

De La Commune Rurale A La Ville Intermédiaire : Dynamique Spatiale Et Défis De Gouvernance Territoriale A Ilebo (Kasaï, RD Congo)

Marcellin KOMBE MBENGA¹, KAKI NGISILA Blanchard², MASHINI DHI MBITA MULENGHE J.C³, MBENGA MPIEM LEY Urbain⁴, MUSENGA TSHIEY Virginie⁵, MATADI PASA MAKINA Jacques⁶, KAKULE KASEREKA ROLAND⁷, Lowmy Trésor MADIENGA KITSHABI⁸, GENO BONGONGO MATIO⁹

¹Doctorant en Géographie et Aménagement du Territoire à l'UPN

²Doctorant en Géographie-sciences de l'environnement à l'UPN

³Professeur en Géographie-sciences de l'environnement à l'UPN

⁴Professeur en Géographie-sciences de l'environnement à l'UPN

⁵Professeure en Géographie-sciences de l'environnement à l'UPN

⁶Professeur en Géographie-sciences de l'environnement à l'UPN

⁷Professeur en Géographie-sciences de l'environnement à l'UPN

⁸Chercheur en Géologie

⁹Master en Sciences de l'Environnement, Institut des Etudes Supérieures et de la Recherche, Université Européenne de LEFKE, Chypre du NORD TR-10, 99010 Merson, Turquie

Auteur Correspondant : Marcellin KOMBE MBENGA

<https://orcid.org/0009-0003-7914-2940>



Résumé : La croissance rapide des petites villes d'Afrique subsaharienne constitue aujourd'hui l'une des principales manifestations de la transition urbaine contemporaine. En République démocratique du Congo, ces transformations restent encore insuffisamment documentées, notamment dans les communes rurales appelées à jouer un rôle stratégique dans l'organisation territoriale. Cette étude analyse les dynamiques spatiales et les processus d'urbanisation de la commune rurale d'Ilebo, située dans la province du Kasaï. Elle vise à comprendre les mécanismes de transformation de cette entité territoriale vers une ville intermédiaire en émergence ainsi que leurs implications sur la gouvernance locale.

L'étude repose sur une approche méthodologique mixte combinant l'analyse documentaire, les observations de terrain, les enquêtes auprès des acteurs locaux, l'exploitation des données statistiques et l'analyse spatiale assistée par système d'information géographique (SIG). Une analyse diachronique couvrant la période 1948-2024 a permis de reconstituer les principales étapes de l'évolution urbaine d'Ilebo.

Les résultats montrent que la croissance spatiale d'Ilebo s'est principalement organisée autour des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières héritées de la période coloniale. Cette dynamique s'accompagne d'une extension rapide des quartiers périphériques, d'une urbanisation majoritairement spontanée, d'une fragmentation du tissu urbain et d'une gouvernance foncière insuffisamment structurée. L'absence d'outils de planification adaptés favorise le développement d'inégalités d'accès aux équipements collectifs et accentue les conflits liés à l'occupation de l'espace.

Cette recherche met en évidence les spécificités de l'urbanisation des petites villes intermédiaires d'Afrique centrale et souligne la nécessité de renforcer les mécanismes de planification urbaine et de gouvernance territoriale afin d'accompagner durablement leur croissance.

Mots-clés : Dynamique spatiale ; Urbanisation ; Gouvernance territoriale ; Ville intermédiaire ; Planification urbaine ; Ilebo ; République Démocratique du Congo.

Abstract: The rapid growth of small towns in sub-Saharan Africa is currently one of the key manifestations of the contemporary urban transition. In the Democratic Republic of the Congo, these transformations remain insufficiently documented, particularly regarding rural communes destined to play a strategic role in territorial organization. This study analyzes the spatial dynamics and urbanization processes of the rural commune of Ilebo, located in Kasai Province. It aims to understand the mechanisms transforming this territorial entity into an emerging intermediate city, as well as the implications for local governance.

The study employs a mixed-methods approach combining document analysis, field observations, surveys of local stakeholders, statistical data processing, and spatial analysis using Geographic Information Systems (GIS). A diachronic analysis covering the 1948–2024 period made it possible to reconstruct the key stages of Ilebo's urban evolution.

The results show that Ilebo's spatial growth has primarily centered on port, rail, and road infrastructure inherited from the colonial era. This dynamic is accompanied by the rapid expansion of peripheral neighborhoods, predominantly spontaneous urbanization, fragmentation of the urban fabric, and poorly structured land governance. The lack of appropriate planning tools fosters unequal access to public amenities and exacerbates conflicts over land use.

This research highlights the specific characteristics of urbanization in small intermediate cities in Central Africa and underscores the need to strengthen urban planning and territorial governance mechanisms to support their growth sustainably.

Keywords: Spatial dynamics; Urbanization; Territorial governance; Intermediate city; Urban planning; Ilebo; Democratic Republic of the Congo.

1. Introduction

Au cours des dernières décennies, l'Afrique subsaharienne s'est imposée comme l'une des régions du monde connaissant la plus forte croissance urbaine. Cette transition urbaine ne se manifeste pas uniquement par l'expansion des grandes métropoles, mais également par le développement rapide des petites villes et des centres secondaires qui jouent un rôle croissant dans l'organisation des territoires, la structuration des échanges et le développement régional (UN-Habita, 2022 ; United Nations, 2024). Dans de nombreux pays africains, cette urbanisation est caractérisée par une croissance démographique soutenue, des migrations internes, une forte pression foncière et une urbanisation largement spontanée, souvent plus rapide que les capacités institutionnelles de planification et de gestion territoriale (OECD/SWAC, 2020 ; Myers, 2021).

En République démocratique du Congo (RDC), ces transformations prennent une ampleur particulière en raison de l'étendue du territoire, de la faiblesse des infrastructures et des disparités régionales. Alors que les recherches se sont principalement concentrées sur les grandes agglomérations telles que Kinshasa, Lubumbashi, Kisangani ou Goma, les petites villes et les communes rurales en mutation demeurent relativement peu étudiées. Pourtant, ces espaces constituent aujourd'hui des pôles essentiels de redistribution des populations, des activités économiques et des flux de transport. Leur évolution influence directement les dynamiques de développement local et les politiques d'aménagement du territoire (World Bank, 2018 ; Mafungiza & Akilimali, 2024).

La commune rurale d'Ilebo illustre parfaitement cette situation. Située dans la province du Kasai, elle occupe une position stratégique à l'interface des réseaux fluvial, ferroviaire et routier. Héritière d'un important passé portuaire et ferroviaire, elle assure depuis plusieurs décennies des fonctions de transit reliant différentes régions du pays. Cette position géographique privilégiée a favorisé une croissance progressive de l'espace urbanisé, accompagnée d'une diversification des activités économiques, d'une augmentation de la population et d'une extension continue des quartiers périphériques. Toutefois, cette dynamique s'est développée dans un contexte marqué par une insuffisance des instruments de planification urbaine, une gouvernance foncière complexe et une offre limitée en infrastructures et services publics, comme cela a également été observé dans plusieurs villes africaines en transition (Jaglin, 2012b ; Pieterse, 2021).

Ces évolutions soulèvent plusieurs interrogations scientifiques. Comment la dynamique spatiale observée à Ilebo traduit-elle le passage progressif d'une commune rurale vers une ville intermédiaire en émergence ? Quels facteurs historiques, économiques, démographiques et institutionnels expliquent cette transformation ? Dans quelle mesure les formes actuelles d'urbanisation influencent-elles l'organisation territoriale, les modes d'occupation du sol et la gouvernance locale ?

Malgré l'importance stratégique d'Ilebo dans le système de transport national, peu d'études ont analysé simultanément son évolution spatiale, sa morphologie urbaine et les mécanismes de gouvernance qui accompagnent son urbanisation. Cette insuffisance de connaissances limite la compréhension des trajectoires d'évolution des petites villes congolaises et réduit les possibilités d'élaborer des politiques d'aménagement adaptées à leurs réalités. Dans ce contexte, l'étude d'Ilebo constitue une contribution originale à la compréhension des processus de transition territoriale qui affectent les villes intermédiaires d'Afrique centrale (Parnell & Pieterse, 2019 ; UN-Habitat, 2022).

Bien que les avancées des recherches consacrées à l'urbanisation en Afrique subsaharienne, les connaissances scientifiques demeurent encore limitées sur les processus de transition des communes rurales vers des villes intermédiaires, en particulier en République démocratique du Congo. Les travaux disponibles se sont principalement intéressés aux grandes métropoles telles que Kinshasa, Lubumbashi, Kisangani ou Goma, tandis que les petites villes stratégiques, pourtant essentielles à l'organisation des réseaux de transport et au développement régional, restent insuffisamment documentées (World Bank, 2018 ; UN-Habitat, 2022). En outre, peu d'études ont analysé de manière intégrée les interactions entre les héritages infrastructurels, les dynamiques foncières, la croissance spatiale et les mécanismes de gouvernance territoriale dans les villes secondaires congolaises. Cette insuffisance constitue une lacune importante dans la compréhension des trajectoires contemporaines d'urbanisation en Afrique centrale. La présente étude entend contribuer à combler ce vide en proposant une analyse diachronique de l'évolution spatiale d'Ilebo, tout en mettant en évidence les facteurs qui expliquent sa transition progressive d'une commune rurale vers une ville intermédiaire en émergence.

