

Emergence d'une polarité dans un tissu urbain : Cas du nœud de mobilité Marché de la liberté à Kinshasa-Est



Guy BAKUMBA MANGITUKULU^{1,2}

¹Docteur en Art de bâtir et urbanisme de l'Université Libre de Bruxelles- 1050 Belgique et Affilié aux Centres de recherche HABITER et LoUlsE
²Professeur et Secrétaire Scientifique à l'Ecole Doctorale de l'Institut Supérieur d'Architecture et d'urbanisme, avenue de libération n°02, commune de Gombe, 889 KIN I, Ville de Kinshasa, République Démocratique du Congo



ARTICLE HISTORY

Received 07 May 2021.

Accepted 06 August 2022.

CONTACT

Corresponding Author:

Guy BAKUMBA MANGITUKULU
guyangitukulu@gmail.com

Résumé

Cet article décrit la question de la dynamique spatiale d'un tissu urbain qui ne semble ni planifié et ni spontané, posées par l'émergence des nœuds de mobilité comme des polarités et pose l'hypothèse des supports d'appui d'une politique de mobilité alternative à Kinshasa. La focalisation est de décrire l'émergence du pôle des services urbains dans les quartiers les plus peuplés de la capitale congolaise. Ces quartiers populaires se développent sans planification institutionnelle à Kinshasa-Est. Il y a un certain nombre des nœuds entre autres le nœud Marché de la liberté qui se développent le long de la route nationale numéro un [(RIN1) le boulevard Lumumba]. Cette route est la seule voie qui relie la partie-Est de Kinshasa et les restes de la ville. Les flux de mobilité qui partent de Kinshasa pour l'aéroport international de N'djili et l'ex-province du Bandundu ainsi que les flux qui partent de l'intérieur dans le tissu transitent par ce nœud. Il y a des dynamiques urbaines autour de ce nœud qui génèrent les espaces, les places, l'habitat, les polarités, les activités, les commerces et les équipements. Il y a une transformation de la typologie de l'habitat et les usages de parcelles sans la planification volontariste, mais par les initiatives d'acteurs locaux à travers une forme de contrat assimilable au joint-venture avec les propriétaires de parcelles résidents autour du nœud.

Mots clés : Nœud de mobilité, Dynamique urbaine, Polarité émergente.

1. Introduction

La ville de Kinshasa à l'image d'autres villes de l'Afrique Subsahariennes est caractérisée par une urbanisation débridée qui échappe au contrôle ou à la planification des autorités étatiques. Kinshasa a une trame viaire d'apparence isotrope et non organisée.

L'article se propose d'interroger l'empirie qui s'appuie sur les travaux de relevés systématiques de

terrain réalisés sur les nœuds de mobilité à Kinshasa-Est qui renseigne une autre réalité par rapport à la fabrique urbaine. Kinshasa paraît comme étant une ville hybride c'est-à-dire ni planifiée et ni spontanée dans la mesure où dans la partie-Est de Kinshasa, l'urbanisation s'organise autour d'une protostructure formée par un réseau de mobilité collective. Ce réseau de mobilité collective est composé de trois éléments : l'axe principal la route nationale numéro

un (RIN1)¹, les voies secondaires et les nœuds de mobilité. La RIN1 est le cordon ombilical qui traverse et structure toute la ville. Les services et activités de la ville du type du monde moderne se concentrent autour des nœuds de mobilité qui se développent le long des principaux axes de mobilité.

Ces nœuds sont des lieux d'attraction, des polarités émergentes et des lieux d'augmentation de la valeur foncière et locative. Ils émergent comme des polarités naissantes dans un tissu urbain. Les relevés sur terrain montrent les dynamiques spatiales mouvantes autour de ces nœuds qui se caractérisent par la transformation continue de la typologie de l'habitat, de plain-pied en hauteur. Les parcelles changent d'usage. Les parcelles résidentielles deviennent mixtes (logement et commerce) voire à des parcelles commerciales. Les équipements collectifs, les commerces formels et informels prennent de l'ampleur autour des nœuds de mobilité. Ces nœuds sont aussi des lieux qui servent comme des espaces d'immobilités dans le territoire. Ils permettent à la population des quartiers situés dans les périphéries de Kinshasa de se déplacer peu en dehors de ce territoire.

Quelques anciens et récents travaux de recherches en notre possession abordent la question de mobilité à Kinshasa tels que Baehel en 1982 ; Veuve en 1982 ; Merlin en 1984 a et Vennetier en 1989 et 1991 cités par Mwanza en 1991, ont pourtant souligné la spécificité du problème de transport dans les villes Africaines. Ces auteurs suggèrent que l'on agisse sur les structures spatiales afin de les adapter aux besoins socio-économiques des populations (Mwanza, 1991). Ainsi, Diakanua, B. (2000) aborda la question de la vie à Kinshasa-Est en examinant le tronçon routier Bitabe-Maluku ; Kakule, K. (1996) jette un regard sur le rail de la commune de Masina dans la vie quotidienne des habitants de Kinshasa-Est (Diakanua, 2000). Ramazani (1993), montre dans son étude sur Kinshasa-Est de quelle façon l'absence d'activités économiques dans les quartiers supposés dynamiques, ils sont réduits à des quartiers à

vocation résidentielle ou cité dortoir (Ramazani, 1993). MAMBU D.N (1995), qui étudie la question des migrations pendulaires dans la partie-Est de Kinshasa et le centre-ville. Il rejoint l'analyse de Ramazani (1993) dont il constate que par manque d'activités, la population de ce territoire se déplaçait vers le centre-ville en quête de satisfaction de leurs besoins (Mambu, 1995).

Le constat est qu'il y a un manque d'écrits récents et la cartographie à l'échelle de détail en ce qui concerne les questions de la fabrique urbaine autour des nœuds et celles d'émergence des nœuds comme lieux d'attraction et polarités dans le contexte où ces nœuds de mobilité se développent dans les agglomérations urbaines qui évoluent avec une urbanisation galopante non maîtrisée et sans planification volontariste, mais en synergie avec les acteurs locaux, les étrangers et la population.

Les conclusions de Ramazani et Mambu paraissent discutables à ce jour. Parce que dans le contexte de la pauvreté qui caractérise la ville de Kinshasa, l'empirie et les observations faites sur terrain montrent que la population de ce territoire se déplace peu, et effectue leurs activités dans leur propre lieu de vie sur les services et activités qu'offrent les nœuds. Ces nœuds de mobilité sont de vecteurs d'immobilité et de mobilité dans ces quartiers de l'Est de la ville de Kinshasa (Bakumba, 2021).

En me situant à mon aire d'étude, le nœud Marché de la liberté se développe le long du boulevard Lumumba, ce nœud paraît comme étant le lieu d'attractivité et une polarité émergente. Les changements de moyens de transport entre bus à haut niveau de service et d'autres moyens de transport en commun qui s'effectueront sur cet espace vont encore accentuer son attractivité dans le territoire. Le nœud Marché de la Liberté est un exemple typique qui illustre bien ces réalités dans les quartiers situés loin du centre-ville de Kinshasa.

Sur base des réflexions menées sur les questions soulevées, l'article préconise comme apport théorique et méthodologique d'agir sur la structure urbaine en s'appuyant sur les nœuds de mobilité qui sont en soi des supports de la mobilité et d'immobilité à Kinshasa-Est. Les réponses sur les questions de mobilité à Kinshasa semblent nécessaires pour les villes d'Afrique Subsaharienne nées de la colonisation qui ont les mêmes

¹RIN1 signifie dans la hiérarchisation des routes congolaises « la route d'intérêt national numéro 1 » fixée par le Ministère des Infrastructures et Travaux Publics. Elle structure l'espace national avec différente numérotation. Elle est suivie de la route d'intérêt régionale (RIR) et de la route d'intérêt local (RL). C'est aussi le principal axe de mobilité qui lie la ville de Kinshasa et les provinces environnantes.

caractéristiques que Kinshasa. Les problèmes de mobilité dans ces villes sont liés à leurs formes et structures urbaines qui ne sont pas adaptées aux réalités actuelles de croissance spatiale et démographique rapide et diverses formes de mobilités que cette croissance urbaine génère.

2. Approche méthodologique

L'approche méthodologique s'appuie sur plusieurs missions d'observation directe effectuées sur le terrain, des travaux de relevé systématique sur terrain à l'aide des fiches de collecte des données, des enquêtes habitat-mobilité et interviews avec les divers acteurs.

Pour s'imprégner et bien appréhender les réalités du terrain, par un travail de relevés avec le GPS et le reportage photographiques, dans l'objectif d'actualiser la cartographie de l'aire d'étude et les plans de détail du nœud. Nous avons opté premièrement à une **approche par infiltration sur le terrain**. Elle consiste à procéder par un travail de relevé de l'habitat, les équipements, les activités et les parcelles à l'aide du GPS et le croquis à main levée, nous avons relevé les éléments du terrain. La prise des photos était réalisée avec un appareil photographique. Cette approche a permis de décrire le territoire étudié. Ces quartiers sont caractérisés par des couches des populations les plus vulnérables de la capitale. La prise des photos et les travaux de relevés de terrain dans ces quartiers étaient sujets à des multiples qualifications et suspicions par les autorités locales et par la population elle-même. Pour contourner l'obstacle, nous avons mis sur pied cette approche. Elle nous a permis de mener un travail de relevé de détail et de prendre des photos des activités, des équipements, de l'habitat et des infrastructures viaires sur le terrain.

En second lieu, **l'approche visuelle par la lisibilité du paysage urbain**. Celle-ci à l'aide d'une connaissance très approfondis du site d'étude et des observations directes participatives sur le terrain. En dessinant, des éléments, des situations observées sur le terrain, et ces dessins, nous ont permis à donner une forme visuelle à la ville, à comparer et à analyser l'image de la ville à plusieurs échelles (analyse multiscale). Cette approche a été décrite par Kevin Lynch dans son livre *Image de la cité* parût en 1976. Il a analysé trois zones centrales des villes américaines Boston, Massachusetts et Jersey City. Au regard de ces travaux sur ces trois villes, Kevin Lynch définit la ville

« comme un morceau d'architecture, la ville est une construction dans l'espace, mais sur une vaste échelle et il faut de longues périodes pour la percevoir » (Lynch, 1976 : 1). Etant natif et ayant résidé plusieurs décennies dans ce territoire, l'image du territoire étudiée m'est apparentée. Les travaux de relevé de terrain furent une reconnaissance systématique du terrain à pied avec le GPS, la carte et les fiches de collecte des données à la main, parcourant toute la zone d'étude, en relevant sur des cartes actualisées et sur les fiches des divers éléments, leurs relations avec la spatialité et entre eux.

Ensuite, nous avons procédé par **l'approche descriptive et analytique**, qui consiste à décrire le terrain à l'aide de la cartographie de détail du réseau, des nœuds de mobilité, des dessins actualisés de parcelles, de l'habitat, des équipements et des activités. A l'aide de cette approche méthodologique avec des fiches de relevés des données qualitatives et qualitatives du terrain complété par les photos du paysage urbain prises sur le site d'étude, nous avons pu décrire et analyser des éléments du site (Voirie, l'habitat, les activités, les équipements...) en relation avec la spatialité. Ces approches me permettent de dégager les dynamiques territoriales, l'articulation temporelle et spatiale entre le tracé de la trame viaire, le foncier, l'édification des bâtisses et les polarités dans le territoire, c'est-à-dire de ce qui structure les modes de production de la ville à Kinshasa-Est autour de ce nœud.

