



CONFORMITÉ ET COHÉRENCE TERRITORIALE DES PROJETS URBAINS DANS LA PARTIE NORD DU PLAN PARTICULIER D'AMÉNAGEMENT DE KINSHASA (2015-2025)

MBUYI MUCICI Pax¹, KABAMBA KABATA¹ et KATALAYI MUTOMBO Hilaire¹

1. Université Pédagogique Nationale, Département de Géographie et Sciences de l'Environnement, Kinshasa, République Démocratique du Congo

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.18711774>

Résumé

Cet article analyse la conformité et la cohérence territoriale des projets urbains réalisés entre 2015 et 2025 dans la partie nord du Plan Particulier d'Aménagement (PPA) de Kinshasa. Il s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinois (SOSAK) et du Plan Directeur des Transports de Kinshasa (PDTK), adoptés pour orienter le développement urbain de la capitale congolaise vers une métropole moderne et durable.

La recherche mobilise une méthodologie mixte reposant sur l'analyse documentaire des instruments de planification, l'observation directe de terrain, des relevés photographiques et des enquêtes auprès des services techniques urbains. Les projets réalisés ont été évalués à l'aide d'une grille de conformité binaire (conforme / non conforme) afin de mesurer leur adéquation aux prescriptions du PPA et leur contribution à la cohérence territoriale.

Les résultats montrent une conformité relativement élevée pour les projets de voirie primaire, certains bâtiments emblématiques et les équipements de base. En revanche, des écarts importants sont observés concernant les projets structurants à long terme, notamment le maillage vert, les pôles touristiques fluviaux et les systèmes de transport de masse prévus par le PDTK. Ces écarts s'expliquent principalement par des contraintes de financement, une gouvernance urbaine fragmentée et une priorisation politique orientée vers des projets à forte visibilité.

L'article conclut que la faiblesse de la cohérence territoriale observée relève moins d'un défaut de planification que de limites dans la mise en œuvre opérationnelle des outils existants, soulignant la nécessité d'un renforcement de la coordination institutionnelle et des mécanismes de suivi pour un développement urbain durable à Kinshasa.

Mots-clés : planification urbaine ; conformité ; cohérence territoriale ; projets urbains ; SOSAK/PPA ; Kinshasa ; aménagement du territoire.

Abstract

This article examines the conformity and territorial coherence of urban projects implemented between 2015 and 2025 in the northern area of the Detailed Development Plan (Plan Particulier d'Aménagement – PPA) of Kinshasa. The study is grounded in the framework of the Strategic Orientation Scheme of the Kinshasa Agglomeration (SOSAK) and the Kinshasa Transport Master Plan (PDTK), which aim to guide the Congolese capital toward a modern, inclusive, and sustainable metropolitan development.

The research adopts a mixed-methods approach combining documentary analysis of planning instruments, systematic field observations, photographic surveys, and interviews with urban technical services. Implemented projects were assessed using a binary conformity grid (compliant / non-compliant) in order to evaluate their alignment with PPA prescriptions and their contribution to overall territorial coherence.

The findings reveal a relatively high level of conformity for primary road infrastructure, selected emblematic buildings, and basic urban services. However, significant gaps persist regarding long-term structuring projects, particularly green networks, river-based tourism poles, and mass transit systems planned under the PDTK. These discrepancies are mainly attributed to financial constraints, fragmented urban governance, and political prioritization favoring highly visible projects.

The article concludes that the observed lack of territorial coherence reflects less a failure of urban planning instruments than shortcomings in their operational implementation, highlighting the need to strengthen institutional coordination and monitoring mechanisms to achieve sustainable urban development in Kinshasa.

Keywords: urban planning; conformity; territorial coherence; urban projects; SOSAK/PPA; Kinshasa; spatial planning.

I. Introduction

Depuis le début des années 2010, la ville de Kinshasa est engagée dans un processus de structuration de son développement urbain à travers l'adoption d'outils stratégiques de planification. Parmi ceux-ci figurent le Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinois (SOSAK), le Plan Particulier d'Aménagement (PPA) de la zone nord et le Plan Directeur des Transports de Kinshasa (PDTK), élaborés afin d'orienter la transformation de la capitale congolaise vers une métropole moderne, inclusive et durable à l'horizon 2030–2040. Ces instruments visent à assurer une organisation rationnelle de l'espace urbain, à améliorer la mobilité, à préserver les espaces verts et à renforcer l'attractivité territoriale de la ville.

La partie nord du PPA, qui correspond au noyau historique et administratif de Kinshasa, constitue un espace stratégique majeur. Elle concentre les principales fonctions politiques, économiques et institutionnelles de la capitale, tout en étant soumise à une forte pression démographique, foncière et fonctionnelle. Héritière d'un tissu urbain structuré depuis l'époque coloniale, cette zone est aujourd'hui le théâtre de multiples interventions publiques, allant du réaménagement de la voirie à la construction de bâtiments emblématiques, en passant par des projets d'infrastructures et d'équipements urbains.

Cependant, malgré la multiplication des projets urbains réalisés depuis 2015, des interrogations persistent quant à leur conformité aux prescriptions des outils de planification et à leur capacité à produire une cohérence territoriale d'ensemble. En effet, comme le souligne Sierra (2017), la ville est un paysage en mutation permanente, dont l'évolution ne peut être durable que si elle est guidée par une planification cohérente et des politiques d'aménagement volontaristes. Or, dans le contexte kinois, plusieurs réalisations semblent s'inscrire davantage dans une logique de projets ponctuels que dans une vision intégrée du territoire.