C'est dans cette perspective que s'inscrit la présente recherche. Elle vise à analyser les dynamiques spatiales et le processus d'urbanisation de la commune rurale d'Ilebo afin d'identifier les principaux facteurs de transformation territoriale, de caractériser les formes actuelles de croissance urbaine et d'évaluer leurs implications pour la gouvernance locale. Plus spécifiquement, l'étude cherche à reconstituer les principales étapes de l'expansion spatiale de la commune, à décrire l'organisation morphologique actuelle de l'espace urbain et à mettre en évidence les interactions entre urbanisation, mobilité, occupation du sol et gestion foncière.

L'hypothèse principale repose sur l'idée que la croissance spatiale d'Ilebo résulte de l'interaction entre plusieurs facteurs complémentaires, notamment l'accroissement démographique, le rôle de carrefour logistique, les dynamiques foncières et la faiblesse des mécanismes institutionnels de planification. Cette combinaison favoriserait une urbanisation largement spontanée, caractérisée par une extension rapide des quartiers périphériques, une fragmentation de l'espace urbain et une insuffisance des équipements collectifs. Il est également supposé que les infrastructures héritées de la période coloniale continuent de structurer l'organisation spatiale actuelle de la commune.

Pour répondre à ces objectifs, l'étude adopte une approche méthodologique mixte combinant l'analyse documentaire, les observations de terrain, les enquêtes auprès des acteurs locaux, l'exploitation de données statistiques et l'analyse spatiale réalisée à l'aide d'un système d'information géographique (SIG). L'analyse diachronique de l'évolution urbaine permet de retracer les principales phases de croissance d'Ilebo et de mieux comprendre les logiques territoriales qui façonnent aujourd'hui cette commune en transition.

Au-delà du cas d'Ilebo, cette recherche ambitionne de contribuer au renouvellement des connaissances sur les trajectoires d'urbanisation des petites villes d'Afrique centrale. En mettant en évidence les interactions entre les héritages historiques, les

infrastructures de transport, les dynamiques foncières et les mécanismes de gouvernance territoriale, elle propose un cadre d'analyse susceptible d'être mobilisé dans d'autres villes intermédiaires confrontées à des processus comparables de transition territoriale. Les résultats attendus apportent ainsi des éléments utiles tant à la recherche scientifique qu'à l'élaboration des politiques publiques en matière de planification urbaine et d'aménagement du territoire en République démocratique du Congo.

2. MATERIELS ET METHODES

2.1. Présentation de la zone d'étude

La présente étude a été réalisée dans la commune rurale d'Ilebo, située dans le territoire d'Ilebo, province du Kasaï, en République démocratique du Congo. Cette commune est comprise entre 4°15' et 4°30' de latitude sud d'une part et 20°27' et 20°52' de longitude est d'autre part (figure 1).

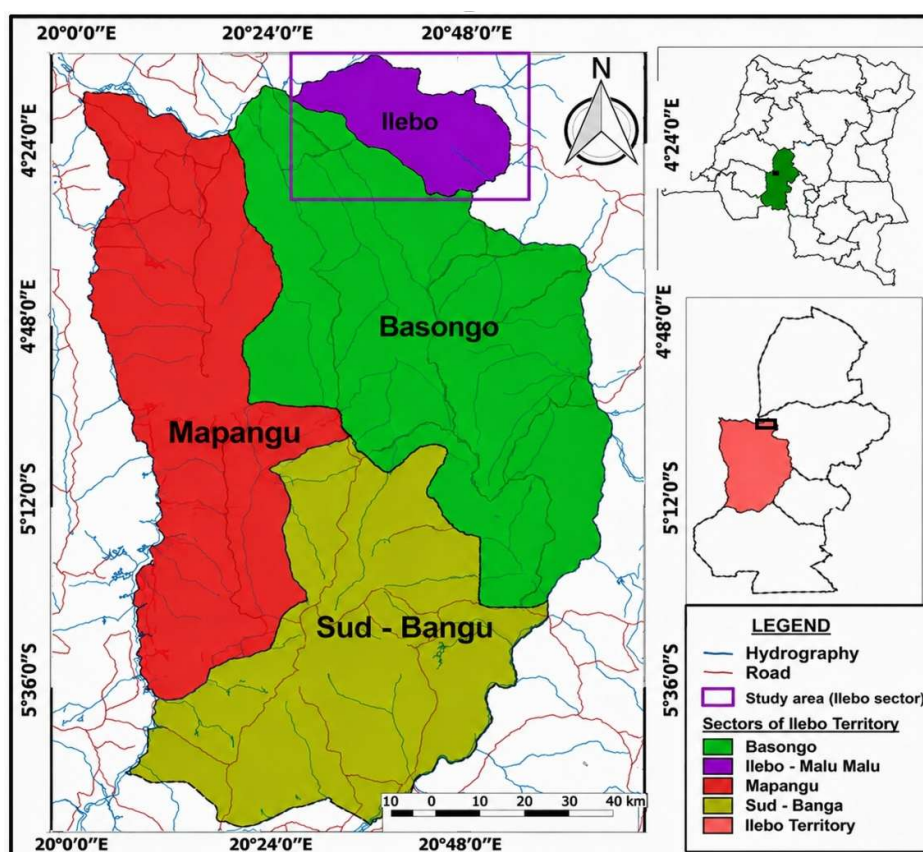


Figure 1. Localisation de la commune rurale d'Ilebo

Historiquement connue sous le nom de Port-Francqui, cette commune constitue l'un des principaux carrefours multimodaux du pays grâce à l'association du transport fluvial sur la rivière Kasaï et du transport ferroviaire assuré par la Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC). Cette position géographique stratégique lui confère un rôle majeur dans les échanges économiques entre les régions orientales et occidentales de la RDC.

La zone de l'étude couvre l'ensemble de la commune rurale d'Ilebo et prend en considération les différentes phases de son extension spatiale entre 1948 et 2024.

2.2. Type et approche de l'étude

Cette recherche repose sur une approche méthodologique mixte combinant des méthodes qualitatives, quantitatives et spatiales. Cette complémentarité permet d'analyser simultanément les dimensions historiques, morphologiques, démographiques et territoriales du processus d'urbanisation.

L'étude s'inscrit dans une démarche descriptive, analytique et diachronique visant à reconstituer les principales étapes de l'évolution spatiale de la commune d'Ilebo tout en identifiant les facteurs explicatifs de son urbanisation.

2.3. Sources des données

Les données mobilisées proviennent de plusieurs sources complémentaires :

- ✓ archives administratives et documents historiques ;
- ✓ cartes topographiques anciennes et récentes ;
- ✓ images satellitaires ;
- ✓ données démographiques disponibles auprès des services administratifs ;
- ✓ documents de planification urbaine lorsqu'ils étaient disponibles ;
- ✓ littérature scientifique consacrée aux villes secondaires africaines ;
- ✓ observations directes réalisées sur le terrain ;
- ✓ entretiens semi-directifs auprès des autorités locales, des services techniques, des chefs coutumiers, des opérateurs économiques et des habitants.

La diversification des sources a permis de renforcer la fiabilité des informations recueillies.

2.4. Collecte des données

La collecte des données s'est déroulée en deux étapes :

- ✓ une première étape a consisté en une recherche documentaire destinée à retracer l'évolution historique de la commune.
- ✓ une deuxième étape a porté sur les observations de terrain afin d'identifier les formes d'occupation du sol, les types d'habitat, les infrastructures existantes et les nouveaux quartiers.

Enfin, des entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès des principaux acteurs impliqués dans la gestion territoriale afin de recueillir leurs perceptions sur les mécanismes d'urbanisation, les dynamiques foncières et les difficultés de gouvernance.

2.5. Analyse spatiale

L'analyse spatiale a été réalisée au moyen du logiciel **QGIS**. Les cartes historiques ont été géoréférencées puis comparées aux données spatiales récentes afin de reconstituer les différentes phases d'expansion urbaine entre 1948 et 2024.

Cette approche diachronique a permis : d'identifier les directions préférentielles de croissance urbaine, de cartographier la création progressive des quartiers, d'analyser les modifications de la morphologie urbaine et de mettre en évidence le rôle structurant des infrastructures de transport.

2.6. Traitement et analyse des données

Les données qualitatives recueillies lors des entretiens ont fait l'objet d'une analyse thématique.

Les données spatiales ont été traitées sous environnement SIG afin de produire les cartes illustrant les différentes étapes de l'évolution urbaine. Les informations issues des différentes sources ont ensuite été confrontées selon le principe de la triangulation afin d'améliorer la robustesse des résultats.

2.7. Limites de l'étude

Certaines limites doivent être soulignées : l'accès à plusieurs archives historiques est resté limité, tandis que certaines données démographiques anciennes présentaient des lacunes. Par ailleurs, la disponibilité variable des documents cartographiques pour certaines périodes a nécessité leur confrontation avec les observations de terrain et les témoignages recueillis auprès des acteurs locaux.

Malgré ces contraintes, la combinaison des différentes sources d'information a permis de reconstituer de manière cohérente les principales étapes de la dynamique spatiale de la commune d'Ilebo.

