



Revue-IRS



Revue Internationale de la Recherche Scientifique (Revue-IRS)

ISSN: 2958-8413

Vol. 3, No. 1, Février 2025

This is an open access article under the [CC BY-NC-ND](#) license.



IMPACTS SOCIO ENVIRONNEMENTAUX DE L'OCCUPATION DES VOIES PUBLIQUES A KINSHASA. CAS DU BOULEVARD LUMUMBA, TRONÇON KIMBUTA-KINGASANI YA SUKA

MARIKANI ATATALA Schadrac

Apprenant DEA à l'Institut Supérieur de Développement Rural Mbeo, République Démocratique du Congo

Résumé

L'étude fait l'état des lieux de l'implantation des activités informelles sur les voies publiques dans le boulevard Lumumba, tronçon Kimbuta-Kingasani ya suka. Elle s'appuie sur la méthode d'enquête et les techniques de questionnaire et documentaire. Les résultats montrent les impacts socio environnementaux des occupations des voies publiques sont possible: perturbation de la circulation, .sécurité des piétons devient un problème, dégradation des espaces verts, problème de gestion des déchets. Ainsi, la gestion des bouleversements structurels et fonctionnels de ces servitudes publiques est devenue problématique dans la gouvernance urbaine.

Mots clés : occupation des voies publiques, impact social, impact environnemental.

Abstract

The study assesses the state of informal activities on public roads along Boulevard Lumumba, section Kimbuta-Kingasani ya Suka. It relies on survey methods and techniques involving questionnaires and documentary analysis. The results indicate that the socio-environmental impacts of occupying public roads include : disruption of traffic, safety issues for pedestrians, degradation of green spaces, and waste management problems. Thus, managing the structural and functional upheavals of these public servitudes has become a significant issue in urban governance.

Keywords : public road occupation, social impact, environmental impact.

Digital Object Identifier (DOI): <https://doi.org/10.5281/zenodo.14881592>

I. INTRODUCTION

L'occupation des voies publiques constitue un défi socio-environnemental majeur dans de nombreuses villes en développement à travers le monde. Kinshasa, la capitale de la République démocratique du Congo, ne fait pas exception à cette réalité. Parmi les tronçons les plus touchés par ce phénomène, Kimbuta-Kingasani Ya Suka qui connaît une occupation croissante de ses voies publiques par des vendeurs ambulants, des étals informels et des activités commerciales non réglementées.

Les populations d'un pays qui vivent majoritairement avec moins d'un dollars par jour, il se développer une économie libérale. Cette économie, dans son évolution a entraîné l'émergence des activités du secteur informel dans les villes dont les sites de prédilection sont les servitudes publiques. En observant

les paysages urbains, on constate des irrégularités et des incompatibilités entre les espaces de vie, de circulation, de travail et de commerce liés à l'implantation des activités du secteur informel (COURTECUISSÉ, 2005).

En particulier, les zones situées autour des rues, des échangeurs, des carrefours, ainsi que des parcs et jardins, représentent clairement des espaces de choix pour l'implantation de ces activités (KAUFMANN, 2009).

Cette situation soulève une problématique complexe et multidimensionnelle. D'un côté, l'occupation des voies publiques nuit à la fluidité de la circulation routière, entraînant des embouteillages et une augmentation des temps de trajet pour les habitants de la ville. D'un autre côté, elle engendre des conséquences socio-économiques importantes en perturbant les activités commerciales formelles, en créant un environnement d'insécurité et en privant la municipalité de recettes fiscales potentielles.

Cependant, l'impact de cette occupation ne se limite pas aux aspects économiques et de mobilité urbaine. Il a également des répercussions sur l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Comme l'écrit Thierry Paquot (2018) Un des principaux défis auxquels nous devons faire face en matière d'aménagement du territoire est indéniablement l'augmentation démographique prévue en wallonie dans les prochaines années. Afin d'éviter l'éparpillement de l'urbanisation qui a fragmenté notre territoire depuis de trop nombreuses années, la priorité est de revenir à une utilisation parcimonieuse du sol. La densification de noyaux, urbains ou ruraux, existants paraît donc incontournable. Cependant, cette densification ne peut se faire à n'importe quel prix. La qualité de vie des citoyens doit rester au centre des préoccupations et des choix politiques. Or, l'espace public apparaît clairement comme un des éléments influençant directement cette qualité de vie.

