

# *Politiques De Planification Urbaine Dans La Ville De Kinshasa. Enjeux Et Perspectives*

## *[Urban Planning Policies In The City Of Kinshasa. Challenges And Prospects]*

Ngoy Atula Jadot

Chercheur - Centre de Recherche en Sciences Humaines (CRESH)

Kinshasa / République Démocratique du Congo

Auteur correspondant : Ngoy Atula Jadot



**Résumé :** La problématique de l'urbanisation des villes est liée notamment à la grande croissance démographique de la population et à l'exode rural. Ce qui fait que, parfois, les normes urbanistiques ne sont pas prises en considérations par la population.

La planification urbaine de la ville de Kinshasa influe sur les conditions de vie d'une grande partie de la population congolaise, et reflète le niveau de gouvernance de grandes agglomérations du pays par les acteurs étatiques. Cette étude permet d'établir un diagnostic de l'état actuel de l'urbanisation, et de recenser les principaux goulots d'étranglement qui empêchent Kinshasa de tirer pleinement profit des bienfaits de l'urbanisation.

Elle présente une série d'enjeux dans le secteur urbain et analyse les principales tendances de leur évolution, notamment, le rythme de l'urbanisation et la forme qu'elle revêt, la situation géographique des activités économiques, et les principaux obstacles à la création d'espaces urbains plus productifs et plus vivables ; ainsi que diverses mesures prioritaires que les pouvoirs publics peuvent envisager de prendre.

**Mots-clés :** Enjeux, planification, urbanisation, perspectives, Kinshasa.

**Abstract:** The issue of urban urbanization is linked in particular to the large population growth and rural exodus. Which means that, sometimes, urban planning standards are not taken into consideration by the population.

The urban planning of the city of Kinshasa influences the living conditions of a large part of the Congolese population, and reflects the level of governance of the country's major agglomerations by state actors. This study allows for a diagnosis of the current state of urbanization, and to identify the main bottlenecks that prevent Kinshasa from fully benefiting from the benefits of urbanization.

It presents a series of challenges in the urban sector and analyses the main trends in their evolution, notably the pace of urbanization and its form, the geographical situation of economic activities, and the main obstacles to creating more productive and liveable urban spaces; as well as various priority measures that public authorities may consider taking.

**Keywords:** Issues, planning, urbanization, perspectives, Kinshasa.

### 1. Introduction

L'urbanisation rapide et chaotique des villes de la République Démocratique du Congo est marquée par la croissance accélérée de grandes villes depuis les années soixante-dix : Kin-shasa, Mbuji-Mayi, Lubumbashi, Kananga, Kisangani en sont de cas types.

Néanmoins, les villes capitales des provinces ont souvent bénéficié des plans d'aménagement de leur territoire. Depuis les années soixante, Kinshasa est à son troisième outil de planification (1967, 1978, 2014), Kisangani à son troisième plan (1978, 2008, 2010), Lubumbashi à son deuxième plan de développement (1979, 2006).

Ces dernières décennies, suite aux catastrophes naturelles (inondations, ensablements, érosions, etc.) que connaissent de nombreuses villes congolaises, les partenaires (CTB, BM, PNUD/ONU-Habitat, etc.) appuient solidement les gouvernements central et provincial en produisant des Plans de Développement Urbain (PDU) de quelques villes notamment : Kindu, Kolwezi, Kikwit, etc. (De Saint Moulin, L., 2005)

Le constat est rude car, ces différents documents d'urbanisme ne sont pas opérationnels, faute incontestablement de moyens financiers requis pour matérialiser les projets contenus dans ces outils d'aménagement urbain. Le cas particulier de Kinshasa, la capitale du pays, est illustratif. Depuis Habitat II (1978), Kinshasa a connu tout récent Plan Général d'Aménagement en 2014, dénommé Schéma d'Orientation Stratégique de l'Agglomération Kinois, (Sosak/ AFD, 2014).

