



**Friedrich
Ebert** 
Stiftung

Sylvain Ngabo Useni & Isaac Motsha Ilue

Corridors pour gouverner Kinshasa

Les défis d'un urbanisme planifié dans la plus grande métropole francophone d'Afrique

Résumé exécutif

La ville-province de Kinshasa ne souffre pas seulement d'un déficit de plans. Elle est confrontée à des défis résultant de l'écart grandissant entre le rythme de sa croissance démographique et la lenteur de ses mécanismes publics de production urbaine. En 2026, avec un taux de croissance annuel moyen de la population estimé à 6,1 %, le nombre d'habitants devrait atteindre 21,9 millions, contre 12 millions en 2016. Cette croissance soutenue de près de 9,8 millions de personnes en dix ans équivaut à l'ajout d'une grande ville dans la ville, soit presque la taille de Luanda en Angola (une ville dont la population est estimée entre 8,5 et 9 millions d'habitants).

Pendant ce temps, l'offre de services sociaux et d'infrastructures d'éducation, de santé et de services de base n'a pas suivi la même cadence. On assiste ainsi à l'expansion anarchique de la ville, avec des constructions sur des zones non aedificandi, la destruction de la couverture végétale, l'obstruction des caniveaux et des réseaux de drainage, la pollution par les déchets liquides et gazeux, la congestion et la perte de productivité économique, ainsi qu'à une augmentation de la fréquence des inondations et des catastrophes urbaines. En somme, les conditions de vie se détériorent, les inégalités spatiales se renforcent et alimentent des

tensions sociales et l'extrémisme violent, sur fond d'un taux de pauvreté urbaine s'affichant au premier rang, soit 11,5 % du niveau national.

La perspective esquissée ici est simple : Kinshasa doit changer de paradigme et évoluer dans sa manière de planifier son expansion. En d'autres termes, la ville doit passer d'un urbanisme de rattrapage dispersé à un urbanisme de corridors de services. Il s'agit de concentrer la régulation foncière, les transports collectifs, l'eau, l'assainissement, la gestion des déchets, les équipements publics et la participation citoyenne sur des axes prioritaires reliant les communes denses, les zones périphériques en croissance et les pôles d'emploi. Le corridor devient alors l'unité opérationnelle et de mesure de la planification, permettant de choisir, financer, suivre et rendre visibles les engagements publics. Cette approche repose sur les quatre piliers suivants :

- rendre le schéma directeur opérant par des périmètres opposables ;
- traiter l'informel comme une composante à organiser plutôt qu'à effacer ;
- désenclaver les périphéries par un réseau hiérarchisé de transports collectifs ;
- créer une gouvernance urbaine mesurable, associant les organisations syndicales, les communes et la société civile

1. La ville s'étend plus vite que sa capacité d'organisation publique

1. Dynamique démographique et paradoxe spatial

Les données disponibles sur la ville de Kinshasa confirment une contrainte majeure : si Kinshasa est déjà une métropole continentale, ses instruments opérationnels restent ceux d'une ville qui court derrière son expansion. Sa population est passée de 9,8 millions en 2010 à 21,9 millions en 2026. Le taux de croissance annuel avoisine 6,1 %, alors que la RDC dans son ensemble n'atteint que 4,1 %. L'urbanisation nationale atteindra environ 44,75 % en 2024 et la population urbaine congolaise pourrait atteindre 111 millions d'habitants en 2050. Kinshasa est donc à la fois un problème local et un laboratoire national.

Le paradoxe spatial reste frappant. La ville-province de Kinshasa couvre environ 9 965 km², mais l'urbanisation reste concentrée sur une petite partie de ce territoire. Selon les données GHSL/WUP 2025 du JRC-Copernicus, le centre urbain de Kinshasa s'étend sur environ 511 km² en 2025, contre 478 km² en 2020 et 433 km² en 2015. La densité moyenne sur l'ensemble de la ville s'élève à 2 198 hab./km², avec des pics à 50 000 hab./km² selon les statistiques communales disponibles. Cette dissociation entre le territoire administratif, l'espace réellement urbanisé et la densité vécue explique l'échec récurrent des réponses uniformes.

2. Mécanismes du marché foncier informel

Dans ce contexte, l'anarchie foncière ne se caractérise pas seulement par l'absence de règles. Elle est le produit d'un marché du sol qui réagit plus rapidement que l'administration. Lorsque les ménages n'ont pas accès à une offre formelle abordable, à des services sécurisés, ni à une certitude quant à la constructibilité, ils achètent, louent ou occupent selon des arrangements pratiques. Le résultat est une urbanisation par fragments : parcelles régularisées a posteriori, quartiers éloignés sans voirie structurante, conflits de limites, coûts de transport élevés et dépendance aux services privés ou communautaires.

