

Kinshasa 2005.

Trente ans après la publication de l'Atlas de Kinshasa.

En 1975, paraissait l'Atlas de Kinshasa¹ établi par trois géographes, s'appuyant sur les études menées les années précédentes par la Mission Française d'Urbanisme et le tout nouveau Bureau d'Etudes d'Aménagement et d'Urbanisme (BEAU) qui en a pris la suite au sein de l'administration congolaise.

Trente ans après, l'un des auteurs de l'Atlas est de nouveau en poste à Kinshasa dans ce même BEAU qu'il s'agit de reconstruire matériellement et intellectuellement après les années de tourmente qu'a connues la République Démocratique du Congo. La ville n'a pas été le lieu de combats pendant les périodes de guerre mais elle a subi les contrecoups des bouleversements politiques et les conflits qui ont affecté le Congo.

Cet article ne prétend pas être une étude exhaustive de la situation kinoise mais rapporter quelques informations de terrain sur l'une des plus grandes villes du continent africain au Sud du Sahara.

1. CROISSANCE URBAINE.

1.1. Occupation de l'espace.

Ce qui frappe dès le premier contact avec Kinshasa, c'est son immensité.

Le site offre un remarquable potentiel de développement en bordure du « Pool Malebo », vaste étalement du fleuve à l'amont de la barre rocheuse des grès de Kinsuka où se localisent les rapides, infranchissables par la navigation. La plaine bordière du Pool (altitude : 350 m) s'étend jusqu'à Maluku sur environ 250 km² (60 km de long sur 4 à 7 km de profondeur). Elle est maintenant presque totalement occupée avec d'importantes variations de densité selon les secteurs. Le seul grand vide qui s'y maintient est celui des terrains militaires au Sud-Est de l'aéroport.

L'occupation de l'amphithéâtre collinaire qui culmine au Sud à plus de 600 m d'altitude (Mt Ngafula) s'est poursuivie en un front continu au Sud de Kimbanseke. A l'Ouest, la ligne de crête dominant la vallée de la Lukaya est maintenant atteinte et l'urbanisation pousse une pointe marquée le long de la route de Matadi. Enfin, entre cette route et le fleuve, l'occupation de l'espace s'est développée récemment, englobant le village de Lutendele. Cette extension dans les collines de l'Ouest est l'aspect le plus spectaculaire de la nouvelle occupation de l'espace.

Aujourd'hui, l'ensemble de l'aire urbanisée couvre environ 500 km², soit une progression annuelle de 7 à 800 ha, lotis « spontanément » en quelques 10 000 parcelles. C'est trois fois plus qu'il y a trente ans.

L'imagerie satellitaire, de plus en plus précise, permet de suivre « en temps réel » cette croissance spatiale. Le BEAU se dote des moyens d'une observation permanente de la conquête de l'espace.

¹ De Maximy R., Flouriot J., Pain M., avec la collaboration de Kankonde Mbuy et Van Caillie X. Atlas de Kinshasa. BEAU. 1975.

Les caractéristiques du mouvement restent les mêmes qu'il y a trente ans. La législation foncière n'a guère évolué et de toute façon elle n'est pas appliquée sur le terrain où se perpétuent les lotissements effectués par les chefs de terre, avec la complicité des diverses autorités locales (bourgmestres, chefs de quartier, personnel du cadastre et des affaires foncières). Les modes d'occupation de l'espace restent également les mêmes, sans précautions particulières vis-à-vis des propriétés géophysiques des sites, entraînant d'importants phénomènes érosifs.

1.2. Évolution démographique.

Les grandes étapes de la croissance démographique kinoise sont bien connues :

Année	Population
1929	46 000
1934	28 000
1950	200 000
1960	400 000
1975	1 700 000
1984	2 665 000
2004	7 270 000 (?)

La croissance initiale est rapide, jusqu'à la crise économique des années 30. La reprise est très forte pendant la seconde guerre mondiale et à sa suite. Les années qui suivent l'Indépendance retrouvent des taux de croissance annuelle supérieurs à 10%. Depuis 1975, ce taux est d'environ 5%.

En fait, on ignore le nombre d'habitants de Kinshasa. Le dernier chiffre justifié par un recensement est celui de 1984. Le chiffre proposé pour 2004 résulte d'une extrapolation du recensement de 1984. L'incertitude est grande après des années de troubles où les grandes villes servent souvent de refuge aux populations menacées. Des recensements administratifs ont été effectués par l'Hôtel de Ville de 1999 à 2003 ; les chiffres en résultant sont très inférieurs à cette estimation : 4 600 000 habitants pour 2003.

Sur la base du recensement de 1984, des recensements administratifs et d'estimations par communes faites par le BEAU dans les années 90, le bureau d'études IGIP, en charge d'un schéma d'assainissement de la ville, a proposé un chiffre d'ensemble pour 2005 compris entre 5 000 000 et 5 260 000 habitants.

Une autre estimation a été effectuée par le BCEOM, bureau d'études en charge du schéma d'adduction d'eau potable. Cette estimation est basée sur les projections de l'INS et les recensements administratifs. Elle aboutit à une population de 6 220 000 habitants en 2005.

Le tableau suivant reprend ces estimations par commune et grands ensembles d'habitat.

Kinshasa. Population par commune. Estimations 2005.

Commune	Population 2005 IGIP	Population 2005 BCEOM
Zone résidentielle		
Gombe	40 950	36 000
Limete	264 600	306 000
Ngaliema	588 000	668 000
S/total	893 550	1 010 000
Anciennes cités		
Kintambo	80 850	98 000
Lingwala	61 950	78 000
Barumbu	98 700	110 000
Kinshasa	108 150	118 000
S/total	349 650	404 000
Nouvelles cités		
Ngiri-Ngiri	110 250	140 000
Kasavubu	79 065	138 000
Kalamu	170 100	290 000
S/total	359 415	568 000
Cités planifiées		
Lemba	222 600	310 000
Matete	195 300	244 000
Bandalungwa	144 900	180 000
Ndjili	331 800	350 000
S/total	894 600	1 084 000
Extensions sud		
Ngaba	116 550	157 000
Selembao	221 025	272 000
Makala	178 500	235 000
Bumbu	276 150	231 000
S/total	729 225	895 000
Extensions est		
Masina	399 000	540 000
Kisenso	269 850	310 000
Kimbanseke	682 500	819 000
S/total	1 351 350	1 669 000
Zones périphériques		
Mont-Ngafula	22 600	240 000
Nsele	157 500	150 000
Maluku	241 500	200 000
S/total	621 600	590 000
TOTAL	5 262 390	6 220 000

Le recensement électoral, lui-même sujet à divers biais, apporte un renseignement complémentaire. L. de Saint-Moulin estime que la population d'âge électoral de Kinshasa est égale à 44% de la population totale². Si l'on applique ce taux à l'estimation IGIP, on obtient une population électorale de 2 315 000 électeurs. Le nombre d'électeurs recensés est de 3 000 000, ce qui correspondrait à une population de 6 800 000 habitants³. Le chiffre global du BCEOM est le plus proche. Mais on est encore loin des 7 700 000 habitants.

Il semble donc que la population de Kinshasa en 2005 se situe entre 5,5 et 6,5 millions d'habitants ce qui donne encore une large marge d'incertitude.

Il est certain que la croissance kinoise s'est ralentie. La capitale n'est plus un pôle majeur d'attraction : le centre d'attraction principal du pays est maintenant la zone diamantifère des Kasai. On y annonce des populations en croissance très rapide : Mbuji-Mayi aurait plusieurs millions d'habitants, Tshikapa approcherait du million. Tout ceci est pour le moment invérifiable mais montre bien vers où se dirigent les mouvements migratoires les plus importants. Il semble que Kinshasa n'ait accueilli que peu de déplacés de guerre et, par contre, des populations d'origine angolaise sont reparties vers leur pays. Enfin, on signale dans les zones rurales qui approvisionnent la capitale l'installation de populations originaires de Kinshasa qui s'y adonnent à la production agricole, à celle du charbon de bois ou au commerce (GRET).

Dans le tableau précédent, le regroupement des communes par catégorie reprend une classification établie à l'occasion de l'enquête démographique de 1968. Cette classification reste valable dans son ensemble sauf pour la commune de Ngaliema. Située au Sud-Ouest de la ville, cette commune englobe des zones collinaires comprises entre la route de Matadi et le fleuve dont les sommets ont été occupés dès la fin de la période coloniale par un habitat de haut standing. Cet aspect des choses s'est maintenu mais, depuis, les pentes et les fonds de vallée ont été occupés et la majorité des habitants de cette commune sont des familles pauvres, ayant un genre de vie analogue à celui des communes des extensions sud et est.

On notera les disparités importantes des populations communales, les deux extrêmes étant Gombe, 40 000 h, et Kimbanseke, 650 à 800 000 h. Cette commune et celle de Ngaliema sont très vastes et l'extension de leur espace y amène des populations trop nombreuses par rapport à la capacité de leur administration. La création de nouvelles communes devrait s'imposer.

