Kinshasa. Toutefois, plusieurs projets restent partiellement exécutés ou non protégés, notamment les espaces verts, les avenues plantées et la gestion des rivières, révélant des lacunes dans la planification environnementale et l'entretien des infrastructures.

Les pôles multimodaux sont encore incomplets, et certaines extensions de voirie métropolitaine ne sont pas terminées, limitant l'efficacité du réseau routier. Les projets économiques récents, comme le Marché



Carte 3. Les axes à réaliser dans la PPA.

Cette carte met en évidence les axes structurants à mettre en œuvre dans le cadre de la PPA. Elle identifie les principaux tracés destinés à organiser le territoire, à assurer une bonne desserte du site et à renforcer les liaisons internes et externes. Ces axes constituent l'ossature du projet, en guidant l'implantation des équipements, des espaces publics et des constructions, tout en favorisant la lisibilité, la cohérence et la fonctionnalité de l'aménagement futur.

4.2. Projets de mobilité et de transport urbain réalisés dans le cadre du PDK

L'analyse des projets de mobilité et de transport urbain réalisés dans le cadre du Plan Directeur de Transport de Kinshasa (PDK) met en évidence une mise en œuvre partielle et inégale des actions prévues.

En ce qui concerne le transport collectif par autobus, les services Bus-Transco et Trans Academia sont opérationnels dans l'ensemble des communes concernées par la partie nord du PPA, notamment la Gombe, Barumbu, Lingwala, Kinshasa, Kasa-Vubu, Kalamu, Bandalungwa et Ngaliema. Ces services couvrent ainsi l'ensemble des districts administratifs de la ville de Kinshasa, traduisant une certaine volonté d'amélioration de la mobilité urbaine. Toutefois, l'exploitation de ce réseau demeure confrontée à plusieurs contraintes, notamment l'insuffisance du nombre de bus en circulation sur les principales artères, ce qui limite son efficacité et son rayonnement. Par ailleurs, il convient de souligner que les bus Transco et Trans Academia ne correspondent pas strictement aux options initialement prévues par le PDK, lequel privilégiait un système de bus à long châssis.

S'agissant du transport ferroviaire urbain, les projets de train urbain et de métro de Kinshasa n'ont pas été effectivement lancés. À ce jour, seule la ligne ferroviaire reliant la Gare Centrale à Kasangulu, dans la province du Kongo Central, est fonctionnelle, mais à un rythme fortement réduit. Les grands projets structurants de train urbain et de métro-Kin restent non exécutés, principalement en raison du manque

de financement et de l'absence de décisions politiques effectives. Aucune action concrète ou phase préparatoire significative n'a encore été engagée, traduisant une stagnation du projet.

En matière de sécurité routière, des actions de sensibilisation ont été menées et se poursuivent dans la zone d'étude. Ces actions sont accompagnées de l'installation de panneaux de signalisation routière le long des principales artères, contribuant à l'amélioration des conditions de circulation et de la sécurité des usagers de la route.

Enfin, le plan de traitement des points noirs, incluant la signalisation et le marquage routier, a été réalisé sur certaines voiries, notamment les grands boulevards. L'existence et l'application de ce plan traduisent une prise en compte partielle des enjeux de sécurité et de régulation de la circulation, bien que sa couverture spatiale reste limitée.

Ces résultats montrent que, malgré certaines avancées ponctuelles en matière de transport collectif et de sécurité routière, les projets structurants prévus par le PDK, en particulier ceux liés au transport ferroviaire urbain, n'ont pas connu de mise en œuvre effective, limitant ainsi la cohérence et l'efficacité globale du système de mobilité urbaine à Kinshasa.

4.3. Rayonnement territorial des modules du PPA et cohérence des actions réalisées

L'analyse des projets réalisés dans le périmètre du Plan Particulier d'Aménagement (PPA) met en évidence un rayonnement territorial différencié selon les modules d'intervention, traduisant des niveaux variables de cohérence territoriale.