Dès lors, la question centrale qui se pose est la suivante : dans quelle mesure les projets urbains réalisés entre 2015 et 2025 dans la partie nord du PPA de Kinshasa respectent-ils les prescriptions de planification et contribuent-ils à une cohérence territoriale durable ?

L'objectif général de cet article est d'évaluer la conformité et la cohérence territoriale des projets urbains mis en œuvre dans la zone nord du PPA de Kinshasa sur la période 2015–2025. Plus spécifiquement, il s'agit :

1. d'analyser le degré de conformité des projets réalisés (voirie, bâtiments publics, équipements, transports et espaces verts) par rapport aux prescriptions du PPA et du PDK ;
2. d'identifier les écarts entre les projets planifiés et les réalisations effectives ;
3. d'examiner les effets de ces écarts sur la cohérence territoriale et le fonctionnement urbain de la zone étudiée ;
4. de mettre en évidence les principaux facteurs institutionnels, financiers et politiques expliquant ces divergences.

L'analyse repose sur une double grille de lecture articulant la notion de conformité, entendue comme l'adéquation des projets réalisés aux orientations et prescriptions des documents de planification, et celle de cohérence territoriale, définie comme la capacité de ces projets à contribuer à un développement urbain intégré, équilibré et durable. À travers cette approche, l'article ambitionne d'apporter un éclairage critique sur les conditions de mise en œuvre de la planification urbaine à Kinshasa et de formuler des pistes d'amélioration pour une meilleure gouvernance territoriale.

2. Cadre méthodologique

2.1. Type et approche de la recherche

Cette étude s'inscrit dans une approche quali-quantitative et repose sur une analyse évaluative des projets urbains réalisés dans la partie nord du Plan Particulier d'Aménagement (PPA) de Kinshasa entre 2015 et 2025. Elle vise à apprécier, d'une part, le degré de conformité des projets mis en œuvre par rapport aux prescriptions des instruments de planification urbaine et, d'autre part, leur contribution à la cohérence territoriale de l'espace étudié.

L'analyse adopte une démarche comparative, consistant à confronter les projets effectivement réalisés aux orientations et programmations prévues par le Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinois (SOSAK), le PPA nord et le Plan Directeur des Transports de Kinshasa (PDK).

2.2. Zone d'étude

La zone d'étude correspond à la partie nord du PPA de Kinshasa, qui englobe principalement les communes de la Gombe, Lingwala, Kasa-Vubu, Kinshasa, Barumbu, Kalamu, Limete, Kintambo et Ngaliema. Ce périmètre a été retenu en raison de sa centralité fonctionnelle, de la concentration des projets structurants et de son rôle stratégique dans l'organisation spatiale et institutionnelle de la capitale congolaise.

2.3. Sources et techniques de collecte des données

La recherche repose sur une triangulation des sources et des méthodes, afin de renforcer la fiabilité des résultats.

a) Analyse documentaire

Une analyse approfondie des documents officiels de planification et de référence a été menée, notamment :

- le SOSAK et le PPA de la zone nord (2015) ;
- le Plan Directeur des Transports de Kinshasa (PDTK, 2015–2019) ;
- les rapports techniques des services urbains (OVD, Cellule Infrastructures, communes concernées) ;
- la littérature scientifique relative à la planification urbaine et à la cohérence territoriale.

Cette analyse a permis d'identifier les projets prescrits, leurs localisations, leurs fonctions et leurs échéances théoriques.

b) Observation directe de terrain

Des campagnes d'observation systématique ont été réalisées en 2025 sur l'ensemble de la zone étudiée. Elles ont porté sur :

- l'état d'avancement des projets ;
- leur localisation effective ;
- leur niveau de fonctionnalité ;
- leur intégration dans le tissu urbain existant.

Ces observations ont été complétées par des relevés photographiques servant à documenter l'état des lieux.

c) Enquêtes auprès des acteurs institutionnels

Des entretiens semi-directifs ont été menés auprès des services techniques impliqués dans la conception, la réalisation ou la gestion des projets urbains (OVD, Cellule Infrastructures, administrations communales). Ces échanges ont permis de mieux comprendre les logiques de mise en œuvre, les contraintes rencontrées et les raisons des écarts observés entre planification et réalisation.

2.4. Méthode d'analyse et critères d'évaluation

Les données collectées ont été organisées dans des tableaux de synthèse permettant une évaluation systématique des projets par rapport aux prescriptions du PPA et du PDTK. Chaque projet a été évalué à partir d'une grille de conformité binaire :

- **1 (conforme)** : lorsque le projet est explicitement prévu dans les documents de planification et que sa réalisation respecte la localisation et la fonction prescrites ;
- **0 (non conforme)** : lorsque le projet n'est pas prévu dans les documents de planification ou lorsqu'il s'en écarte significativement (localisation, fonction, portée).

L'analyse de la cohérence territoriale s'est appuyée sur des critères qualitatifs complémentaires, notamment :

- la continuité spatiale et fonctionnelle des projets ;
- leur contribution à la mobilité urbaine et à l'accessibilité ;
- leur articulation avec les équipements existants ;
- leur impact sur la structuration du paysage urbain et des espaces verts.