Les plus fortes densités se trouvent dans la partie centrale de la ville ouest (Bumbu, 600 h/ha). Elles s'estompent en allant vers la périphérie où les parcelles sont de grande taille et encore en cours de peuplement.

Enfin, il faut noter la constance du rapport entre la population de la capitale et celle du pays : 10%. La seconde ville du pays serait aujourd'hui Mbuji-Mayi, avec une population de 1,5 à 2 millions d'habitants. On ne peut pas vraiment parler de « macrocéphalie ».

Diverses enquêtes apportent quelques précisions sur la population kinoise. D'après l'enquête « 1, 2, 3 » menée en avril-mai 2004, 51,3% de la population a moins de 20 ans (1975 : >60%) et 71% des kinois sont nés à Kinshasa (1975 : 51%). La ville « normalise » peu à peu sa pyramide des âges et sa croissance se fait essentiellement à partir de sa population et non plus de migrations. La migration à Kinshasa est essentiellement d'origine urbaine et les

² De Saint-Moulin L. La population du Zaïre à la veille des élections de 1993 et 1994. Zaïre-Afrique. Octobre 1992.

³ L'enquête 1, 2, 3 évaluée à 51% le nombre des moins de 20 ans, ce qui donnerait une population électorale plus proche de 50% que de 44% de la population totale (soit environ 6 000 000 habitants).

déplacés de guerre sont peu nombreux (1,7% des migrants). La taille moyenne des ménages est de 6,4 personnes (1973 : 5,9) et 26,6% des chefs de ménage sont des femmes.

2. L'HABITAT.

2.1. Typologie de l'habitat.

La structuration de la ville par la voirie et l'habitat ne s'est guère modifiée au cours des 30 dernières années. L'extension de la ville s'est faite en « tache d'huile » sur la périphérie. L'occupation spontanée de l'espace n'est pas anarchique. Le plus souvent, la trame orthogonale, caractéristique de l'urbanisme colonial, a été prolongée. Le parcellaire est relativement vaste : 300 à 500 m². La surface construite est faible (moins de 100 m² dans la plupart des cas). Cette grande dimension des parcelles explique la faible densité d'occupation du sol (100 à 500 habitants/ha). Les constructions sont en parpaing de ciment, les toitures en tôles, d'assez bonne qualité. La population par parcelle varie de 14 à 20 personnes en moyenne (BCEOM).

Le centre des affaires reste circonscrit à l'environnement immédiat du boulevard du 30 juin, du carrefour des huileries à la gare centrale. Très actif dans la journée, il se vide peu à peu à partir de 16 h.

Le grand marché est au centre d'un secteur commercial qui déborde largement au Sud sur la commune de Barumbu. Les petits étals (20 000 vendeurs) ont envahi les rues défoncées, y interdisant toute circulation automobile. Commerces fixes et entrepôts encadrent le grand marché et remontent, au Nord, jusqu'à l'avenue Colonel Ebeya, l'axe commercial principal restant la rue du Commerce. Ce quartier attire 150 à 200 000 personnes chaque jour ouvrable et se maintient comme le principal pôle de distribution de la ville.

Les anciennes cités sont toujours attractives en raison de leur proximité des centres d'activité mais la dégradation des infrastructures les rend particulièrement insalubres.

L'équipement initial des cités planifiées les fait rayonner sur les communes d'extensions spontanées qui les entourent. Les extensions sud se sont densifiées et ont été équipées en réseaux d'eau et d'électricité. Par contre, la voirie y reste étroite, sans aménagement des chaussées. La circulation automobile y est très difficile et leurs habitants sont condamnés à de longues marches dans la boue ou le sable pour rejoindre les axes asphaltés où se concentrent les transports publics. S'y ajoutent les difficultés de franchissement des cours d'eau dont les lits non aménagés sont le réceptacle des immondices. En saison des pluies, les inondations s'étalent largement et les noyades sont fréquentes.

L'Université maintient difficilement son périmètre, largement contourné par les constructions. Kimuenza est maintenant un quartier de Kinshasa.

A l'Est, la situation est analogue. Les quartiers de Masina et Kimbanseke sont déterminés par le réseau hydrographique de direction Sud-Nord qui rend difficiles les relations transversales.

Les zones d'activité ne se sont pas étendues. Les pillages de 1991 ont transformé la zone de Limete en un quasi désert qui évolue lentement vers une zone d'habitat de haut standing. La route des poids lourds dessert un pôle très actif au niveau des différents ports et beach privés mais la zone de Kingabwa est en partie abandonnée. L'usine d'automobile de Masina a été complètement détruite et son emplacement est aujourd'hui occupé par un grand marché moderne, le « marché de la liberté », de construction récente, qui peine à se remplir alors que d'innombrables petits vendeurs occupent les abords du boulevard Lumumba.

Le schéma directeur de 1976 prévoyait la construction d'une ville Est au-delà de l'aéroport sur le site de Mpasas. Aujourd'hui ce site est en voie d'occupation mais sans rapport

avec les plans proposés. Le lotissement a été l'œuvre des chefs de terre comme sur toute la périphérie de la ville.

Enfin, il faut noter l'apparition récente de véritables bidonvilles, constitués de constructions précaires, en matériaux de récupération, le plus souvent dans des secteurs inondables. La population de ces bidonvilles est faite de migrants récents, déplacés de guerre.

2.2. Un écosystème fragile.

L'occupation de l'espace ne s'est accompagnée de pratiquement aucune infrastructure nouvelle de voirie et d'assainissement et n'a respecté aucune précaution d'occupation du milieu. Lorsqu'il s'agissait d'espaces plats et dont le drainage naturel était suffisant, cela n'a pas posé de problèmes majeurs. Par contre dès que les extensions urbaines se sont faites sur des espaces collinaires, les effets ont été catastrophiques : la concentration et l'accélération des écoulements pluviaux sur des sols dénudés ont mis en action des processus érosifs très difficiles à maîtriser. En saison des pluies, des versants entiers se mettent en mouvement, entraînant maisons et équipements et accumulant d'énormes quantités de sédiments dans le lit des rivières et au pied des versants. 55 sites d'érosion ont été recensés sur l'ensemble de la ville.

Toutes les tentatives de traitement des érosions par des moyens lourds (caniveaux en maçonnerie, ouvrages bétonnés, ...) ont été des échecs très coûteux. Il est évident que le véritable traitement du phénomène est préventif : ne pas urbaniser les espaces sensibles. Dans les conditions actuelles de fonctionnement de l'administration, ce n'est guère possible. Il faut donc se résoudre à envisager des traitements curatifs sur les espaces déjà occupés et s'assurer d'une prise en compte très rigoureuse des écoulements pluviaux à l'occasion des travaux de réhabilitation et de création de voirie.

L'occupation des zones inondables est un second problème environnemental de l'écosystème urbain. Ces zones inondables sont, soit les rives de cours d'eau, soit des espaces mal drainés, plus ou moins marécageux. L'accumulation des sédiments dans le lit des cours d'eau a étendu considérablement les secteurs potentiellement soumis aux inondations. De plus ceux-ci sont aussi le réceptacle des ordures ménagères pour lesquelles il n'existe aucun système de collecte et de traitement.

Le curage des petits cours d'eau qui sillonnent les espaces urbanisés est d'une impérieuse nécessité. Ils constituent l'armature primaire d'assainissement pluvial. Tant que la remise en état des lits des cours d'eau et, éventuellement, certaines corrections de ceux-ci n'auront pas été entreprises, tous travaux sur les réseaux secondaires et tertiaires (quand ils existent ...) sont inutiles.

3. LES GRANDS RÉSEAUX.

Le réseau structurant fondamental de la ville est sa voirie, très peu différente de ce qu'elle était il y a trente ans. Par contre, les réseaux d'eau et d'électricité se sont notablement étendus dans les quartiers spontanés des extensions sud. Peu entretenus et, par conséquent très dégradés, ils répondent mal à la demande.

3.1. Voirie primaire.

Le réseau de voirie primaire ne s'est pas étendu malgré la croissance spatiale. Le manque d'entretien l'a même réduit : le boulevard Kasavubu a dû être totalement reconstruit, l'avenue Liberté est quasiment fermée entre le carrefour de l'UPN et le marché de Selembao.

Kinshasa développe plus de 5 000 km de voies diverses dont à peine 10% sont revêtus. Le réseau de voirie primaire de Kinshasa est long de 164 km, ce qui est évidemment très insuffisant : 112 km de voirie Nord-Sud et 52 km de voies transversales Est-Ouest.. La voirie transversale se concentre dans le Nord de l'agglomération. De vastes espaces, au Sud et à l'Est de la ville, ne sont pas desservis, ce qui entraîne d'importants trajets en marche à pied pour atteindre les transports publics. Les équipements de voirie sont presque inexistantes : pas de signalisation, très peu d'éclairage public. Les réseaux d'assainissement sont encombrés d'immondices car il n'existe aucun service permanent de ramassage des déchets.