La gouvernance urbaine rencontre plusieurs difficultés en RDC, étant donné que la politique de la décentralisation n'est pas encore effective au niveau local, et surtout dans les matières touchant à la législation urbaine ou aux compétences des entités territoriales de base, dans la répartition des compétences entre les différents niveaux de pouvoir. En dépit de ces dispositions, ni la loi déterminant la libre administration des provinces et des entités territoriales décentralisées, ni la loi sur le régime foncier et immobilier, n'ont jusqu'ici renforcé le domaine de la gouvernance et de la législation urbaine. (De Saint Moulin, L., 2005)

A la lumière de ce qui précède, nous cherchons à répondre aux questions suivantes :

- Quelles sont les politiques de planification urbaine de la ville de Kinshasa au cours de la période de 1960 à nos jours ? Qu'en est-il de la mise en application de ces différents programmes ? Quelles sont les perspectives qui se présentent pour une urbanisation appropriée de la ville de Kinshasa ?

Face à cette problématique, nous considérons que les politiques de planification urbaine de la ville de Kinshasa, seraient composés des textes et documents élaborés périodiquement par l'exécutif provincial, appuyés par des partenaires au développement, pour répondre aux besoins d'aménagement organisé de cette ville en perpétuelle extension ; La mise en application des politiques de planification dans la ville de Kinshasa serait buté au problème de gouvernance, et particulièrement à l'urbanisation non contrôlée que peine à maîtriser les décideurs ; A défaut d'une planification appliquée, la ville de Kinshasa bénéficierait des programmes ponctuels élaborés dans le sens d'améliorer son urbanisation chaotique.

## **2. Littérature**

### **2.1. Littérature empirique**

Avant 1960, il y avait environ 450.000 kinois dont 380.000 installés dans des quartiers correctement équipés. L'ensemble des gens ayant un revenu moyen habitait ces quartiers, mais de 380.000 en 1960, le nombre d'habitants est passé à 470.000 en 1973. La classe moyenne se rencontre dans les nouvelles cités surtout, et les cités planifiées, à l'exception de Ndjili, peuplée de travailleurs manuels, de bonne qualification dans l'ensemble, qui jouissaient aussi d'un salaire assuré (Maximy, R., 2004).

Le plan de développement provincial de Kinshasa pour la période 2007-2011 a été élaboré en mai 2007. Il a défini son objectif global et les conséquences qui s'en suivent dans les différents secteurs. Après le diagnostic, le gouvernement provincial de Kinshasa a constaté que la situation socio-économique est dans une détérioration épouvantable. La situation a été engendrée par des facteurs à la fois internes et externes, il y a longtemps (ère coloniale) et récemment, récapitulés par un indicateur représentant la situation du bien-être individuel en l'occurrence le revenu réel journalier par personne (Jica, 2010).

### **2.2. Littérature classique**

#### **2.2.1. Objectif de la planification urbaine**

L'objectif de la planification urbaine reste d'assurer la formalisation des villes, ainsi que la coordination de leur développement, tout en respectant le cadre de vie des habitants actuels et futurs, ainsi que de l'équilibre nécessaire entre populations et

équipements, espaces publics, espaces verts, réseaux d'eau potable, d'assainissement, éclairage public, électricité, réseaux de communication, etc. (Douay, N., 2008)

La planification urbaine porte essentiellement sur l'utilisation des sols, (typologie des constructions, taux d'occupation du sol, aménagement et réhabilitation). Sa finalité majeure est de piloter le développement socioéconomique des communes. Cependant, les contenus essentiels de la planification urbaine à l'échelle d'une ville ou un pays donné, varient en fonction de son développement historique, de ses fondements réglementaires, sa structure organisationnelle, sa dynamique de développement et ses perspectives d'avenir.

En termes de planification, la tendance actuelle est de promouvoir le développement polycentrique du territoire (local, régional et national) à travers la création de différents réseaux (de transport et de communications), préserver et mieux valoriser les identités régionales et la diversité culturelle, à travers un aménagement raisonnable des ressources.