2.5. Traitement et représentation spatiale des données

Les résultats de l'analyse ont été cartographiés à l'aide de systèmes d'information géographique (SIG), permettant de spatialiser :

- les projets conformes et non conformes ;
- leur répartition par module (voirie, bâtiments emblématiques, transports, maillage vert) ;
- les zones de concentration ou de déficit d'interventions.

Ces cartes constituent des outils d'aide à l'interprétation de la cohérence territoriale à l'échelle de la zone nord du PPA.

2.6. Limites de la recherche

Cette étude présente certaines limites. D'une part, l'évaluation binaire de la conformité simplifie des situations parfois plus nuancées, notamment pour les projets partiellement réalisés ou en cours d'exécution. D'autre part, l'accès limité à certaines données financières et institutionnelles n'a pas permis d'évaluer de manière exhaustive les coûts, les délais et les mécanismes de financement. Néanmoins, la triangulation des méthodes et des sources contribue à renforcer la robustesse des résultats obtenus.

3. RÉSULTATS

3.1. Niveau global de conformité des projets urbains

Tableau 1 : Synthèse de la conformité des projets urbains dans la partie nord du PPA de Kinshasa (2015-2025)

Module / Type de projet	Nombre d'actions	Conformes	Non conformes	% Conformité	Commentaire analytique
Armature viaire – Voirie primaire	8	8	0	100 %	Tous les boulevards structurants réaménagés et exploités, priorité à la mobilité et visibilité immédiate
Armature viaire – Voirie secondaire	8	8	0	100 %	Voiries réaménagées ou en construction, conformes au PPA, mais entretien et durabilité à surveiller
Équipements de la voirie	5	3	2	60 %	Certains équipements (sautes-de-mouton, séparateurs) réalisés hors PPA, intervention opportuniste
Bâtiments emblématiques – Affectations	12	3	9	25 %	Plusieurs bâtiments construits ou réhabilités hors PPA, certains partiellement opérationnels
Biens à valeur patrimoniale	8	4	4	50 %	Conformité partielle, certains projets menacés par des constructions anarchiques
Total général	41	26	15	63 %	Forte conformité pour la voirie, mais conformité limitée pour bâtiments et équipements patrimoniaux

Sources : Mbuyi Mucici Pax (2025) et observations analytiques faites sur le terrain

Le Tableau 1 met en évidence une conformité contrastée des projets urbains dans la partie nord du PPA de Kinshasa entre 2015 et 2025. L'analyse montre que la mise en œuvre des projets varie fortement selon le type d'infrastructure :

1. Armature viaire – Voirie primaire et secondaire :

- Les projets de voirie présentent une conformité totale (100 %), ce qui traduit une priorité claire accordée à la mobilité et aux axes structurants de la ville.
- Tous les boulevards principaux et avenues secondaires ont été réaménagés, élargis ou mis en exploitation, ce qui améliore la circulation urbaine et la visibilité politique et économique des projets.
- Cependant, certaines limites fonctionnelles persistent, notamment la durabilité des voiries secondaires et le suivi de l'entretien, ce qui pourrait affecter leur performance à long terme.

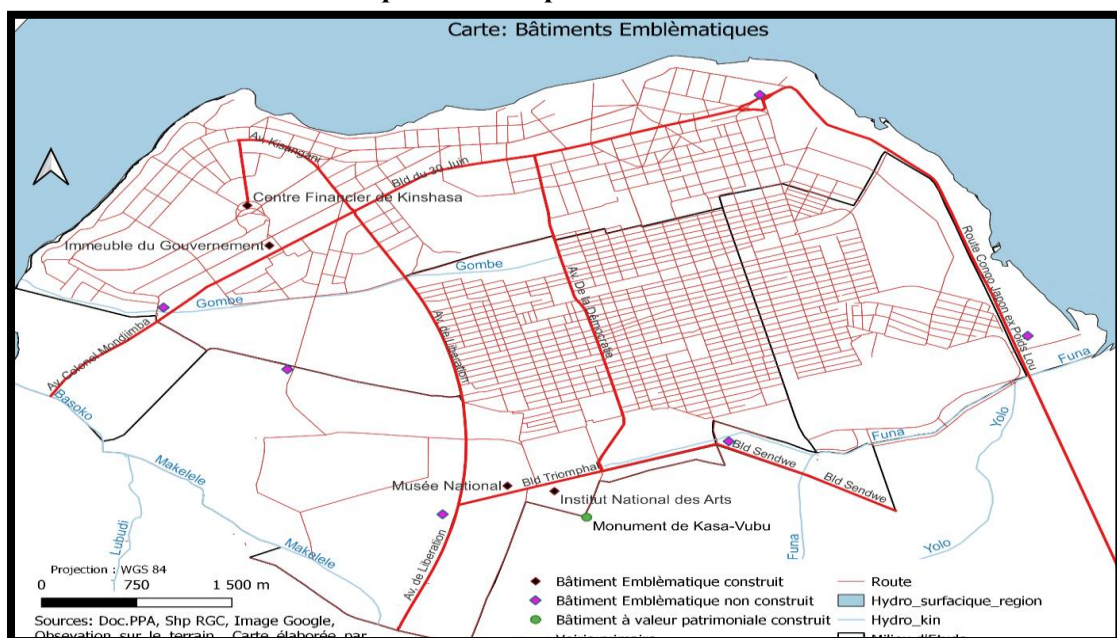
2. Équipements de la voirie :

- La conformité est de **60 %**, reflétant que certains équipements (sauts-de-mouton, séparateurs) ont été réalisés hors du cadre du PPA.
- Cette situation traduit une logique d'intervention opportuniste, privilégiant des projets visibles ou immédiats plutôt que strictement planifiés.
- Les équipements conformes (panneaux d'orientation, feux rouges) ont été installés et exploités, mais leur efficacité reste variable en raison d'un entretien irrégulier et du comportement des usagers.