Les priorités seraient, bien sûr, la remise en état des voies primaires les plus dégradées (Liberté, Elengesa, Kabambare, ...) mais aussi la création de voies nouvelles :

- à l'Est, une voie parallèle au boulevard Lmumba, à l'intérieur de Kimbanseke ; une voie analogue au Nord du boulevard dans Masina ;
- au Sud, prolonger l'avenue Elengesa jusqu'au « by-pass » et créer au moins une transversale entre l'avenue de l'Université et l'avenue P. Mulele (ex-24 novembre) ;
- à l'Ouest, assurer une liaison pérenne entre l'UPN et Kinsuka, à travers les secteurs nouvellement urbanisés de Ngaliema.

Il devient urgent d'envisager la création d'une nouvelle voie de contournement : le « by-pass » de la fin de la période coloniale est devenu une voie urbaine, inadaptée aux transports lourds. La situation est devenue intolérable au niveau du rond-point de Ngaba, point de passage obligé des camions en provenance de Matadi et se rendant vers les entrepôts de Limete, en raison de l'occupation de la voirie par de multiples activités commerciales, l'implantation la plus aberrante étant celle d'une station-service sur le rond-point lui-même.

La maintenance des ouvrages est un problème aussi important que leur réhabilitation. Quelle que soit la qualité des ouvrages d'assainissement qui accompagnent les infrastructures, leur fonctionnement correct nécessite un entretien permanent. L'organisation des opérations de maintenance doit faire partie intégrante des projets sous peine de rendre inutiles les investissements ainsi réalisés.

Ces opérations comportent des aspects techniques mais aussi des aspects sociaux : mobilisation de la population pour la réalisation des opérations et surtout pour assurer la pérennité des ouvrages par la mise en place de structures de maintenance. Des opérations de ce type ont été menées par l'ONG FOLECO et sont en cours sous l'égide du Fonds Social Urbain (FSU, Coopération Technique Belge) sur la commune de Kisenso.

3.2. Trafic automobile.

Les évaluations de trafic reposent sur une enquête récente (octobre 2005) réalisée par le BEAU pour le bureau d'études CIMA International qui a en charge une étude de déplacements et transports urbains dans les principales villes du Congo.

Le boulevard du 30 juin, seul grand axe transversal, est la voie la plus chargée : 42 500 véh/j. En 1972, le trafic était de 28 000 véh/j. mais le boulevard Kasavubu jouait un rôle important dans les déplacements transversaux. Cette voie vient d'être rendue à la circulation sur toute sa longueur ; elle devrait permettre une réduction du trafic sur le boulevard du 30 juin et sur son prolongement à l'Ouest, le boulevard Mondjiba (2 x 1 voie, 20 000 véh/j.).

L'axe principal de déplacements est le boulevard Lumumba depuis l'aéroport jusqu'à son extrémité nord au niveau de Ndolo. Il constitue une véritable épine dorsale de la ville. C'est un boulevard urbain à 2 x 2 voies. Dans sa section la plus chargée, la traversée de la commune de Limete, le trafic journalier est de 39 000 véh/j. (1972 : 35 000 véh/j.). Il reste de 30 000 véh/j. dans la traversée de la vallée de la rivière Ndjili, à la jonction de la partie est de la ville.

La circulation Nor-Sud, dans la partie ouest de la ville, se répartit sur plusieurs voies : route des poids-lourds (22 500 véh/j.), avenue du Flambeau (18 000 véh/j.), avenue de l'Université (20 000 véh/j.), avenue des huileries (15 000 véh/j.), avenue de la Libération (ex 24 novembre, 22 000 véh/j.). La plupart de ces chiffres de trafic sont peu différents de ceux d'il y a trente ans. Ils correspondent à un réseau qui n'a pas évolué dans son tracé et ses caractéristiques et à un parc automobile circulant sans doute peu différent de ce qu'il était à cette époque malgré un quadruplement de la population.

3.3. Transports urbains.

La demande de transport a été évaluée, en 1991, par une enquête « ménages » portant sur un peu moins de 2 000 ménages répartis en fonction des types d'habitat⁴.

Le nombre moyen de déplacements par personne et par jour est de 1,7. Il est pratiquement le même dans toutes les communes de la ville. 57% de ces déplacements se font à pied, 35% en taxi ou taxi-bus. Ce taux de déplacement est faible ; il est le reflet d'un faible taux d'activité.

Si l'on maintient les mêmes ratios, on peut estimer qu'il se fait actuellement environ 10 millions de déplacements chaque jour à Kinshasa, dont 3,5 millions utilisent des transports motorisés. C'est le motif « école » qui génère le plus de déplacements : 49% du total de la journée et 73% à l'heure de pointe.

En moyenne, on dispose d'un véhicule pour 9 ménages, les extrêmes étant 1 pour 4 à Ngaliema et Limete et 1 pour 80 à Bumbu. Il n'existe pratiquement aucun vélo ou 2 roues à moteur.

3.3.1. Transports routiers.

Le réseau de voirie, en général très dégradé, a une orientation S-N, convergeant vers la Gombe qui constitue le principal générateur de déplacements dans la ville. Des bouchons se forment aux heures de pointe, matin et soir, en fonction des navettes quotidiennes. La voirie transversale est quasi inexistante. Cette situation ne permet pas un bon accès à la plupart des communes. Le réseau de voirie asphaltée est le seul utilisable par les véhicules de transport

⁴ BCEOM, BEAU. Plan directeur du secteur des transports urbains. 1994.

qui s'aventurent peu sur le réseau en terre. 15% des ménages kinois sont au moins à une heure de marche du réseau revêtu.

Les sociétés de transport public ont disparu⁵ et les transports sont assurés par des investisseurs privés. Il existe quelques bus de grande capacité mais la plus grande partie du matériel roulant est constitué de « combi VW » achetés d'occasion, en très mauvais état, chargeant 23 à 25 passagers. Il existe également des taxis chargeant 5 à 6 passagers. Le parc automobile de Kinshasa est estimé à 100 000 véhicules⁶ dont 80% sont dédiés au transport de voyageurs, soit donc 80 000, mais le très mauvais état de ce parc en immobilise permanence environ 50% et ce parc reste très insuffisant par rapport à la demande.

La situation est évidemment très dégradée par rapport à celle d'il y a trente ans. En 1972 (pour une ville de 1,5 M h), les sociétés de transport public (OTCZ et STK) alignaient environ 300 bus de grande capacité (80-100 places) chaque jour. En outre, presque autant de « fula-fula » (camions carrossés transportant 50 à 60 personnes) étaient également en service. À ce parc de grands véhicules s'ajoutaient 6 000 taxis.

3.3.2. Transport ferroviaire.

Le réseau ferroviaire est, lui aussi, très dégradé et il n'est pas spécifiquement dédié au transport des personnes. Son exploitation est assurée par l'Office National des Transports (ONATRA), confronté à diverses difficultés dont les principales sont la vétusté et l'insuffisance de son matériel, la spoliation de son domaine foncier par les constructions illégales, la fraude ...

Le matériel ferroviaire est lui aussi en très mauvais état. Malgré cela, l'ONATRA assure plus ou moins régulièrement deux ou trois AR/jour entre l'aéroport et la gare centrale et de Ndjili Brasserie à la gare centrale. Le réseau permet un accès au centre des affaires, à la zone commerciale et à la zone portuaire de la Gombe et son tracé est favorable à la desserte de la partie est de la ville.

*

Les conditions de transport sont très pénibles à Kinshasa. Vue l'étendue de la ville et l'importance de sa population, l'avenir passe par un système de transport en site propre à grande capacité.

3.4. Eau potable.

Les capacités théoriques de production d'eau potable sont de 396 000 m³/jour dont 55% sont fournis par l'usine de la Ndjili. La Regideso annonce avoir livré 140 millions de m³/an en 2003 et 2004. Sur ces bases, la disponibilité théorique par habitant est de 65 l/j/habitant. Les normes de qualité sont habituellement respectées à la sortie de l'usine.

La mise en place d'une troisième unité de production (110 000 m³/jour) est en cours dans le cadre du PMURR. Cette option est discutable, la qualité de la ressource étant mauvaise (le bassin de la Ndjili est fortement urbanisé) et les besoins se situant en périphérie de l'agglomération.

⁵ Dans le courant de l'année 2006 est apparue une nouvelle société publique, la STUC, qui opère avec des bus TATA de 80 places ; il est prévu de mettre en ligne plusieurs centaines de ces bus.

⁶ Les importations à Matadi sont de 8 à 12 000 véhicules/an. Ils sont presque tous destinés à Kinshasa. En supposant une durée de vie de 10 ans à ces véhicules déjà usagés, on peut donc estimer à 100 000 véhicules le parc kinois.