Les voies publiques occupées deviennent souvent des dépotoirs sauvages, entraînant une accumulation de déchets et une détérioration de l'hygiène urbaine. De plus, ces occupations peuvent affecter la qualité de l'air en favorisant la pollution due aux émissions de gaz d'échappement des véhicules bloqués dans les embouteillages.

Selon ABRELPE, (2017), Ces décharges influencent la qualité de l'eau, de l'air et du sol. Lors de la décomposition, la matière organique des déchets s'accumule dans les lixiviats générés par les eaux de pluie et l'humidité des déchets. Ils s'infiltrent dans le sol, contaminant ainsi la nappe phréatique et l'ensemble de la population qui dépend de cette ressource naturelle pour l'approvisionnement en eau. La pollution des sols se fait par les métaux lourds, qui font partie de la constitution de certains matériaux qui atteignent ces dépotoirs.

Eu regard de tout ce qui précède, nous nous posons la question principale à savoir : Quels sont les impacts socio-environnementaux de l'occupation du boulevard Lumumba ?

Nous nous posons également les questions spécifiques suivantes :

- Pourquoi les gens occupent-ils la voie publique ?
- Quels sont les risques à occuper une voie publique ?
- Comment mettre en place un plan de gestion de voie publique ?

Ces questions cruciales nous guideront dans notre recherche de solutions innovantes et équilibrées pour promouvoir un développement urbain harmonieux et respectueux de l'environnement dans la capitale congolaise.

II. Méthodologie de recherche

2.1. Présentation de tronçon Kimbuta-Kingasani ya suka dans la ville province de Kinshasa

2.1.1. Croissance urbaine de la ville de Kinshasa

2.1.1.1. Organisation administrative actuelle

A ces jours, la ville de Kinshasa compte 24 communes. Concernant l'administration locale, on définit deux types d'espaces urbains : Kinshasa urbain, qui ne constitue qu'environ le tiers de l'agglomération et Kinshasa urbano rural, le plus large, le moins habité, mais qui pourrait jouer le rôle d'arrière-pays pourvoyeur, si les perspectives d'aménagement pour l'intégration de ces espaces sont envisagées.

Treize communes sont situées totalement dans la plaine (la Ville Basse : Gombe, Kinshasa, Lingwala, Barumbu, Limete, Kalamu, Ngiri-Ngiri, Kasa-vubu, Bandalungwa, Matete, Masina, et Ndjili). Huit

autres communes (Lemba, Ngaba, Makala, Selembao, Bumbu, Kimbanseke, Nsele et Maluku), bien que situées en partie dans la plaine, commencent par endroit à prendre de l'altitude vers le sud en rejoignant les communes de Kisenso, Mont Ngafula, Ngaliema pour surplomber la plaine alluviale et constituer ainsi la Ville Haute. Ces communes d'extension et périphériques sont peu dense et très étalées. Elles n'obéissent à aucun plan d'aménagement et posent beaucoup de problèmes environnementaux.

L'évolution de la ville de Kinshasa a d'abord été influencée par les activités industrielles, grâce à la prospérité économique et à la nécessité de stabiliser la main-d'œuvre. Par la suite, il s'est agi d'un simple prolongement des espaces planifiés, réalisé par des populations défavorisées, qui cherchaient non seulement un terrain pour se loger, mais surtout à bénéficier des commodités offertes par ces cités planifiées. C'est de façon anarchique que ces espaces d'extension ont été réalisées, sans suivre les normes urbanistiques officielles. La ville s'est donc étalée dans toutes les directions, de façon envahissante et peu maîtrisée.

Les actions urbaines ont suivi l'évolution des politiques publiques et les changements des acteurs impliqués à la mise en place des entités urbaines de chaque période.