3. Bâtiments emblématiques – Affectations :

- La conformité est faible (**25 %**), indiquant que la majorité des bâtiments construits ou réhabilités l'ont été hors du PPA, avec certaines structures partiellement opérationnelles.
- Cette situation révèle une mise en œuvre sélective, où les bâtiments sont réalisés selon des priorités ponctuelles plutôt qu'en respect strict des plans d'urbanisme.

Carte 2. Bâtiments emblématique et valeur patrimoniale



La carte 2 illustre la localisation des bâtiments emblématiques et des biens à valeur patrimoniale dans la partie nord du PPA de Kinshasa. Elle met en évidence une concentration importante de ces infrastructures dans les communes centrales, notamment Gombe et Kasa-Vubu, soulignant le rôle historique et symbolique de ces espaces dans l'organisation de la ville. Cette répartition traduit également une hiérarchisation spatiale des investissements publics et patrimoniaux, avec une

focalisation sur les bâtiments administratifs, culturels et historiques. Cependant, la carte révèle aussi des disparités dans l'entretien et la valorisation de ces sites, certains étant pleinement opérationnels tandis que d'autres présentent des déficiences de gestion ou des constructions annexes perturbant leur intégrité patrimoniale.

4. Biens à valeur patrimoniale :

- La conformité est partielle (50 %), avec plusieurs projets menacés par des constructions anarchiques autour de ces sites.
- Même lorsque les projets sont conformes, leur intégration dans le tissu urbain et leur protection restent un enjeu important.

Palatte des photos 1 : Maillage



Source : Mbuyi Mucici Pax (2025). Les images ci-dessus montrent deux rivières : Gombe dans la commune de Gombe et Kalamu dans la commune de Kalamu qui ne sont entretenus

La gestion des eaux pluviales et des déchets à Kinshasa reste un défi majeur, les rivières et caniveaux servant souvent de lieux de rejet. Malgré les projets urbains et de résilience comme PETOLA, visant à améliorer les infrastructures, la mobilité et la résilience des quartiers, les résultats concrets restent limités. Les programmes de gestion des déchets, existant depuis plus de dix ans, demeurent inefficaces, ce qui affecte également le développement du maillage vert. Le PPA pour la partie nord de Kinshasa propose néanmoins une cartographie structurée des projets, offrant un cadre pour orienter les interventions futures.

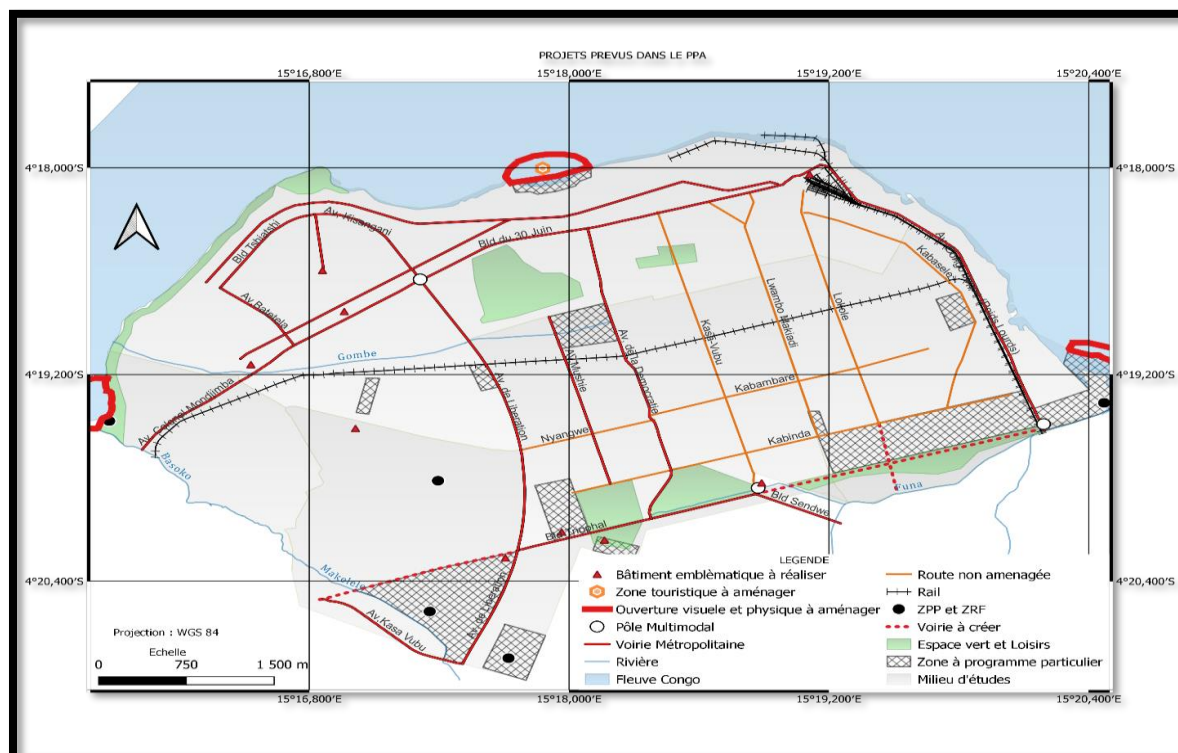
5. Total général :