### **2.2.2. Utilité de la planification urbaine**

De par sa double vocation d'anticipation (prévision) et d'orientation (d'action) sur le développement des villes, la planification urbaine intervient à différents niveaux : Au début, le niveau spatial, transversal et le plus général, dit aussi technique, qui permet d'identifier les différents problèmes liés à l'aménagement (par le recours à des analyses démographiques, économiques, sectorielles, de mobilité et de circulation ou encore de constructibilité), afin d'argumenter les options de développement proposées et ainsi de préparer les décisions (Bernard, G. et Lacaze, J.P, 2003)

Ensuite, le niveau écologique qui permet de veiller à la qualité du développement urbain, dans l'ambition d'atteindre un certain équilibre social par l'intégration des différentes catégories sociales et d'acteurs à la société urbaine. Au niveau économique, la planification urbaine permet de prendre en compte le coût et la rentabilité des divers investissements effectués. Il est à noter que, souvent, la rentabilité des tels projets ne se mesurent pas directement en termes financiers. (Ascher, F., 2013)

La planification porte principalement sur l'organisation et l'enchaînement de la séquence des activités dans le temps (processus), et le rôle spécifique de l'ensemble de chacun des acteurs concernés (fonctions) pris ensemble. La planification locale part donc de la base. Elle est du ressort des communes et des communautés de base et, de ce fait, traduit les aspirations des différentes parties prenantes, les besoins des populations tout en prenant en compte des grandes orientations nationales et sectorielles. (Massardier, G., 2003)

La planification urbaine est donc une illustration pratique des choix politiques de certains décideurs. Ces choix sont fortement influencés par leurs poids décisionnels, attitudes, attentes, motivations, opinions, idéologies et même leur perception du dit projet ou de son intérêt. Ces choix risquent d'être erronés et non-conformes aux attentes des bénéficiaires finaux.

## **3. Méthodologie**

Pour aborder cette étude, nous avons opté principalement pour la méthode historique, pour recueillir les éléments constitutifs des différentes politiques de planification urbaine initiées et/ou appliquées à Kinshasa, ainsi que la méthode systémique pour voir les interactions entre les différents éléments du système global qui est l'Etat. Avec cette méthode, nous avons pu faire l'analyse de manière systématique, de façon approfondie et détaillée, de toutes les informations récoltées lors de nos investigations. L'entretien a aidé à nous renseigner auprès des personnes ressources sur l'urbanisation de Kinshasa.

## **4. Présentation des résultats, analyse et interprétation**

### **4.1. Urbanisation de la ville de Kinshasa**

Si la fondation du poste de Léopoldville et celui de Kinshasa consacre le début de l'urbanisation de Kinshasa, son processus d'évolution, jusqu'à nos jours, rend compte de deux modèles d'urbanisation : d'abord, le modèle de la ville coloniale avec une urbanisation contrôlée et ségrégationniste, puis le modèle de la ville post-coloniale avec une urbanisation spontanée.

#### 4.2. Urbanisation contrôlée et ségrégationniste

Dès la création de Léopoldville en 1881, l'aménagement progressif du site européen s'est fait suivant des principes sévères avec la nécessité première de préserver un environnement agréable créé par l'espace et les arbres. La mise en place des équipements d'infrastructure se poursuit jusqu'à 1930. La ville européenne s'organise de part et d'autre du boulevard Albert 1<sup>er</sup>, aujourd'hui boulevard de 30 juin et s'arrêtait alors peu après la grande-poste. A l'opposé de la ville européenne, s'érigent des cités indigènes (Léo I et Léo II), des agglomérations de la population noire de Léopoldville. (Lelo, F., 2009)

Dans ces cités des autochtones, le mode de peuplement ou la façon d'habiter était déterminé par l'autorité coloniale qui choisissait un terrain sur lequel étaient tracés des carroyages sommaires. Dans les cités indigènes, il n'y avait pas d'égouts. Chaque parcelle disposait d'une simple latrine formée d'un trou creusé ou foré dans le sol. L'hygiène des anciennes cités africaines est donc sommaire. (Shomba, S. et al., 2015)

Mais avec le besoin d'extension de ces cités anciennes vers la fin des années 1920, la fameuse double séparation spatiale que constituaient initialement le boulevard Albert 1<sup>er</sup> et la ligne de chemin de fer devenait caduque. Se faisant, la population européenne se sentait menacée par les épidémies du fait que les parties africaine et européenne de la ville venaient de se toucher.