3. CADRE CONCEPTUEL ET THEORIQUE APPLIQUE A ILEBO

3.1. Urbanisation et transition des petites villes africaines

L'urbanisation constitue l'une des transformations territoriales les plus marquantes du XXI^e siècle. Selon les Nations Unies (UN-Habitat, 2022), plus de la moitié de la population mondiale réside désormais en milieu urbain, une proportion qui devrait atteindre près de 68 % à l'horizon 2050. En Afrique subsaharienne, cette croissance est particulièrement rapide et concerne non seulement les métropoles, mais également les petites villes et les villes intermédiaires, qui deviennent progressivement les principaux pôles de développement régional.

Contrairement aux grandes agglomérations, les petites villes connaissent généralement une urbanisation caractérisée par une croissance démographique rapide, une expansion périphérique peu planifiée, une forte pression foncière et une insuffisance des infrastructures publiques. Cette évolution conduit fréquemment à la formation d'espaces urbains hybrides où coexistent des fonctions rurales et urbaines.

Dans ce contexte, les villes intermédiaires jouent un rôle majeur dans la structuration des territoires, l'organisation des réseaux de transport et la redistribution des activités économiques.

3.2. Dynamique spatiale et morphogenèse urbaine

La dynamique spatiale désigne l'ensemble des transformations qui affectent l'organisation et la distribution des activités humaines dans l'espace au cours du temps. Elle résulte de l'interaction entre les facteurs démographiques, économiques, politiques, environnementaux et institutionnels.

Selon Raffestin (1980), le territoire est une construction sociale produite par les relations entre les acteurs et l'espace. La morphologie urbaine évolue ainsi sous l'effet des stratégies foncières, des infrastructures de transport, des réseaux économiques et des politiques publiques.

Dans les villes africaines, ces dynamiques conduisent fréquemment à une urbanisation diffuse, marquée par : l'étalement périphérique, la densification progressive du tissu bâti, la multiplication des centralités secondaires et la fragmentation de l'espace urbain. Ces caractéristiques permettent d'interpréter les transformations observées dans la commune d'Ilebo.

3.3. Gouvernance territoriale et production de l'espace urbain

La gouvernance territoriale désigne l'ensemble des mécanismes institutionnels, politiques et sociaux qui orientent la production et la gestion des territoires.

Dans les villes africaines, cette gouvernance est souvent caractérisée par la coexistence de plusieurs systèmes de régulation : l'État, les collectivités locales, les autorités coutumières, les acteurs privés et les organisations communautaires.

Selon Jaglin (2012), cette pluralité produit souvent des formes de gouvernance hybrides dans lesquelles l'action publique peine à maîtriser la croissance urbaine.

À Ilebo, cette situation se traduit par une urbanisation largement spontanée, des conflits fonciers récurrents et une faible coordination entre les différents acteurs intervenant dans la gestion du territoire.

3.4. Les villes intermédiaires comme espaces de transition territoriale

Les villes intermédiaires assurent aujourd'hui une fonction essentielle entre les espaces ruraux et les grandes métropoles. Elles concentrent progressivement les fonctions administratives, commerciales, logistiques et de services qui structurent les territoires régionaux. Leur développement repose généralement sur : les corridors de transport, les marchés régionaux, les échanges commerciaux et les mobilités quotidiennes.

Ilebo illustre cette catégorie de villes grâce à son rôle historique de plateforme portuaire et ferroviaire reliant plusieurs régions de la RDC.

3.5. Modèle conceptuel de la recherche

La présente étude repose sur l'hypothèse que la dynamique spatiale d'Ilebo résulte de l'interaction entre cinq groupes de facteurs : la croissance démographique, les fonctions logistiques héritées (port et chemin de fer), les mobilités régionales, les dynamiques foncières et la gouvernance territoriale. Ces facteurs agissent conjointement sur : l'expansion des quartiers, la morphologie urbaine, la densification, la fragmentation spatiale, l'organisation fonctionnelle de la commune.

Le modèle conceptuel considère ainsi la dynamique spatiale comme le résultat d'interactions permanentes entre les acteurs, les infrastructures, les politiques publiques et les transformations socio-économiques.

4. RESULTATS

4.1. Croissance spatiale d'Ilebo : une dynamique diachronique en cinq périodes

L'étude détaillée évolutive de la présente recherche révèle que l'expansion urbaine de la commune rurale d'Ilebo s'organise en cinq suites ou séquences cohérentes, qui correspond aux mutations politiques, économiques et territoriales de la République démocratique du Congo.

4.1.1. De 1948 – 1959 : un noyau colonial structuré par la fonction portuaire

Durant la période coloniale, Ilebo s'est développée autour du port fluvial, point stratégique de transit et de transbordement entre les voies ferrée et fluviale des rivières Kasai et Lutshwadi. Cette phase d'urbanisation se caractérisait par une croissance limitée mais fortement planifiée, une implantation en damier structurée autour des zones administratives, des camps d'ouvriers, des militaires et des évolués, ainsi qu'une spécialisation fonctionnelle liée aux activités portuaires, aux entrepôts et aux résidences des agents coloniaux. Ce noyau initial constitue aujourd'hui le socle de la morphologie urbaine actuelle d'Ilebo (figure 2).

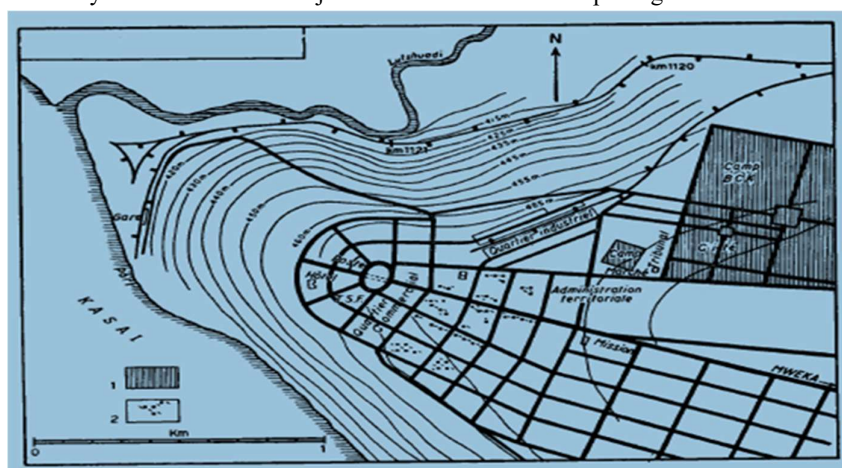


Figure 2 : Port Francqui : le quartier du personnel européen et des populations locales 1954. Source H. Nicolaï. Légende : 1 : quartier indigène, 2 : bloc occupés par le personnel européen.

En effet, avant d'entamer la situation de la décennie 60 ci-dessous, il est important de rappeler celle exactement de 1960 hérité de la colonisation. Selon Kombe M. (2007), la commune rurale d'Ilebo, comptait 12665 habitants sur 8 km², soit 1521hab/km². Trois quartiers composent son soubassement et support urbain. Il s'agit de quartier :

- ✓ Commercial : centre administratif et économique ;
- ✓ Lumumba : secteur résidentiel issu d'une partie de cité indigène ;
- ✓ Kasa-Vubu : regroupant les cités ouvrières de BCK (SNCC) et de l'ONATRA.

Ce contour, visible sur la carte ci-dessous, sert de point de repère pour supputer les dynamiques spatiales suivantes et les modifications territoriales d'Ilebo (figure 3).

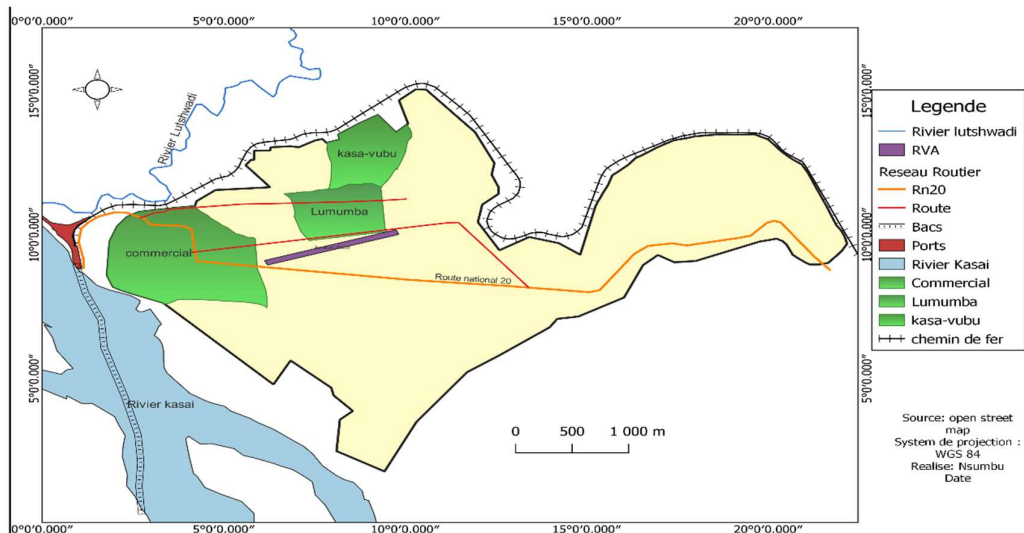


Figure 3 : Les quartiers d'Ilebo en 1960. (Source : Open Street Map système de projection : WGS84

4.1.2. La décennie 1960–1969 : Atrophie urbaine et délitement des structures d'encadrement

La période 1960–1969 correspond à une phase de transition politique marquée par l'avènement de l'indépendance de la RDC et une forte instabilité institutionnelle ayant freiné le développement urbain d'Ilebo. Cette décennie se caractérise par une stagnation structurelle du paysage urbain, la fragilisation de l'économie de transit liée au système rail–rivière Kasai, le recul des investissements publics et le ralentissement de la production de l'habitat formel. Malgré ce contexte de crise, la pression démographique et l'arrivée de nouveaux migrants ont favorisé l'extension spatiale de la commune au-delà des quartiers initiaux. Quatre nouveaux quartiers périphériques ont émergé : Chemin de fer, Kinkole, Wenze et Kimbanguiste, entre 1967 et 1968, sur une superficie de plus de 1.668.600 m² (Durand-Lasserve et Tribillon, 2001). Cette croissance urbaine s'est réalisée de manière spontanée et peu planifiée, traduisant le passage d'une urbanisation organisée à une urbanisation de survie. Les nouveaux quartiers se sont développés sur des espaces périphériques non lotis, caractérisés par l'absence d'infrastructures de base, de voiries et de réseaux d'équipements collectifs. La figure 5 illustre cette phase d'expansion urbaine ainsi que les logiques d'implantation propres à chacun de ces quartiers.