3. Réalité vécue par les ménages périphériques

Prenons l'exemple d'un ménage installé dans une zone périurbaine en croissance, comme dans les communes de Kisenso, Mont-Ngafula, Kimbanseke ou N'sele. Le logement est souvent construit par étapes, en fonction des revenus du ménage. Le terrain peut avoir été acquis par le biais d'un acte local, d'un intermédiaire coutumier, d'un vendeur privé ou d'une chaîne de cessions peu documentée. L'eau est achetée à un point privé, transportée par bidons ou obtenue de manière irrégulière ; les déchets sont déposés dans un ravin ou un caniveau, brûlés ou évacués par un service informel ; le transport vers le centre-ville dépend d'une combinaison de marche, de moto, de taxi-bus et d'attente.

Cette scène ordinaire explique pourquoi la planification ne peut pas se limiter à la réglementation. Si l'administration arrive uniquement avec une interdiction, elle sera perçue comme une menace. En revanche, si elle arrive avec un ensemble visible de services (voie praticable, drainage, arrêt organisé, point d'eau, marché stabilisé, éclairage, procédure foncière simplifiée), elle devient une autorité utile. La légitimité urbaine se construit donc par la preuve : un quartier accepte mieux la règle lorsqu'elle apporte une amélioration tangible à la vie quotidienne.

Les inondations d'avril 2025, ayant causé plusieurs pertes en vies humaines et perturbé l'accès à l'eau potable dans plusieurs communes, ont rappelé les conséquences directes de l'urbanisation dans les zones à risque et de l'insuffisance des infrastructures de drainage. Cet épisode souligne l'urgence de renforcer la protection des espaces naturels et la résilience climatique dans toute stratégie d'aménagement urbain.

4. Contraintes financières de la gouvernance provinciale

Le manque de coordination entre l'État central, la ville-province de Kinshasa et le secteur privé pose un véritable problème en matière de gouvernance publique. Les données les plus récentes montrent que cette faiblesse se traduit également dans l'exécution budgétaire. En effet, en 2024, le budget total exécuté de la ville-province de Kinshasa s'élevait à 1 070 milliards de francs congolais pour une prévision de 1 849 milliards de francs congolais, soit 57,87 %. Les dépenses courantes ont été exécutées à 73,69 %, mais les dépenses en capital à seulement 19,54 %. Les dépenses de personnel représentent une part massive, atteignant 85,08 % des prévisions. Autrement dit, la machine administrative s'avère plus performante pour payer le fonctionnement que pour transformer physiquement la ville. L'investissement reste le parent pauvre.

2. Justice spatiale: Reconnaître l'informel pour le transformer

1. Données socio-économiques de la précarité urbaine

Selon les données disponibles, le taux d'emploi informel en RDC atteint 97,3 %, et l'auto-emploi dépasse 86 % en 2022-2023. Les femmes sont particulièrement exposées, avec une probabilité d'auto-emploi de 73,51 %, contre 38,46 % pour les hommes. En ce qui concerne les logements, environ 75 % de la population vit dans un habitat précaire (taudis) et seuls 7,8 % des logements sont décentes. Les besoins annuels en logements neufs sont estimés à 263 000 unités. Une politique qui commencerait par expulser ou criminaliser l'économie informelle reviendrait donc à attaquer le principal mode de survie économique et résidentielle de la ville.

La situation des services de base reste alarmante à Kinshasa. En effet, seuls 25 % des déchets sont collectés, moins de 40 % des ménages utilisent des installations sanitaires améliorées et l'accès à l'eau potable est un véritable défi. La REGIDESO reste la seule opératrice du secteur de la production, de la distribution et de la commercialisation de l'eau potable dans la ville. Plusieurs contraintes pèsent sur sa gouvernance, rendant sa production insuffisante face à la demande croissante. Preuve en est, moins de 35 % des ménages kinoïses sont desservis par cette société publique.

2. Typologie des interventions selon la nature des quartiers

Pour transformer Kinshasa, les urbanistes ont dû abandonner les solutions toutes faites. Se limiter à choisir entre l'évacuation, la stabilisation ou l'insertion était une impasse. Aucune de ces options ne peut fonctionner seule. La clé réside dans un juste équilibre, dicté par la réalité de chaque quartier.

A. L'évacuation pour protéger (zones à risque vital).

L'évacuation est un dernier recours. Elle ne concerne que 10 à 15 % des situations où la vie des habitants est directement menacée. C'est le cas des berges de fleuves et de rivières, des vallées et des talwegs qui servent de drain naturel, ainsi que des emprises d'infrastructure prévues dans le schéma directeur. Chaque année, les inondations y bloquent les égouts. La politique est ferme : il faut reloger les populations, interdire toute construction et transformer ces zones rouges, qui se situent notamment dans les vallées de la Gombe, de Kalamu et de la Funa, en espaces verts et en bassins de rétention. Ce choix est stratégique. Évacuer des communes entières comme Masina ou Kimbanseke, soit deux millions de personnes, est strictement impossible. Faute d'espace disponible pour les accueillir, un tel déplacement massif sans endroit où les reloger ne ferait que créer un nouveau bidonville à Maluku.