De là, s'est fait sentir la nécessité de l'instauration de la zone neutre. Dans les années 1930, une zone neutre d'une profondeur de 250 et 300 mètres fut exécutée, occupée par un parc portant le nom de « Parc De Bock ». On y a érigé le Jardin Zoologique. Cette zone neutre, d'utilité de cordon sanitaire et d'espace d'agrément, accueillait des chômeurs volontaires dans les cultures maraîchères. (Pain, M., 2014)

Au sud de cette zone neutre commençait la Cité Indigène. Pour offrir à la population de Léopoldville des logements décents, respectant les normes urbanistiques, l'Office des Cités Africaines (OCA) fut chargé par l'autorité coloniale, dans le cadre du plan décennal de 1949, du projet global couvrant le projet d'urbanisme, d'aménagement complet des lotissements en infrastructures et équipements communautaires, de conception et de construction des logements ainsi que la vente et la location des maisons aux congolais.

Plus de 40.000 logements furent ainsi construits avant 1959 avec le processus de l'urbanisation contrôlée et ségrégationniste dont Léopoldville fut l'objet à cette époque. En effet, le peuplement du territoire suivait un plan d'aménagement. Il était ordonné par un décret et confié à un architecte urbaniste. Comme ce plan tenait compte des réalités et allait dans le sens d'une ville moins ségrégationniste, il devait être remplacé par celui de M. Heymans en 1953. (Pain, M., 2014)

L'application du nouveau plan initié par M. Heymans a continué jusqu'en 1967, c'est-à-dire après l'indépendance de la RDC. Il a maintenu la deuxième zone neutre de séparation que l'architecte a supprimée et a limité la ville européenne au centre historique de la Gombe et au site collinaire. Ce plan a préservé les intérêts privés et les concessions que les sociétés et les particuliers ont possédés dans la plaine et à l'Est, en direction de Kingabwa.

Pour la première fois, l'habitat à deux niveaux et en immeubles collectifs, notamment, dans les communes de Bandalungwa et de Matete mais aussi en maisons jumelées à un étage, dans la commune de Lemba faisaient leur apparition. Par la suite, la cité de Kalamu avec, au Nord, le camp Kauka et le quartier du 20 mai, s'étalent au-delà de la rivière Funa, alors que plus à l'Est, au-delà de la rivière Yolo, ont été érigés le quartier résidentiel de Limete et la vaste zone industrielle.

### Encadré 1 : Urbanisation contrôlée de la ville Kinshasa



Source : Google images, 2025.

#### 4.3. Urbanisation spontanée

A l'aube du 30 juin 1960, la question de l'extension maîtrisée de l'agglomération de Kinshasa se posait, suite de l'étalement des quartiers, de la forte demande en logement des populations et, enfin, de la distance toujours accrue entre les zones d'emploi du bord du fleuve et les cités indigènes. La politique d'aménagement de l'espace urbain perd, peu à peu, son autorité suite à la désobéissance civique des chefs coutumiers en signe de protestation contre l'Etat.

Le mouvement fut suivi par des groupes tribaux. Depuis cet instant, plusieurs formes d'urbanisation ont vu le jour. En 1953 déjà, les groupes tribaux ont envahi le territoire urbain pour protester contre l'autorité coloniale. Notamment, les Kongo qui ont occupé le quartier Kimbanseke, les Teke se sont implantés à Mombele à la suite du refus de l'administration de créer un lotissement de 4.000 parcelles. Quant aux Yaka, ils se sont regroupés à camp Luka, à Bumbu, à Selembao, etc.

L'autorité administrative congolaise s'effondre et assiste impuissant à l'accélération de la croissance spatiale spontanée de la ville. Cette dernière est aux prises avec l'exode rural et les différents mouvements de la guerre civile qui l'oblige d'accueillir de nombreux réfugiés. De 1968 à 1975, l'urbanisation se fait sur le site actuel de la commune de Ndjili, une grande partie de Masina et de Kimbanseke. De 1975 à 1987, elle s'étend vers le Sud de Kimbanseke à plus de 8 km du boulevard Lumumba et au Nord de Masina. Cette extension progresse ainsi vers les collines au Sud et les zones marécageuses au Nord. Elle se poursuit jusqu'à la commune urbano-rurale de la N'sele et celle de Maluku, à environ 80 km du centre-ville.