Afin, les multiples entretiens et les contacts menés auprès des autorités locales, des opérateurs économiques formels et informels travaillant dans les nœuds de mobilité, des organisations communautaires, des responsables de services d'administration publique et privée, des responsables des équipements et services installés dans le nœud, des personnes travaillant dans les arrêts de bus et activités dans le nœud et autres jeunes des quartiers... Un échantillon des individus dans chaque secteur cité était interviewé durant notre phase d'étude de terrain. Ces contacts ont permis un approfondissement de la connaissance de la question étudiée et l'image qu'ils se font de leur environnement. Les personnes interviewées sont des gens qui habitent ou travaillent depuis longtemps à la zone étudiée, et dont les lieux d'habitation ou de travail se situent dans ce nœud de mobilité ou dans un autre coin de la ville. Cette approche nous a

conduits à recentrer diverses opinions où se dégage un fort soutien sur le réseau viaire et les nœuds de mobilité comme étant des éléments qui structurent et concentrent toutes les activités de la ville.

Excepté l'introduction et la conclusion, la structure de l'article s'articule autour de quatre grands points. Le premier est consacré à repérer et déterminer les nœuds de mobilité dans les trois communes de Kinshasa-Est. Le deuxième point traite le processus de formation du nœud marché de la liberté dans le territoire et le troisième point analyse et décrit les questions liées aux dynamiques urbaines autour du nœud en ce qui concerne la trame viaire, l'habitat, les activités et les équipements autour du nœud, et aussi les liens entre la mobilité, l'habitat, les activités et les équipements dans cet espace. Le dernier point analyse les divers acteurs qui participent à la fabrique urbaine autour du nœud de mobilité.

3. Le repérage et détermination des nœuds de mobilité à Kinshasa-Est

3.1. Le repérage et détermination des nœuds de mobilité

Dans les trois communes de la partie-Est de Kinshasa, nous avons repéré et déterminé seize nœuds de mobilité dans le territoire (voir Carte n°1). Le repérage et la détermination de ces nœuds, se fait en croisant les quatre critères ci-après : Le premier critère est de repérer les secteurs où se concentrent des fonctions urbaines diversifiées telles que l'habitat, commerces, équipements, services... ; le deuxième critère, l'identification des secteurs les plus denses en particulier en termes de logement et population. Le troisième est la desserte par les transports en commun tels que le réseau de bus, taxis bus... et le quatrième critère est lié à la perception des habitants, aux pratiques d'utilisation du territoire par les habitants eux-mêmes et l'imaginaire collectif de la population et des acteurs locaux sur ces polarités, sur ces nœuds de mobilité qui structurent le territoire formé par ces trois communes de la partie-Est de Kinshasa (N'djili, Masina et Kimbanseke). Ces critères sont construits à partir de la cartographie issue des travaux de relevés sur terrain, des enquêtes Habitat-Mobilité et des interviews auprès de divers acteurs et services urbains.

Le croisement de ces critères conçus à partir des travaux de relevé sur terrain, nous a permis

d'identifier seize portions d'espaces dans le territoire où se concentrent des fonctions urbaines diversifiées, des secteurs les plus denses en particulier en termes de logement et population, les espaces qui sont desservis par les transports en commun et l'imaginaire collectif de la population et des acteurs locaux sur ces polarités, sur ces nœuds de mobilité. Au regard de ce critérium, nous avons eu à repérer et déterminer dans les trois communes étudiées, seize **nœuds de mobilité qui structurent le territoire**.

Ces nœuds sont des points qui se développent le long de l'axe national numéro un, le Boulevard Lumumba et le long des axes secondaires dans le tissu (voir Carte n°2). Ces points servent comme les lieux d'échange et de transactions multiples entre la population qui réside à l'intérieur de ces quartiers et la population qui vient de l'extérieur de ce territoire. Les marchés, les succursales des banques, l'administration, les écoles, les divers commerces formels et informels qu'effectue la population sont localisés dans ces espaces le long des axes structurants dans ces trois communes de Kinshasa — Est. Autour de ces lieux, il y a une forte densité construite qui prend l'ampleur, la plupart des logements à plein pied sont en train d'être transformé aux habitations en hauteur, où le rez-de-chaussée comme des galeries de commerces et services banals de proximité. Les étages sont occupés par les bureaux, les résidences et les équipements sociocommunautaires tels que les écoles...

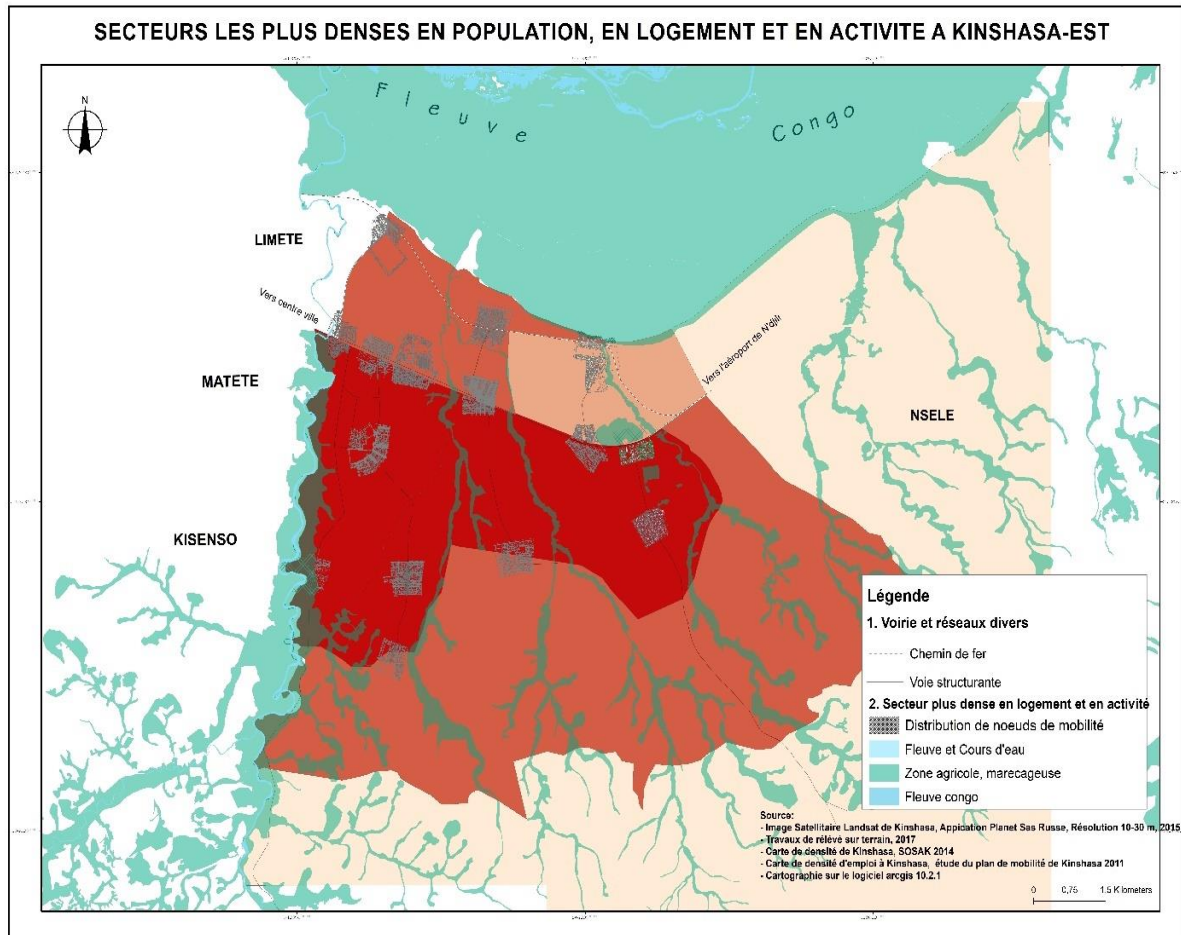
3.2. Le choix, historique et localisation du nœud Marché de la liberté

Le choix de nœud Marché de la Liberté comme cas d'étude s'appuie sur les considérations historiques liées à la naissance des nœuds de mobilité dans la partie-Est de Kinshasa, sur les facteurs différenciés de leur d'établissement sur le territoire et sur la perception des habitants et l'imaginaire collectif de la population sur les nœuds de mobilité dans le territoire.

En analysant l'historique sur la naissance de chaque nœud, en comparant les facteurs différenciés de leurs établissements et en dégagant les idées forces sur la perception des personnes interrogées sur ces polarités, il se dégage trois grands types d'acteurs qui ont participé et impulsé la fabrication de ces espaces dans le territoire. Il s'agit de : les chefs

coutumiers, les colons (urbanisation volontariste à N'djili) et les autorités publiques, l'organisation internationale (Programme des Nations Unies pour le Développement) et la population après l'indépendance, dans la commune de Masina, en

accompagnant la population, pour faire face aux difficultés de l'auto-construction de l'habitat qui a été constaté et commençait déjà à poser un problème dans ce coin de la ville.



Carte 1 : Les secteurs les plus denses en population, en logement et en activité dans les trois communes de la partie Est de la ville de Kinshasa (N'djili, Masina et Kimbanseke) (Source : Image Satellitaire Landsat de Kinshasa, application planète SAS russe, résolution 10-30 m, 2015 et travaux de relevé sur terrain juillet 2018)

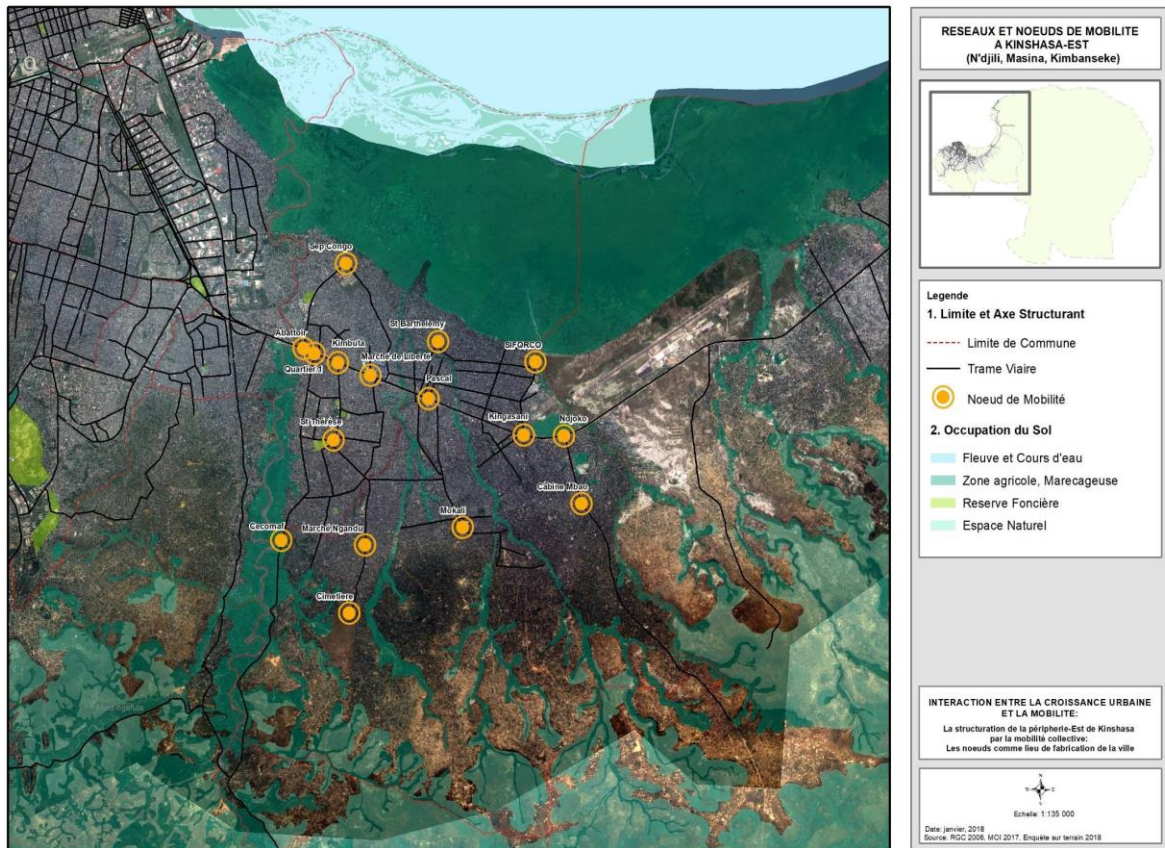
Le choix du nœud Marché de la Liberté, se justifie parce que ce nœud regorge les considérations historiques, les facteurs différenciés d'établissement, des pratiques du territoire dans sa fabrication et la perception que les habitants ont sur ces places, leur importance en termes de mobilité, leur typologie et leur nature en rapport avec les autres nœuds dont leurs naissances ont été impulsé par ces trois acteurs cités ci-dessus.