- Sur 41 actions analysées, 26 sont conformes et 15 non conformes, soit un taux de conformité global de 63 %.
- Ces résultats montrent une forte réussite dans le domaine de la voirie, tandis que les bâtiments emblématiques, équipements spécifiques et patrimoines urbains présentent des faiblesses de planification et de suivi.

Conclusion analytique :

Le tableau révèle que le PPA de Kinshasa est partiellement mis en œuvre. La planification urbaine est très efficace pour la voirie, ce qui reflète la priorité stratégique donnée à la mobilité et à la visibilité politique, mais reste insuffisante pour les bâtiments et sites patrimoniaux, où des interventions ponctuelles et opportunistes dominent. Cette analyse souligne l'importance d'un suivi renforcé et d'une meilleure coordination des projets non routiers pour assurer une mise en œuvre intégrale et durable du PPA.

Carte 3. Synthèse des 3 Modules des projets prévus du PPA dans la zone Nord de Kinshasa.



Source : Document de SOSAK/PPA et PDTK (2015 et 2019) . Adaptation et compléter par nous.

Cette carte de synthèse illustre la répartition des différentes actions réalisées dans le périmètre du PPA de Kinshasa. Elle met en évidence que cette zone est particulièrement sollicitée, notamment en raison de sa proximité avec le quartier d'affaires de la ville. La distance joue un rôle déterminant dans le choix des emplacements, car elle influence l'accessibilité aux logements, aux bureaux, aux services de l'État et aux transports en commun, qui sont facilement disponibles dans cette partie de la ville.

3.2. Projets urbains réalisés

Pour ce qui concerne ce point, nous nous sommes fixés sur les projets retenus dans le PPA de Kinshasa, ce PPA reprend 3 modules qui reprennent certains projets ou actions à réaliser. Ses projets constituent la valeur urbaine pour chacune de commune.

1.1 Valeur urbaine (VU) ou projet urbain par commune

Notre étude est consacrée à l'analyse de la cohérence territoriale sur les projets urbains retenus dans la zone nord du PPA de Kinshasa. Les données et renseignement recueillis nous a amené à dresser les tableaux ainsi que les graphiques qui suivent ci-dessous. C'est ainsi qu'à Cette présentation tabulaire et graphique indiquant notamment le nombre de variables (projets), réalisés. Le taux de réalisation en % .

Le tableau 2 : Matrice d'informations géographiques sur les variables annexées par communes (Y)

MODULE	ARMATURE VIAIRE						MAILLAGE VERT			AFFECTATION												TOTAL des variables realises		
VARIABLES ↓	POLE MULTIMODAL	VOIRIE METROPOLITAI NES (PRIMAIRE)	VOIRIE SECONDAIRE	VOIRIE TERTIAIRE	VOIRIE A CREER	RESEAU DU CHEMIN DE FER ESPACES VERTS / DE LOISIRS	VERTS/ DE LOISIRS A	AVENUE PLINTEE	RIVIERES ET ZONES DE ZONE A PROGRAMME	POLE CULTUREL	ZONE DE RESERVE	ZONE PORTUAIRE	ZONE DE QUARTIER	ZONE DE REMEMBRE MENT	ZONE A PRESCRIPTION	POLE TOURISTIQUE	OUVERTURE VISUELLE / BIENS A	VALEUR	BATIMENTS EMBLEMATI QUES EXISTANTS	BÂTIMENTS EMBLEMATI QUES A REALISER				
COMMUNE ↓	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18	X19	X20	X21	X22		
KINSHASA (Y1)	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	5	3,2
LINGWALA (Y2)	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	1	8	5,2
GOMBE (Y3)	1	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	1	1	14	9,1
BARUMBU (Y4)	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	5	3,2
BANDALUNGWA (Y5)	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	2,6
KALAMU (Y6)	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	6	3,9
KASA-VUBU (Y7)	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	1	7	4,5
TOTAL	1	7	5	1	0	1	4	0	0	0	2	0	1	1	1	7	7	0	0	4	3	3	49	31

Source : Mbuyi Mucici Pax (2024). Données recueillies sur le terrain.