B. La stabilisation des nouveaux pôles (quartiers récents)

Dans les quartiers d'habitat spontané plus récents situés en zone urbanisable, l'approche est différente. C'est le défi de la zone nord du plan de partenariat stratégique (PPS Nord). Ces secteurs ne sont pas directement menacés par les inondations et restent peu denses. La priorité politique est ici d'intégrer le plan PPA en gelant immédiatement les nouvelles ventes de terrains afin de mettre fin à l'anarchie des constructions. Les équipes viabilisent en priorité ces zones : tracé des voies, installation de l'eau et de l'électricité, aménagement des routes. Pour sécuriser juridiquement les habitants, une procédure de régulation foncière collective est lancée, offrant d'abord un titre provisoire, puis définitif aux occupants.

C. L'insertion sociale et la restructuration in situ (quartiers consolidés denses)

La majorité des anciens bidonvilles kinoïses, tels que les communes de Masina, Kimbanseke et N'Djili, appellent à une troisième voie : l'insertion sociale et la restructuration sur place. Ces cités forment des ensembles denses, mais viables, qui ne se trouvent pas en zone inondable. Cependant, elles manquent cruellement de voiries, de réseaux de drainage et d'égouts, et présentent des parcelles trop petites. C'est le cœur de la politique urbaine qui a fonctionné avec succès à Addis-Abeba. La méthode consiste à élargir les ruelles existantes pour en faire des voies de 6 à 8 mètres de large, afin d'y faire passer les réseaux d'eau et d'électricité, ainsi que les collecteurs d'égouts, sous la chaussée. Pour y parvenir, l'urbanisme utilise le mécanisme du remembrement : on regroupe 3 à 4 parcelles pour créer une voie publique ou un espace communautaire, en compensant les propriétaires impactés en surface ou en hauteur. Après dix ans de travaux, le foncier est enfin régularisé.

3. Mobilité et désenclavement : Construire un système de transport intégré

1. Diagnostic de la mobilité et structure modale kinoïse

La mobilité kinoïse révèle une autre leçon : si la majorité des déplacements dépendent déjà de modes sobres, collectifs ou informels, ceux-ci ne sont pas traités comme l'armature centrale de la ville. Une étude publiée en 2025 dans l'*European Scientific Journal* estime que, pour Kinshasa, la répartition agrégée est de 40 % de marche, 50 % de transport informel et 10 % de véhicules privés. Cette estimation confirme la tendance structurelle globale : la ville fonctionne d'abord par la marche, les taxis partagés, les minibus et les motos, bien plus que par la voiture privée.

Cette structure modale appelle à une inversion complète des priorités. Si la voirie sert d'abord à absorber les embouteillages plutôt qu'à organiser des couloirs de transport collectif fiables, des cheminements piétons sécurisés, des points d'intermodalité et des espaces marchands ordonnés, alors construire des routes est nécessaire, mais reste insuffisant. Kinshasa affiche l'un des taux de congestion les plus élevés d'Afrique. Sa vitesse moyenne de circulation est l'une des plus faibles des grandes villes du continent, avec seulement 15 km/h, et elle chute régulièrement à 14 km/h pendant les heures de pointe.

Le réseau TRANSCO indique l'existence d'une base institutionnelle, avec 39 lignes et 993 arrêts recensés en 2025. Toutefois, la flotte disponible reste insuffisante et instable : 160 bus étaient recensés en 2022, puis 100 véhicules ont été ajoutés, et 30 bus Mercedes supplémentaires en 2025. L'enjeu n'est donc pas seulement d'ajouter des véhicules roulants. Il faut également garantir des vitesses commerciales, des arrêts lisibles, une billettique simple, une intermodalité négociée avec les transporteurs existants et un financement d'exploitation crédible. Sans cela, tout investissement sera absorbé par la congestion et l'usure prématurée du matériel. Le désengorgement passe moins par l'augmentation brutale du nombre de bus que par la suppression des ruptures entre les différents modes de transport. Tant qu'un automobiliste doit acheter trois tickets différents, chercher péniblement où garer son vélo et perdre 15 minutes à chaque correspondance, il conservera sa voiture.

2. Le déploiement opérationnel en quatre axes de la mobilité intégrée

Le désenclavement des zones périphériques repose sur une compréhension fine des déplacements réels de la population. Il s'agit de compter les flux aux heures de pointe afin d'identifier précisément les trajets domicile-travail, domicile-école ou domicile-hôpital. Une ville qui optimise sa carte d'origine-destination évite ainsi de subventionner des lignes vides. Cette démarche se déploie à travers quatre axes :

Axe 1 : un réseau lisible et fréquent. Les usagers reviennent vers les transports publics si le temps d'attente est court. Il est donc préférable de concevoir trois lignes structurantes avec un passage garanti toutes les 5 à 8 minutes plutôt que douze lignes dispersées affichant une fréquence de 30 minutes. Le réseau doit imposer une hiérarchie claire : des lignes structurantes, des lignes de rabattement et une large amplitude horaire.