Le nœud Marché de la liberté situé à cheval entre le quartier Nzuzi wa Mbombo à Masina et le quartier

douze à N'djili, c'est un nœud qui se développe le long de l'axe principal le boulevard Lumumba. La grande partie des échanges entre la partie Est et le reste de la ville passent par ce nœud de mobilité. Il se développe dans les quartiers où l'initiative des constructions de logements était laissée à la population elle-même entre 1968 et 1975, mais avec l'encadrement du pouvoir public et l'appui financier du Programme des Nations Unies pour le Développement. Ces quartiers de la commune de Masina (exemple le quartier Nzuzi wa Mbombo) sont des premières expériences de ce genre initiées

conjointement par le Gouvernement zaïrois et le programme de Nations Unies pour le Développement (PNUD) dans la commune de Masina. C'était pour faire face aux difficultés de l'auto-construction de l'habitat. « Dans sa phase expérimentale, le projet était conduit par le Bureau d'Etude d'Aménagement et d'Urbanisme, mais après, par l'absence d'un suivi efficace par ce Bureau

d'étude, les quartiers se sont développés en désordre sans aucun encadrement de la population » (Mwanza, 1997 : p. 43). Le cas de quartier douze à N'djili dans l'autre rive du boulevard Lumumba où se développe ce nœud, c'est de l'habitat spontané qui se greffait aux sept premiers quartiers planifiés de N'djili, dû à la pression démographique qu'a connu la ville de Kinshasa après l'indépendance.



Carte 2 : Réseaux de transport en commun et nœuds de mobilité dans les trois communes de la partie Est de la ville de Kinshasa (N'djili, Masina et Kimbanseke) (Source : Image Satellitaire Landsat de Kinshasa, application planète SAS russe, résolution 10-30, 2015 et travaux de relevé sur terrain juillet 2018)

3.3. Le processus de formation des nœuds de mobilité à Kinshasa-Est

Les relevés sur terrains, les interviews avec divers acteurs urbains et locaux et les enquêtes Habitat-Ménage-Mobilité que nous avons menées au niveau de nœud Marché de la Liberté révèlent plusieurs usages et fonctions urbains autour des nœuds. Nous citons : la voirie et les réseaux divers, l'habitat, les équipements collectifs et les activités économiques formelles et informelles.

À l'origine, le processus de la fabrique urbaine autour de ce nœud de mobilité a connu une certaine logique. Ce nœud se développe entre deux types des quartiers. Premièrement les quartiers spontanés de N'djili où les chefs coutumiers étaient les initiateurs de découpage parcellaire et en second lieu les quartiers de Masina où les autorités étatiques et le Programme des Nations Unies pour le Développement ont accompagné la population dans la phase expérimentale du projet de lotissement. Mais les restes du processus de l'occupation de terrain a été conduit par la population.

Autour du nœud Marché de la Liberté, la première fonction qui traversait l'espace où il se développe aujourd'hui est la route Nationale numéro une (le boulevard). Ce boulevard fut érigé en 1950 pour connecter la ville Kinshasa avec le nouvel aéroport international de N'djili, construit à cette époque (Sosak, 2014 ; Pain, 1986). La même infrastructure routière permet de lier la ville avec l'Ex-Province du Bandundu.

A l'endroit où se développe le nœud, il y avait une firme américaine de montage des véhicules General Motors. Après la fermeture de la firme en 1993, il y a eu un marché de fortune « Bitabe »² et les activités informelles qui se développaient déjà en cet endroit.

Après, entre 1998 à 2005, le marché de la Liberté a été érigé. Les activités économiques et commerciales artisanales et banales qui se trouvaient déjà à cet espace ont encore émergé davantage à côté du marché construit. En 2002, pendant la construction du marché, il n'y avait que le boulevard Lumumba, les aires de stationnement, quelques boutiques le long de boulevard et les activités économiques informelles. Les travaux de construction du marché étaient achevés en 2005. De 2006 à ce jour, un afflux important des activités économiques, la transformation du bâti de plain-pied à des bâtiments en hauteur, l'implantation encore davantage des équipements collectifs et l'émergence des commerces informels autour du nœud de mobilité.

Il y a une dynamique urbaine continue de transformation de la typologie de l'habitat et des activités autour du nœud marché de la liberté après 1998 (voir Carte n°3 et Image n°1)). Avant, l'évolution était lente, il y avait des activités qui se développaient dans cet espace, mais pas avec le rythme que nous observons depuis la construction du marché de la liberté après 1998 et les deux programmes de construction et réhabilitation des infrastructures routières initiés par le chef de l'Etat après avoir gagné les élections présidentielles de 2006 et de 2011 (les cinq chantiers en 2006 et la révolution de modernité en 2011). Les parcelles qui longent le Boulevard Lumumba déjà en pleine transformation connaissent encore une transformation rapide de 2006 à nos jours (cf. Carte n°3).

²C'est le nom vernaculaire d'un petit marché de fortune à l'emplacement actuel du marché de la Liberté à Kinshasa-Masina.

Les images ci-dessous, illustrent les différentes phases d'évolution du nœud de 2002 à nos jours. L'espace a connu une évolution importante en ce qui concerne l'habitat et les activités commerciales. Aujourd'hui, presque toutes les rues sur cet espace sont envahies par les activités informelles.

A ces jours, le marché de la liberté occupe une vaste zone où on peut trouver des magasins, des boutiques et un espace important gagné par les commerces flottants. Son influence aujourd'hui va au-delà des limites actuelles du marché.

4. Les dynamiques autour du nœud Marché de la Liberté

4.1. Transformation de l'habitat et usage des parcelles

L'analyse fine du nœud Marché de la liberté démontre les dynamiques urbaines continues de transformation des fonctions urbaines et usages de parcelles qui s'opèrent autour de ce nœud. Il y a une transformation de la typologie de l'habitat et un changement d'usage des parcelles. Les activités économiques formelles et informelles ainsi que les équipements collectifs gagnent les parcelles qui sont situées autour du nœud. Ces activités et équipements cohabitent avec les logements. La congestion de la voirie autour de ce nœud change les pratiques de mobilité dans le territoire (voir Carte n°4).

La description de cas va illustrer mieux les réalités de l'émergence du nœud Marché de la liberté comme polarité dans la partie-Est de Kinshasa.

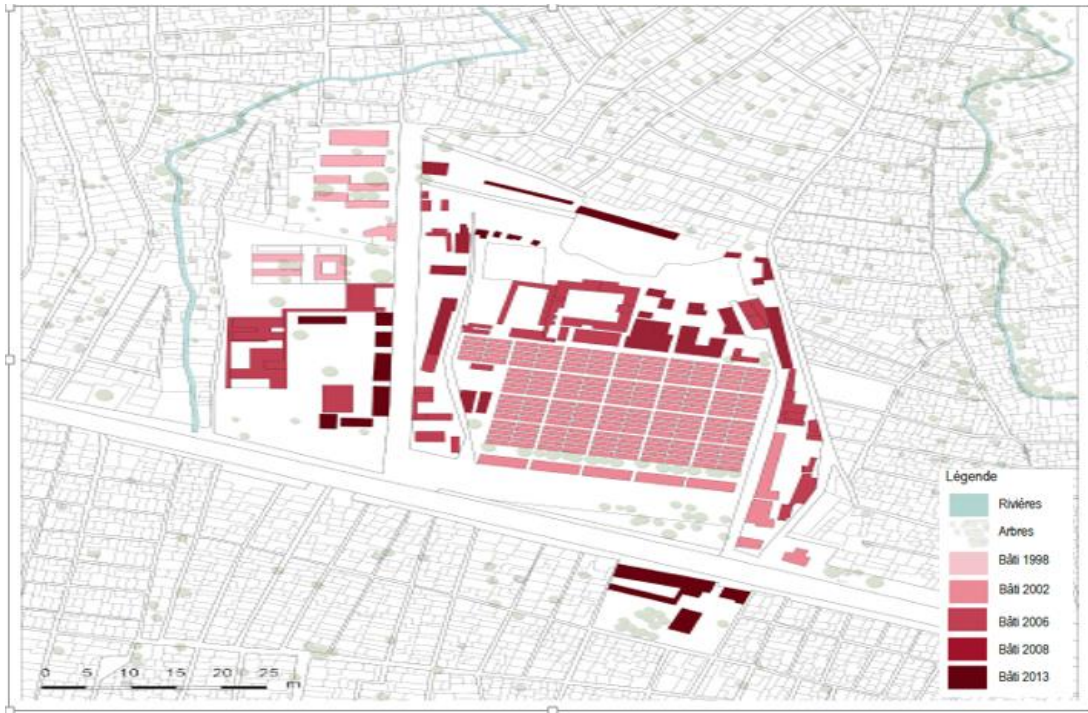
Les cartes et les photos ci-dessous montrent comment les rues sont inondées par les activités formelles et informelles. Presque toutes les avenues sont transformées à un marché. Les bâtiments à usage résidentiel cohabitent avec les activités et ils se transforment en bâtiments commerciaux.

Le bilan des surfaces tiré des travaux de relevé de ce nœud dégage mieux les superficies en hectare et en pourcentage des différentes fonctions urbaines autour du nœud.

Sur l'ensemble de cinquante-deux hectares de terrain (52, 2 has) sur le nœud Marché de la Liberté, les équipements collectifs occupent trente virgule sept hectares (30,7 ha) soit cinquante-trois virgule sept pour cent (53,7 %). Suivis de l'habitat qui

occupe onze virgule neuf hectares (11,9 ha) soit vingt virgule zéro six pour cent (20,06 %). La voirie vient en troisièmes positions et elle représente sept virgule six hectares (7,6 ha) soit treize virgule quatre pour cent (13,4 %). Et, les activités économiques formelles

en dernier lieu. Elles occupent quatre virgule cinq hectares (4,5 %) soit huit pour cent (8 %) et les commerces informels deux virgule deux hectares (2,2 ha) soit trois virgule zéro trois pour cent (3,03 %) (voir Figure n°1).