Le module de l'armature viaire constitue le principal levier de cohérence territoriale dans la zone d'étude. Les projets de pôles multimodaux et de grandes voiries structurantes, notamment le boulevard du 30 Juin, le boulevard Triomphal, le boulevard Sendwe, le boulevard Lumumba, la route Congo-Japon (ex Poids lourds), ainsi que les avenues de la Libération, de la Démocratie et de Mushie, assurent la desserte des activités économiques et administratives du centre-ville. Ces infrastructures bénéficient principalement aux usagers de la circulation routière et présentent un champ de rayonnement couvrant l'ensemble des communes convergeant vers le centre urbain, notamment la Gombe, Lingwala, Kinshasa, Barumbu, Kasa-Vubu, Kalamu, Bandalungwa, Limete et les communes en extension à l'est de la ville.

Les équipements de voirie, tels que les sauts-de-mouton, séparateurs, passerelles piétonnes, feux tricolores, robots de régulation et dispositifs de signalisation et de marquage routier, complètent cette armature viaire. Ils contribuent à l'amélioration de la mobilité, à la réduction des embouteillages et à la sécurité routière. Leur rayonnement concerne principalement les communes reliées par les voiries primaires et les axes menant vers le centre-ville.

Le module du maillage vert et des loisirs présente un rayonnement plus diffus mais transversal. Les projets d'espaces verts, de zones de protection paysagère (ZPP), de zones de réserve foncière (ZRF), ainsi que les places publiques telles que Royal, la place des Évolués et les espaces en réaménagement autour de la Gare Centrale, concernent l'ensemble de la population et des services de l'État. Les projets de canalisation des rivières et des eaux pluviales participent également à l'amélioration du cadre de vie et à la régulation environnementale, avec un champ de rayonnement couvrant l'ensemble des communes du périmètre du PPA.

Le module relatif à l'affectation du sol regroupe des projets à forte valeur symbolique et institutionnelle, notamment les bâtiments emblématiques tels que le Centre financier de Kinshasa, les immeubles administratifs et intelligents, ainsi que les équipements à valeur patrimoniale comme le Marché Central, le stade Tata Raphaël et le stade des Martyrs avec son extension sportive de type « Arena ». Ces projets visent à renforcer la centralité administrative, économique et culturelle de la ville. Toutefois, certains d'entre eux demeurent inachevés ou faiblement opérationnels, ce qui limite leur contribution effective à la cohérence territoriale.

Enfin, les actions relevant du Plan Directeur de Transport de Kinshasa (PDTK), notamment les services de transport collectif Transco et Trans-Academia, le projet de train urbain, le plan de traitement des points noirs, la signalisation et les actions de sensibilisation à la sécurité routière, présentent un rayonnement à l'échelle métropolitaine. Ces projets concernent l'ensemble des usagers de la route et des communes desservies par les voiries primaires, bien que certains projets structurants, tels que le train urbain, n'aient pas encore été effectivement mis en œuvre.

Dans l'ensemble, les résultats montrent que la cohérence territoriale dans le périmètre du PPA est principalement assurée par les infrastructures de voirie et de mobilité, tandis que les modules liés au maillage vert, à l'affectation du sol et aux transports structurants présentent des niveaux de réalisation et de rayonnement plus contrastés.

5. DISCUSSION

5.1. Armature viaire

5.1.1. Voirie métropolitaine (primaire)

La voirie métropolitaine, ou voirie primaire, joue un rôle central dans la mobilité et les déplacements des véhicules à Kinshasa. Son amélioration contribue directement à la fluidité du trafic et à la connectivité urbaine. Dans la zone nord de Kinshasa, plusieurs grands axes structurants ont été aménagés, notamment les boulevards et grandes routes capables d'accueillir un trafic intense, avec des chaussées à trois ou quatre bandes dans les deux sens de circulation.