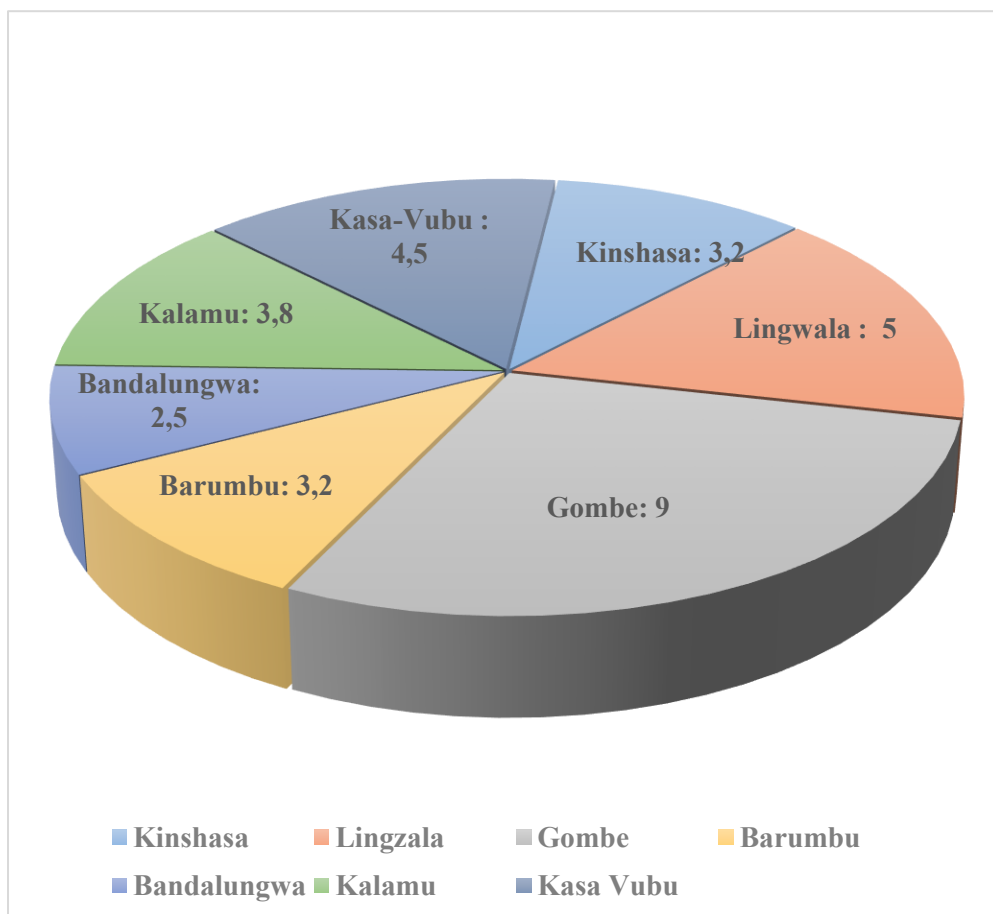
La zone nord de PPA de Kinshasa compte 22 variables (X) projets (X) à réaliser, à respecter les normes environnementales et urbanistiques. Le tableau ci-dessous résume la synthèse et le résultat de tous ces variables.

A partir de ce tableau de matrice d'information géographique qui présente les résultats recueillis sur le terrain, ces résultats sont présentés dans le tableau dans la page suivante.

Tableau 3 : Présentation des communes (Y) , projets réalisés (actions réalisées), taux de réalisation et taux non réalisations des projets en fonction de nombre des projets prévus.

Communes (Y) .	Projets (X) (actions) réalisés par commune	Nombre de projets prévus par commune.	Taux de réalisation par commune pour 154 projets
Kinshasa (Y1)	5	22	3
Lingwala (Y2)	8	22	5
Gombe (Y3)	14	22	9
Barumbu (Y4)	5	22	3
Bandalungwa (Y5)	4	22	2,5
Kalamu (Y6)	6	22	3,8
Kasa-Vubu (7)	7	22	4,5
Total pour 7 Communes	49	154	31,8

Source : Mbuyi Mucici Pax (2025). Ce tableau résume le nombre des projets séquentiels prévus durnat l'echeance de SOSAK allant de 2015-20230 dans le PPA et 2040 pour le PDKT.



Graphique 1 ; Taux de réalisation par commune.

A travers le graphique issu de matrice d'information géographique qui résulte les réalisations des projets à travers les communes. Les projets que nous analysons sont transversaux car ils donnent la valeur urbaine à chaque commune traversée par les projets. C'est ainsi qu'une indication arithmétique est établie par commune en indiquant le taux de réalisation. De ce tableau nous relevons que la commune de Gombe a enregistré un grand nombre de projets réalisés, suivi de respectivement de Lingwala, Kasa-Vubu, Barumbu et Kinshasa et enfin Bandalungwa en dernière position.

4. DISCUSSION

Les résultats de cette étude confirment que la mise en œuvre du Plan Particulier d'Aménagement (PPA) de Kinshasa dans sa partie nord est **partielle, sélective et spatialement différenciée**. Cette situation est conforme aux analyses classiques de la planification urbaine dans les villes africaines, où l'écart entre la planification normative et l'action opérationnelle est souvent significatif (UN-Habitat, 2009 ; Rakodi, 2003).

4.1. Prédominance des projets de voirie : une planification orientée vers la mobilité et la visibilité

La conformité observée pour les projets de voirie primaire et secondaire corrobore les travaux de Banister (2002) et Bertolini (2012), qui soulignent que la mobilité constitue un levier central des politiques urbaines contemporaines, en particulier dans les capitales africaines. Selon UN-Habitat (2013), les infrastructures routières sont souvent privilégiées car elles offrent une visibilité politique immédiate, facilitent les échanges économiques et renforcent l'image de modernité urbaine.