Carte 3 : Evolution de cadre bâti au niveau du nœud de mobilité Marché de la liberté (Source : Travaux étudiants ADP, ULB-faculté d'architecture la Cambre Horta, juin 2016)

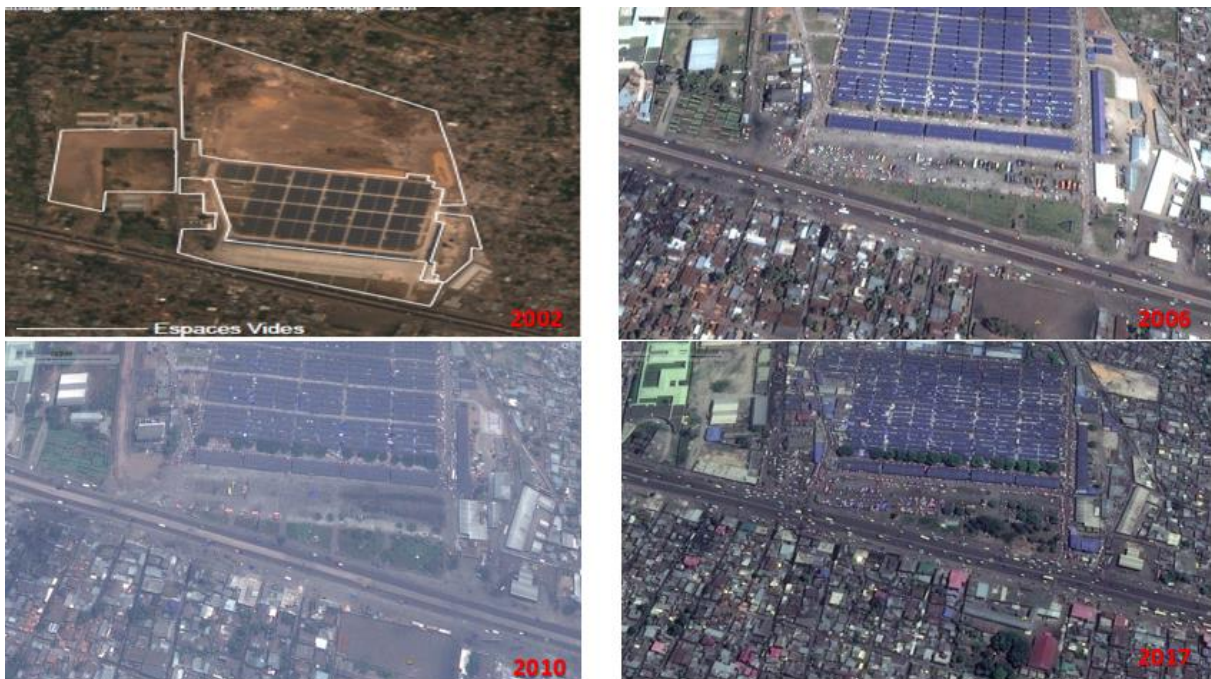
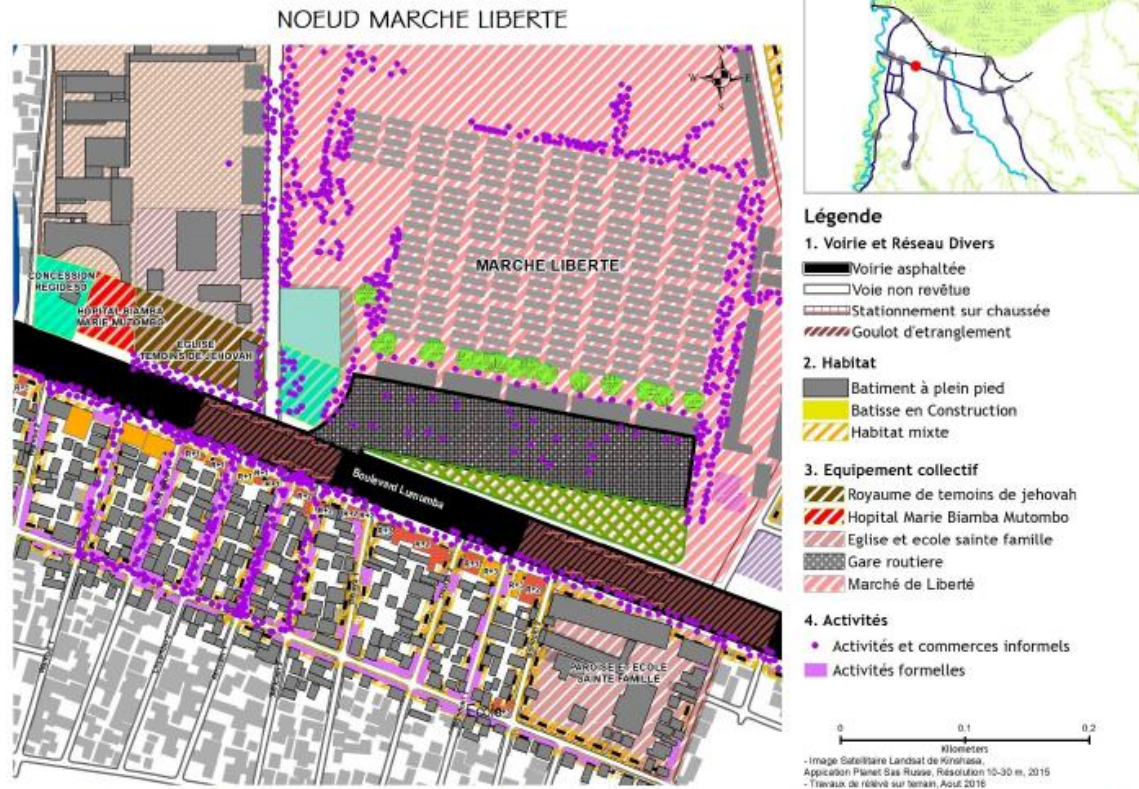


Image 1 : Evolution spatiale du nœud Marché de la Liberté (Source : Image Google Earth, Octobre 2018)



Source : Fond de plan topographique de la JICA de 2008, Image Satellitaire Landsat de Kinshasa de 2015 et travaux de relevé sur terrain août 2016.

Carte 4 : Plan d’occupation du sol du nœud Marché de la liberté (Source : Carte JICA, 2008 et relevé sur terrain juillet 2018)

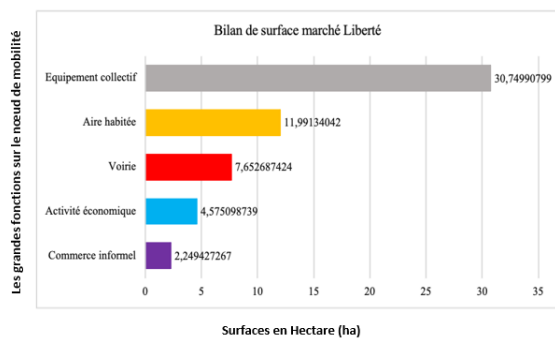


Figure 1 : Bilan des surfaces sur le nœud Marché de la Liberté (Source : Relevés sur terrain juillet 2018)

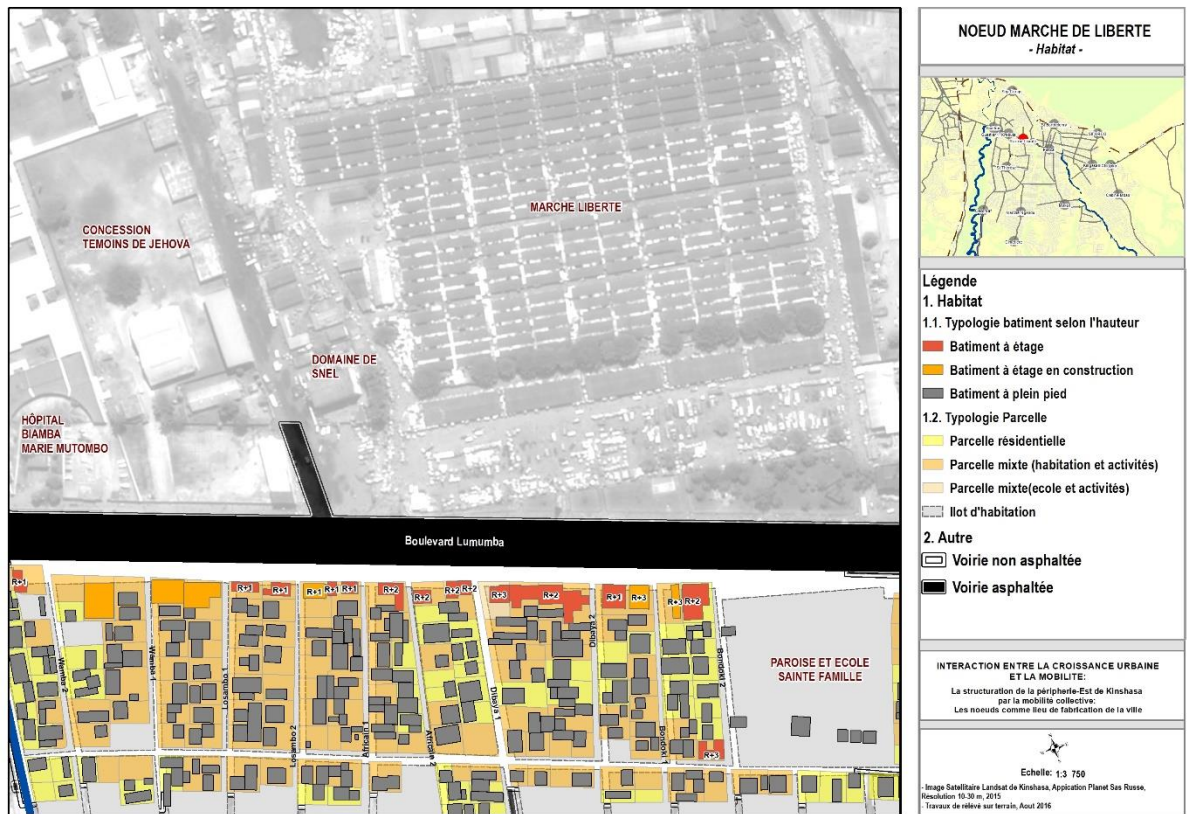
L’analyse morfo-typologie de l’habitat autour de ce nœud, montre qu’il y a une densité croissante de constructions et la transformation remarquable de la typologie de l’habitat et le changement d’usage des parcelles depuis 1998. Le long de la nationale RN1 et des voies secondaires, les bâtiments en hauteur commencent à pousser. A côté de ces bâtiments en hauteur, il y a tant d’autres bâtiments à hauteur en cours de construction et divers édifices existants encours de transformation. Les cartes thématiques

ci-dessous sur l’habitat illustrent mieux ces réalités sur terrain.

Sur seize virgule-quatre-vingt-huit hectares (16,88 ha) de terrain qu’occupe l’habitat autour du Marché de Liberté, il y a quatre types des bâtiments selon les hauteurs. Nous avons les bâtiments à plain-pied, les bâtiments R+1³, les bâtiments R+2 et les bâtiments R+3 (voir Carte n⁰⁵).