Évolution des modes d'alimentation domestique en eau potable (IGIP 2005).

	1989	2005
Linéaire total du réseau (en km)	3 021	3 400
Nombre de branchements	146 993	222 710
dont branchements actifs	122 290	142 949
Population alimentée par le réseau	2 562 000	4 524 000
dont indirectement (voisinage)	850 000	1 337 000
Population non alimentée par le réseau	550 000 hab.	> 700 000 hab.

Sources : 1989 : OTUI. 2005 : IGIP.

L'enquête effectuée par le BCEOM apporte une vision moins optimiste : 25% de la population n'aurait pas accès au réseau (soit 1,5 M habitants).

Une étude plus fine des moyens d'alimentation évalue à au moins 50% la proportion de la population qui se fournit en eau par des puits, des rivières et des sources dans les communes de Kimbanseke, Mont-Ngafula et Nsele. Cette proportion est supérieure à 20% à Selembao et Kisenso. Les puits sont peu profonds et exploitent une nappe superficielle toujours polluée. On a peu de renseignements qualitatifs sur les eaux des puits et des cours d'eau. Une étude menée en 1997 sur 3 rivières⁷ donnent quelques renseignements qui confirment le haut degré de pollution.

En saison des pluies (octobre à juin), Le taux de turbidité est élevé, perturbant le fonctionnement des usines et exigeant des traitements coûteux.

La pollution biologique est partout présente. Le choléra sévit chaque année et la ville subit également des épidémies de typhoïde.

Commune	l/j/hab. (2004)	Commune	l/j/hab. (2004)
Zone résidentielle		Extensions sud	
Gombe	306	Ngaba	34
Limete	48	Selembao	7
Ngaliema	24	Makala	17
		Bumbu	12
Anciennes cités		Extensions est	
Kitambo	71	Masina	44
Lingwala	46	Kisenso	9
Barumbu	26	Kimbanseke	2
Kinshasa	36		
Nouvelles cités		Zones périphériques	
Ngiri-Ngiri	55	Mont-Ngafula	28
Kasavubu	23	Nsele	10
Kalamu	32	Maluku	-
Cités planifiées			
Lemba	50		
Matete	22	Moyenne	27
Bandalungwa	36		
Ndjili	26		

Source : IGIP 2005

⁷ Luboyo Kasongo Muteba. Rivières à Kinshasa : poubelles publiques et égoûts à ciel ouvert. In Actes du 1^{er} colloque sur la problématique des déchets à Kinshasa. Kinshasa 1998.

Ce tableau présente la quantité d'eau facturée : les variations entre communes sont considérables. Mais on notera aussi la faiblesse de la facturation (27 l/j/ha) par rapport à la production (65 l/j/hab). Les fuites du réseau n'en expliquent qu'une partie. Le recouvrement est très insuffisant : la moitié des compteurs sont hors de service (facturation au forfait) et une partie importante de la population refuse le paiement des factures.

Sur la base des chiffres 2004, la quantité totale d'eau potable délivrée aux industriels kinois s'élève à 2,3 M m³. Cette quantité n'a pas changé de façon significative depuis 1993, après une chute considérable des ventes (en 1991, la Regideso fournissait plus de 4 M m³/an à l'industrie). Cette chute correspond aux pillages qui ont détruit le tissu productif de la capitale. Quelques industriels disposent, en outre, de forages.

La situation, dans le domaine de l'eau potable, a beaucoup changé depuis 30 ans. La capacité de production a triplé (1972 : 120 000 m³/j.), le nombre de branchement a quadruplé (1972 : 54 500) et le réseau s'est considérablement étendu, couvrant les extensions sud (Bumbu, Makala, Ngaba, Selembao), et, à l'Est, Masina et une partie de Kimbanseke.

Par rapport au passé, on observe donc un effort remarquable pour répondre aux besoins. Cet effort est repris dans les projets en cours : rénovation des conduites principales, adjonction d'une troisième unité (110 000 m³/j.) à l'usine de la Ndjili, achèvement et mise en service de l'usine de la Lukaya. Les problèmes d'aujourd'hui sont essentiellement liés à la gestion : entretien du réseau tertiaire, remise en état des branchements (nouveaux compteurs), récupération de la facturation et affectation des recettes.

Il reste malgré tout 1 million de personnes qui n'ont pas accès au réseau. Il s'agit de secteurs collinaires ou, en plaine, lointains (Kisenso, Kimbanseke, Selembao, Mont-Ngafula, Nsele). Pour ces secteurs la distribution par le réseau n'est pas forcément la meilleure: la mise en place de réseaux locaux alimentés par des forages semble plus efficace et moins coûteuse, à condition de l'accompagner d'un système fiable de gestion des installations.

3.5. Assainissement.

3.5.1. Les réseaux

La partie la plus ancienne de la ville est équipée en réseaux d'assainissement pluvial qui fonctionnent aujourd'hui en unitaire. Ces réseaux couvrent presque entièrement les zones suivantes :

- Gombe (zone administrative et centre des affaires) ;
- Anciennes cités : Barumbu, Kinshasa, Lingwala, Kitambo ;
- Cités planifiées : Ndjili, Matete, Lemba, Kalamu, Bandalungwa ;
- Nouvelles cités (partiellement) : Kasavubu, Ngiri-Ngiri.

Le centre des affaires et le secteur commercial (grand marché) sont équipés d'un réseau enterré fonctionnant en réseau unitaire. Ailleurs, le réseau est à ciel ouvert.

Les réseaux enterrés des cités planifiés ne sont plus fonctionnels.

Tous ces ouvrages sont anciens (pour la plupart, il datent de l'époque coloniale), en mauvais état et peu entretenus.

Les extensions sud et est et les communes périphériques n'ont aucun réseau, sauf en accompagnement des quelques axes routiers qui les traversent.

Dans les collines, les habitants tentent de protéger leurs parcelles avec divers dispositifs individuels (puisard, fosse), en général peu efficaces.

3.5.2. Les exutoires.

L'ensemble de l'espace urbanisé est drainé par une douzaine de rivières qui rejoignent directement le fleuve Congo ou, pour quelques unes, la rivière Ndjili, elle-même affluent du fleuve. Ces rivières constituent un réseau primaire d'évacuation des eaux pluviales ; elles ne sont pas aménagées, sauf dans leur partie aval pour celles qui drainent la partie la plus ancienne de la ville : Funa, Yolo, Bitshakushaku, Gombe.

Les déchets solides des bassins versants étant très peu collectés, la majeure partie d'entre eux sont rejetés dans les caniveaux et les cours d'eau. De plus, les érosions des collines fournissent de très importants apports de sable. Enfin des petits jardins maraîchers sont aussi installés en bordure des cours d'eau. Leur capacité d'évacuation est donc très réduite et les inondations sont fréquentes en période de pluie.

3.5.3. Les déchets.

La prolifération des déchets et l'absence de collecte et de traitement sont à l'origine de la situation décrite précédemment. La composition et l'abondance des déchets sont en relation avec le niveau socio-économique des quartiers. Des enquêtes effectuées il y a une vingtaine d'années, il ressort que le sable représente 30 à 40% des volumes produits (balayage des parcelles). Cette présence importante du sable rend plus difficiles d'éventuelles opérations de compostage. Le reste des volumes est surtout constitué de déchets organiques, les emballages – papier, cartons, ferrailles et plastiques – étant peu important et faisant l'objet d'un recyclage très actif. La production de déchets est estimée à 6 300m³/jour, soit 2 200 t/jour. Il faut y ajouter environ 1 300 m³/jour de déchets industriels.

Dans les quartiers les plus denses, des artisans font une collecte à la demande (cette demande concerne moins de 3% des ménages) mais ils n'ont aucune possibilité de sortir ces déchets de la zone urbanisée. Les déchets sont alors déversés sur des espaces libres et surtout en bordure des rivières. Dans les quartiers moins denses, les déchets organiques sont enfouis dans la parcelle contribuant à la pollution du sol mais aussi à son enrichissement qui retentit sur le développement et la typologie de la végétation urbaine. Sur les marchés, les commerçants s'organisent pour évacuer les immondices. Mais leur évacuation hors de l'espace urbanisé reste un problème non résolu. La ville est ponctuée de décharges sauvages.

Le maraîchage dans les vallées et en périphérie de la ville est un important consommateur d'immondices. Cependant l'ensemble des moyens de collecte n'évacue pas plus de 10% des déchets produits. Kin la belle est devenue « Kin pouvelle ».

L'incidence des déchets sur les infrastructures (voirie et assainissement) est très importante. On a déjà évoqué plus haut l'encombrement des lits des rivières et la pollution des eaux. Les réseaux d'assainissement sont aussi victimes de l'accumulation des déchets, les caniveaux se bouchent, les chaussées sont inondées et se dégradent très rapidement. Logiquement, la réhabilitation des grands axes de voirie urbaine devrait s'accompagner de la mise en place d'un système permanent de collecte et d'évacuation des déchets, sous peine de voir détruits à plus ou moins brève échéance les ouvrages remis en état.