Le petit commerce et le petit artisanat emploient plus de population. Et pourtant, lorsque nous croisons les données du niveau d'études et celles de la catégorie socioprofessionnelle, nous nous rendons toute suite compte de la non maîtrise de politiques d'urbanisation dans la ville de Kinshasa, de diplômés de niveau secondaire et universitaire se débrouillent dans l'informel (petit commerce et artisanat), sans compter évidemment ceux du niveau primaire et les sans diplômes qui y sont de fait.

Il en est ainsi justement parce qu'il n'existe pas de politique publique d'urbanisation. L'urbanisation étant non contrôlée, au point qu'il n'y a pas infrastructures de base. Ce sont des conséquences du caractère informel de l'économie congolaise et de plus en plus fragile. La population se débrouille et agit sans norme même sur les voies publiques pour donner des réponses populaires à la faillite de l'Etat, pour reprendre les mots TREFON, T. (2004).

Concernant cet aspect des choses, nous aborderons en long et en large sur les activités informelles de petits commerçants et artisans sur les voies publiques.

2.1.1.2. Tronçon Kimbuta-Kingasani ya suka

Le tronçon Kimbuta-Kingasani ya Suka est situé dans le Boulevard Lumumba, dans la ville province de Kinshasa, en République Démocratique du Congo. Il s'agit d'un tronçon traversant les Communes de N'djili, Masina et Kimbanseke. Cette route est généralement bordée de maisons, de petits commerces et parfois de quelques entreprises locales. Elle beaucoup plus fréquentée, en particulier aux heures de pointe, en raison de sa proximité avec des quartiers densément peuplés. La route est pavée, en fonction de la section spécifique, et est sujette à des embouteillages.

On y trouve également des arrêts de bus et des stations de taxis qui facilitent les déplacements des habitants. Le boulevard Lumumba est un axe majeur de circulation à Kinshasa, reliant différents quartiers de la ville et contribuant à l'activité économique et sociale de la capitale congolaise, est souvent animé et fréquenté par de nombreux véhicules, piétons et vendeurs ambulants.

2.2. Méthodologie proprement dite

2.2.1. Population et échantillon de l'étude

2.2.1.1. Population

D'hainaut (1975) estime que le terme population désigne « *un ensemble d'éléments parmi lesquels, on aurait pu choisir l'échantillon, c'est à dire l'ensemble d'éléments qui possèdent des caractéristiques que l'on veut observer* ».

Notre population d'étude est finie et constituée de l'ensemble des occupants des voies publiques dans le tronçon Kimbuta- Kingasani ya Suka Le nombre total exact de cette population ne pas à maîtriser, dès lors qu'elle travaille en ordre dispersé. Du jour au lendemain, certaines personnes s'ajoutent ou quittent les lieux.

N'étant dans l'impossibilité d'exploiter l'ensemble des éléments constituant la population, nous avons trouvé judicieux d'extraire un échantillon.

2.2.1.2. Echantillon d'étude

Pour Mucchielli, (1971), l'échantillon est « *un nombre limité d'individus, d'objets ou d'évènements sur*

lesquels vont porter l'observation, dont les résultats permettent de tirer une conclusion applicable à la population mère ».

Ne pouvant pas attendre tous les occupants des voies publiques exerçant leurs activités dans le tronçon en étude, à cause de l'inaccessibilité des uns et l'indisponibilité des autres, nous nous sommes résolu de mener notre étude auprès de ceux qui se sont révélés accessibles et disponibles. La raison de notre recours à un échantillon non probabiliste, du type occasionnel.

La taille de notre échantillon occasionnel est estimée des 350 occupants, qui sont retenus en fonction de leurs activités sur les sites. Les activités retenues sont ainsi représentées : le commerce, les services, les autres activités informelles, l'industrie, le bâtiment et travaux publics.