Axe 2 : optimisation de la vitesse commerciale. Un bus coincé dans la circulation générale n'attire personne. Le levier principal est la mise en place d'un site propre, c'est-à-dire un couloir strictement réservé aux bus, avec priorité aux feux et suspension totale du stationnement gênant sur un ou deux axes clés de la ville. Chaque minute gagnée sur un trajet permet d'attirer 2 à 4 % d'usagers supplémentaires sur les trajets courts.

Axe 3 : l'intermodalité et l'unification billettique. Un titre de transport unique pour le bus, le train urbain et le vélo en libre-service supprime une source de friction importante pour l'utilisateur. Cela requiert l'installation de parkings relais (P+R) à l'entrée de la ville, la mise en place de formules d'abonnement combiné et l'optimisation des correspondances (mêmes quais de transfert, temps d'attente minimisés et affichage d'informations en temps réel).

Axe 4 : le pilotage par l'exploitation des données. L'installation de traceurs GPS sur l'ensemble des véhicules de la flotte, associée à des systèmes de comptage automatisés des voyageurs, permet de fournir des informations fiables via une application mobile. Ce suivi technique permet d'ajuster dynamiquement les fréquences de passage mois après mois, en fonction des besoins constatés, et non pas selon des cycles rigides de cinq ans.

Les villes qui adoptent l'ensemble de ces mesures réduisent les écarts d'accessibilité territoriale de 15 à 20 %, sans avoir à acheter le moindre véhicule supplémentaire.

3. Structuration et hiérarchisation des transports par paliers de distance

Pour maximiser l'efficacité globale du réseau, il convient d'intégrer physiquement les modes de transport aux points clés, de développer le rabattement actif (marche et vélo) et de donner systématiquement l'avantage aux modes de transport qui déplacent le plus grand nombre de personnes en fonction de la longueur du déplacement.

- **Palier 0 à 3 km :** priorité aux modes actifs (marche, vélo, trottinette), soutenus par des aménagements piétons et cyclables dédiés.
- **Palier 3 à 10 km :** emploi des réseaux de bus, de tramway et de métro, complétés par le rabattement actif en vélo.
- **Palier 10 à 25 km :** déploiement prioritaire du train régional, du RER et du bus à haut niveau de service (BHNS), ainsi que connexion avec les parkings relais (P+R) en périphérie. Le train est 3 à 5 fois plus rapide qu'un bus traditionnel sur ces distances. Même sans ligne à grande vitesse (LGV), un train express régional (TER) cadencé à 15-20 minutes en heure de pointe, avec du matériel moderne et une amplitude prolongée jusqu'à 23 heures, change radicalement l'accessibilité d'un territoire en seulement 2 ans. Là où il n'y a pas de rail disponible, le BHNS sur une voie dédiée et prioritaire aux feux permet d'assurer le service à 10-15 % du coût d'un tramway, en reliant rapidement un pôle périphérique à une gare ou à un RER avec peu d'arrêts intermédiaires (modèle appliqué à Metz, Nantes ou Rennes pour désenclaver les communes à 10-12 km).
- **Palier supérieur à 25 km :** utilisation exclusive du train régional classique combiné à des systèmes de grands convois. Pour les territoires où la périurbanisation est complexe, l'option du tram-train (système hybride qui circule sur le réseau ferré national en dehors de la ville, puis se branche directement sur le réseau de tramway en centre-ville) est intéressante pour les communes situées entre 15 et 25 km, car elle évite la rupture de charge à la gare centrale.

4. Gouvernance et modernisation de l'architecture institutionnelle

1. L'Agence d'urbanisme de l'Agglomération Kinois (AUAK)

Pour garantir la continuité de la planification urbaine malgré les alternances et les fluctuations politiques, le gouvernement provincial doit mettre en place une structure dotée d'une réelle autonomie technique. L'Agence d'urbanisme de l'agglomération kinois (AUAK) aura le statut d'établissement public autonome, placé en dehors du cabinet du gouverneur. Le directeur général est nommé pour un mandat unique de six ans, non reconductible, sur la base d'un recrutement strict fondé sur les compétences techniques.

Ce modèle, inspiré de l'Atelier parisien d'urbanisme (APUR) à Paris ou de l'Agence d'urbanisme d'Ajman (ABU) à Dakar, est conçu pour éviter que chaque nouveau gouverneur ne recommence à zéro. L'AUAK aura pour missions :

- Le suivi rigoureux du schéma directeur et l'évaluation continue des projets urbains ;
- La publication annuelle d'un rapport public sur l'état d'exécution du SOSAK et l'avancement des corridors de services.
- La maîtrise d'ouvrage directe des projets prioritaires du plan d'aménagement.
- L'attribution d'un droit de veto technique suspensif sur tout permis de construire ou d'aménager jugé contraire aux orientations du SOSAK.