Déchets industriels.

Signalons simplement que la plupart des unités de production ne disposent d'aucun système d'élimination ou de traitement de leurs déchets qui rejoignent les décharges sauvages ou sont recyclés par des activités artisanales.

Déchets hospitaliers.

La plupart des incinérateurs des hôpitaux sont hors d'usage ou d'un fonctionnement aléatoire et hôpitaux, cliniques privées et centre de santé renvoient leurs déchets sur les décharges ou, parfois, en brûlent une partie dans leur enceinte ou à proximité.

Il paraît indispensable de prendre ce problème en considération à l'occasion des travaux de réhabilitation des établissements hospitaliers. Si l'équipement de tous les établissements sanitaires est impossible, il doit être possible de mettre en place des systèmes collectifs de collecte et d'élimination gérés par des entreprises spécialisées.

Eaux usées, eaux vannes.

Il n'existe aucun système collectif opérationnel de traitement et de collecte des eaux usées. Les secteurs d'habitat de haut standing et les anciennes et nouvelles cités sont équipées d'installations individuelles : fosses septiques, fosses toutes eaux. Ailleurs, les latrines sont de simples fosses et les eaux usées sont rejetées dans la parcelle ou sur la voie publique.

3.6. Énergie.

3.6.1. Électricité.

La ville de Kinshasa est alimentée en énergie électrique à partir des centrales d'Inga et de Zongo. La puissance installée de ces usines est 1 850 MW mais dans leur état actuel elles ne peuvent la fournir. L'énergie produite à Inga est convoyée par une ligne de 220 KV (262 km) mise en service en 1972 et aujourd'hui notoirement insuffisante. Deux lignes sont issues de Zongo. L'énergie est reçues sur 8 postes injecteurs HT/MT et 22 postes secondaires MT/BT. La plupart des installations tournent en régime de surcharge.

La pointe se situe à 410 MW. Elle apparaît le soir entre 18 h et 21 h. Les consommations industrielles représentent 10%, les consommations domestiques 75%. La SNEL compte 633 716 abonnés, soit un taux de desserte d'environ 40%. L'insuffisance et la vétusté des installations existantes obligent à des « délestages », privant d'électricité de nombreux quartiers plusieurs heures par jour et même parfois plusieurs jours par semaine.

Dans le courant des années 80, le réseau s'est largement étendu dans les extensions sud et une partie des extensions est. Le réseau n'atteint pas les quartiers sud de Kimbanseke ni les extensions récentes de Ngaliema et Mont-Ngafula. La consommation basse tension est en croissance continue (doublement en 12 ans) ; par contre, les consommation haute tension et moyenne tension ont subi un coup d'arrêt brutal en 1991 et 1993 (pillages) et stagnent à environ 40% de la consommation de 1990.

Comme pour la distribution d'eau, le recouvrement est très partiel et insuffisant. De plus, d'innombrable « piratages » mettent à mal le réseau, qu'il soit souterrain ou aérien. Ces atteintes, autant que sa vétusté, le rendent dangereux et l'on déplore de nombreux accidents d'électrocution, particulièrement en saison des pluies.

3.6.2. Bois et charbon de bois.

L'énergie domestique est fournie en grande partie par le bois et le charbon de bois. C'est le Bas-Congo qui fournit l'essentiel de la consommation kinoise. Des observation faites par le GRET en 1999 et 2004 chiffrent les apports à 2 500 t/mois par la route de Matadi. Il existe également des apports (non observés) par la route de Sanda (vallée de la Ndjili). Ceux du plateau des Bateke représentent environ 10% de ceux du Bas-Congo. Kinshasa consomme donc au moins 3 000 t/mois de bois et de charbon de bois, récoltées dans un rayon d'une centaine de kilomètres autour de la ville. La fabrication du charbon de bois accompagne souvent les défrichements agricoles, relativement intenses dans ce périmètre.

Les conséquences environnementales de ces prélèvements sont évidemment négatives et il n'est pas fait grand-chose pour les prévenir. La région se prête pourtant à la mise en place d'une sylviculture à hauts rendements permettant de faire face aux besoins de la grande ville.

4. LES ACTIVITÉS ET L'EMPLOI.

Kinshasa a subi en trente ans deux grands désastres économiques : la « zairianisation » de 1973-74 et les pillages de 1991 et 1993. Le secteur « formel » des activités ne s'est pas relevé de ces événements destructeurs et aujourd'hui le secteur informel apporte l'essentiel de l'activité économique.

L'enquête « 1, 2, 3⁸ » apporte les renseignements nouveaux sur la structure de l'emploi que l'on compare ici à ceux d'il y a trente ans :

Secteur	1975	%	2004	%
Informel	75 000	21	693 000	70,9
Public	100 000	29	165 000	16,9
Privé formel	170 000	50	85 000	8,8
Autres/associatif			33 000	3,4
TOTAL	345 000	100	976 000	100

Source : INS. Enquête 1, 2, 3. Kinshasa 2004

On compte 1,6 actif occupé par ménage.

Le tableau ci-dessus ne demande pas un long commentaire, les chiffres sont éloquentes. Face à la dégradation de l'économie, chacun tente de se créer une source de revenu / l'informel est devenu la norme.

Le chômage, selon la norme du BIT, est peu important à Kinshasa : 6,3%. Ce taux passe à 11,3% si l'on tient compte des chômeurs « découragés ». Mais ce sont les évaluations du sous-emploi qui donnent la meilleure image du taux d'occupation des Kinois 74,2% par rapport aux actifs.

4.1. Secteur informel.

Les 693 000 emplois du secteur informel appartiennent à 538 000 unités de production se répartissant comme suit :

- commerce : 63,2%
- artisanat de production : 14,8%
- services : 12,3%
- agriculture : 7,5%
- construction : 2,2%

La taille moyenne des entreprises est de 1,1 emploi ; 95% d'entre elles sont réduites à un seul emploi. L'emploi salarié dans l'informel concerne 75 000 personnes ; près de 50% des salariés ont des liens de parenté avec leur employeur.

⁸ Institut National de la Statistique. INS. Enquête 1, 2, 3. Kinshasa 2004.

90% des nouveaux emplois sont créés par le secteur informel et la moitié des jeunes entrent sur le marché du travail en travaillant pour leur propre compte. 62% des emplois de l'informel sont tenus par des femmes.

L'épargne individuelle est le principal mode de financement du capital des entreprises informelles. L'accès au secteur bancaire est quasi inexistant. Cependant il faut noter le rôle des coopératives dans le domaine de la production agricole et celui du micro crédit dans la restauration.

La plus grande difficulté à laquelle sont confrontées les entreprises informelles est le financement de leur activité : pour près de 60% des entreprises l'accès au crédit est le problème majeur. Secondairement se pose le problème de la concurrence lié à la prolifération des entreprises. Mais l'optimisme est de mise : 73% des entrepreneurs pensent que leur activité a de l'avenir.

Essentiel en ce qui concerne l'emploi, le secteur informel pèse aussi économiquement : son chiffre d'affaire annualisé est 3,2 milliards US \$ pour l'année enquêtée. Plus de 79% de ce chiffre provient des activités commerciales. Le secteur informel de la capitale a produit 1,3 milliards US \$ de biens et de services et un peu plus de 1 milliard US \$ de valeur ajoutée, soit 20% du PIB national 2004 (pour 10% de la population du pays).

Enfin, il faut noter que le secteur informel est indispensable à tous les ménages : même lorsque l'emploi principal est dans les secteurs publics ou formel, c'est l'informel qui contribue majoritairement à la formation des revenus.

4.2. Secteur formel.

Très touché par les pillages de 1991 et 1993, le secteur formel ne retrouve pas la place qu'il a tenue dans le passé. Il y a trente ans, Kinshasa était encore une des plus grandes villes industrielles d'Afrique au Sud du Sahara. Aujourd'hui, il n'en reste pas grand-chose. Le nombre des emplois est divisé par deux quand la population totale est multipliée par quatre !

Les industries manufacturières et l'agro-alimentaire fournissent 26% des emplois formels tandis que commerce et services en procurent 68%. Le secteur de la construction et du génie civil, en principe gros employeur de main-d'œuvre, est particulièrement sinistré.

4.3. Emplois publics.

Ils concernent l'administration et les entreprises publiques. Leur importance relative est passée de 29% en 1975 à 17% en 2004. Les emplois publics concernent une majorité de cadres. Si les salaires sont relativement élevés dans les entreprises publiques, ils sont très faibles dans l'administration et payés de façon irrégulière. Aujourd'hui, il n'est pas bon d'être fonctionnaire.

4.4. Emplois associatifs.

L'apparition de nouveau secteur d'emploi correspond à la floraison d'ONG locale. En fait la plupart sont des petites entreprises de service qui échappent grâce à leur statut à certains impôts et réussissent parfois à attraper des financements extérieurs. Mais il existe aussi des ONG internationales qui emploient beaucoup de personnel local.