Ces aménagements ont permis une circulation plus régulière à travers les communes traversées, notamment la Gombe, Lingwala, Kinshasa, Barumbu, Bandalungwa, Kalamu et Kasa-Vubu, renforçant ainsi la connectivité entre les communes centrales et les zones périphériques du nord de la ville. La voirie aménagée exerce donc une influence considérable sur l'organisation spatiale et fonctionnelle de la zone d'étude.

Plusieurs auteurs ont mis en évidence l'importance de la voirie aménagée dans la structuration et la connectivité territoriale, notamment Sinzidi K.G. (2020), Mwanza wa Mwanza (1991, 1994), Kabamba. En revanche, les routes secondaires, qui assurent la connexion intercommunale et facilitent la mobilité des personnes et des biens, ont bénéficié de peu de travaux de réhabilitation. Leur état d'entretien demeure globalement préoccupant. Néanmoins, certaines artères ont été réaménagées, notamment l'avenue Mushie à Lingwala, l'avenue du Commerce à la Gombe, ainsi que les avenues Itaga à Kinshasa et Barumbu, aujourd'hui asphaltées.

5.2. Affectation du sol

5.2.1. Bâtiments emblématiques

Les bâtiments emblématiques regroupent les infrastructures publiques destinées à abriter les ministères et services sectoriels de l'État. Ils constituent des repères institutionnels majeurs et contribuent à la structuration administrative de la ville. Ces constructions ont permis à plusieurs services publics de disposer de locaux propres, mettant fin à une longue période durant laquelle de nombreux ministères étaient hébergés dans des immeubles privés en tant que locataires.

Dans le périmètre du PPA de Kinshasa, ces bâtiments traduisent les enjeux de cohérence territoriale liés à l'affectation et à la réaffectation du sol urbain. Toutefois, certaines constructions récentes ne s'inscrivent pas dans les objectifs du PPA, notamment les cités privées planifiées telles que OASIS (ancienne pépinière de Bandalungwa), la Baie de Ngaliema, Belle Vue, Paradis (en face de l'ex ISC) et la Cité du Fleuve, aujourd'hui exposée aux risques d'inondation. Ces projets témoignent de la spoliation progressive des zones de réserve foncière initialement destinées aux besoins de l'État.

5.2.2. Biens à valeur patrimoniale

Les biens à valeur patrimoniale regroupent les infrastructures publiques représentant l'héritage historique, culturel et institutionnel de l'État. Il s'agit notamment des universités et instituts supérieurs publics, des monuments historiques et des lieux d'attraction collective. Parmi ces espaces figurent la place de la Gare Centrale, la place Royale, le Palais de la Nation avec le mausolée de feu le Président Laurent-Désiré Kabila, le monument du Soldat inconnu au rond-point FORESCOM, le monument du Président Joseph Kasa-Vubu au rond-point Kimpwanza, ainsi que l'Institut National des Arts et le Musée National.

5.3. Maillage vert et espaces de loisirs

La gestion des espaces urbains constitue un enjeu majeur de l'aménagement de la ville. La ville doit répondre aux fonctions fondamentales d'habiter, de travailler, de circuler et de se distraire. Dans la partie nord de Kinshasa, certains espaces publics ont été transformés pour améliorer l'esthétique urbaine, notamment la place publique de Royal dans la commune de la Gombe, devenue un lieu de détente et de sociabilité.

Les équipements de loisirs et de sport sont également présents, notamment le stade des Martyrs et son extension sportive « Arena » dans la commune de Kinshasa, le stade Tata Raphaël et les complexes d'hébergement des athlètes à Kalamu, ainsi que les installations sportives situées le long de l'avenue de la Libération.

Selon Sinzidi K.G. (2020), les besoins et aspirations des citoyens incluent le confort urbain, le désir de nature, les relations sociales, les activités économiques, la mobilité et l'enracinement territorial. Toutefois, les espaces verts et de loisirs constituent aujourd'hui des zones de forte convoitise et de spoliation. Les autorités urbaines peinent à interdire l'exploitation abusive de ces espaces, souvent avec la complicité de certains services de l'État chargés de délivrer les autorisations de bâtir.