2. Coordination territoriale et responsabilisation budgétaire

L'agglomération de Kinshasa s'étend désormais largement au-delà de ses limites administratives initiales et impacte les territoires limitrophes des provinces du Kongo Central et du Mai-Ndombe. Il est indispensable de mettre en place une conférence de l'agglomération. Cette instance de concertation associera la province de Kinshasa, les entités territoriales décentralisées (ETD) et les territoires périphériques afin de coordonner l'extension spatiale globale. Sans cette structure, le risque est grand de voir la commune de Maluku suivre scrupuleusement le SOSAK (schéma d'orientation stratégique pour l'agglomération de Kinshasa), tandis que la commune voisine de N'Sele urbaniserait ses terres de manière anarchique.

À l'échelle locale, la responsabilisation des dirigeants communaux passe par un mécanisme de conditionnalité financière : 30 % de la rétrocession des recettes provinciales seront directement liés au respect strict du plan d'urbanisme directeur (PUD) communal. Si une commune tolère des constructions anarchiques ou bétonne illégalement ses trottoirs, elle perd

automatiquement une part équivalente de son budget d'investissement l'année suivante.

3. Le Fonds d'aménagement urbain de Kinshasa (FAUK) et ciblage budgétaire

Pour assurer la pérennité financière des projets d'aménagement, le Fonds d'aménagement urbain de Kinshasa (FAUK) est créé. Ce fonds autonome est alimenté par trois sources distinctes :

- un prélèvement automatique de 10 % sur la taxe foncière réellement perçue dans la province ;
- une redevance spécifique sur les plus-values foncières créées par les investissements publics dans la zone du PPA Nord ;
- une part des amendes perçues pour infractions urbanistiques aux règles d'aménagement.

Cette stratégie financière vise à sécuriser la réalisation d'infrastructures clés, conformément aux orientations du projet de budget 2025 qui prévoyait des priorités sectorielles importantes : 24,4 % pour la voirie, la mobilité et l'aménagement, 16 % pour l'assainissement et l'environnement, 15 % pour la sécurité publique et 5 % pour la numérisation des services. Le budget prévoyait également la construction de 300 km de voirie en béton armé (dont 100 km financés par le budget provincial et 200 km co-financés avec les bailleurs de fonds) ainsi que 169 milliards de CDF pour l'assainissement.

Le risque majeur est que ces annonces budgétaires restent dispersées et sectorielles. L'efficacité réelle de ces fonds dépend de leur concentration territoriale exclusive sur les périmètres des corridors, de leur articulation avec le foncier et de leur suivi public régulier.

5. Proposition opérationnelle : Le corridor de services et l'économie circulaire

1. Le corridor de services comme unité d'action publique

Le corridor de services est un périmètre prioritaire qui relie un axe de mobilité, des quartiers d'habitation, des zones économiques et des équipements publics. Il ne s'agit pas d'une simple route, mais d'un contrat territorial articulé autour de cinq engagements interconnectés : une mobilité fiable, un foncier clarifié, l'accès aux services essentiels (eau, électricité), une économie locale organisée et une participation citoyenne vérifiable. Un premier ensemble de corridors doit être sélectionné selon quatre critères techniques publics : la croissance démographique et la densité, le déficit en services essentiels, le rôle dans les déplacements quotidiens (domicile-travail et domicile-école) et le potentiel de connexion avec les marchés et les pôles d'emploi. Les tracés doivent privilégier les liaisons entre les communes centrales saturées et les périphéries en croissance

(Kisenso, Mont-Ngafula, Kimbanseke, Nsele ou Maluku), en s'appuyant sur les axes structurants tels que le boulevard Lumumba, ainsi que sur les connexions vers les pôles universitaires, portuaires ou administratifs.

Chaque corridor doit disposer d'un plan d'action opérationnel de 36 mois comprenant un diagnostic parcellaire simplifié, une cartographie des risques naturels, l'identification des emprises à protéger, le tracé des arrêts de transport et des cheminements piétons, ainsi que la planification des points d'eau, du drainage, de l'éclairage de sécurité et de la collecte des déchets. Ce plan d'action doit être public, chiffré et révisé tous les six mois afin de transformer la planification théorique en une série de décisions contraignantes.

2. Intégration de l'économie populaire et marchés de proximité

Le Schéma Directeur (SOSAK) repose sur une certitude : l'économie informelle représente 80 % des emplois et 60 % du commerce de détail à Kinshasa. Il est impossible de concevoir un projet de développement urbain en l'ignorant. La réconciliation passe par une organisation spatiale sans destruction. Les plans précédents ont échoué en traitant le secteur informel comme un problème de société à éliminer, en appliquant des politiques d'expulsion qui ont pour résultat de détruire les étals pour voir les marchés informels revenir occuper la chaussée deux semaines plus tard.

Le changement de cap implique de passer du déguerpissement par la force à l'intégration spatiale par le biais d'un urbanisme négocié. Cela signifie que le schéma directeur fixe le cadre global, mais que les habitants, les commerçants et les chefs de quartier négocient la façon dont ce cadre s'applique concrètement dans chaque rue, afin d'éviter qu'un plan parfait sur le papier soit totalement ignoré par la ville réelle.