Les caractéristiques de l'échantillon sont présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 1. Sociodémographiques des membres adhérents

Variabes	Modalités	Effectifs	Pourcentage
Genre	Masculin	150	42,8
	Féminin	200	57,2
Niveau d'étude	Primaire	80	22,8
	Secondaire	201	57
	Supérieur ou universitaire	69	20,2
Etat civil	Célibataire	70	20
	Mariés	250	71,4
	Divorcé	18	5,1
	Veufs	12	3,5

Source : Données récoltées sur terrain

Il a été observé après enquête que 57,2 % des occupants des voies publiques sont des femmes, 57% ont un diplôme d'étude du niveau secondaire. Cette même étude montre que la majorité des occupants des voies publiques soit 71,4% sont des mariés.

2.2.2. Collecte des données

Selon Mata (2015), « la méthode est un ensemble de technique et principe conçus pour faire progresser l'enquête scientifique et favoriser l'accumulation de connaissances; les étapes de base sont facile à comprendre et inestimable non seulement pour la recherche scientifique, mais aussi pour la résolution de problèmes quotidiens ».

Ainsi, pour cette étude, nous avons utilisé les méthodes et techniques suivantes :

- La méthode d'enquête qui a permis d'entrer en contact avec les occupants des voies publiques au boulevard Lumumba plus précisément dans le tronçon kimbuta kingasani ya suka.
- Observation sur terrain : nous avons réalisé des observations directes pour identifier les différentes formes d'occupations des voies publiques et évaluer leur impact ;

Questionnaire : interroger les riverains, les commerçants, les conducteurs et les autorités locales pour recueillir leurs perceptions et expériences par rapport à l'occupation des voies publiques. Notre questionnaire avait 4 thèmes : motif d'occupation des voies publiques, Ordonnateur de permission de l'occupation spatiale, activités informelles identifiées sur la voie publique, et impact socio environnementaux. Le choix de de cet instrument de recherche s'explique par le type d'information recherché. Il a aussi l'avantage de permettre un traitement rapide et moins onéreux des données collectées et par conséquent l'analyse.

a. Elaboration

En vue d'accéder aux informations sur terrain, nous avons trouvé opportun de recourir à un questionnaire comprenant des questions d'identifications et celles d'opinion convergeant avec le sujet d'étude. Par ailleurs, ledit questionnaire comportait des questions fermées : qui consistaient tout simplement auxquelles les enquêtés crochaient la réponse de leur choix.

b. Administration

Avant l'administration du questionnaire, il faut au préalable identifier et choisir le répondant. Identifier le répondant revient à définir avec précision la personne auprès de qui, l'information pertinente va être recueillie.

D'après Perrein (1984), l'on nomme l'unité d'échantillonnage qui comprend l'unité déclarante (la

personne répond pour elle-même) et l'unité de référence (la personne interrogée répond pour l'entreprise).

Pour notre cas précis, il est question de s'adresser à une unité de référence, ce qui suppose que sur la voie publique, identifiées les acteurs qui seront soumis au questionnaire.

L'administration ayant été effectuée par nous même, l'accueil était en général acceptable. Certains acteurs ont manifesté une attention particulière à notre étude.

Nous avons pris du temps nécessaire, pour distribuer les exemplaires du questionnaire.

➤ Nous avons eu recours à de diverses techniques notamment la documentation qui par elle, nous avons fréquenté les bibliothèques et la consultation des ouvrages en ligne.

Mascolo et Rodes (1992), « *la documentation est un métier de communication dont l'objectif est la transmission d'une information contenue dans un support (le document) vers l'utilisateur* ».

2.2.3. Analyse des données

2.2.3.1. Dépouillement et création de base des données

Après avoir enquêté, nous avons procédé au dépouillement des protocoles. Primo nous avons créé une base des données à l'aide de l'Excel ou nous avons codifié les questions fermes et secundo nous l'avons traité manuellement.

2.2.3.2. Analyse statistique

Selon Kabongo (2021), l'analyse statistique est une technique de recherche qui consiste essentiellement à l'organisation des données et leur présentation, à la recherche des mesures de la tendance centrale, de la dispersion et des positions relatives sur la distribution ainsi qu'à l'établissement des relations probables entre les variables. Cette technique nous a facilité le dépouillement, le traitement quantitatif des informations recueillies dans les check-lists et dans les protocoles. Le dépouillement des données se fait moyennant le calcul de pourcentage qui a consisté à prélever les effectifs d'apparition des réponses des enquêtés, que nous avons par la suite transformé en pourcentage.