Cette situation est aggravée par la pression démographique et les besoins croissants en logements et en activités économiques. La connaissance des dynamiques démographiques apparaît ainsi essentielle pour orienter une politique d'aménagement urbain équilibrée, capable de préserver les réserves foncières et les espaces verts tout en répondant aux besoins réels de la population.

Plusieurs auteurs, dont Amani M.G. (2019), Ngoy L.J.T. (2022) et Nyoka M. (2021), ont souligné le dysfonctionnement de l'appareil de l'État dans l'application des textes légaux d'aménagement urbain à Kinshasa. Ces mutations foncières reconfigurent profondément le paysage urbain, affectant l'habitat, la voirie et les espaces verts, particulièrement dans les zones centrales attractives comme la Gombe et le Marché Central.

5.4. Diversité des fonctions urbaines et mixité sociale

La zone nord de Kinshasa, en particulier la commune de la Gombe, se caractérise par une forte diversité des fonctions urbaines, combinant activités administratives, commerciales, politiques et culturelles. Cette diversité renforce son attractivité et son rôle de centralité urbaine. Bourgain et al. (2010), cités par Ngoy L.J.T. (2022), soulignent que l'attractivité territoriale constitue un levier majeur de développement, de dynamisation et de revitalisation des territoires. Les travaux de M. Pain (1975), notamment dans l'Atlas de Kinshasa, confirment la concentration des activités commerciales dans la zone nord.

En revanche, la question de la mixité sociale dans l'habitat demeure problématique. Le PPA n'a pas prévu de programmes de logements sociaux, ce qui limite la diversité sociale résidentielle. Néanmoins, les bâtiments emblématiques et les équipements patrimoniaux contribuent à améliorer l'accès de la population aux services administratifs.

5.5. Utilisation économique et équilibrée des espaces urbains et naturels

Les espaces urbains et naturels de la zone nord sont exploités de manière contrastée. Certaines zones de protection paysagère (ZPP) et zones de réserve foncière (ZRF) ont été transformées en espaces bâtis au profit de partenaires immobiliers privés, compromettant la préservation des écosystèmes urbains et des espaces de loisirs.

Malgré ces limites, l'aménagement des infrastructures de base et le développement des activités socioéconomiques dans la partie nord de Kinshasa constituent un apport significatif au développement urbain. L'attractivité de la zone devient un enjeu majeur pour les communes incluses dans le périmètre du PPA. Dans cette perspective, la compétitivité territoriale peut être appréhendée comme la capacité de la ville à attirer, retenir et organiser les populations, les services et les activités économiques à travers des conditions urbanistiques favorables, tout en assurant un équilibre fonctionnel et spatial.

6. Conclusion générale

Cette étude sur la conformité et la cohérence territoriale des projets urbains dans la partie nord du PPA de Kinshasa met en évidence une évolution urbaine marquée par des progrès notables, mais aussi par d'importants déséquilibres. Les aménagements de la voirie primaire, la construction de bâtiments emblématiques et certains équipements publics ont amélioré la mobilité, la connectivité intercommunale et l'attractivité de la zone, en particulier dans les communes centrales.

Toutefois, ces acquis restent fragiles en raison d'une application insuffisante des instruments de planification, de la spoliation des espaces verts et des réserves foncières, de la dégradation des voiries secondaires et de l'absence de logements sociaux, limitant la mixité sociale. Ces dysfonctionnements traduisent les faiblesses de la gouvernance urbaine et la prédominance des logiques foncières et économiques sur la planification.

En conclusion, la partie nord de Kinshasa connaît une urbanisation peu maîtrisée, qui compromet les objectifs de durabilité et de cohérence territoriale du PPA. Une amélioration durable du cadre urbain nécessite le renforcement de l'application des textes légaux, la protection des espaces réservés, la réhabilitation des infrastructures secondaires, l'intégration du logement social et une gouvernance urbaine plus décentralisée et participative, tenant compte des dynamiques démographiques réelles.