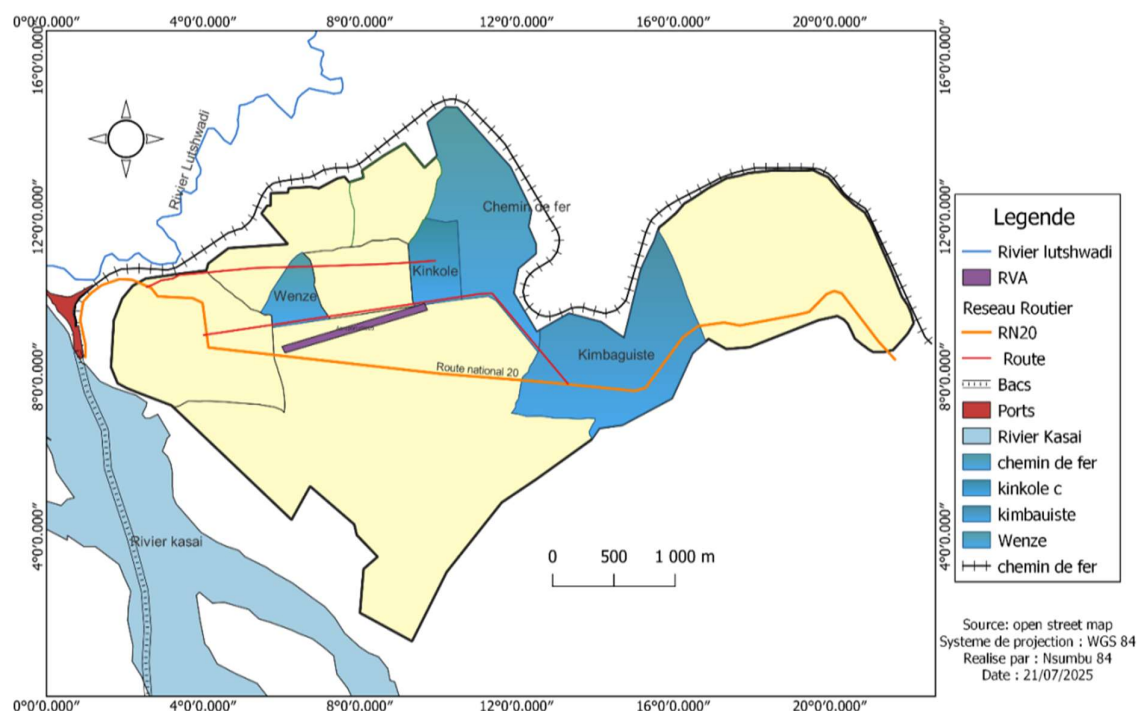


Figure 4 : Expansion spatiale de la commune rurale d'Ilebo entre 1960 et 1969 (Source : Open Street Map système de projection : WGS84)

4.1.3. La décennie 1970-1979 : volontarisme de croissante et première phases d'expansions massives

La décennie 1970 marque une étape majeure dans l'évolution urbaine d'Ilebo, caractérisée par une forte reprise de l'expansion spatiale sous l'effet de la croissance démographique, du regain des activités économiques et de la politique de Zaïrianisation. Cette dynamique a favorisé l'apparition de nouveaux quartiers issus principalement de lotissements spontanés sur des terres agricoles, notamment Kongo (1972), Pero-Minenge (1977) et Bikuku (1979), le quartier Kongo ayant été scindé plus tard en Kongo I et Kongo II. Cette transformation urbaine s'est manifestée à travers trois processus principaux : le desserrement du noyau historique par la création de nouveaux pôles résidentiels, l'urbanisation linéaire le long des principaux axes de mobilité et l'hyperdensification du centre ancien d'Ilebo autour des activités économiques et portuaires (Dubresson et al., 1998).

Les analyses spatiales montrent une croissance importante de la superficie urbanisée durant cette période, traduisant le passage progressif d'une simple bourgade de transit à une véritable entité urbaine régionale en pleine affirmation. La figure 5 illustre cette évolution du tissu urbain et les différentes formes d'expansion observées au cours de la décennie 1970.

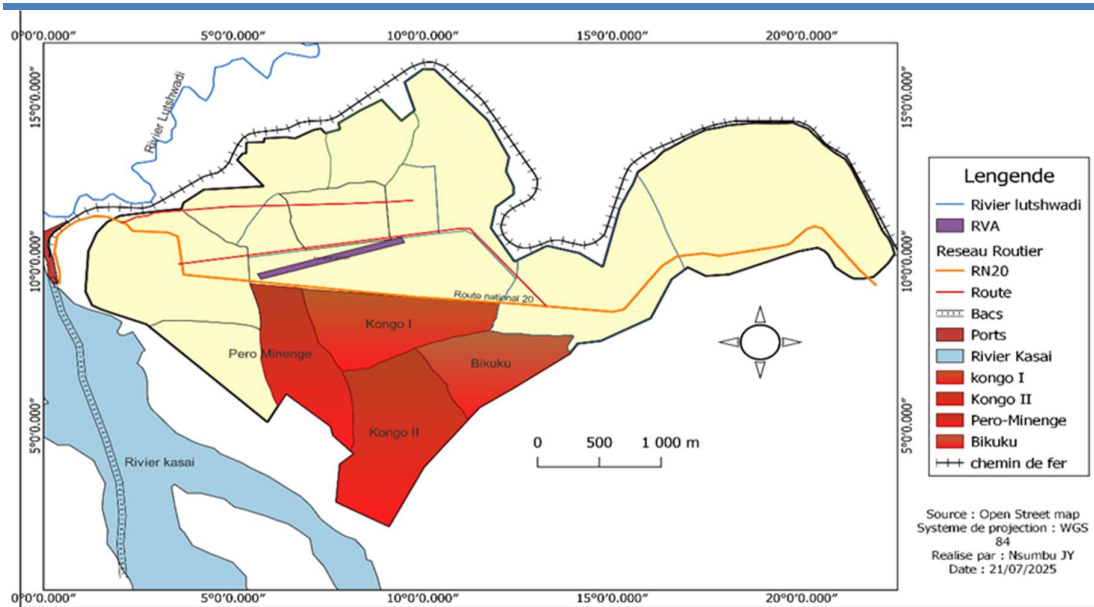


Figure 5 : Evolution de la dynamique spatiale urbain d'Ilebo 1970 à 1979.

4.1.4. De 1980 – 1989 : Crise structurelle, saturation du centre et triomphe de l'informalité

La décennie 1980 marque un recul majeur du développement urbain d'Ilebo. Sous l'effet de la crise économique de l'ex-Zaïre, l'État se désengage de l'aménagement urbain, favorisant une urbanisation anarchique et l'essor de quartiers spontanés comme Anciens Combattants, Kanga-Motema et Industriel, dépourvus d'infrastructures de base. Cette situation accentue la fragmentation spatiale et une expansion urbaine informelle en « tâche d'huile » vers les périphéries rurales. En définitive, l'urbanisation de cette décennie ne répond plus à une logique de production de la ville, mais à une stratégie d'occupation du sol dictée par l'urgence et la survie, consolidant durablement le caractère hybride et fragmenté d'Ilebo (figure 6).