5. LES CONDITIONS DE VIE.

5.1. L'équipement des ménages.

43% des ménages sont propriétaires de leur logement ; 40% sont locataires. Les 17% restant sont le plus souvent logés dans leur famille.

Comme on l'a déjà indiqué plus haut, l'habitat kinois est presque toujours en parpaings de ciment avec couverture de tôle. 60% des ménages ont accès à l'électricité mais aujourd'hui le problème est l'insuffisance de la production et la faiblesse des installations de distribution : Kinshasa vit au rythme des délestages et des pannes. Les coupures peuvent durer plusieurs jours et les variations de tension fragilisent les appareils domestiques.

55% des ménages ont un poste de télévision : tout le monde y a donc accès. La télévision comme dans toutes les villes du monde, est devenue le premier moyen d'information de la population.

43% des ménages possèdent un téléphone portable. De plus, d'innombrables « cabines » permettent à tout moment une communication pour l'équivalent de 0,20 US \$. C'est une des transformations les plus spectaculaires du genre de vie. Depuis 20 ans, il n'était pratiquement plus possible de communiquer par téléphone à l'intérieur du pays et avec l'étranger. La mise en place, à partir de 2002, des réseaux de téléphonie mobile qui couvrent maintenant toutes les villes (> 150 pour le réseau le plus étendu) a transformé la vie des Congolais. Les activités commerciales, les contacts familiaux profitent de ces équipements qui font beaucoup pour la réunification du territoire.

Les autres équipements sont rares : 11% des ménages ont un réfrigérateur, 5% une voiture.

5.2. La consommation.

C'est ici qu'apparaît dans toute sa vérité la pauvreté de la très grande majorité des Kinois. La consommation moyenne annuelle par ménage est de 2 150 US \$, ce qui revient à un peu moins de 1 US \$ par personne et par jour. Mais pour la moitié des ménages la consommation annuelle est 1 555 US \$, soit 0,66 US \$ par tête et par jour et elle tombe à 0,40 US \$ par tête et par jour pour les ménages les plus pauvres (dont 0,33 US \$ pour l'alimentation).

En moyenne, 46,2% de la consommation est consacrée à l'alimentation, près de 60% pour les plus pauvres. Pour ces derniers, le pain et les céréales constituent 32% de la consommation alimentaire. Sachant que l'essentiel des céréales sont importées, on constate que la survie des Kinois dépend étroitement des apports extérieurs.

Le second poste de dépenses est le logement (23,5%), suivi des transports(6,7%).

80% du montant de la consommation est fournis par le secteur informel où se font 95% des achats. La proximité est le principal motif de choix du lieu d'achat. La multiplicité des points de vente informels et la pauvreté concourent au fractionnement des achats des Kinois qui s'approvisionnent quotidiennement au plus près.

La solidarité entre les ménages souffre de la dureté des temps : 54% des ménages n'ont réalisé aucun transfert. Et les ménages kinois reçoivent deux fois plus qu'ils ne donnent : 43 millions US \$ contre 21 millions US \$. Le solde net des transferts entre la capitale et le milieu rural est négatif : la capitale donne plus qu'elle ne reçoit. Par contre le solde est positif vis-à-vis de l'étranger : la diaspora congolaise contribue de façon importante à la survie de la capitale.

5.3. L'approvisionnement de Kinshasa.

Le BEAU a procédé plusieurs fois depuis 1974 à une évaluation des apports vivriers à Kinshasa. Des enquêtes récentes ont été effectuées par le GRET dans le cadre d'une évaluation des conséquences de la remise en état des routes aux environs de la capitale.

Globalement, il apparaît que Kinshasa dépend de l'étranger pour la moitié des apports vivriers : blé, farine de blé, maïs (en partie), viande congelée, poisson congelé sont totalement fournis par des importations débarquées à Matadi. La remise en état de la route Matadi-Kinshasa a permis des coûts de transport beaucoup moins élevés et les apports n'ont cessé de croître depuis 2 ans.

Cette remise en état a été également très favorable à la reprise des expéditions de produits vivriers et de charbon de bois depuis les campagnes du Bas-Congo vers la capitale. La vallée de l'Inkisi est particulièrement concernée par ce commerce. Mais la croissance de la production se fait par simple extension des surfaces cultivées avec des conséquences environnementales négatives.

À l'Est, la situation est beaucoup moins bonne en raison de l'état désastreux des routes vers le Bandundu. La navigation sur le réseau du Kasai a en partie suppléé aux insuffisances de la route ; la réouverture de la navigation sur le fleuve concerne les apports en provenance de l'Équateur.

Les apports nationaux restent cependant très inférieurs aux besoins et n'ont guère varié en tonnage depuis 30 ans (300 à 400 000 t/an, essentiellement du manioc). La présence d'un grand marché urbain ne suffit pas à faire évoluer les techniques de production du milieu rural.. De plus, les Kasai se présentent maintenant comme un marché concurrent de la capitale, disposant de moyens financiers importants. Désormais la production agricole du Bandundu s'oriente préférentiellement vers ces régions.

5.4. Scolarisation.

92,9% de la population kinoise de 6 ans et plus a fréquenté l'école : c'est un taux très élevé. 70% des personnes de plus de 15 ans sont alphabétisées en français. La durée moyenne des études est de 8 années, ce qui suppose, pour la plupart des personnes, au moins l'achèvement du cycle primaire.

Le taux net de scolarisation dans le primaire est de 75% (80% en 1975) : une frange très pauvre de la population ne peut plus assurer la scolarisation de ses enfants.

5.5. Les enfants de la rue.

Ce phénomène a commencé à se développer depuis une dizaine d'années. Il concerne des enfants mais surtout des adolescents qui vivent jour et nuit dans les rues. Leurs liens familiaux sont plus ou moins ténus. Beaucoup sont accusés de sorcellerie. En fait la misère fragilise les cadres familiaux et des enfants sont expulsés ou s'enfuient de leur famille. On estime à 20 000 le nombre de ces enfants.

6. LA GESTION URBAINE.

Kinshasa, capitale et très grande ville, bénéficie d'un statut administratif spécifique de « ville-province ». Elle n'a pas de maire mais un gouverneur assisté de 3 vice-gouverneurs. La ville est subdivisée en 24 communes ayant chacune à leur tête un bourgmestre et disposant, en tant qu'entité administrative décentralisée, d'une autonomie administrative et financière. On a vu plus haut les disparités de dimensions entre les communes et l'inadaptation de cette structure à la croissance urbaine. Dans l'actuelle période de transition, le personnel de commandement est nommé et non élu. Pour le moment, il n'y a pas de représentant élus de la population.

Les communes sont réparties en « quartiers » ayant à leur tête un chef de quartier. Il y a 332 quartiers pour l'ensemble de la ville et le quartier est l'unité de vie de la population. C'est au niveau du quartier que se fait la scolarisation primaire et que se situent les formations de santé.

Les moyens de la ville et des communes sont très réduits et la population n'attend pas grand-chose de l'administration. Les moyens financiers de l'Hôtel de Ville ne sont jamais à la hauteur de ses prévisions. Malgré ses 20 000 employés la ville n'apporte guère de services à ses habitants.

Le budget 204 de la ville était de 12 millions US \$ (soit 2 US \$ par habitant ...) et il n'a été exécuté qu'à 35%.