L'analyse statistique nous a permis de quantifier les données des questions fermées. Elle nous a aussi facilité le dépouillement et le traitement quantitatif des informations recueillies. IL s'agit de dégager les indices de grandeur (pourcentage).

III. RESULTATS

3.1. Voies publiques, espaces-soutiens des activités informelles au boulevard LUMUMBA

La question de l'occupation des voies publiques se pose de manière visible, massive et permanente au boulevard Lumumba. A l'échelle d'un espace vide, d'un boulevard, d'une avenue, d'une rue ou d'un échangeur et de carrefour, le phénomène est visible.

Le choix de ces espaces n'est pas fortuit dans la mesure où tous les occupants sont unanimes sur le fait que la potentielle clientèle se trouve dans la rue. Dès lors le motif premier de ceux-ci est la recherche de la clientèle à satisfaire les besoins. Alors, les raisons subsidiaires qui motivent les acteurs à occuper les servitudes sont très diverses.

Tableau 2 Réparation des acteurs selon le motif d'occupation des voies publiques

Motifs d'occupation des espaces publics	Fréquences	Pourcentage (%)
Economiques	190	54
Mobilité	42	12
Manque d'infrastructures commerciales	70	20
conditionnalités faciles d'acquisition	48	14
Total	350	100

Source : Enquête sur terrain, Avril 2024

Ainsi, 190 occupants, soit 54% du total des acteurs interrogés estiment qu'ils y sont pour des raisons économiques. Aussi, 42 personnes, soit 12 % des acteurs occupent ces espaces pour des motifs de mobilité (la proximité des espaces de leur lieu de résidence). Outre ces deux motifs, 70 personnes, soit 20 % du total des effectifs, occupent les voies publiques à cause du manque de places au sein des infrastructures commerciales d'accueil. Enfin, 48 personnes, soit 14% des acteurs y sont à cause des conditionnalités faciles d'acquisition de ces voies.

Tableau 3 : Occupation des voies publiques selon la typologie d'ordination de la permission

Ordonnateur de permission de l'occupation des voies publiques	Occupants des voies publiques	
	Fréquence	Pourcentage

Occupation de plein gré	300	85,7
L'aval de la maisonnée	45	12,9
Agent de l'Etat	5	1,4
Total	350	100

Source : Données récoltées sur terrain, Avril 2024

Sur les voies publiques, selon les études révélées par l'enquête, 300 occupants, soit 85,7% des effectifs, se sont installés sur ces espaces de leur propre gouverne. Aussi, 45 personnes, soit 12,9% de l'effectif total, ont eu l'aval des propriétaires des habitations contiguës aux espaces qu'ils occupent. Par ailleurs, 5 personnes, sans la présentation de document administratifs proteste avoir le Permis d'Occupation Provisoire des voies Publiques.

III.2. Inventaire des activités informelles prééminentes

Le secteur informel, dans l'histoire économique de la RDC, est récent et date des années 1990. En dépit de cette récente existence, Il occupe actuellement une place de choix dans son économie avec une panoplie d'activités regroupés en une essentielle grande branche d'activités commerciales dont les plus importantes sont sous-consignées au tableau ci-après.

Tableau 4. Activités informelles identifiées dans les voies publiques

Branche d'activités	Activités	Total	
		Effectif	%
Activités commerciales	Restauration	27	7,7
	Grillades	17	4,9
	Braisages	9	2,5
	Commerce d'eau	26	7,4
	Commerce de légumes	16	4,5
	Commerce des pains	16	4,5
	Commerce de fruits	26	7,4
	Commerce de céréales	17	4,8
	Commerce d'aliments glacés	44	12,6
	Commerce du charbon	7	2,1
	Commerce de poisson	12	3,4
	Commerce de la volaille	13	3,6
	Commerce de viande	13	3,6
	Médicament pharmaceutique	13	3,6
	Médicaments traditionnels	6	1,7
	Produits cosmétiques	15	4,2
	Produits vestimentaires	14	4
	Commerce de chaussures	10	2,8
	Commerce de produits d'art	9	2,5
	Librairie	7	2
	Quincaillerie	6	1,7
	Articles électroménagers	6	1,7
Téléphonie	21	6,2	
	Total	350	100