Chaque corridor doit intégrer des marchés de proximité planifiés, notamment au sein des pôles secondaires prévus dans le PPA Nord. Chaque pôle commercial doit inclure une infrastructure de 2 000 à 3 000m² équipée en eau potable, en toilettes publiques et en espaces de stockage sécurisés. Ces marchés offriront des étals à loyer social pour stabiliser les vendeurs actuels de la rue, ainsi que des espaces de vente spécifiques pour les grossistes et les transformateurs de produits locaux tels que le manioc. Les espaces autour des stations de transport doivent intégrer des quais pour les taxi-bus, des zones dédiées aux motos, des ateliers de réparation et des dépôts légers. Les contributions financières demandées aux commerçants doivent rester modestes, transparentes et directement liées à des services visibles.

3. Gestion moderne de l'assainissement par bassins de déchets

L'assainissement de la ville est réorganisé selon une approche géographique par « bassins de déchets », en tenant compte de la typologie et de la composition des ordures de chaque commune. Par exemple, la commune de Matete génère une grande quantité de déchets organiques compostables, tandis que celle de la Gombe produit principalement des résidus de papier et de plastique. Le déploiement opérationnel de cette filière par bassin s'appuie sur trois piliers :

- Un observatoire métropolitain des déchets : cet outil technique assure le suivi en temps réel des tonnes collectées, de l'évolution des points noirs d'insalubrité, de la performance des opérateurs et des pannes de camions de transport. Les données produites sont accessibles au public afin de renforcer la transparence. Des objectifs chiffrés par trimestre sont assignés aux opérateurs d'ici 2026, comme l'objectif d'atteindre un taux de collecte effectif de 30 % dans la commune de Limete.
- La structuration par micro-franchises de collecte : au lieu d'attribuer un unique contrat de grande dimension par commune, la gestion est déconcentrée en confiant des micro-contrats de pré-collecte couvrant 5 à 10 rues à des coopératives locales et des associations de quartier. Ce choix technique s'avère plus facile à contrôler et permet de créer des emplois locaux.
- L'intégration du numérique et le paiement indexé au service : les pré-collecteurs par charrettes utilisent une application mobile pour enregistrer numériquement chaque passage de ramassage. Le citoyen peut utiliser l'interface pour évaluer la qualité de la prestation. La redevance d'assainissement est directement indexée sur la régularité du service : si le pré-collecteur ne passe pas dans une rue pendant deux semaines, l'habitant ne paie pas sa redevance. Les communes disposent d'un budget des déchets déconcentré, géré directement par le bourgmestre, qui doit rendre compte publiquement de son utilisation.

4. Valorisation des matières et modèle de financement autonome

Le gisement de déchets solides de Kinshasa est composé à 63 % de déchets organiques et à 21 % de matières plastiques. Le traitement doit miser sur le développement de circuits courts industriels économiquement rentables.

- La filière du compostage : le plan prévoit l'installation de dix sites pilotes d'unités de compostage de quartier d'ici 2026, produisant chacune moins de cinq tonnes par jour. Le compost organique produit est directement vendu aux maraîchers installés dans les zones agricoles de N'Sele et Maluku, ce qui garantit l'équilibre financier de l'activité.
- La filière recyclage du plastique : aménagement de centres de recyclage de plastique pour la fabrication de pavés de construction. La matière plastique représentant 21 % de la matière première brute disponible, les centres de tri intermédiaires doivent leur garantir un approvisionnement régulier et sécurisé.

Pour assurer le financement autonome de ces infrastructures sans dépendre des seules allocations de l'État, le modèle s'appuie sur la diversification des revenus.

- Une taxe pollueur-payeur : application d'une redevance environnementale sur les déchets plastiques et les bouteilles. Les entreprises importatrices versent alors obligatoirement une contribution de 10 \$ par sac de matière plastique dans un fonds dédié au traitement des déchets.
- La capture de crédits carbone : la réduction des émissions de méthane obtenue grâce aux unités de compostage contrôlées et à la méthanisation génère des crédits carbone certifiés vendus sur le marché international ;
- Une redevance pour les grands producteurs : les grands producteurs de déchets (églises, marchés centraux, établissements scolaires) paient une redevance plus élevée, qui leur garantit en contrepartie un service de collecte prioritaire 6 jours sur 7.

6. Institutionnalisation du contrôle social et participation citoyenne

Une collaboration efficace repose moins sur l'organisation de grandes concertations théoriques que sur l'établissement de règles claires concernant les modalités de prise de décision et les moyens financiers alloués. La participation citoyenne doit être institutionnalisée au moment précis où les arbitrages urbains deviennent visibles pour la population, en s'appuyant sur des conseils de développement ou des conseils citoyens qui font office d'ateliers de propositions techniques. Cette démarche s'organise autour de quatre outils opérationnels :

- Le budget participatif, expérimenté au sein de communes pilotes en complément des conseils de corridor, associe directement les habitants à la co-construction et à la définition des priorités locales en matière d'assainissement, d'éclairage public, d'espaces publics et de mobilité de proximité. Les citoyens ne se contentent pas de voter pour des

projets prédéfinis ; ils participent aux décisions financières concernant des enveloppes de quelques millions à quelques dizaines de milliers de dollars, ce qui permet de réaliser des aménagements locaux visibles en moins d'un an.