Autour de ce nœud, il y a une transformation continue de la typologie de l’habitat et le changement d’usage des parcelles depuis 1998. Il y a des bâtiments en hauteur qui commence à pousser. Le long de la nationale RN1, les bâtiments en hauteur commencent à gagner le territoire. On observe plusieurs chantiers des bâtiments en hauteur en construction (voir Photo n⁰¹ ainsi que Figure n⁰²).

³R+1 signifie l’immeuble où il y a le rez-de-chaussée et un étage. Le chiffre qui accompagne la lettre R, c’est pour préciser les nombres d’étages qu’a un immeuble.



Carte n°5 : Typologie de l’habitat selon leur hauteur autour du nœud Marché de Liberté (Source : Fond de plan topographique de la JICA de 2008, Image Satellitaire Landsat de Kinshasa de 2015 et les travaux de relevé sur terrain août 2018)

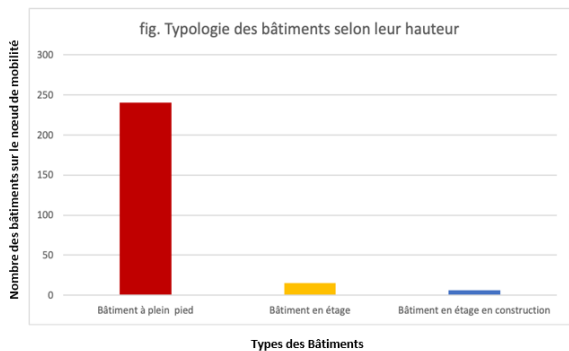


Figure 2 : Typologie de l’habitat selon leur hauteur autour du nœud Marché de la Liberté (Source : Travaux de relevé sur terrain juillet 2018)

Le bilan des surfaces de l’habitat réalisé sur le nœud Marché de la liberté indique que sur les seize virgule quatre-vingt-huit hectares (16, 88ha) de terrain qu’occupent l’habitat, les bâtiments à plain-pied représentent seize virgule quatre hectares (16,4 ha) soit nonante-sept pour cent (97 %) d’espace. Les immeubles en étage de R+1 occupent zéro virgule-

vingt-et-un hectare (0,21 ha) soit un pour cent (1 %), les immeubles R+2 représentent zéro virgule dix-sept hectare (0,17 ha) soit un pour cent (1 %) et les immeubles R+3 occupent zéro virgule zéro huit hectare (0,08 ha) soit un pour cent (1 %) (voir Tableau n°1).



Photo 1 : Vue des bâtiments en hauteur et commerces informels, juillet 2018 (Source : Auteur, 2021)

Tableau 1 : Bilan des surfaces du cadre bâti autour du nœud Marché de Liberté

Nœud Marché Liberté	Niveau	Superficie en ha	Pourcentage (%)
	Immeuble à plain-pied	16,406 784 66	97 %
	Immeuble R+1	0,218 538 219	1 %
	Immeuble R+2	0,175 237 223	1 %
	Immeuble R+3	0,084 305 151	1 %
Total Marché Liberté		16,884 865 25	100 %

Source : Travaux de relevé sur terrain juillet 2018

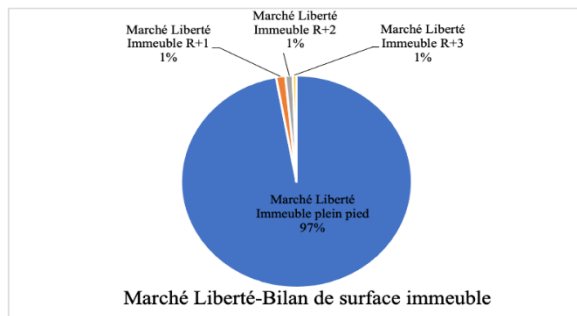


Figure 3 : Bilan des surfaces de bâtiments selon leur hauteur autour du nœud Marché de la Liberté (Source : Travaux de relevé sur terrain juillet 2018)

Sur le nœud Marché de la Liberté, nous avons identifié deux grands types des parcelles selon leurs usages. Il y a des parcelles à usage résidentiel et des parcelles mixtes. Dans les parcelles mixtes nous avons soit les logements-activités, les logements équipements collectifs ou logements et commerces. Les parcelles mixtes où il y a la fonction résidentielle, les activités occupent plus de nonante pour cent sur l'ensemble des parcelles selon le relevé fait sur le terrain. Les parcelles qu'avait pour usage l'habitation commencent à changer d'usage. Elles deviennent des lieux de ventes et de stockages du bois, des marchandises qui proviennent en grande partie de l'ex-province de Bandundu (voir Figure n°4).

Le bilan de surfaces sur la typologie des parcelles selon les usages au niveau du nœud Marché de la Liberté indique que sur seize virgule quatre-vingt-huit hectares (16,88 ha) qu'occupe l'habitat. Les parcelles à usage résidentiel représentent dix virgule trente hectares (10,30 ha) soit soixante et un pour cent (61 %). Les parcelles à usage mixte c'est-à-dire habitat-commerce, habitat-activités économiques ou habitat-équipements collectifs, représentent six virgule cinquante-huit hectares (6,58 ha) soit trente-neuf pour cent (39 %) (voir Figure n°5).

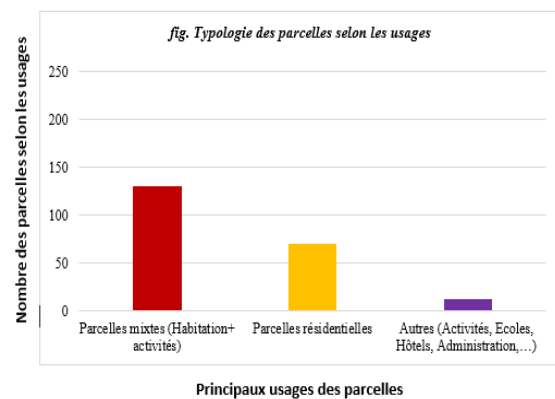
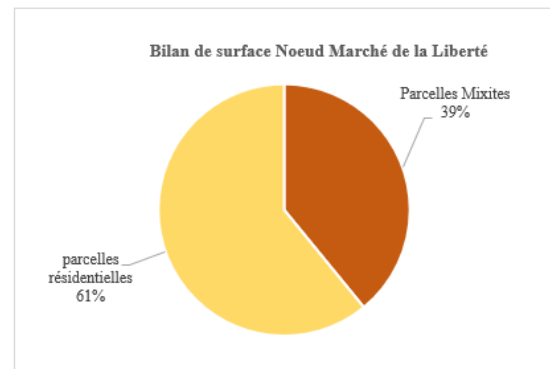


Figure 4 : Typologie des parcelles selon les usages autour du nœud Marché de la Liberté (Source : Travaux de relevé sur terrain juillet 2018)



N°	Variable	Surface ha	%
1	Parcelles à usage résidentiel	10,30	61%
2	Parcelles mixtes	6,58	39%
	Surface totale	16,88	100%

Figure 5 : Bilan des surfaces des parcelles selon les usages autour du nœud Marché de la Liberté (Source : Travaux de relevé sur terrain juillet 2018)

4.2. L'émergence des activités formelles et informelles

Il y a dans les fronts de la rue surtout dans des axes où il y a le flux de mobilité importante tel que sur la nationale RN1 (le boulevard Lumumba) les activités commerciales formelles qui gagnent le terrain. Toutes les avenues sont envahies par les commerces, les activités formelles et informelles. Les magasins, les dépôts et les espaces de vente du bois, les boutiques, les quincailleries, les agences de banque et les terrasses-bars s'implantent dans le périmètre

de ce nœud. Ils drainent de la clientèle qui vient des quartiers péricentraux.

Les plus importantes selon leurs hiérarchies sont des magasins de commerces généraux qui vendent en gros suivi des dépôts du bois, boutiques, dépôts pharmaceutiques, quincailleries, Terrasses-bars, Agences de banque, les shops de sociétés de télécommunication, dépôts de boisson, scieries, ateliers d'ajustage, agence de voyages, ateliers de couture, salons de coiffure, hôtels, charges batteries... (voir Figure n°6).

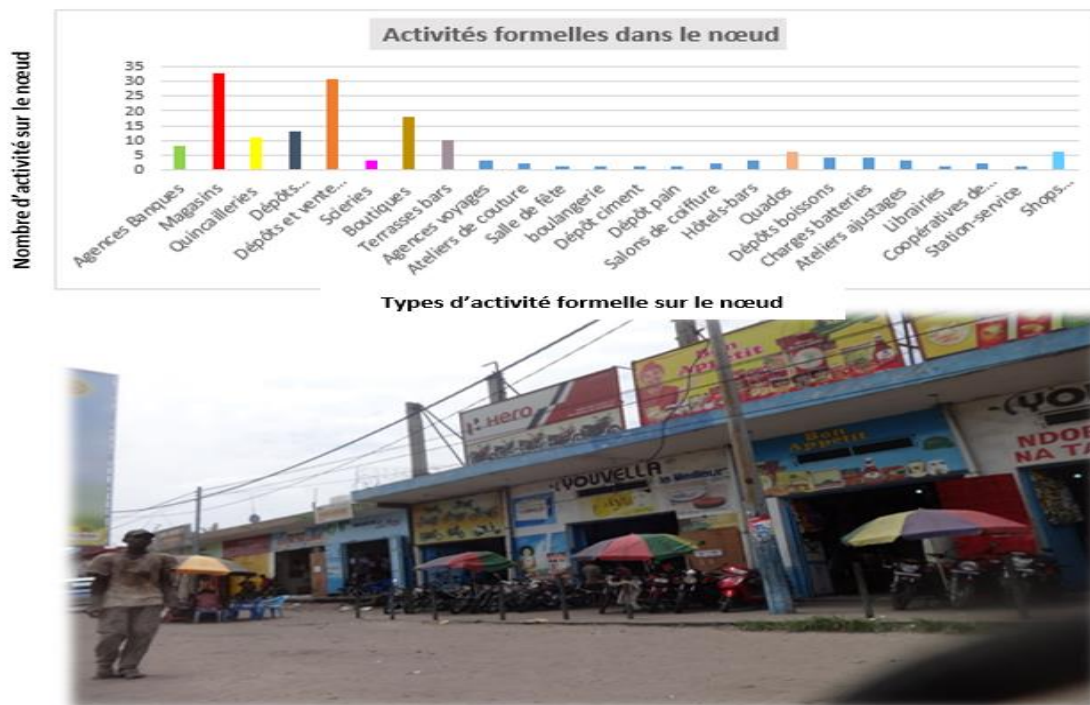


Figure 6 : Typologie des activités économiques formelles autour du nœud Marché de la Liberté (Source : relevé sur le terrain juillet 2018)

Nous avons identifié comme activités informelles selon leurs importances autour du nœud Marché de la Liberté, les commerces flottants exercés par les vendeurs mobiles. Ils sont suivis des parasols de cabinets téléphoniques, des parasols de changeur de monnaie et les buvettes sur le trottoir. A côté, nous avons aussi les garagistes qui opèrent sur la rue ainsi que des petits cordonniers qui s'implantent dans certains coins des avenues et rues, des cordonniers ambulants, des moulins dans certaines parcelles résidentielles et les ateliers d'ajustage sur la rue (voir Figure n°7).