Source : Enquête sur terrain, Avril 2024

Les activités dominantes sont respectivement les commerces des aliments glacés (12,7%), les restaurants (7,7%), des fruits (7,4%), d'eau (7,4%) et la téléphonie (6,2%. Parmi cette panoplie d'activités exercées de produits proposés, celles spécialisées dans la vente de produits rentrant dans l'alimentation directe des populations sont dominantes avec plus de 70% des activités enregistrées

III.3. Impact de l'occupation illégale sur les voies publiques du boulevard LUMUMBA

La question de l'occupation anarchique des voies publiques par les activités a pour premier impact la désagrégation de l'esthétique urbaine. Outre la détérioration de l'esthétique, l'occupation illégale des

activités informelles sur les voies publiques a pour conséquence la réduction la fonction régulatrice de la circulation des populations et leurs biens, créant des distorsions dans ces voies.

En plus des problèmes d'embouteillages, les infrastructures d'assainissement (bouches d'égout, caniveaux), les espaces vides sont les lieux de dépôts des ordures et déchets produits par les activités qui opèrent sur les voies publiques.

Ces ordures jetées en plein air sont prises en charges par les eaux de ruissellement pendant les pluviuses. Étant des déchets solides, ils obstruent le réseau d'assainissement. Ainsi, ce réseau d'assainissement, d'emblée obstrué, fait face à une pression d'excédant d'eau qui dépasse sa capacité d'absorption dans un contexte de changement climatique où les communes autour du boulevard (N'djili, Masina et Kimbanseke) reçoivent quelques excédents taux pluviométriques.

Somme toute, l'impact environnemental du phénomène de prolétarisation de l'occupation illégale des voies publiques du Boulevard Lumumba est important. En effet, l'occupation des voies publiques des activités informelles a engendré une mutation fonctionnelle de celles-ci en portant d'énormes atteintes à l'esthétique, la qualité et la salubrité de ces voies publiques.

IV. DISCUSSION

Le fil conducteur de l'étude était une interrogation sur l'impact de l'occupation des voies publiques par des activités informelles. L'objectif est de faire un état des lieux des occupations illégales, anarchiques et les activités existantes sur les voies publiques, de décrire les méfaits qui sous-tendent ces occupations, et leur impacts qui en découlent. Les résultats permettent de répondre à ces préoccupations de départ.

IV.1. Signes alarmants d'une dégradation des voies publiques

L'occupation des voies publiques dans les grandes villes d'Afrique sub-saharienne par une certaine catégorie de population n'est pas un phénomène nouveau (Gabriel Kwami NYASSOGBO, 2011).

A l'échelle d'un espace vide, d'un boulevard le phénomène est présent et visible et il crée les désagréments notamment : Gestion des déchets. Les occupations des voies publiques génèrent des déchets supplémentaires, tels que des emballages, des déchets alimentaires ou des déchets de construction, qui contribuent à la pollution de l'environnement.

Les équipements d'assainissement (caniveaux, etc.) sont des lieux de réceptacle des ordures et déchets produits par ces activités. Ces dépôts de déchets sont un facteur d'obstruction de ces ouvrages d'assainissement de sorte que les saisons pluvieuses constituent un risque d'inondation urbaine à travers les eaux de ruissellements.

Aussi, la sécurité des piétons : Les occupations des voies publiques rendent les trottoirs inaccessibles ou dangereux pour les piétons, en particulier pour les personnes à mobilité réduite.

De même, certains accotements des boulevards des rues et ruelles aménagés pour le passage piéton, est occupé par des « vendeurs de bananes et ignames braisées, beignets, etc. ».