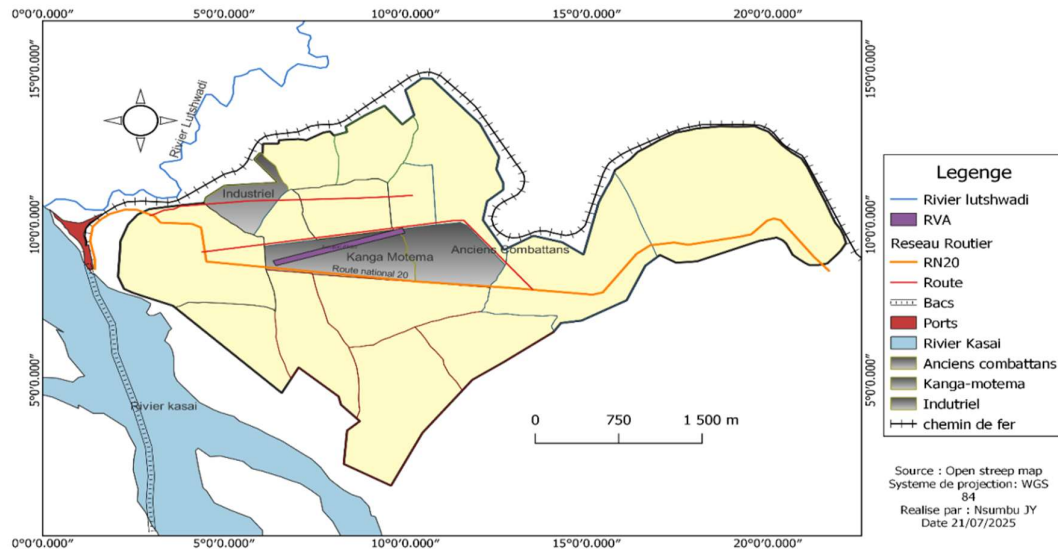


Figure 6 : Evolution de la dynamique spatiale urbaine de 1980 à 1989. (Source : Open Street Map système de projection : WGS84)

4.1.5. De 1990 à nos jours : explosion spatiale et les prémices d'une transition vers la « ville en devenir »

A partir des années 1990, la commune rurale d'Ilebo entre dans une phase de forte expansion urbaine marquée par une croissance rapide et peu planifiée. Cette évolution résulte de plusieurs facteurs, notamment l'augmentation démographique, les migrations liées aux conflits et à l'exode rural, ainsi que le rôle stratégique d'Ilebo comme carrefour économique du Kasaï. En l'absence d'un contrôle étatique efficace, la pression foncière favorise l'extension désordonnée de la ville vers les périphéries (figure 7). Cette dynamique entraîne une expansion multidirectionnelle vers le Nord, le Nord-Est, l'Est et le Sud, avec la création de nouveaux quartiers tels que TSF/N'Sele (1999), Lubaya (2001) et Nouvelle I et II (2011).

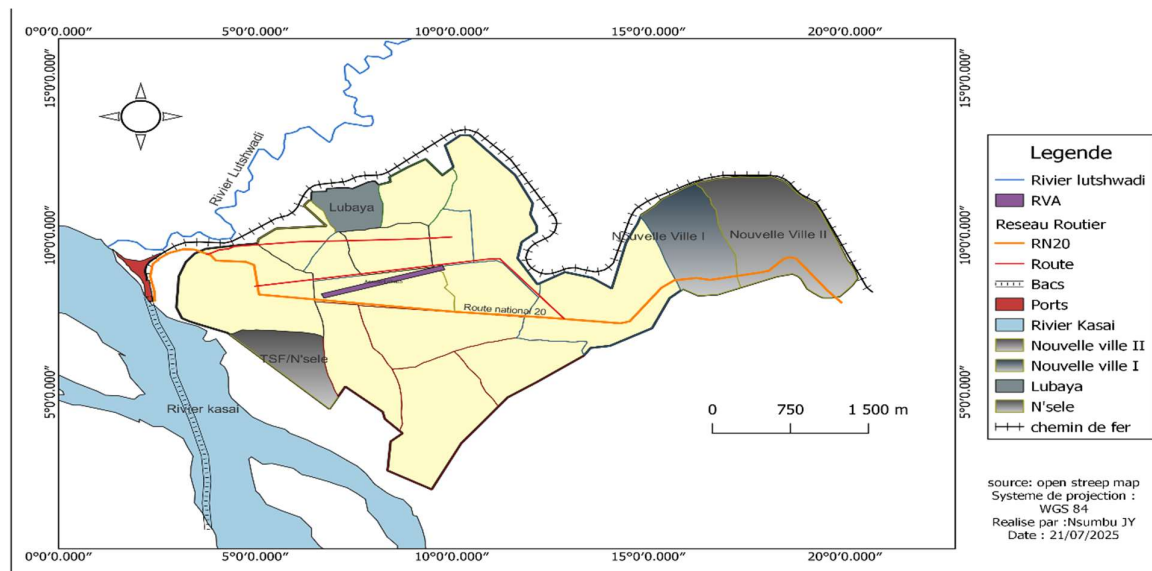


Figure 7 : Les extensions spatiales de la commune d'Ilebo de 1990 à nos jours. (Source : Open Street Map système de projection : WGS84).

Cette structure se caractérise par une convergence d'un passage du centre unique vers une organisation relativement polycentrique, ou des micro-centralités de services et de commerces émergent spontanément pour pallier l'éloignement du noyau originel. En définitive, Ilebo se présente aujourd'hui comme une entité difficilement maitrisable par les outils classiques de l'urbanisme. Cette « ville en devenir » se cherche entre son héritage de commune rurale et ses ambitions de métropole régionale, naviguant dans un équilibre précaire entre dynamisme informel et besoin impérieux d'aménagement structurel. Ainsi, la dynamique spatiale d'Ilebo, caractérisée par une expansion rapide et continue de l'espace urbain, se trouve récapitulée à travers une synthèse chrono-spatiale présentée dans le tableau ci-après (Hermet, 2005).

Période	Quartiers créés	Logique d'implantation/Observation
1948-1949	Commercial (1948), Lumumba (1959) Kasa-Vubu (1959)	Organisation coloniale : trame régulière, grands blocs, avenues rectilignes, urbanisation planifiée mais limitée au centre. Densification progressive post-indépendance, occupation informelle des marges.
1960-1969	Chemin de fer (1967, Kinkole (1967), Wenze (1967), Kimbanguiste (1968)	Expansion post-indépendance motivée par pression démographique, nouveaux quartiers résidentiels et commerciaux périphériques, urbanisation horizontale, peu encadrée.
1970-1979	Kongo I et II (1972), Pero-Minenge (1977), Bikuku (1979)	Urbanisation accélérée liée à la zaïrianisation, extension périphérique, occupation des terrains vacants ou pente ; forte densification informelle et vulnérabilité environnante.

1980-1989	Anciens-Combattant (1981), Kanga-Motema (1981), Industriel (1982)	Urbanisation en crise économique : expansion désordonnée, infrastructures absentes, densification faible sauf dans le quartier industriel.
1990 à nos jours	TSF/N'sele (1999), Lubaya (2001), Nouvelle Ville I et II (2011)	Urbanisation diffuse, occupation de sites contraignants, risques d'érosion, extension informelle, absence de planification et de viabilisation.

Source : conçu par nous-même. Les quartiers sont présentés par période de création. Les observations indiquent les types d'urbanisation et ses contraintes.

4.2. Morphologie urbaine actuelle : une structure relativement polycentrique en recomposition

L'analyse morphologique d'Ilebo révèle un espace urbain en pleine mutation, où l'héritage de la ville coloniale planifiée se confronte aux dynamiques d'auto-organisation contemporaines. Les relevés de terrain, couplés à l'analyse spatiale cartographique, mettent en exergue une organisation bipolaire complétée par des foyers de croissance périphériques, dessinant une ville désormais hétérogène et fragmentée engendrant 18 quartiers (figure 8).

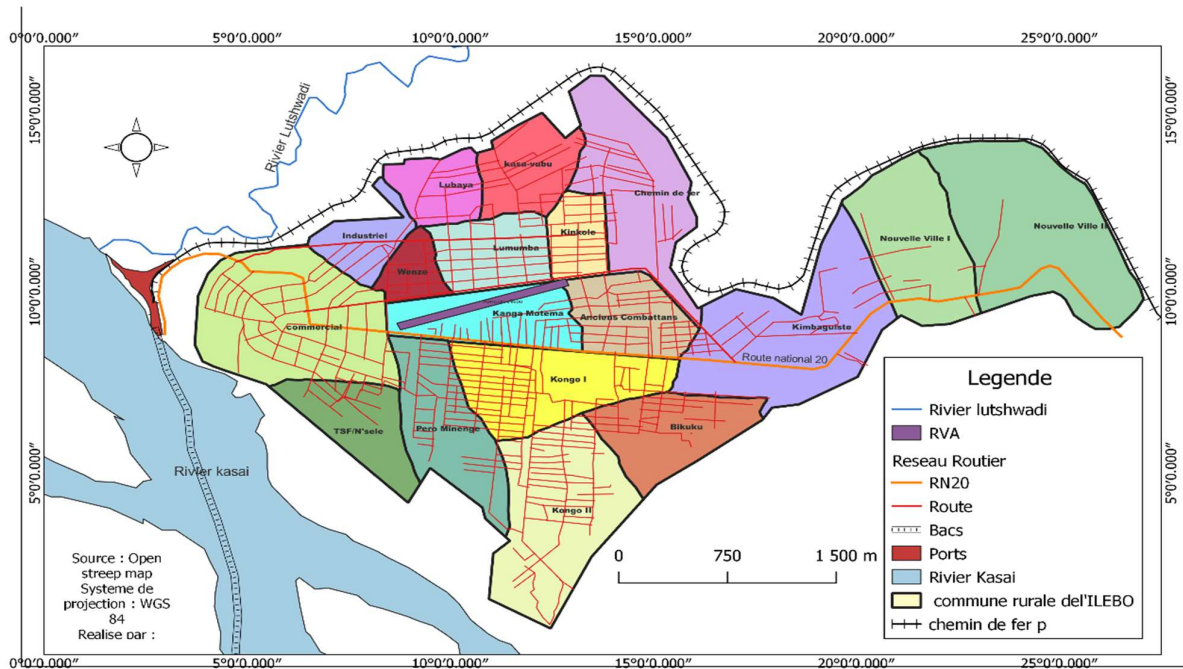


Figure 8 : Evolution spatiale d'Ilebo de 1960 à 2021.