Vers la Commune de Mont-Ngafula, les collines sont envahies. Au Sud de Selembao et de Lemba, les lignes de façade sont bâties à Badiandingi, Ngafani et au-delà du Campus Universitaire. Dans l'entretemps, le long de la vallée de la rivière N'djili, s'observe une croissance remarquable des villages de Mpsa, Kinkole, Maluku, etc. L'urbanisation sponta-née a été amplifiée, à partir des années 1990, avec la crise sociale provoquée par l'application du Programme d'ajustement structurel imposé à l'Afrique par les institutions de Bretton Woods, qui ont paupérisé l'Etat Congolais ainsi que ses populations. L'urbanisation spontanée, pour ainsi dire, reste le véritable enjeu de la création des quartiers populaires de 1960 à nos jours. (Lumenganeso, A., 2005)

### Encadré 2 : Urbanisation non contrôlée de la ville Kinshasa



Source : Google images, 2025.

## 5. Discussions

### 5.1. Planification et démographie croissant

La densité de la population, comme sa répartition spatiale, a évolué au fil du temps. La ville de Kinshasa n'occupait qu'une superficie de 650 ha en 1919 tandis qu'en 1967, la superficie de l'agglomération couvrait 20 160 ha dont 9 470 ha pour l'habitat hormis les communes de Maluku, Mont Ngafula et N'Sele. (Lumenganeso, A., 2005)

La zone rurale ou semi-rurale couvre l'essentiel du territoire et n'est presque pas peuplée avec les communes de Maluku et N'Sele qui couvrent près de 90% de la superficie de Kinshasa, mais compte les densités les plus faibles de la ville. La zone urbaine concentre de ce fait l'essentiel de la population (90%) et présente des fortes densités. La ville se subdivise géographiquement en 4 districts urbains administratifs (districts de Tshangu, Lukunga, Funa et Mont-Amba).

### 5.2. Planification, infrastructures et logement

Kinshasa bénéficie, pour sa liaison avec le reste de la RDC, les pays de la sous-région et le reste du monde, d'un ensemble multimodal routier, aérien, ferroviaire et fluvial. Les principaux moyens de communication avec Kinshasa sont l'aéroport international de N'djili, l'aéroport de Ndolo, le beach Ngobila, les corridors routiers, les gares routières, etc.

### 5.3. Planification, voiries et drainages

Le réseau de voirie de Kinshasa est principalement structuré autour d'un ensemble de voies convergeant vers le centre de la ville. Dans la direction Nord-Sud, les plus importantes sont les suivantes l'avenue Kasa-Vubu et l'avenue Elengesa, l'avenue des Huileries, l'avenue de la Libération et l'avenue de l'Université. Il s'agit de voies de plateforme minimale.

### 5.4. Planification, assainissement et gestion de l'environnement

Le plan d'aménagement de 1967 prévoyait deux grands ensembles : une zone verte sur toute la pointe Ouest de Ngaliema, à partir de la baie ; une autre le long de la rivière N'djili et sur toute la partie Est dans la plaine. En 1976, ce plan se faisait plus précis et projetait, pour l'horizon 1990, plusieurs grands ensembles (Lumenganeso, A., 2005) :

- Un espace à dominante végétale sur la zone neutre datant de l'époque coloniale entre la ville européenne et la ville indigène, couvrant la pointe Est de la Gombe sur le fleuve, le site de l'aéroport de Ndolo, le périmètre occupé par le stade des Martyrs et le Palais du Peuple, le Camp Kokolo et son prolongement jusqu'à la baie de Ngaliema;
- Une zone à vocation agricole au niveau de N'Sele ;
- Un espace boisé dans la zone face au fleuve entre Kinkole et N'Sele ;
- Un autre espace boisé dans la pointe Ouest de Ngaliema (Kinsuka) ;
- Une ceinture verte destinée à l'agriculture, entourant la ville au Sud, au pied et sur les collines ;
- Le respect et l'aménagement de coupures vertes dans les fonds de vallées ;
- Une large bande maraîchère depuis la rivière N'djili jusqu'à Kinkole, au Nord de l'Aéroport de N'djili.