Ces activités formelles et informelles autour du nœud Marché de Liberté interagissent avec la mobilité. Les piétons et les personnes qui utilisent les moyens de transport sont en contact direct avec les magasins, les boutiques, les quincailleries, les dépôts pharmaceutiques... qui sont implantés dans les devantures de parcelles autour du nœud. Aussi, les activités économiques informelles et les commerces informels tels que les commerces flottants exercés par les vendeurs mobiles, des parasols de cabinets téléphoniques, des parasols de changeur de monnaie, les buvettes sur le trottoir, les garagistes opèrent sur la rue et sur le trottoir. Aussi, les cordonniers s'implantent dans certains coins des

avenues et rues, des cordonniers ambulants, des moulins dans certaines parcelles résidentielles et les

ateliers d'ajustage sur la rue gênent les trottoirs et ils occupent les espaces de mobilité.

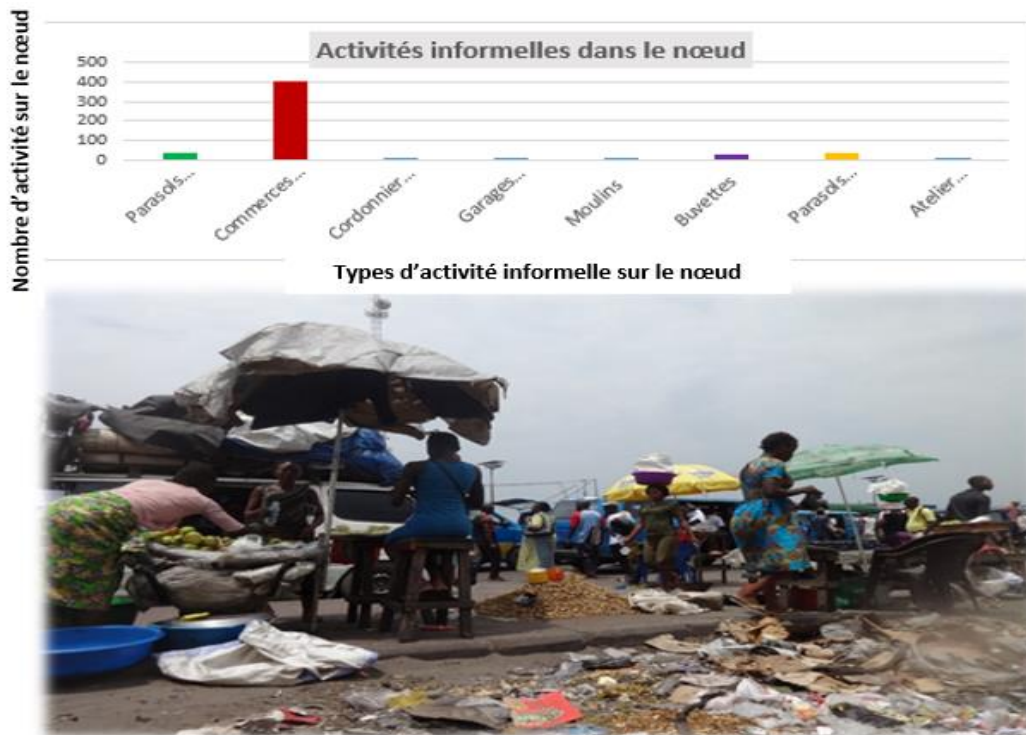


Figure 7 : Typologie des activités économiques informelles autour du nœud Marché de la Liberté (Source : relevé sur le terrain juillet 2018)

Le Tableau n°2 et la Figure n°8, sur le bilan des surfaces des activités économiques autour du nœud Marché de la Liberté, illustrent la part ou l'importance de deux grands types d'activités formelles et informelles sur le plan spatial. Sur le six virgule quatre-vingt-trois hectares de terrain que les activités occupent sur le nœud Marché de la Liberté, les activités économiques formelles représentent une virgule vingt-trois hectare soit dix-huit pour cent (18 %) et les commerces informels cinq virgule six hectares soit quatre-vingt-deux pour cent (82 %) (voir Tableau n°3 et Figure n°8).

La plus grande partie de ces activités formelles autour du nœud Marché de Liberté sont détenues en majorité par les opérateurs économiques étrangers, dont les Indo-Pakistanaïsi, les Chinois et les Libanais. Mais, les commerces informels sont exercés par la population locale.

Tableau 2 : Bilan des surfaces des activités économiques autour du nœud Marché de Liberté

N°	Variable	Surface (ha)	%
1	Activités économiques formelles	1,23	18 %
2	Activités économiques informelles	5,6	82 %
	Surface totale	6,83	100 %

Source : relevé sur le terrain juillet 2018

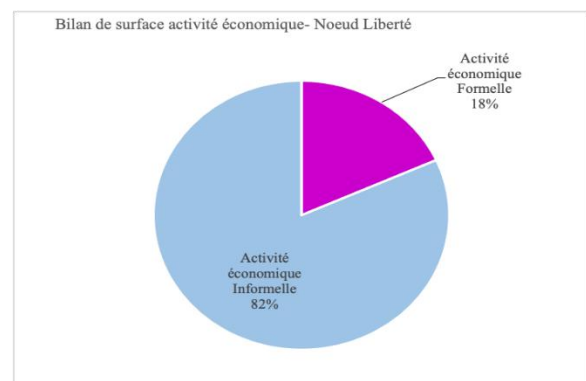


Figure 8 : Diagrammes du bilan des surfaces des activités économiques sur le nœud Marché de Liberté (Source : relevé sur le terrain juillet 2018)

4.3. L'implantation des équipements collectifs

Divers types d'équipements collectifs sont implantés sur le nœud Marché de Liberté. On observe une émergence continue des équipements collectifs autour du nœud marché de la Liberté. Cet espace par sa proximité au boulevard Lumumba est le lieu préférentiel d'implantation des équipements scolaires, sanitaires, administratifs, culturels, culturels et commerciaux, parce qu'il offre une accessibilité facile aux infrastructures viaires et aux transports en commun.

La Figure n°9, ci-dessous illustre mieux diverses typologies des équipements collectifs autour du nœud Marché de la Liberté. Nous avons comme équipements collectifs les hôpitaux, les centres de santé, les dispensaires, les écoles secondaires et primaires, un bureau de la direction commerciale provinciale de la Société Nationale d'Electricité, un bureau du quartier, des postes de police, la gare routière, les succursales de banque, les Eglises, le marché de la Liberté...

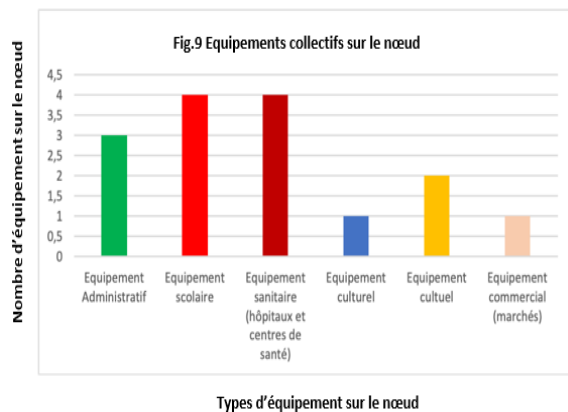


Figure 9 : Typologie des équipements collectifs autour du nœud Marché de la Liberté (Source : relevé sur le terrain juillet 2018)

Le bilan des surfaces des équipements collectifs implantés autour de ce nœud de mobilité indique la part ou l'importance de chaque type d'équipement collectif sur le plan spatial. Sur vingt-sept hectares (27ha) de terrain que les équipements collectifs occupent sur le nœud, l'équipement marchand (marché) représente seize virgule zéro sept hectares (16,07) soit cinquante-neuf pour cent (59%). Suivis des équipements sanitaires qu'occupent trois virgule nonante deux hectares (3,92 ha) soit quinze pour cent (15%). Ensuite, les équipements culturels

représentent deux virgule quatre-vingt-huit hectares (2,88 ha) soit onze pour cent (11%). Les équipements scolaires occupent deux virgule quarante-neuf hectares (2,89 ha) soit neuf pour cent (9%). Les équipements sportifs représentent zéro virgule quatre-vingt-six hectares (0,86 ha) soit trois pour cent (3%) et les équipements administratifs occupent zéro virgule quatre-vingts-et-un hectare (0,81 ha) soit trois pour cent (3%) (voir Tableau n°3 et Figure n°10).

Tableau 3 : Bilan des surfaces des équipements collectifs autour du nœud Marché de Liberté

Typologie	Surfaces	%
Administratif	0,814 418 474	3 %
Cultuel	2 888 443 093	11 %
Marchand	16,071 316 63	59 %
Sanitaire	3 929 307 919	15 %
Scolaire et cultuel	2 490 185 279	9 %
Sportif	0,862 753 113	3 %
Total	27,056 424 51	100 %

Source : relevé sur le terrain juillet 2018

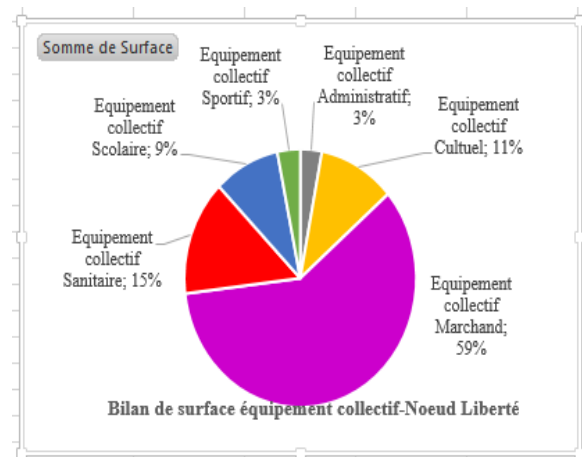


Figure 10 : Diagrammes Bilan des surfaces des équipements collectifs autour du nœud Marché de Liberté (Source : relevé sur le terrain juillet 2018)

Sur ce nœud, il y a plus de quinze lignes de transports en commun transitent ce nœud en direction de divers coins de la capitale. Ce nœud devient un lieu préférentiel d'implantation des équipements collectifs.

5. Impact des dynamiques spatiales de fonctions urbaines sur la mobilité

Les nouvelles pratiques spatiales de mobilité, la transformation de la typologie de l'habitat, l'usage des parcelles, l'émergence des équipements collectifs et la densité croissante d'activités économiques et commerces informels autour du nœud ont impacté considérablement la mobilité. Aussi, la mobilité autour de ce nœud a impacté l'éclosion et l'émergence des fonctions urbaines. La réhabilitation d'infrastructures viaries, l'accessibilité facile aux moyens de transport et les flux de la population sur ce nœud sont des catalyseurs de mobilité et ils ont poussé divers acteurs du secteur formel et informel d'implanter ou d'exercer une quelconque activité sur ce nœud. Parce qu'il est attrayant et attire plus les clientèles. Il est accessible à tous les modes de transports. On remarque deux impacts majeurs autour de ces nœuds. Il s'agit de : le resserrement des espaces de la mobilité et l'émergence des transports alternatifs tels que la marche à pied et l'éclosion des mototaxis. Ces nœuds de mobilité favorisent en même temps la mobilité et l'immobilité dans le territoire. Les habitants des quartiers riverains aux nœuds font leurs achats des produits de première nécessité sur les magasins, les boutiques et les commerces implantés autour des nœuds de mobilité. Et certaines personnes mêmes y travaillent. Toujours autour de ces nœuds, il y a diverses lignes de transport qui partent ou transitent par ces espaces pour divers coins de la capitale kinoise.