4.2.1. Le pôle portuaire : épiscentre historique, commercial et administratif

Véritable matrice de la cité, le secteur portuaire demeure le centre de gravité d'Ilebo. Ce pôle ne se contente pas d'être un lieu de transit ; il incarne la centralité économique primaire :

- ✓ **Une fonction d'interface logistique** : en concentrant les infrastructures d'stockage (entrepôts), le marché central et les nœuds de rupture de charge (rail-rivière), ce quartier polarise l'essentiel des flux de marchandises et de capitaux à l'échelle régionale.
- ✓ **La permanence du pouvoir** : sur le plan institutionnel, ce secteur conserve l'essentiel de l'armature administrative. En concentrant les bâtiments publics et les services techniques dans le périmètre de l'héritage colonial, il maintient une influence hégémonique sur le reste de la commune.

Malgré l'étalement urbain, ce noyau historique résiste à la décentralisation grâce à sa densité infrastructurelle, restant jusqu'à ce jour le point de convergence incontournable des mobilités urbaines.

4.2.2. Les centralités émergentes : vers une morphogenèse polycentrique

A la périphérie du centre historique, on observe la cristallisation de nouveaux noyaux de vie urbaine. Ces quartiers ne sont plus de simples zones résidentielles ou des dortoirs, mais sont en train de devenir des micro-centralités actives (Jaglin, 2012) :

- ✓ **L'économie de proximité et l'informalité** : ces pôles émergents se structurent autour de fonctions commerciales spontanées, d'ateliers artisanaux et services non réglementés. Cette vitalité répond à l'éloignement du centre principal et au déficit de transports formels.
- ✓ **La transition vers le polycentrisme** : ce processus de recomposition spatiale confirme une tendance lourde des villes secondaires africaines : le passage d'un modèle monocentrique hérité à une morphologie polycentrique diffuse.

Cette transition témoigne d'une capacité d'adaptation des populations qui réinventent la ville par le bas. Toutefois, ce polycentrisme reste fragile et désarticulé, marquant la phase de transition d'une commune rurale qui s'urbanise sans schéma directeur contraignant, créant ainsi une ville dont la maîtrise spatiale échappe de plus en plus à la régulation publique.

4.3. Dynamiques foncières et typologie des formes d'urbanisation

L'analyse de la production de l'espace à Ilebo révèle une profonde dualité entre les cadres réglementaires et pratiques citadines. Les investigations de terrain permettent de classer l'espace bâti selon trois modes opératoires distincts, témoignant d'une ville qui se construit largement en dehors des instruments de planification officielle.

4.3.1. L'urbanisation planifiée : un héritage spatial en régression relative

Ce mode d'occupation, vestige d'une gestion urbaine encadrée, se cantonne essentiellement au noyau historique du centre-ville et presque aussi aux premières extensions des années 1960. Caractérisée par une trame viaire orthogonale et une délimitation parcellaire rigoureuse, cette urbanisation formelle ne représente aujourd'hui qu'une part résiduelle du tissu urbain global, estimée à moins de 20 %. Ce chiffre souligne l'essoufflement de l'action publique en matière de lotissement réglementaire face à l'ampleur de la demande foncière (Gervais et al., 1994).

4.3.2. L'urbanisation spontanée : la norme de la production du tissu urbain

L'urbanisation spontanée constitue le moteur principal de l'extension d'Ilebo. Elle s'est imposée comme le mode dominant, couvrant plus de 70 % de la surface urbanisée. Ce processus traduit une véritable urbanisation par le bas (Steck, 2006). Elle se manifeste par :

- ✓ **Des lotissements informels** : une occupation du sol dictée par des transactions introduites par des charlatans de services techniques, des habitudes coutumières ou privées, échappant au contrôle de l'Etat (des services de l'urbanisme).
- ✓ **Une morphologie irrégulière** : Si certains secteurs présentent des tentatives d'alignement rudimentaires, la majorité du tissu se caractérise par des parcelles aux dimensions variables et des voiries sinueuses, souvent inadaptées à la circulation automobile et à l'installation des réseaux (eau, électricité). Cette prédominance de l'informel traduit une « urbanisation par le bas », où l'habitant devient le principal architecte d'une ville dont la cohérence spatiale est sacrifiée au profit de l'immédiateté de l'accès au logement.

4.3.3. L'urbanisation par densification : une mutation verticale et interstitielle

Phénomène plus récent, la densification marque une nouvelle étape dans l'évolution morphologique d'Ilebo. Elle ne procède plus par extension horizontale (étalement), mais par une saturation interne du bâti existant. Cette dynamique est portée par trois facteurs critiques :

- ✓ **La saturation foncière** : la rareté des espaces disponibles à proximité immédiate du centre névralgique contraint les acteurs à optimiser chaque mètre carré résiduel.
- ✓ **L'inflation du marché foncier** : l'augmentation exponentielle du coût des parcelles centrales pousse à la division parcellaire ou à la construction en hauteur.
- ✓ **L'émergence du petit habitat collectif** : on observe l'apparition de petits immeubles à étages (R+1, R+2), signalant une transition vers une forme urbaine plus compacte.

Cette densification est particulièrement lisible dans le noyau central et sur les franges portuaires, où la valeur de la position géographique prime sur le confort spatial, transformant progressivement le paysage horizontal d'Ilebo en tissu urbain plus dense et verticalisé (Di Méo, 1998).

4.4. Transformations socio-économiques et mutations fonctionnelles du territoire

L'expansion spatiale d'Ilebo ne se limite pas à une simple accumulation de bâtis ; elle s'accompagne d'une recomposition profonde de logiques socio-économique. Le territoire passe d'une économie de comptoir à une économie urbaine diversifiée, bien que largement informelle, modifiant radicalement les modes de vie.

4.4.1. L'effervescence du secteur tertiaire :

Vers une économie de services diffuse on assiste à une mutation du paysage économique où la multiplication des activités de service devient le principal moteur de l'urbanisation. Cette dynamique se manifeste par :

- ✓ **L'atomisation du commerce** : l'émergence de petites unités commerciales et de micro-commerces, souvent portés par l'entrepreneuriat féminin, assure une fonction de redistribution vitale pour les quartiers périphériques.
- ✓ **L'essor des services de proximité** : le développement des ateliers artisanaux bien que des valeurs réduites et des services de maintenance répond à une demande croissante d'une population de plus en plus sédentarisée.
- ✓ **La structuration par le transport** : les services de transport (motos-taxis, transport fluvial léger) agissent comme un liant indispensable de cette croissance spatiale, facilitant les échanges entre les zones de production et les zones de consommation.

4.4.2. Intensification des mobilités internes : le défi de la déconnexion spatiale

La croissance centrifuge de la ville a transformé les habitudes de déplacement. Les mobilités quotidiennes connaissent une hausse structurelle sous l'effet de trois facteurs :

- ✓ **L'allongement des distances résidentielles** : l'étalement urbain contraint les actifs des trajets de plus longs entre les périphéries résidentielles et les centres d'emploi.
- ✓ **La relative fragmentation des centralités** : le passage d'un modèle monocentrique à un modèle polycentrique multiplie les flux transversaux entre les nouveaux quartiers.
- ✓ **La carence des transports formels** : en l'absence d'un réseau de transport public structuré, la mobilité repose sur des solutions individuelles ou informelles, accentuant la précarité des échanges au sein de l'agglomération.

4.4.3. L'hybridation rurale-urbaine : la persistance du « rurbain »

L'une des caractéristiques majeures d'Ilebo, en tant que « commune rurale en mutation », réside dans son caractère hybride. Dans de nombreux quartiers, la frontière entre ville et campagne s'estompe. L'activité agricole persiste au cœur même de tissu bâti (agriculture intra-urbaine et périurbaine), créant un paysage rurbain. Cet espace hybride témoigne d'une transition inachevée où la terre conserve une double fonction : support de l'habitat et ressource alimentaire de substance. Cette interpénétration des

fonctions rurales et urbaines définit l'identité actuelle d'Ilebo, marquant sa singularité dans la hiérarchie urbaine du Kasai (Trefon & Cogels, 2007).

4.5. Gouvernance territoriale et faillite des services urbains : les limites du modèle de croissance

L'expansion spatiale fulgurante d'Ilebo ne s'est pas accompagnée d'une structuration institutionnelle équivalente. Ce déphasage entre la vitesse de l'urbanisation et la capacité de régulation publique engendre une crise de gouvernance qui fragilise la viabilité à long terme de la commune.