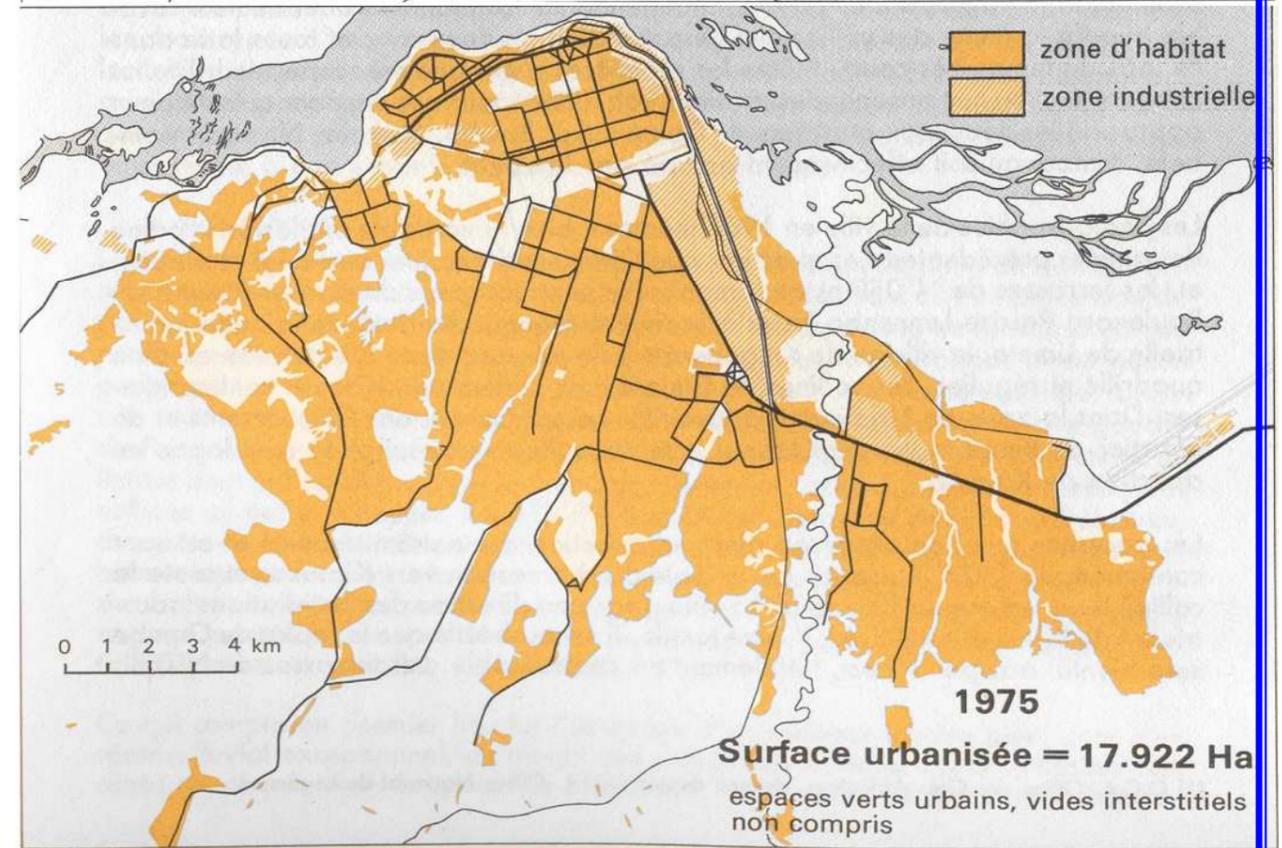
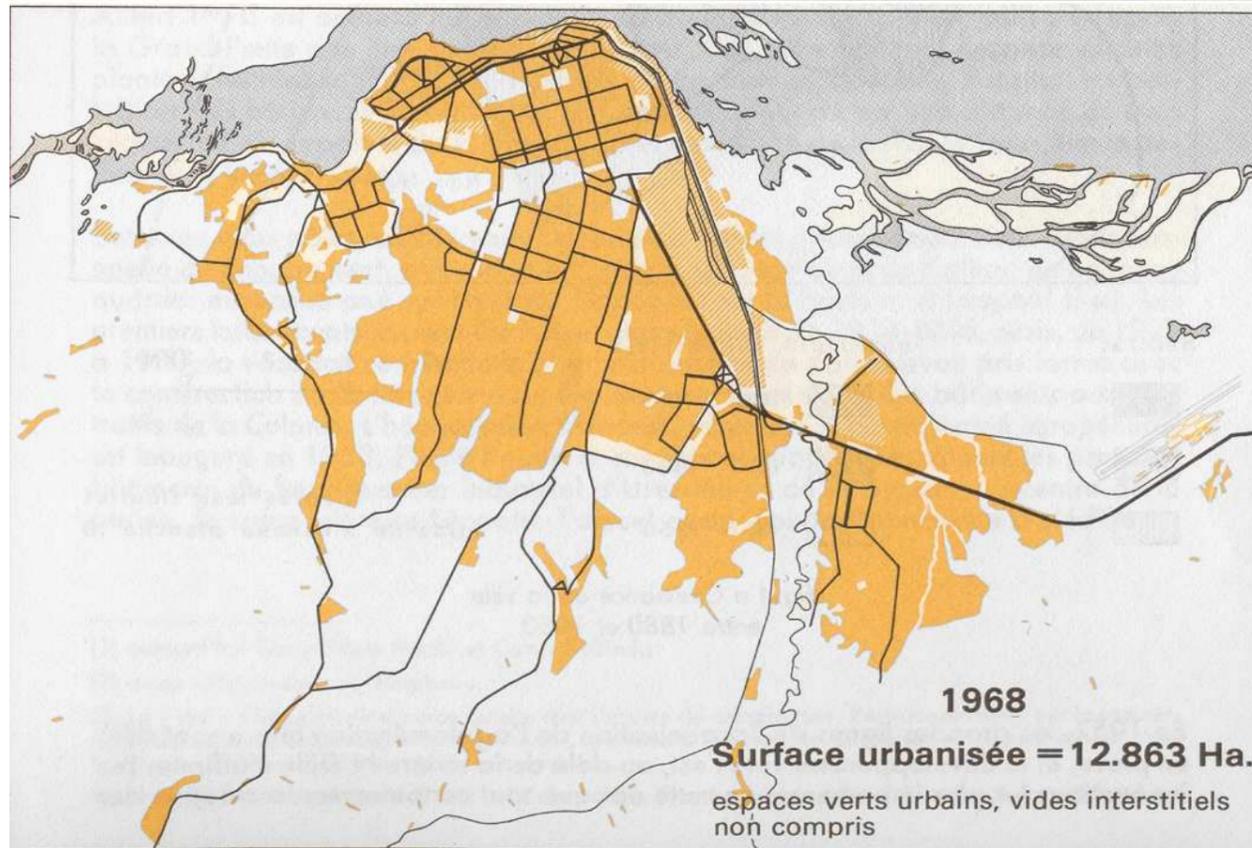
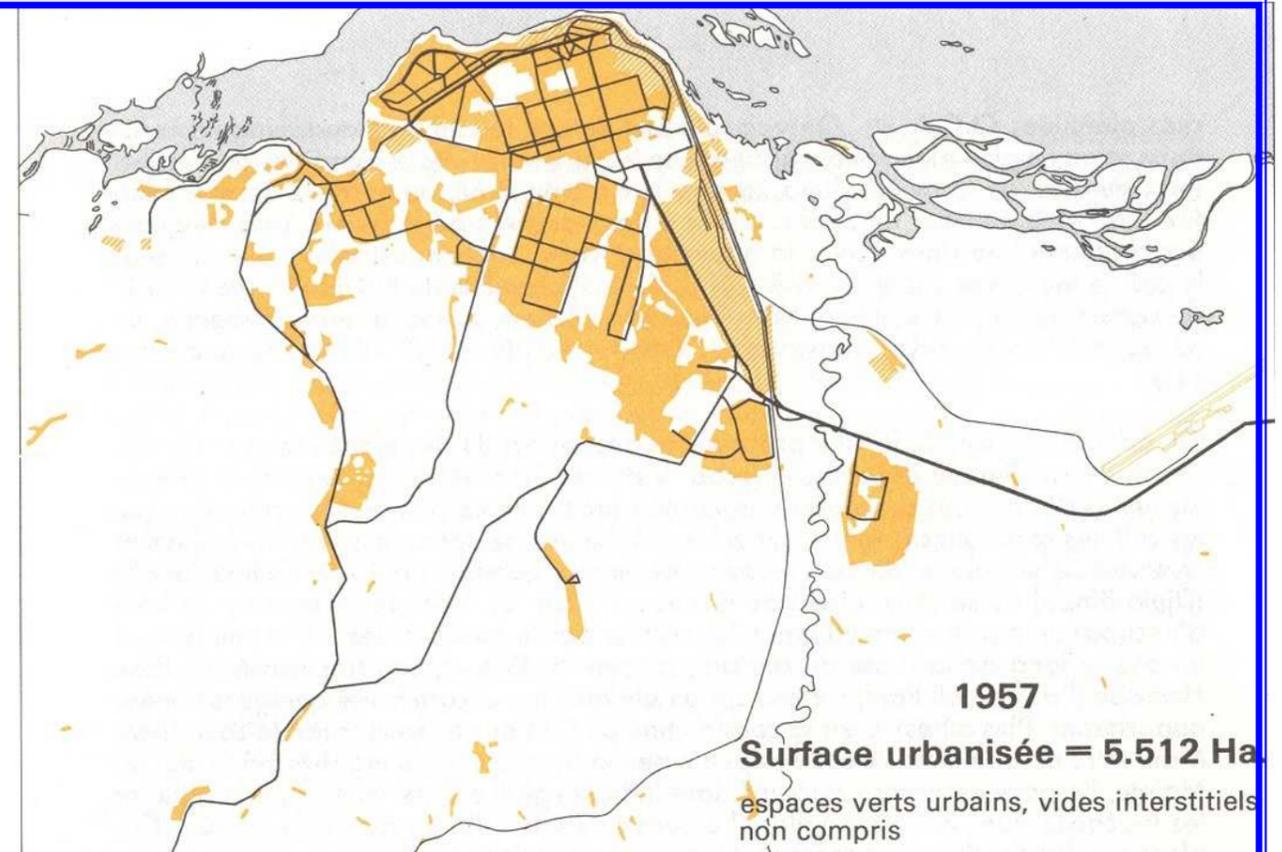
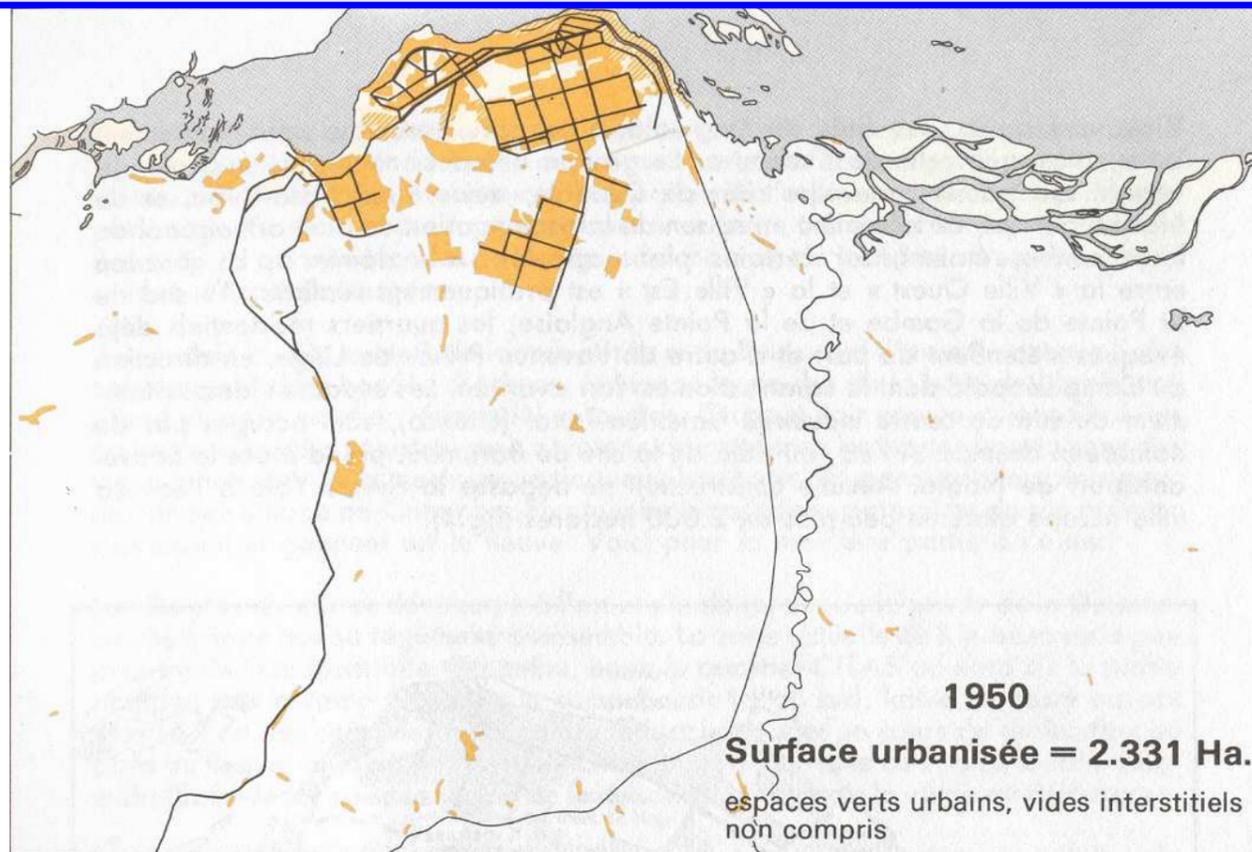
L'entretien des infrastructures de voirie n'est assuré (de façon bien médiocre) que sur les axes les plus importants et les grands équipements dépendant de la ville (marchés) n'en reçoivent aucune aide : ils contribuent sans retour à ses ressources et ne se soutiennent pas eux-mêmes. Tous les travaux de réhabilitation en cours sont financés de l'extérieur et leur entretien n'est pas assuré. La population fait face par elle-même à tous les problèmes que pose une aussi grande agglomération.