Cependant, comme le notent Flyvbjerg (2014) et Ascher (2001), la réussite apparente des projets d'infrastructures ne garantit pas leur durabilité. Les problèmes d'entretien observés dans la voirie secondaire confirment l'idée selon laquelle les villes du Sud investissent davantage dans la construction que dans la gestion à long terme des équipements urbains (Jaglin, 2012).

4.2. Équipements de voirie et la logique opportuniste de l'action publique

Le taux de conformité de 60 % des équipements de voirie illustre une mise en œuvre marquée par des interventions ponctuelles, parfois en dehors du cadre du PPA. Cette situation rejoint les analyses de Healey (1997) et **Friedmann (1987)**, selon lesquelles la planification stratégique est fréquemment contournée par des décisions opportunistes, influencées par l'urgence, les financements disponibles ou les pressions politiques.

Dans le contexte africain, **Watson (2009)** parle d'une « planification fragmentée », où les projets sont réalisés sans réelle coordination spatiale. L'inefficacité partielle des équipements conformes, liée à l'entretien et au comportement des usagers, renforce l'argument de **Ostrom (1990)** sur l'importance de la gouvernance et des institutions dans la gestion durable des infrastructures collectives.

4.3. Bâtiments emblématiques : rupture entre planification et réalisation

Le très faible taux de conformité (25 %) des bâtiments emblématiques révèle une déconnexion structurelle entre les documents d'urbanisme et les projets réalisés. Cette observation est largement documentée par Albrechts (2004) et Faludi (2000), qui soulignent que les plans urbains sont souvent utilisés comme des cadres indicatifs plutôt que comme des instruments contraignants.

Selon UN-Habitat (2016), les bâtiments institutionnels et symboliques dans les villes africaines sont fréquemment implantés selon des logiques politiques ou institutionnelles, indépendamment des affectations prévues. La concentration de ces bâtiments dans les communes centrales, notamment Gombe et Kasa-Vubu, confirme la thèse de Lefebvre (1974) sur la production inégale de l'espace urbain et celle de Harvey (2008) sur la centralisation des investissements publics dans les espaces à forte valeur stratégique.

4.4. Patrimoine urbain face à l'urbanisation anarchique

La conformité partielle (50 %) des biens à valeur patrimoniale met en évidence la fragilité du patrimoine urbain dans un contexte de forte pression foncière. Cette situation rejoint les analyses de Choay (1992), qui souligne que le patrimoine est souvent sacrifié dans les villes en croissance rapide, faute de dispositifs efficaces de protection.

Les constructions anarchiques observées autour des sites patrimoniaux confirment les constats de UNESCO (2011) et Noppen & Morisset (2005), selon lesquels l'absence de zones tampons et de contrôle urbain compromet l'intégrité des biens patrimoniaux. Par ailleurs, la dégradation des rivières urbaines (Gombe et Kalamu) illustre les limites des politiques environnementales urbaines, comme l'ont démontré Douglas et al. (2008) et Swyngedouw (2004) dans leurs travaux sur la gestion des eaux et des déchets en milieu urbain africain.

4.5. Des disparités territoriales révélatrices d'une cohérence urbaine inachevée

Les écarts de taux de réalisation entre les communes (Gombe en tête, Bandalungwa et Kinshasa en queue) confirment l'existence d'une hiérarchisation spatiale des investissements urbains. Cette dynamique est largement décrite par Pumain (2004) et Veltz (1996), qui montrent que les espaces centraux concentrent les projets structurants au détriment des périphéries.

Selon Brenner (2004), cette concentration est renforcée par la proximité des pôles décisionnels et économiques, ce qui explique la forte sollicitation de la zone nord du PPA. Toutefois, cette logique va à l'encontre du principe de cohérence territoriale défendu par Faludi (2010), qui suppose une répartition équilibrée des investissements pour réduire les inégalités intra-urbaines.

4.6. Une cohérence territoriale sectorielle et incomplète

Le taux global de conformité de 63 % traduit une mise en œuvre sectorielle du PPA, dominée par les infrastructures routières. Cette situation correspond à ce que Ascher (2004) qualifie de « gouvernance urbaine par projets », où certains secteurs sont privilégiés au détriment d'une approche intégrée.

Les travaux de UN-Habitat (2020) insistent sur le fait que la réussite des plans urbains dépend de la coordination intersectorielle, du suivi-évaluation et de la capacité institutionnelle. En l'absence de ces mécanismes, les documents de planification restent partiellement appliqués, comme le montre le cas du PPA de Kinshasa.

5. Conclusion générale

Cette étude avait pour objectif d'analyser le degré de conformité et de cohérence territoriale des projets urbains réalisés entre 2015 et 2025 dans la partie nord du Plan Particulier d'Aménagement (PPA) de Kinshasa, au regard des orientations du Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshasa (SOSAK) et du Plan Directeur des Transports de Kinshasa (PDTK). À travers une approche méthodologique combinant analyse documentaire, observations de terrain et évaluation binaire de la conformité, elle met en évidence une mise en œuvre partielle, sélective et spatialement déséquilibrée des instruments de planification urbaine.