Plus de quatre décennies plus tard, le bilan de cette politique de planification urbaine apparaît mitigé :

- Une partie de la zone tampon a été affectée à des grands équipements (Stade des Martyrs, Palais du Peuple, etc.) mais sans remettre en cause la vocation d'ensemble de cet espace, puisqu'une partie est plantée et une marge de manœuvre existe encore au niveau du camp Kokolo et l'aéroport de Ndolo ;
- La zone face au fleuve entre Kinkole et N'Sele présente encore un bon potentiel ;
- Le domaine agricole de N'Sele a globalement été préservé ;
- Les coupures vertes dans les fonds de vallées n'ont pas été aménagées, mais il reste des possibilités dans la partie Est ;
- La pointe Nord-Ouest de Ngaliema a en partie été occupée par de l'habitat ;
- La ceinture verte n'a pas été aménagée mais sa réalisation n'est pas compromise ;

- La bande maraîchère N'djili - Kinkole a globalement été préservée.

Trois sources principales de pollution de l'air sont observables dans la ville de Kinshasa : La carrière de granulats de Kinsuka, implantée en 1953 dans une zone alors non habitée située à 10 km du centre-ville, mais qui est aujourd'hui entourée d'un habitat dense, avec des populations souffrant de maladies respiratoires plus qu'ailleurs dans la ville : Les gaz d'échappement des véhicules ; dans une moindre mesure, les gaz qui s'échappent de certaines usines implantées à proximité des zones d'habitat ; pour la nuisance sonore, la proximité de zones d'habitat, des aéroports de N'djili et, dans une moindre mesure, de celui de Ndolo.

### 5.5. Planification, eau, électricité et télécommunications

Il ressort de nos analyses que pour l'ensemble de la population de Kinshasa, les différentes politiques de planification urbaine mises en place de l'indépendance à nos jours ont révélées des déficits aussi bien qualitatifs que quantitatifs.

Pour l'eau potable, un déficit quantitatif estimé en 2022 à 130 000 m<sup>3</sup>, et une inégale distribution dans la ville, avec environ 1,5 millions de personnes qui n'étaient pas connectées à cette date (soit plus de 25% de la population), principalement localisées dans les zones d'extension Ouest, Sud et Est. (Muzito, A., 2015)

Pour l'électricité, un déficit quantitatif d'environ 400 Mw représentant près de 50% de la demande potentielle en 2021, et un taux de desserte de l'ordre de 40% seulement avec une très faible desserte dans les communes périphériques de l'Est (Kimbanseke, Maluku et N'Sele) où on est à moins de 30%, en plus des déficits chroniques dans les zones densément peuplées de Makala, Ma Campagne, Ngaliema, Kintambo, Barumbu, Selembao, Bumbu, Mont Ngafula, Kalamu, Masina, Lemba, Matete, Ngiri-Ngiri, Gombe etc.

Du point de vue de l'aménagement de la ville, la faible alimentation a un impact considérable, dans la mesure où l'implantation des activités est largement influencée par le niveau de fourniture en services essentiels (eau potable et télécommunications mais surtout électricité) dans la zone concernée. Nonobstant ces déficits, des projets sont en cours :

- En matière d'électricité, le déficit quantitatif pourra être entièrement résorbé à l'horizon 2030, et des avancées ont été enregistrées au niveau de la distribution ;
- Pour ce qui est de l'eau potable, un plan directeur a été établi et des travaux sont en cours pour résorber le déficit quantitatif, tout en étendant le réseau dans les zones faiblement desservies, y compris avec des campagnes de branchements ;
- Au niveau des télécommunications, les travaux de pose du réseau et infrastructures connexes se poursuivent.