5.1. Le Resserrement ou desserrement des espaces de la mobilité

Les espaces de mobilité dans ce nœud tel que les trottoirs, les accotements et la zone de recul par rapport à la chaussée sont envahis par les aires de stationnement qui se font à majorité sur la chaussée. Les activités informelles comme les commerces flottants, les parasols de changeurs de monnaie, les parasols de cabines téléphoniques et des vendeurs ambulants exercent leurs activités sur les espaces de mobilité (voir Photo n°2).

Sur le plan spatial, il y a une démarcation nette entre les espaces de mobilité et les parcelles riveraines, mais dans les pratiques aux quotidiennes, on observe une autre réalité. Il y a un resserrement des espaces de mobilité occasionné par les activités informelles.



Photo 2 : L'espace de mobilité envahi par les aires de stationnement non aménagées, les commerces et activités informelles le long du Boulevard Lumumba (Source : Auteur, juillet 2018)

5.2. Les transports alternatifs : la marche à pied et la mototaxi

La marche à pied et la mototaxi sont les moyens de transport alternatifs autour du nœud de mobilité. Le transport en commun formel et informel qui est organisé sur cet espace n'arrive pas à amener la population jusqu'aux lieux de résidence, qui sont en soi leurs destinations. Cette situation est dite par un manque criant d'un maillage du réseau de mobilité qui dessert les quartiers d'habitat spontané à Kinshasa-Est. Les voies primaires et secondaires asphaltées en bon état ne desservent pas les quartiers d'habitat.

Les voies qui amènent la population à leurs résidences sont en très mauvais état. Le mauvais état des routes et la topographie du site ne permettent pas aux bus, taxis bus, les taxis et les autres moyens de transport du secteur formel et informel d'atteindre les lieux de résidence qui sont situées pour la plupart à plus de cinq kilomètres du maillage de la voirie qui est utilisée par les transports en commun. La population fait recours à la marche à pied et aux motos-taxis. Mais, il n'y a pas des voies piétonnes aménagées pour permettre à la population qui se déplace à plus de quatre pour cent à pied (JICA, 2018). Les enquêtes menaient dans la ville de Kinshasa, ont démontré que dans le volume total des déplacements vers le centre-ville de Kinshasa, près de 30 % de flux de la population urbaine proviennent de l'Est de la ville. 80 % des déplacements sont fortement dominés par la marche à pied et 20 % des déplacements en mode motorisés. Dans le 20 % de mode motorisé, 75 % sont assurés par les transports collectifs et 25 % assurés par les modes individuels, essentiellement en voiture privée. Il y a une évolution de plus en plus

importante de mode de transport informel, la mototaxi (JICA, 2018).

Aussi, on voit se développer une catégorie de mode de transport en commun « **les deux roues motorisés** ». Ce mode transport assure le transport de la population du lieu d'embarquement jusqu'au domicile, mais il n'existe pas des voies aménagées pour ce mode de transport. Il circule mêler sur les grands axes avec les autres modes de transport, occasionnant de nombreux accidents mortels.

Les motos-taxis exploitent souvent les voies secondaires de mobilité qui sont non asphaltées, dégradées et impraticables. Les moyens de transports en commun du secteur public et informel d'au moins cinq places n'y fréquentent pas à cause de l'état de dégradation des routes et d'autres contraintes topographiques qui ne permettent pas l'irrigation facile à l'intérieur de ces quartiers. Ces voies dégradées sont fréquentées par les motos-taxis communément appelées le « Wewa ». Ces motos-taxis jouent le rôle du relais dans les lieux où le moyen de transport en commun s'arrête, et les lieux d'habitation. C'est au niveau du nœud de mobilité où il y a ce changement des modes entre transports en commun formels ou informels et les motos-taxis (voir Photo n°3).



Photo 3 : Arrêt de motos-taxis et les cabines téléphoniques le long du Boulevard Lumumba (Source : Auteur, juillet 2018)

La part des deux roues à Kinshasa était de 1 % en 1986 à cause des contraintes physiques, des difficultés de circulation, des problèmes économiques et des considérations sociales, et ce moyen de transport est considéré comme le transport des pauvres à Kinshasa, alors qu'à Brazzaville et dans les autres villes de l'Afrique de l'Ouest, les deux roues occupent 30 % des déplacements motorisés (Mwanza, 2009).

Actuellement à Kinshasa les deux roues connaissent une éclosion remarquable dans la part des moyens de transports motorisés. Ce pourcentage devrait être revu à la hausse. Les motos-taxis assurent les liens entre les axes principaux qui sont desservis par les transports en commun et les quartiers dont l'accessibilité est très difficile.

L'accessibilité des motos-taxis sur les voies tertiaires est rendue parfois difficile à cause de leurs états de dégradation très avancés et aussi à cause de la topographie des certains coins du territoire qui ne permet pas aux citoyens d'accéder dans leurs parcelles. Cette situation faite que même si les motos taxis rendent service à la population, mais elles n'arrivent pas à assurer un bon service à la population qui habite les quartiers déconnectés au réseau de mobilité collective.

6. Les acteurs de la fabrique urbaine autour du nœud de mobilité Marché de la liberté

On dénombre une multitude des acteurs qui interviennent dans le processus de la fabrique urbaine autour des nœuds de mobilité. Ces acteurs opèrent et interviennent sous plusieurs formes. Cependant, il est essentiel de bien vouloir distinguer leurs catégories, leurs façons d'agir et des actes qu'ils posent sur le terrain, qui concourent à la fabrication du territoire. Il y a deux grands regroupements d'acteurs : le secteur formel et le secteur informel.

6.1. Les acteurs publics

Dans le secteur formel, on citera les autorités étatiques, urbaines et locales interviennent dans l'ordre décroissant : le Gouvernement Central, le Gouvernement provincial, l'Hôtel de Ville, les divisions urbaines, la commune, le quartier et les agents de police ou de contrôle sur les nœuds. Aussi s'ajoute dans cette catégorie, les services étatiques et urbains, les opérateurs économiques formels, les opérateurs culturels et culturels et les notables.

Les autorités urbaines et locales agissent sur ce nœud de mobilité selon les compétences et prérogatives hiérarchiques qui sont prévues par la loi. Elles agissent à travers diverses formes, par exemple en délivrant les autorisations d'ouvertures ou d'implantation d'une activité sur les nœuds de mobilité ou soit à travers des contrôles administratifs. Ils ont aussi les compétences

hiérarchiques de financer des infrastructures, d'autoriser ou de refuser l'implantation d'un immeuble ou une quelconque activité sur les nœuds.

Les services étatiques et urbains se regroupent à deux niveaux. Il y a les services qui dépendent directement du gouvernement Central tel que, la Cellule des Infrastructures du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction, l'Office des Routes (OR), l'Agence Congolaise des Grands Travaux (ACGT), la Commission Nationale de la Prévention Routière (CNPR), le Fonds National d'Entretien Routier (FONER) et la Société de Transport au Congo (TRANSCO). Il y a aussi ceux qui dépendent du Gouvernement Provincial, de l'hôtel de ville et les municipalités telles que, la Régie d'Assainissement et Travaux Publics de Kinshasa (RATPK), l'Office de Voirie et Drainage (OVD) et la Police de Circulation Routière (PCR). A ces groupes d'acteurs du secteur formel s'ajoutent les opérateurs culturels et culturels et les opérateurs économiques du secteur formel. Ils ont comme les compétences hiérarchiques de financer les infrastructures et de mettre en œuvre les décisions des autorités étatiques, urbaines et locales, dans la réalisation des infrastructures et équipements autour du nœud de mobilité, par exemple la réhabilitation et modernisation d'infrastructures routières, l'implantation des panneaux de signalisation, les marquages au sol...

6.2. Les acteurs infra-étatiques

Dans le secteur informel, on retrouve notamment des tabliers (Ligablos, changeur de monnaie, petit commerce, Kadhafis [vendeurs de carburant ambulant], le quado,...), les vendeurs ambulants, les riverains et les associations du personnel travaillant dans les nœuds tels que l'Association des Chauffeurs du Congo (ACCO), la Mutuelle des Chauffeurs du Congo (MUC), l'Association des Propriétaires de Véhicules Affectés au Transport en Commun au Congo (APVCO), l'Association des Initiateurs et Propriétaires de Motos-taxis, ce sont des acteurs du secteur informel qui agissent sur les nœuds de mobilité.

Les tabliers disposent d'un étal ou d'une table de fortune et occupent généralement les espaces de mobilité, par exemple les trottoirs voire l'emprise même des voies de circulation. Ces derniers appartiennent au groupe des commerçants de la rue. Ils n'ont pas un emplacement unique et permanent

contrairement aux commerçants du secteur formel et les petites boutiques intégrées aux rez-de-chaussée des immeubles qui longent les voies publiques. Les clients qui descendent des moyens de transport commun sur les lieux ou les habitants des quartiers environnants et d'autres quartiers en dehors de la commune de N'djili, Masina et Kimbanseke, savent déjà vers qui ils doivent se tourner en fonction de ses besoins.

Mais, les vendeurs ambulants sont en mouvement à tout moment et se déplacent d'un point à un autre à la recherche des clients.

Pourquoi parlons-nous du secteur informel ? En effet, plusieurs qualifications ou appellations existent pour définir le secteur informel : le secteur marginal, l'économie informelle ou non formelle, économie au noir, l'économie occulte, le secteur non structuré ou non réglé... Mais, à Kinshasa comme dans les autres villes de l'Afrique central, ce secteur emploie et nourrit plus de quatre-vingts pour cent de population (Piemay, 1993).

Autour du nœud Marché de la liberté, les activités dominantes sur cet espace sont les services et les commerces informels. Ils s'organisent le long de la voirie urbaine principale et les rues qui jouxtent le nœud de mobilité. Les trottoirs, la voirie et d'autres espaces de mobilité sont occupés par les activités informelles.

6.3. Les relations entre les acteurs

Des relations s'établissent entre ces grands groupes d'acteurs dans leurs façons de faire et d'agir sur le terrain. Les acteurs du secteur public obtiennent des autorisations, entre autres le numéro d'identification nationale et le registre de commerce au niveau du Ministère de l'Economie tant national que Provincial. Les permis d'exploitation sont obtenus au niveau de la ville et les communes. Pour construire, ils obtiennent des permis de construire qui relèvent du niveau national, voire provincial, selon les compétences, la nature et l'usage des travaux à réaliser. Les acteurs du secteur infra-étatiques, quant à eux, exercent leurs activités sans aucun document délivré par les autorités étatiques. Ils sont dans l'anonymat et dans la clandestinité. Ils sont parfois objets de déguerpissements, pour qu'ils soient casés de nouveau à l'intérieur du marché, mais ils retournent toujours sur la voie publique. C'est sur la

voie publique que ces commerçants sont en contact direct avec les clients.

Le chiffre de commerçants du secteur informel augmente quotidiennement. Leur présence est beaucoup plus importante sur les voies publiques et à côté des équipements collectifs autour du nœud Marché de la liberté.

Un rapport de force s'établit entre les acteurs. Sur le nœud Marché de la Liberté, ce sont des commerçants indo-pakistanaï, les Chinois et les Libanais qui exercent en majorité les activités économiques formelles. Les commerçants du secteur infra-étatiques sont parfois chassés par les autorités locales au bénéfice des acteurs économiques du secteur formel.