- Les ateliers in situ : afin de repérer et d'intégrer les personnes vulnérables qui ne se déplacent jamais aux réunions publiques traditionnelles, des ateliers de terrain sont organisés le samedi matin. Les équipes installent des tables et des plans d'aménagement directement sur les places publiques concernées par les futurs travaux, afin de recueillir l'avis des usagers directs.
- L'urbanisme temporaire permet de tester la pertinence d'un aménagement (comme le tracé d'une piste cyclable ou la piétonisation expérimentale d'une rue commerciale) à l'aide de marquages au sol temporaires et de plots amovibles, pendant une période d'essai de trois mois. Si l'évaluation montre que l'aménagement fonctionne, il est pérennisé ; dans le cas contraire, il est retiré. Cette démarche pragmatique permet de désamorcer les débats théoriques d'aménagement.
- Un tableau de bord public des projets : La transparence de l'action publique est garantie par la publication exhaustive de l'ensemble des projets proposés par les citoyens, de ceux qui ont été officiellement retenus, des raisons techniques de leur sélection et des dates de livraison prévues. Ce suivi public accessible change la donne : si les habitants constatent que leurs propositions n'ont jamais de suite concrète, ils cessent de participer aux dispositifs de concertation.

7. Feuille de route stratégique et gestion des risques de mise en œuvre

1. Séquence chronologique d'exécution

Phase 1 : les 100 premiers jours (cadrage et protection conservatoire)

Cette phase initiale doit permettre de sélectionner réglementairement les premiers corridors de services pilotes, de mettre en place une cellule technique légère au sein de l'AUAK et de publier officiellement les cartes des périmètres retenus. La sélection des sites doit s'appuyer sur l'analyse croisée des données existantes (densité démographique, flux de déplacements aux heures de pointe, importance des conflits fonciers, ainsi que des déficits en eau et en assainissement). Les autorités installent des conseils de corridor afin d'y associer les organisations syndicales locales (syndicats de transporteurs artisanaux, syndicats de vendeurs de marchés) en tant que partenaires de la gestion de l'axe. Un gel temporaire des mutations foncières spéculatives est immédiatement appliqué sur les emprises critiques identifiées.

Phase 2 : les 12 premiers mois (aménagement rapides et gains visibles)

Cette période doit permettre d'améliorer concrètement le cadre de vie afin de démontrer l'utilité immédiate de l'action publique : marquage au sol et protection physique des emprises routières, aménagement d'arrêts de bus lisibles, organisation d'une collecte contractualisée des déchets sur les principaux points noirs d'insalubrité, curage des réseaux de drainage, déploiement d'un éclairage public de sécurité et réorganisation concertée des marchés linéaires occupant dangereusement la voirie. Parallèlement, l'administration réalise l'inventaire des occupations parcellaires afin de lancer les procédures de régularisation foncière graduelle.

Phase 3 : de 12 à 36 mois (investissements lourds et pérennisation)

Les corridors entrent dans la phase des infrastructures lourdes : aménagement de couloirs de bus en site propre, construction de voiries structurantes en béton armé, pose des réseaux de drainage primaire, extension des réseaux de distribution d'eau potable de la REGIDESO, construction d'équipements publics (écoles et centres de santé) et aménagement de plateformes d'échanges intermodales. Les partenaires techniques et financiers (bailleurs de fonds) peuvent appuyer ces investissements de grande envergure, mais la ville-province doit impérativement conserver la maîtrise des priorités et des indicateurs techniques. Le financement extérieur doit venir compléter un contrat urbain local préexistant et non pas se substituer à lui.

2. Analyse et atténuation des risques stratégiques

Le principal risque identifié est la capture opportuniste du dispositif d'aménagement par les intérêts fonciers et spéculatifs les mieux informés. Dès qu'un tracé de corridor est annoncé publiquement, la valeur marchande du sol augmente rapidement, ce qui peut inciter des propriétaires à expulser illégalement leurs locataires les plus vulnérables et à contester les réserves foncières publiques.

La réponse à ce risque doit être anticipée de manière réglementaire : application d'un gel temporaire des mutations foncières sur les emprises critiques dès la phase de sélection.

- Publication officielle de la liste nominative des bénéficiaires des projets d'aménagement ;
- Mise en place de mesures juridiques de protection des locataires vulnérables contre les hausses brutales des loyers ;
- Déploiement de procédures de médiation foncière rapide et intégration de clauses strictes anti-éviction dans toutes les opérations urbaines soutenues par l'argent public.