### 6. Conclusion

La consultation et l'analyse des textes sur la planification urbaine à Kinshasa ont permis d'aboutir aux constats selon lesquelles :

- La ville de Kinshasa, Capitale de la République Démocratique du Congo, est une composante politique et administrative du territoire de la République ;
- En 1967, un plan régional d'aménagement appelé également Plan Auguste Arsac a été produit et en 1968, les limites de la ville sont étendues pour englober les nouvelles zones urbanisées. C'est ainsi que le nombre des communes est passé de 11 à 24, telles qu'elles le sont encore aujourd'hui.
- En 1972, pour faire face à une urbanisation grandissante, on a assisté à la création de la ceinture verte et des vallées présidentielles. Elles sont destinées principalement à l'agriculture urbaine, mais seront rapidement occupées par l'urbanisation ;
- En 1975, la zaïrianisation a amené également la construction de projets gigantesques tels que les échangeurs de Limete et Kinkole, le boulevard Lumumba et la Cité de l'union africaine. C'est à cette époque que seront construits les plus grands monuments et avenues qui caractérisent encore Kinshasa aujourd'hui. En 1984, Kinshasa a connu, comme le reste de la République, le dernier recensement officiel de la population.

- Les politiques de planification à minima ou l'absence totale de planification urbaine ont entraîné des problèmes dans la ville de Kinshasa tels que l'urbanisation non contrôlée ; des logements non viables et en nombre insuffisants ; le délabrement des infrastructures des voiries et drainages ; des problèmes d'assainissement et d'évacuation des déchets ; un déficit d'électricité et d'eau courante ainsi que de télécommunication ;
- Cette situation est considérablement la conséquence de textes anciens, inadaptés au contexte actuel, ce qui pousse les services de l'Administration à s'en passer. En effet, les textes régissant la gouvernance du secteur de l'urbanisme sont obsolètes et il y a un manque de règlements adéquats. Les services officiels, dont le rôle est la planification et le contrôle de l'urbanisation, sont complètement impuissants face à l'urbanisation grandissante de Kinshasa. L'Urbanisme n'a pas produit un plan de lotissement depuis au moins 25 ans, le Cadastre ne fait que régulariser des situations de fait. Les services de l'Etat sont aujourd'hui quasiment absents du processus d'urbanisation, qui se fait quand même, mais dans le désordre.

### Références

- [1]. Ascher, F. (2013), *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Paris, éd. De l'Aube.
- [2]. Bernard, G. et Lacaze, J.P., *Introduction à la planification urbaine*, in *Norois*, n°119, Juillet-Septembre, 1983.
- [3]. Bongolomba, J. (2015), *Le financement du secteur agricole et rural : cas du secteur agricole à Kinshasa*, ISTOM-ESC.
- [4]. De Saint-Moulin, L. et Kalombo (2005), *Atlas de l'organisation administrative de la République Démocratique du Congo*, Kinshasa, éd. Cepas.
- [5]. Douay, N. (2008), *La planification urbaine à l'épreuve de la métropolisation*, Montréal.
- [6]. Googleimages, consulté le 22/12/2025 à 17h20.
- [7]. JICA (2010), *Etude sur le plan de reconstruction de la ville de Kinshasa*, Rapport final.
- [8]. Lelo Nzuzi, F. (2009), *Kinshasa, ville et environnement*, Paris, éd. L'Harmattan.
- [9]. Lumenganeso, A. (2005), *Kinshasa : genèse et sites historiques*, Kinshasa, Arnaza.
- [10]. Massardier, G. (2003), *Politiques et actions publiques*, Paris, éd. Armand Colin.
- [11]. Maximy, R. (1984), *Kinshasa ville en suspens. Dynamique de la croissance et problème d'urbanisme. Approche socio-politique*, éd. Orstom, Collection Travaux et Documents, Paris.
- [12]. Muzito, A. (2015), *Kinshasa : de l'enfer au paradis*, in *Journal Le Phare*, n°5114.
- [13]. Pain, M. (2014), *Kinshasa, ville et cité*, Paris, Orstom.
- [14]. Shomba, S. et al. (2015), *Monographie de la ville de Kinshasa*, Kinshasa, éd. Icredes.
- [15]. Sosak/AFD (2014), *Rapport final*, Kinshasa.