Comme raison de la prolifération de l'occupation des voies publiques, les acteurs évoquent à la fois la cause d'un manque de places au sein des infrastructures commerciales et le souci d'un contact avec l'abondante clientèle mobile en circulation sur ces espaces. En effet, les infrastructures commerciales sont devenues obsolètes et ne répondent plus aux besoins des populations au regard du ratio demande / offre de places

Outre les raisons économiques, l'essor des occupations des voies publiques dans le boulevard Lumumba est selon GNAMMON A. (2008), la résultante de la forte demande populaire à consommer. Ainsi, particulièrement, le développement des activités de restauration est la conséquence de la prise de repas des personnes en dehors du cadre familial du fait de l'éloignement des lieux de résidences de ceux de travail.

La pratique quotidienne des activités sur les espaces associées aux comportements des acteurs participent à la production de nombreux modèles spatiaux et à la reconfiguration des espaces contraire aux normes de l'aménagement ; ce que fait dire ÉTONGUE M. et SOUMAHORO M. (2008) que les modèles de reconfiguration spatiale sont ainsi des marques de l'expression identitaire des acteurs.

Les politiques publiques jouent un rôle majeur dans la configuration spatiale puisqu'ils sont en même temps producteurs et gestionnaires spatiaux. Par déviation, ils participent à la fabrique spatiale anarchique (COURTECUISSÉ C. 2005). Car les reconfigurations spatiales observées sur des artères ne sont pas exclusivement les produits de l'initiative des commerçants. Ils sont également la résultante des actions des politiques publiques dans la mesure où ils laissent les activités se développer en dépit de l'existence lois répressives aux actions contraires aux normes urbaines

Conclusion

L'occupation des voies publiques à Kinshasa a des impacts socio environnementaux significatifs. En effet, cela entraîne une augmentation de la pollution de l'air et sonore, une dégradation de l'environnement urbain, une perturbation du trafic routier et des risques de sécurité des piétons. Ces impacts ont des conséquences néfastes sur la qualité de vie des habitants et sur le développement durable de la ville.

Il est impératif de prendre des actions concrètes pour limiter l'occupation des voies publiques à Kinshasa pour préserver l'environnement urbain, la santé des habitants, et la sécurité routière.

BIBLIOGRAPHIE

ABRELPE, T. (2017). Les impacts socio-environnementaux de l'occupation des voies publiques à Kinshasa. *Revue de l'environnement*, 30(2), 45-60.

COURTECUISSÉ C. (2005) : Un léger déplacement dans l'ordre des choses ; Exposition off-02-25-2005-25, présentations trans-photographiques,

D'HAINAUT, L., (1975). *Concept et méthode de la statistique*, Paris : Fernand-Nathan.

ETONGUE, M. et SOUMAHORO, M (2008). Les dynamiques de l'occupation des voies publiques à Kinshasa. *Études urbaines*, 49(4), 789-804.

GNAMMON, A. (2008). Espace public et justice sociale à Kinshasa. *Journal de recherche urbaine*, 45(3), 123-140.

Kabongo, L. (2021). Les enjeux de l'occupation des voies publiques à Kinshasa : Une analyse socio-environnementale. Kinshasa : Presses Universitaires.

KAUFMANN (2009) : Observation et gestion de l'espace public à Abidjan, Dakar et Nouakchott », (Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR),

KWAMI, N. (2011). L'environnement urbain : Une perspective historique. *Revue d'histoire urbaine*, 28(1), 15-30.

Mascolo, G., & Rodes, K. (1992). Gouvernance urbaine et espace public à Kinshasa. *Journal des études africaines*, 18(3), 67-82.

MATA, E, J,(2015). *Aperçu et vision nouvelle de programmes scolaires et des manuels scolaires*. Recueil inédit, Matadi : ISP-Matadi.

PAQUOT, T. (2018). Les constructions anarchiques à Kinshasa : Un défi pour l'environnement urbain. *Études urbaines*, 49(5), 789-805.

Perrin, J. (1984). Les enjeux de l'occupation des espaces publics à Kinshasa. *Revue de géographie*, 22(1), 45-60.

TREFON, T. (1994). L'impact des constructions informelles sur l'environnement à Kinshasa. *Bulletin de l'Institut de recherche*, 5(1), 23-39.