4.5.1. La dualité du pouvoir et le déficit de maîtrise foncière

La gestion du sol à Ilebo est marquée par un imbroglio institutionnel où s'affrontent des logiques divergentes. On observe une superposition conflictuelle entre trois pôles :

- ✓ **Le pouvoir coutumier** : bien relativement moins influent, que l'on assiste ce dernier temps, procède à des lotissements spontanés basés sur le droit d'usage, ignorant souvent les plans d'aménagement globaux. Actuellement ce sont des portions de terres qui ont beaucoup de litiges au niveau de la justice.
- ✓ **L'administration communale et domaniale** : en quête de légitimité, elle tente d'imposer un cadre légal souvent perçu comme une contrainte bureaucratique ou une source de pression fiscale.
- ✓ **Les acteurs privés et spéculateurs** : profitant de la porosité du système, ils exacerbent la fragmentation foncière par des occupations de fait. Cette insécurité foncière chronique freine les investissements durables et transforme le territoire en un théâtre de litiges permanents, rendant toute planification urbaine illusoire.

La superposition entre autorités coutumières, administratives et acteurs privés crée un pluralisme juridique complexe, souvent conflictuel, qui est au cœur des blocages de la gestion foncière en Afrique subsaharienne (Rochegeude, 2004).

4.5.2. L'atonie des services techniques et l'absence de vision prospective

La gouvernance territoriale pâtit d'une asymétrie de moyens criante face aux enjeux du terrain. Les services techniques de l'Etat (entité déconcentrée) et de la commune (entité décentralisée) se trouvent dans une situation d'impuissance structurelle caractérisée par :

- ✓ **Une carence instrumentale** : l'absence d'outils de planification actualisés (SDAU, plans de lotissement) condamne les autorités à une gestion au jour le jour, purement réactive.
- ✓ **Le déficit de capital humain et financier** : le manque de personnel qualifié en urbanisme et l'indigence des budgets d'investissement empêchent toute intervention structurante sur le tissu urbain.

En conséquence, la ville ne se construit pas selon un projet politique, mais par la juxtaposition de stratégies individuelles non coordonnées.

4.5.3. Les hiatus entre croissance spatiale et armature infrastructurelle

Le constat le plus alarmant de nos enquêtes reste aussi le décalage systémique entre l'étalement du bâti et l'offre en services de base. Ilebo subit une « urbanisation sans développement » ou le confort urbain est sacrifié :

- ✓ **Déficit des réseaux vitaux** : l'accès à l'eau potable et à l'électricité demeure l'exception, condamnant la majorité des nouveaux quartiers à des stratégies d'approvisionnement précaires.
- ✓ **Obsolescence de la voirie** : le réseau routier, non dimensionné pour l'explosion du trafic, subit une dégradation accélérée, isolant certains quartiers périphériques du centre névralgiques.
- ✓ **Saturation des équipements sociocommunautaires** : la pression démographique sur les écoles et structures de santé dépasse largement leurs capacités d'accueil, créant un environnement urbain marqué par l'exclusion et la précarité sanitaire.

Dans l'ensemble, les résultats présentés dans cette partie, montrent un décalage profond entre croissance spatiale et équipements. La dynamique spatiale observée dans la commune rurale d'Ilebo et son passage progressif vers un statut urbain soulèvent plusieurs enjeux théoriques et analytiques. Cette discussion met en relation les résultats empiriques avec les concepts mobilisés dans le cadre théorique, en particulier ceux relatifs à la morphogenèse urbaine, à l'écogenèse territoriale, aux logiques d'urbanisation diffuse et aux transformations contemporaines des petites villes africaines (Raffestin, 1980).

5. DISCUSSION

5.1. Ilebo dans la trajectoire des villes intermédiaires africaines : une urbanisation en transition

Les résultats obtenus montrent que l'évolution de la commune rurale d'Ilebo dépasse le simple phénomène d'expansion spatiale. Ils mettent en évidence un véritable processus de transition territoriale caractérisé par le passage progressif d'une commune rurale vers une ville intermédiaire. Cette trajectoire est comparable à celle observée dans plusieurs villes secondaires de la République démocratique du Congo, où l'urbanisation est marquée par une croissance rapide, une faible capacité institutionnelle et une planification insuffisante (World Bank, 2018 ; Mufungizia & Akilimali, 2024). Elle s'inscrit également dans les tendances décrites pour les villes intermédiaires africaines par UN-Habitat (2022) et OECD/SWAC (2020).

A Ilebo, cette évolution demeure fortement influencée par les infrastructures héritées de la période coloniale, notamment le port fluvial et le chemin de fer, qui continuent de structurer les flux de personnes, de marchandises et d'activités. Ces infrastructures jouent un rôle d'armature territoriale et expliquent la permanence du noyau urbain historique ainsi que l'orientation des extensions successives de la commune. Ces observations corroborent les travaux de Gervais-Lambony (1994) sur les héritages urbains africains, tout en rejoignant les analyses plus récentes de Myers (2021), qui soulignent l'influence persistante des infrastructures historiques dans les trajectoires des villes africaines.

5.2. Les infrastructures historiques comme moteur de la dynamique spatiale

L'analyse diachronique réalisée entre 1948 et 2024 montre que la croissance urbaine d'Ilebo ne s'est pas produite de manière aléatoire. Les différentes phases d'expansion suivent une logique spatiale largement déterminée par les infrastructures de transport, auxquelles se sont progressivement ajoutées les nouvelles dynamiques résidentielles et commerciales.

Le développement du port, de la gare ferroviaire et des principaux axes routiers a favorisé l'émergence d'un espace urbain organisé autour d'un centre historique avant d'encourager l'apparition de quartiers périphériques. Cette évolution rejoint les observations réalisées dans plusieurs villes africaines où les corridors de transport constituent des vecteurs majeurs de croissance urbaine (Parnell & Pieterse, 2019 ; OECD/SWAC, 2020). Toutefois, le cas d'Ilebo se distingue par la combinaison de deux infrastructures structurantes – le port et le chemin de fer – qui continuent d'influencer durablement l'organisation fonctionnelle de la commune. Cette spécificité constitue l'une des principales contributions de cette recherche à la compréhension des villes intermédiaires en Afrique centrale.

5.3. Urbanisation spontanée et limites de la gouvernance territoriale

Les résultats montrent également que la croissance spatiale d'Ilebo s'est opérée plus rapidement que la capacité des institutions à organiser cette expansion. La multiplication des quartiers périphériques, la prédominance des lotissements spontanés et la fragmentation progressive du tissu urbain témoignent d'un décalage important entre les dynamiques territoriales et les instruments de planification disponibles.

L'analyse met en évidence une gouvernance foncière complexe, caractérisée par l'intervention simultanée des autorités administratives, des autorités coutumières et des acteurs privés. Cette pluralité des modes de régulation contribue à l'émergence d'un espace urbain dont la production repose largement sur les initiatives des populations. Ces observations rejoignent les analyses de Jaglin (2012b) sur les formes hybrides de gouvernance urbaine en Afrique, ainsi que les travaux de Resnick (2021), qui montrent que les capacités institutionnelles des collectivités locales peinent souvent à suivre le rythme de l'urbanisation. Elles sont également cohérentes avec les réflexions de Pieterse (2021) sur les transformations contemporaines des villes africaines.

5.4. Les implications pour la planification urbaine et l'aménagement du territoire

L'étude met en évidence la nécessité de renforcer les mécanismes de gouvernance territoriale afin d'accompagner durablement la croissance d'Ilebo. La mise en place d'un schéma directeur d'aménagement, l'amélioration de la gestion foncière, le développement des infrastructures urbaines et une meilleure coordination entre les autorités publiques, les autorités coutumières et les acteurs économiques apparaissent comme des conditions essentielles pour maîtriser l'expansion spatiale.

Au-delà du cas d'Ilebo, ces résultats soulignent l'importance d'intégrer les villes intermédiaires dans les politiques nationales d'aménagement du territoire. Les rapports récents d'UN-Habitat (2022), des Nations Unies (2024) et de la Banque africaine de développement (2024) insistent sur le rôle croissant de ces villes dans la réduction des déséquilibres territoriaux, la structuration des réseaux régionaux et l'amélioration de l'accès aux services. Dans cette perspective, l'expérience d'Ilebo illustre les défis mais aussi les opportunités liés à la transition d'une commune rurale vers une ville intermédiaire.

Enfin, les difficultés observées à Ilebo confirment les constats réalisés à Kinshasa, où la rapidité de l'urbanisation dépasse largement les capacités institutionnelles de planification et de régulation (Mufungiza et Akilimali, 2024). Les résultats obtenus à Ilebo rejoignent les conclusions de la Banque mondiale (2018), qui souligne que l'urbanisation en RDC est caractérisée par une croissance rapide des villes, une insuffisance des infrastructures et des difficultés persistantes de gouvernance urbaine.

5.5. Contributions scientifiques de l'étude

Cette recherche apporte plusieurs contributions à la littérature consacrée aux petites villes et aux villes intermédiaires d'Afrique centrale.

Premièrement, elle documente l'évolution spatiale d'Ilebo sur plus de soixante-quinze ans grâce à une approche diachronique combinant archives, observations de terrain, analyses spatiales et systèmes d'information géographique. Cette démarche offre une lecture intégrée des transformations territoriales observées.

Deuxièmement, elle montre que les infrastructures héritées de la période coloniale continuent de jouer un rôle structurant dans l'organisation spatiale contemporaine, confirmant l'importance des héritages territoriaux dans les trajectoires urbaines africaines (Raffestin, 1980 ; Myers, 2021).