7. Bibliographie

- [1] Amor Belhedi. (2010). *L'aménagement du territoire : Principes et approches*. Université de Tunis, Faculté des Sciences Humaines et Sociales.
- [2] Chaline, C. (1980). *La dynamique urbaine* (Collection dirigée par Pierre George). PUZ.
- [3] Chaline, C. (1985). *Les villes nouvelles dans le monde* (Collection Que-sais-je). P.U.F.
- [4] Falloux, L., & Talbot, L. (1992). *Crise opportunité : Environnement et développement en Afrique*. Maisonneuve & Larose.
- [5] Flouriot, J. (1975). *Atlas de Kinshasa*. BEAU.
- [6] De Saint Moulin, L. (1975). Le phénomène urbain à Kinshasa : évolution et perspectives (en collaboration avec M. Ducreux). *Études Congolaises*, XII(4), 117-142.
- [7] De Saint Moulin, L. (2012). *Villes et organisation de l'espace en RDCongo*. Paris : L'Harmattan ; Tervuren-Paris : Musée Royal de l'Afrique centrale, *Cahiers africains* N°79.

- [8] Halleux, J.-M. (2015). Les territoires périurbains et leur développement dans le monde : un monde en voie d'urbanisation et de périurbanisation. In J. Bogaert & J.-M. Halleux (Eds.), *Territoires périurbains : Développement, enjeux et perspectives dans les pays du Sud* (pp. 43-61). Gembloux : Presses agronomiques de Gembloux. <https://hdl.handle.net/2268/193364>
- [9] Mushi Mugumo, F. (2005-2010). *Les projets : Techniques d'élaboration, d'exécution et d'évaluation*. Éditions Pensées Africaines.
- [10] Renard, J., Nussbaumer, S., & Oriot, F. (2018). *Audit interne et contrôle de gestion*. Éditions Eyrolles.
- [11] Chenal, J. (2022). *Villes africaines : Introduction à la planification*. [Consulté sur Google].
- [12] Mouafo, D. (1994). La périurbanisation : Étude comparative Amérique du Nord-Europe occidentale-Afrique noire. *Cahier de Géographie du Québec*, 38(105), 413-432.
- [13] Mpuru Mazembz, B. R. (2025). *Planification urbaine et dynamique de l'établissement humain à Kinshasa*. Études Africaines, Série Géographie. L'Harmattan.
- [14] Nyoka, M. (2020). *La dynamique urbaine en R.D. Congo : Esquisse de diagnostic de l'espace kasaïen*. Éditions de l'UPKAN.
- [15] Lelo Nzuzi, F. (2008). *Kinshasa : Ville et environnement*. L'Harmattan.
- [16] Lelo Nzuzi, F. (2018). *Les bidonvilles de Kinshasa*. L'Harmattan RDCongo.
- [17] Pachaud, E. (2006). *Villes nouvelles : Du concept à la réalité*. EspacesTemps.net.
- [18] De Maximy, R., & Pain, M. (s.d.). *Atlas de Kinshasa : La ville et ses problèmes*.
- [19] Reilly, W. J. (1929). Methods for the study of retail relationships. *Bulletin de l'Université du Texas*, Monographie 4, N°2994.
- [20] Sierra, P. (2017). *La géographie : Concepts, savoirs et enseignements* (2^e éd.). Armand Colin.
- [21] Sinzidi, K. G. (2020). *Gestion des espaces urbains*. Fortune.
- [22] Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshasa (SOSAK) & Plan Particulier d'Aménagement (PPA). (2015). Publication institutionnelle.
- [23] Plan Directeur de Transport de Kinshasa (PDTK). (2019). Publication institutionnelle.
- [24] Traoré, S. (2001). *Les schémas de cohérence territoriale de la Loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbains) du 13 décembre 2000*. L'Harmattan.