7. LA VILLE EN CRISE ?

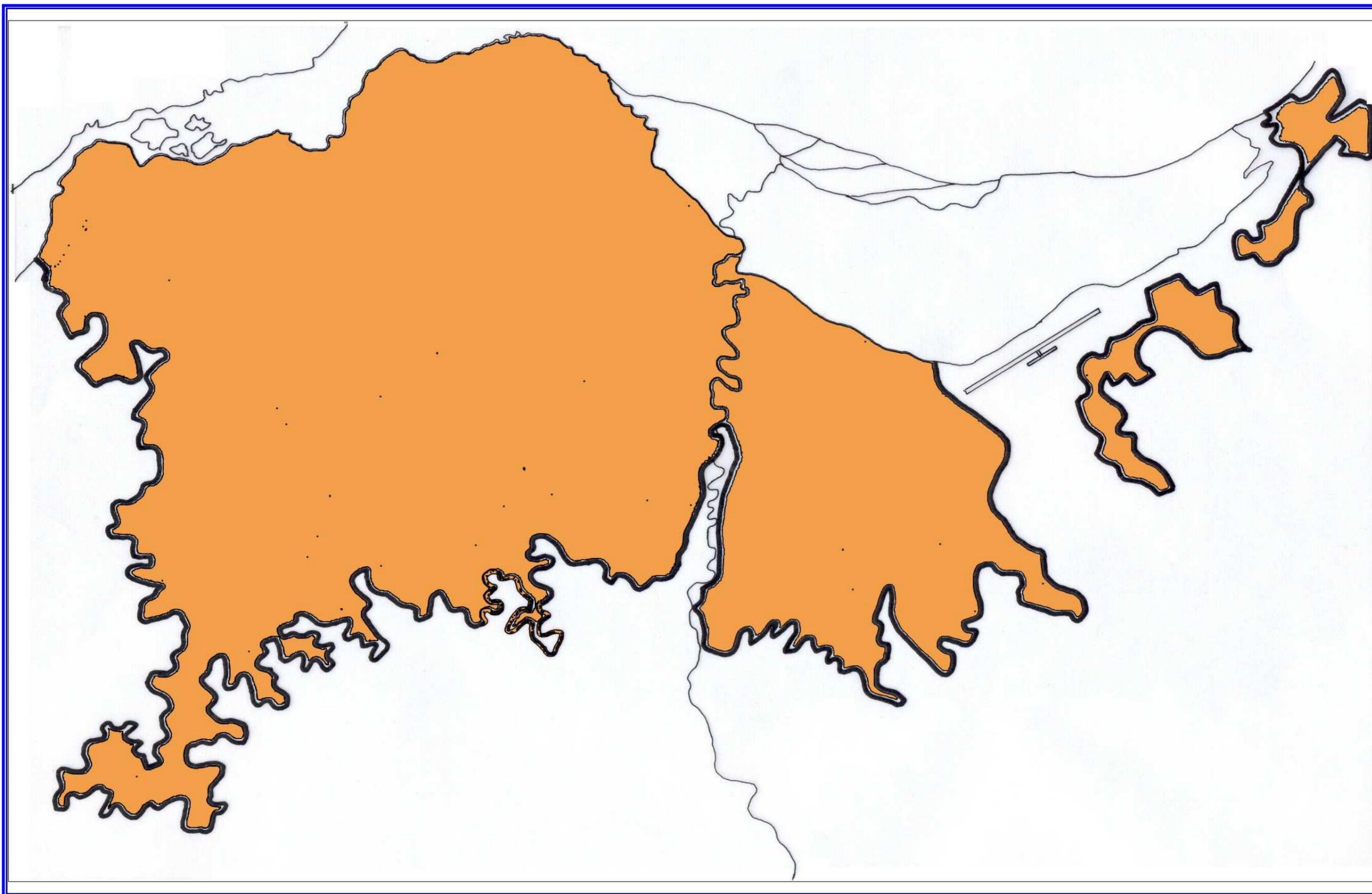
Comment font les Kinois pour vivre ?

Telle est la question que se pose l'observateur extérieur devant la ville en crise. Eh bien , ils se débrouillent, déployant une énergie étonnante, manifestant une volonté de vie extrêmement puissante. C'est une perpétuelle lutte pour la vie. Il faut être fort ou malin et savoir endurer. Evidemment les victimes sont nombreuses : enfants non scolarisés, enfants sous-nutris, enfants jetés à la rue sous prétexte de sorcellerie, victimes des accidents, victimes des violences, des gangs armés, des petits et des grands voleurs, victimes de la drogue, du SIDA, du paludisme, de la typhoïde et de tant d'autres souffrances. Pour y faire face, il faudrait plus d'actions collectives à l'échelle du quartier ou de la commune mais il est encore difficile de fédérer toutes les initiatives. Le service du bien commun est encore à venir.

CROISSANCE URBAINE.



CROISSANCE URBAINE.



CROISSANCE URBAINE.