Troisièmement, elle met en évidence les interactions entre croissance démographique, dynamiques foncières, urbanisation spontanée et gouvernance territoriale. Les résultats montrent que ces facteurs agissent conjointement dans la transformation progressive d'une commune rurale vers une ville intermédiaire, enrichissant ainsi les travaux consacrés aux villes secondaires africaines (OECD/SWAC, 2020 ; UN-Habitat, 2022).

Enfin, cette recherche propose un cadre d'analyse susceptible d'être mobilisé dans l'étude d'autres petites villes congolaises confrontées à des processus comparables de transition urbaine. Elle ouvre ainsi des perspectives pour des recherches comparatives

sur les villes intermédiaires d'Afrique centrale, notamment dans le contexte des politiques de décentralisation, de gouvernance foncière et de planification territoriale.

6. CONCLUSION

la présente étude avait pour objectif d'analyser les dynamiques spatiales et le processus d'urbanisation de la commune rurale d'Ilebo afin de mieux comprendre les mécanismes qui sous-tendent sa transformation progressive vers une ville intermédiaire en émergence. L'analyse diachronique de l'évolution territoriale entre 1948 et 2024 met en évidence une croissance urbaine continue, largement structurée par l'héritage des infrastructures portuaires et ferroviaires, l'accroissement démographique, les mobilités régionales et les dynamiques foncières.

Les résultats montrent que l'expansion spatiale d'Ilebo s'est opérée selon une logique essentiellement spontanée, caractérisée par la multiplication des quartiers périphériques, une fragmentation croissante du tissu urbain et une organisation progressivement polycentrique. Cette évolution s'est développée dans un contexte marqué par une insuffisance des instruments de planification urbaine, une gouvernance foncière complexe et une offre limitée en infrastructures et services publics. L'urbanisation apparaît ainsi davantage portée par les initiatives des populations et les opportunités foncières que par une véritable stratégie institutionnelle d'aménagement.

L'étude confirme ainsi l'hypothèse selon laquelle la dynamique spatiale actuelle d'Ilebo résulte de l'interaction entre les fonctions historiques de carrefour de transport, la croissance démographique, les transformations socio-économiques et les limites de la gouvernance territoriale. Cette combinaison explique l'émergence d'une urbanisation largement informelle, dont les effets se traduisent par des inégalités d'accès aux équipements, une pression accrue sur le foncier et une complexification de l'organisation spatiale de la commune.

Au-delà du cas d'Ilebo, cette recherche contribue à une meilleure compréhension des trajectoires d'urbanisation des petites villes d'Afrique centrale. Elle montre que ces territoires constituent des espaces stratégiques où s'articulent héritages historiques, dynamiques économiques, mobilités et recompositions territoriales. Les résultats enrichissent ainsi les réflexions sur les processus d'urbanisation des villes intermédiaires dans les pays en développement et apportent des éléments utiles à la littérature consacrée à la gouvernance territoriale et aux transformations des espaces urbains émergents.

Sur le plan opérationnel, les résultats soulignent la nécessité de renforcer les capacités institutionnelles de gouvernance urbaine à Ilebo par l'élaboration d'outils actualisés de planification, l'amélioration de la gestion foncière, le développement progressif des infrastructures urbaines et la promotion d'une gouvernance participative associant les autorités publiques, les autorités coutumières, les opérateurs économiques et les communautés locales. Une telle approche permettrait d'accompagner plus efficacement la croissance urbaine tout en limitant les déséquilibres socio-spatiaux observés.

Enfin, cette étude ouvre plusieurs perspectives de recherche. Des travaux futurs pourraient approfondir l'analyse des mobilités urbaines, des mutations foncières, de l'évolution des risques environnementaux liés à l'expansion urbaine, ainsi que la modélisation prospective de la croissance spatiale d'Ilebo à l'horizon 2050. L'intégration des technologies de télédétection à haute résolution, des systèmes d'information géographique avancés et des modèles de simulation urbaine permettrait également d'améliorer la compréhension des dynamiques territoriales et d'appuyer la prise de décision en matière d'aménagement durable.

En définitive, l'évolution d'Ilebo illustre les profondes mutations qui caractérisent aujourd'hui de nombreuses petites villes africaines. Son expérience montre que la maîtrise de la croissance urbaine repose autant sur la qualité de la gouvernance que sur la capacité des institutions à anticiper les transformations territoriales et à promouvoir un développement urbain inclusif, résilient et durable.

REFERENCES

- [1]. African Development Bank. (2024). *African Economic Outlook 2024*.
- [2]. Beauchemin, C. & Bocquier, P. (2004). Migration and Urbanisation in Francophone West Africa: An Overview of the Recent Empirical Evidence ». *Urban Studies*, 41(11), 2245-2272.
- [3]. Burgess, E. W. (1925). *The Growth of the City: An Introduction to a Research Project*. Chicago, University of Chicago Press.
- [4]. Di Méo, G. (1998). *Géographie sociale et territoires*. Paris, Nathan, 320p.
- [5]. Durand-Lasserve, A. & Tribillon, J.-F. (2001). *La question foncière et l'habitat dans les villes du Sud*. Paris : Karthala.
- [6]. Dubresson, A. & Raison, J.-P. (1998). *L'Afrique subsaharienne : une géographie du changement*. Paris : Armand Colin, Collection U Géographie, 248 p.
- [7]. Gervais-Lambony, P. (1994). *De Lomé à Harare : le fait citadin. Images et pratiques des villes africaines*, Karthala, Paris, 431 p.
- [8]. Henn, J., Lameke, A., Mastaki M. & Tanutama, V. (2025). Urbanization and decentralization in the Congo: Examining governance in rural towns. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2025.107219>.
- [9]. Hermet, G. (2005). *Culture et développement*. Paris : Presses de Sciences Po.
- [10]. Hoyt, H. (1939). *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*. Washington, D.C.: Federal Housing Administration.
- [11]. Jaglin, S. (2012a). Services en réseaux et villes africaines : l'universalité par d'autres voies ? *L'Espace géographique*, 41(1), 51–67. <https://doi.org/10.3917/eg.411.0051>.
- [12]. Jaglin, S. (2012b). *Services d'eau en Afrique subsaharienne : la fragmentation urbaine en question*. Paris : CNRS Éditions.
- [13]. Lindell, I. (2020). « Les multiples sites de gouvernance urbaine dans les villes africaines. » *Études urbaines*, 57(5), 1001–1017.
- [14]. Mufungizia, I., et Akilimali, A. (2024). Control and orientation of urbanization of cities in developing countries: A case study of Kinshasa, Democratic Republic of the Congo. *Urban, Planning and Transport Research*, 12(1). <https://doi.org/10.1080/21650020.2024.2307350>.
- [15]. Myers, G. (2021). *African Cities: Alternative Visions of Urban Theory and Practice*. Zed Books. 258p.
- [16]. OECD/SWAC. (2020). *Africa's Urbanisation Dynamics 2020: Africapolis, Mapping a New Urban Geography*.
- [17]. Park, E., Burgess, E. W. & McKenzie, R. D. (Eds.), *The City*. Chicago: University of Chicago Press, pp. 47–62.
- [18]. Parnell, S., & Pieterse, E. (2019). *The Routledge Handbook on Cities of the Global South*. Routledge. 649p.
- [19]. Pieterse, E. (2010). *City Futures: Confronting the Crisis of Urban Development*. London: Zed Books. 210p.
- [20]. Pieterse, E. (2021). *New Urban Worlds: Inhabiting Dissonant Times*. Polity Press. 192p.
- [21]. Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Paris : Librairies Techniques, 249 p. (Collection « Géographie économique et sociale »).
- [22]. Resnick, D. (2021). *Urban Governance in Africa*. Oxford University Press. 139 - 161. <https://doi.org/10.1080/13597566.2020.1774371>

-
- [23]. Rochegude, A. (2004). Foncier et décentralisation: réconcilier la légalité et la légitimité des pouvoirs domaniaux et fonciers. Paris, Karthala, Cahiers d'Anthropologie du Droit, pp. 15-43.
- [24]. Sefouhi, L., Kalla, M., & Aouragh, L. (2010). Étude pour une gestion durable des déchets ménagers de la ville de Batna (Algérie). Revue Francophone d'Écologie Industrielle, 11-15.
- [25]. Steck, J.-F. (2006). « Qu'est-ce que la transition urbaine ? Croissance urbaine, croissance des villes, croissance des besoins à travers l'exemple africain ». Revue d'Économie Financière, n° 86, pp. 267-283. DOI : 10.3406/ecofi.2006.4212.
- [26]. Trefon, T. & Cogels, S. (2007). Gestion des ressources naturelles dans les zones périurbaines d'Afrique centrale : une approche privilégiée des parties impliquées. Cadernos de Estudos Africanos. Doi: 10.400/cea.488.
- [27]. UN-Habitat (2014). The State of African Cities 2014: Re-imagining sustainable urban transitions. Nairobi : United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat).
- [28]. UN-Habitat. (2022). *World Cities Report 2022: Envisaging the Future of Cities*.
- [29]. United Nations. (2024). *World Urbanization Prospects 2024*.
- [30]. Yapi-Diahou, A. (1994). Les politiques urbaines en Côte d'Ivoire et leurs impacts sur l'habitat non planifié précaire: l'exemple de l'agglomération d'Abidjan, Thèse pour le Doctorat d'Etat ès Lettres et Sciences Humaines, Université de Paris VIII Saint-Denis.