Les résultats montrent que les projets de voirie constituent le principal domaine de conformité, traduisant une orientation des politiques urbaines vers des interventions visibles et à impact immédiat. À l'inverse, les projets structurants à long terme, notamment ceux relatifs au transport de masse, au maillage vert et aux pôles de loisirs, demeurent largement non réalisés, compromettant la cohérence territoriale et la durabilité du développement urbain. Cette configuration révèle une urbanisation guidée davantage par des logiques politiques et sectorielles que par une stratégie territoriale intégrée.

L'analyse conduit à une lecture nuancée de la planification urbaine à Kinshasa : les dysfonctionnements observés ne relèvent pas d'un échec conceptuel des instruments de planification, dont les orientations restent pertinentes, mais d'un déficit de gouvernance, de coordination institutionnelle et d'opérationnalisation. La faible capacité des plans à encadrer effectivement l'action publique souligne la nécessité de repenser les modalités de mise en œuvre de la planification urbaine dans un contexte métropolitain complexe.

Recommandations stratégiques : renforcer le PPA par des mécanismes contraignants, améliorer la coordination métropolitaine, prioriser les projets structurants (mobilité, voirie), intégrer les enjeux environnementaux et instituer un suivi-évaluation permanent pour assurer cohérence et efficacité des plans.

Perspectives de recherche : analyser la mise en œuvre des PPA dans d'autres zones, étudier les interactions entre urbanisation formelle et informelle, et évaluer l'impact des projets non conformes sur les populations locales.

6. Bibliographie

Albrechts, L. (2004). *Strategic (spatial) planning reexamined*. Environment and Planning B: Planning and Design, 31(5), 743–758.

Amani, G. (2022). *Kinshasa, de la planification urbaine aux écueils de sa mise en œuvre : vers quelles perspectives nouvelles?* *African Cities Journal*, 3(1), 1-15. <https://doi.org/10.34915/acj.v3i1.98>

Amani, G., & Mpuru, M. B. (2019). *Kinshasa, ville borgne ?* Presse Universitaire de l'UPN, 35-48.

Ascher, F. (2004). *La société hypermoderne : ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*. La Tour-d'Aigues : Éditions de l'Aube.

Banister, D. (2002). *Transport planning*. London: Spon Press.

Bertolini, L. (2012). *Integrating mobility and urban development agendas: a conceptual model*. *Urban Studies*, 49(6), 139–162.

Brenner, N. (2004). *New state spaces: Urban governance and the rescaling of statehood*. Oxford: Oxford University Press.

Chaline, C. (1985). *Les villes nouvelles dans le monde*. Presses Universitaires de France.

Choay, F. (1992). *L'allégorie du patrimoine*. Paris : Seuil.

Douglas, I., Alam, K., Maghenda, M., McDonnell, Y., McLean, L., & Campbell, J. (2008). *Unjust waters: climate change, flooding and the urban poor in Africa*. *Environment and Urbanization*, 20(1), 187–205.

Faludi, A. (2010). *Cohesion, coherence, cooperation: European spatial planning coming of age?* London: Routledge.

Flyvbjerg, B. (2014). *What you should know about megaprojects and why: An overview*. *PM World Journal*, 3(2), 1–10.

Friedmann, J. (1987). *Planning in the public domain: From knowledge to action*. Princeton: Princeton University Press.

Healey, P. (1997). *Collaborative planning: Shaping places in fragmented societies*. London: Macmillan.

Jaglin, S. (2012). *Services urbains en Afrique subsaharienne : une infrastructure de pouvoir*. Paris : Karthala.

JICA & Gouvernement de la République démocratique du Congo. (2015). *Plan Directeur des Transports de Kinshasa (PDTK)*.

Katalayi, H. (2014). *Urbanisation et fabrique urbaine à Kinshasa : défis et opportunités d'aménagement* (Thèse de doctorat). Université Bordeaux III.

Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris : Anthropos.

Lelo Nzuzi, F. (2008). *Kinshasa, ville et environnement*. L'Harmattan.

- Mpuru, M. B. R. (2025). *Planification urbaine et dynamique de l'établissement humain à Kinshasa*. Études africaines, série Géographie. L'Harmattan.
- Mpuru, M., & Amani, M. (2019). *Kinshasa, une ville borgne*. Presse Universitaire de l'UPN.
- Noppen, L., & Morisset, L. K. (2005). *Patrimoine urbain et projets de ville*. Québec : Presses de l'Université du Québec.
- Ostrom, E. (1990). *Governing the commons: The evolution of institutions for collective action*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Pumain, D. (2004). *La dynamique des villes*. Paris : Armand Colin.
- Rakodi, C. (2003). *Politics and performance: The implications of emerging governance arrangements for urban management approaches and information systems*. Habitat International, 27(4), 523–547.
- Sierra, P. (2017). *La géographie : concepts, savoirs et enseignements* (2^e éd.). Armand Colin.
- SOSAK / PPA. (2015). *Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinois et Plan Particulier d'Aménagement de la zone nord*. Ville de Kinshasa.
- Swyngedouw, E. (2004). *Social power and the urbanization of water: flows of power*. Oxford: Oxford University Press.
- UNESCO. (2011). *Recommendation on the Historic Urban Landscape*. Paris: UNESCO.
- UN-Habitat. (2009). *Planning sustainable cities: Global report on human settlements*. Nairobi: UN-Habitat.
- Veltz, P. (1996). *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Watson, V. (2009). *The planned city sweeps the poor away...? Urban planning and 21st century urbanisation*. Progress in Planning, 72(3), 151–193.