Cette exigence de justice spatiale n'est pas un luxe moral ; elle constitue une condition essentielle de la faisabilité du plan. Les statistiques économiques rappellent qu'un ménage moyen kinois consacre déjà 13 % de son revenu global au paiement de son loyer, en plus des 57 % de ses ressources qui sont entièrement dédiés à l'achat de denrées alimentaires (données de l'ECVM). La stabilisation des ménages sur leurs parcelles, consolidée par l'apport de réseaux (drainage, voirie secondaire, adressage), constitue la seule alternative viable aux déguerpissements ordinaires destructeurs.

Recommandations opérationnelles finales

Registre foncier progressif : le gouvernement provincial, par l'intermédiaire de la division provinciale des affaires foncières, doit créer un registre foncier urbain léger et progressif en lançant un cadastre d'usage à trois niveaux (occupation reconnue, occupation à régulariser, occupation incompatible pour risque ou emprise stratégique), afin de réduire l'incertitude, les conflits et la spéculation, sans chercher à tout titrer immédiatement. Pactes de mise à niveau : le gouvernement provincial devra veiller à remplacer systématiquement les procédures de déguerpissement ordinaires par des pactes de mise à niveau visant à stabiliser les quartiers populaires consolidés.

Aménagements économiques des stations : Les ministères des Transports, de l'Économie et des PME doivent organiser conjointement l'économie informelle dans les plans de mobilité en intégrant obligatoirement, autour des stations de transport, des espaces marchands planifiés, des quais pour les taxi-bus, des zones motos, des ateliers de réparation et des dépôts légers.

Priorisation des couloirs de bus : le ministère des Transports doit déployer en priorité des couloirs de bus en site propre et des espaces d'intermodalité sur les tronçons routiers les plus chargés, notamment les connexions est-ouest et les axes d'accès aux périphéries, en négociant l'intégration des transporteurs artisanaux.

Financement prioritaire des services : le gouvernement provincial doit financer les services essentiels avant la voirie décorative, en affectant une part minimale des budgets de corridor à l'eau, à l'assainissement, à la gestion des déchets et aux cheminements piétons, tout en territorialisant le budget d'assainissement par des indicateurs de résultats.

Tableau de bord de la vie urbaine : le gouvernement provincial doit combler le déficit de données statistiques en publiant un tableau de bord trimestriel de la vie urbaine basé sur le suivi d'une dizaine d'indicateurs simples (population couverte, kilomètres construits, temps de parcours, déchets collectés, permis délivrés, conflits traités).

Conclusion

La ville de Kinshasa ne manque pas de vitalité ; elle manque toutefois d'un mode de gouvernance capable de convertir cette vitalité en ville habitable. Les données disponibles montrent une métropole jeune, dense, mobile et largement informelle, mais aussi dotée de ressources budgétaires et institutionnelles qui pourraient être mieux orientées. La réponse proposée n'est ni technocratique ni purement sociale : elle allie une planification opposable, la reconnaissance de l'économie populaire, un réseau de transport collectif structurant, l'accès aux services essentiels et une gouvernance publique mesurable.

Faire de Kinshasa une ville de corridors de services, c'est ancrer la planification là où la vie urbaine est la plus intense : dans les rues, les marchés de proximité, les arrêts de transport, les quartiers périphériques en croissance, les parcelles disputées et les trajets quotidiens des habitants. C'est aussi redonner un sens politique concret au droit à la ville, non pas en promettant une métropole parfaite et théorique, mais en garantissant que chaque décision publique et chaque franc dépensé rapprochent durablement les habitants d'une ville plus accessible, plus digne et plus gouvernable.

A propos des auteurs

Sylvain Ngabo Useni : Ancien de l'Ecole Nationale d'Administration de la RDC, ENA-RDC et détenteur d'un diplôme de Master en Sciences et Gestion de l'Environnement de l'Université de Liège en Belgique, Expert au sein de l'Observatoire Congolais du Développement Durable (OCDD), chargé du suivi et de l'évaluation des politiques publiques et des Objectifs de Développement Durable (ODD). Il possède une expérience avérée dans l'analyse des indicateurs socio-économiques, la planification stratégique et le suivi de la mise en œuvre des ODD en République démocratique du Congo.

Isaac Motsha Ilue : détenteur d'un diplôme en sciences politiques et administratives à l'université de Kisangani, il est Éducateur social au Ministère des Affaires Sociales.

Mentions légales

Éditeur

Friedrich-Ebert-Stiftung RDC
26 Avenue de l'Avenir, Kinshasa Ngaliema
<https://congo.fes.de>

Contact

Constantin Grund
Friedrich-Ebert-Stiftung RDC
info@fes.cd

Crédit image de couverture

Blaise Irengé

Les opinions exprimées dans cette publication ne reflètent pas nécessairement celles de la Fondation Friedrich Ebert (FES).

Toute utilisation commerciale des publications de la FES est interdite. Les publications de la FES ne peuvent être utilisées à des fins de campagne électorale.



Juin 2026
© Friedrich-Ebert-Stiftung e.V.