Aussi, ces commerçants du secteur informel qui vendent en détail s'approvisionnent auprès des acteurs économiques du secteur formel qui sont en majorité des grossistes.

7. Conclusion

Le nœud sur lequel se concentre notre travail est le lieu qui présente une diversité des fonctions urbaines, le lieu où se concentre les activités, les équipements et la population. On y observe un processus de densification croissante de l'habitat. Ce nœud est le lieu stratégique de la mobilité. Il est perçu par la population comme un lieu d'approvisionnement et accueille diverses activités commerciales. Il est le lieu de fréquentation au niveau d'équipements collectifs et de multiples échanges de la population. Ce nœud est aussi le terminus, la gare et l'arrêt des moyens des transports collectifs : c'est un lieu de ruptures de charge c'est-à-dire un lieu d'échange et d'attraction de la population ainsi que de relais entre les moyens de transports.

La ville se fabrique autour de ce nœud par l'intervention de multiples acteurs, publics et privés. La plupart des activités et équipements de la ville dans les quartiers périphériques de Kinshasa se concentrent dans le périmètre de ce nœud de mobilité. Le nœud marché de la liberté est un vecteur de mobilité et d'immobilité⁴ dans cette partie de la ville. Il favorise la mobilité, notamment

par la localisation d'arrêts de bus qui desservent d'autres coins de la capitale. Les habitants de ces quartiers sont obligés de passer par ce nœud, d'autres y transitent pour atteindre d'autres coins de la ville. Ce nœud de mobilité est le lieu de travail d'une partie des usagers de ce nœud, qui sont desservis par diverses lignes de transport : ils constituent un lieu d'intermodalité, pour reprendre une terminologie actuelle⁵. Ce nœud, en répondant à une bonne partie des besoins de la population environnante, font donc aussi que la population de ces quartiers se déplace peu en dehors de ce territoire.

La description et l'analyse des dynamiques urbaines, la nature des activités et l'attrait que ce nœud génère tant en termes de transformation de la typologie de l'habitat, des pleins pieds qui requièrent de la hauteur, changement des fonctions des parcelles, de densification du cadre bâti que des activités de la population, ont permis de cerner le processus de la fabrication de la ville autour de ces nœuds de mobilité. On y décèle diverses formes d'usage du foncier, entre le domaine public de l'état (les infrastructures viaires, les hôpitaux, les marchés, l'administration...) et le domaine privé. L'analyse de ce nœud a permis de comprendre leur rôle dans l'organisation du territoire et leur lien avec la mobilité, l'habitat, les activités et les usages. Les dynamiques urbaines ainsi que les diverses fonctions urbaines repérées sur ce nœud font que :

- (1) Ce nœud densifie l'espace urbain en diversifiant le tissu par la transformation du bâti, par le changement d'usage des parcelles, l'autorisation et la promotion de la mixité entre habitat, activités artisanales et commerciales ;
- (2) Ce nœud structure les quartiers périphériques. Il constitue un lieu préférentiel pour l'implantation des équipements collectifs et des activités économiques. Il offre une accessibilité facile aux divers moyens de transport en commun ;

⁴La dichotomie entre mobilité et immobilité a fait l'objet d'un développement à l'état de l'art au point 1.2.4.

⁵Wachter, Serge. Trafic en ville, l'architecture et l'urbanisme au risqué de la mobilité, Edition Recherche, Paris 2004 et les travaux de relevé sur les nœuds de mobilité réalisés d'août 2016 à septembre 2020.

- (3) Ce nœud de mobilité autonomise les quartiers périphériques de Kinshasa qui se fabriquent avec les pratiques locales impulsées par les autorités locales, les acteurs privés et la population.

A travers une analyse fine de ce nœud, nous avons identifié les divers acteurs qui participent à la fabrication de la ville dans la partie-Est de la ville de Kinshasa. Les commerçants grossistes tels que les Indo-Pakistansais, les Chinois et les Libanais qui agissent par les achats de parcelles ou sous formes de contrats de joint-venture avec les résidents sont plus présents sur le nœud Marché de la Liberté.

Ces acteurs opèrent de diverses manières à la mise en place des fonctions urbaines autour de ce nœud. Les acteurs publics interviennent soit par la construction des équipements en partenariat avec des bailleurs de fonds internationaux et nationaux, soit par des contrats de bail emphytéotique entre l'Etat et les privés, soit encore par la délivrance des autorisations d'implantation, la location ou la cession de terrains et d'espaces à des opérateurs privés. A côté de ces acteurs publics, on trouve les multiples acteurs privés. Ils peuvent être tant nationaux qu'étrangers. Ces derniers agissent en collaboration avec les résidents, soient en achetant les parcelles, soit en concluant des contrats de bail emphytéotique (joint-venture) avec les résidents autour des nœuds. Les acteurs majeurs de cette catégorie sont les Indo-Pakistansais. Ils implantent autour de ce nœud des quincailleries, des magasins et des dépôts pharmaceutiques. Les acteurs économiques Libanais exercent beaucoup plus l'activité des agences de voyages de Kinshasa vers à l'intérieur du pays.

Il y a nécessité de développer les moyens de transport alternatifs comme la marche à pied et les mototaxis autour de ce nœud de mobilité. Pour la marche à pied, il faut remettre en état les trottoirs existants et créer des traversées protégées des grands axes pour assurer la sécurité de la population. Il est aussi nécessaire de repérer les lieux plus attractifs pour les piétons (marché, arrêt des transports collectifs), d'organiser des cheminements privilégiant les piétons...

Je suggère d'encourager les mototaxis et de promouvoir ce mode de transport, afin de réduire les transferts vers l'utilisation de l'automobile et surtout en transport en commun, par la création d'itinéraires de rabattement vers les voies primaires et

secondaires exploitées par les transports en commun et l'amélioration d'itinéraires qui lient les nœuds aux lieux d'habitation.

L'analyse transversale de toutes ses informations nous montre bien qu'on observe une logique de densification de l'espace en termes de hauteur des bâtiments, d'activités économiques et d'équipements collectifs autour des nœuds de mobilité. Dans cette logique, il y a nécessité de consolider l'urbanisation autour des nœuds de mobilité pour pallier la problématique de la Ville **monopolaire** à Kinshasa.

Cette analyse induit le fait qu'on ne peut parler de l'urbanisation kinois par le prisme de la mobilité qu'en l'abordant à travers le continuum entre mobilité et immobilité.

Déclaration de conflit d'intérêts : L'auteur n'a aucun conflit d'intérêts à déclarer.

Bibliographie

- Amani, G. & Mpuru, MB. (2019). Kinshasa, Ville borgne ? *Presse universitaire de l'UPN*, 35-48.
<https://t.co/gfTBVWXEE1>.
- Bakumba, G. (2021). *Interaction entre la Croissance Urbaine et la Mobilité. La Structuration de la périphérie-Est de Kinshasa par la mobilité collective : les nœuds comme lieux de fabrication de la ville*, [Thèse de doctorat et annexes 476p, Université Libre Bruxelles].
<https://www.louiselab.be>.
- Bureau d'Etude d'Aménagement et d'Urbanisme. (1980). *Schéma Directeur d'Aménagement urbain de la ville de Kinshasa*, (SDAU), BEAU, Kinshasa, RD Congo.
<https://www.beau.org/>.
- Bureau d'Etude d'Aménagement et d'Urbanisme. (1975). *Schéma Directeur d'Aménagement urbain de la ville de Kinshasa*, (SDAU), BEAU, Kinshasa, RD Congo.
<https://www.beau.org/>.
- Bouzouina, L. (2007). Concentrations spatiales des populations à faible revenu, entre polarisation et mixité, *Pensée plurielle n16*, n° 3, .59-72.
<https://www.cairn.info/revue-pensee-plurielle-2007-3.htm>.
- Chenal, J. (2009). *Urbanisation, Planification urbaine et modèles de ville en Afrique de l'Ouest. Jeux et enjeux de l'espace public*, ENAC/EPFL, Lausanne.
<http://dx.doi.org/10.5075/epfl-thrsis-4268>.
- Choplin, A. (2006). Le foncier urbain en Afrique : entre informel et rationnel, l'exemple de Nouakchott (Mauritanie) / The urban land in Africa : between the informal and the rational. The Nouakchott case (Mauritania).. *Annales de Géographie* 115, n°. 647, 69-91.

- <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2006-1-page-69.htm>.
- De Saint Moulin, L. (2010). *Villes et organisation de l'espace en République Démocratique du Congo*, Cahiers Africains, Tervuren, L'Harmattan. <https://doi.org/10.4000/africanistes.4231>.
- Dheudjo, N.S. (1990). *Etude de transformation et d'intégration des quartiers urbains, Kinshasa Ouest (Zaire)*, (géographie), [Thèse de doctorat + annexes 555 p, Université de Bordeaux III]. <https://www.theses.fr/1990BOR30030>.
- Diaz Olvera, L., Pochet, P. et Plat, D. (2003). Les quartiers sans la ville ? Accès au service de transport et ségrégation urbaine en Afrique subsaharienne, *Lyon*, 1-18. http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2009.raulet_e&part=172838.
- Equipe d'Etude de l'Agence Japonaise de Coopération Internationale. (2018). *Rapport mi-parcours, projet élaboration de Plan Directeur Urbains des transports de la ville de Kinshasa*, JICA, Kinshasa, RD Congo. <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12340360.pdf>.
- Flouriot, J., De Maximy, R. & Pain, M. (1978). *Atlas de Kinshasa*. IGC-IGN, Paris, 44 planches. <https://journals.openedition.org/belgeo>.
- Groupe Huit-Arter. (2014). *SOSAK rapport définitif S4, plan de Kinshasa en 1919*, Kinshasa, RD Congo. <https://www.arterarchitects.com/development-projects/sosak>.
- Groupe Huit-Arter (2014). *SOSAK rapport définitif S4, Le plan de Kinshasa dans les années 40*, Kinshasa, RD Congo. <https://www.arterarchitects.com/development-projects/sosak>.
- Groupe Huit-Arter (2014). *SOSAK rapport définitif S4, le plan de Léopoldville, proposé par Georges Ricquier en 1949*, Kinshasa, RD Congo. <https://www.arterarchitects.com/development-projects/sosak>.
- Hagelstein, R. (2002). *Interaction entre règles et acteurs dans la production de l'espace bâti : approche de pratiques passées et actuelles du règlement d'urbanisme et du plan d'aménagement*. Louvain, Presses universitaires de Louvain. <https://www.i6doc.com>.
- Kanene, M. (1990). *Les marchés de Kinshasa : structure, localisation et leurs rôles dans la distribution des biens et services*, [Thèse de doctorat Université de Liège]. <https://books.google.cd/books>.
- Katalayi, H. (2014). *Urbanisation et fabrique urbaine à Kinshasa : Défis et opportunités D'aménagement*. [Thèse de doctorat, Ecole doctorale Montaigne Humanité (ED480)]. <https://theses.hal.science/view/index/identifiant/el-01151044>.
- Kaufman, V., & Christophe, J. (2003). Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manœuvre ?, *Revue internationale des sciences sociales* n 176, n°2, 329-340. <https://www.cairn.info/revue-internationale-des-sciences-sociales-2003-2-page-329.htm>.
- Le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg, Ministère du développement durable et les infrastructures, Département de l'aménagement du territoire. (2012). *La centralité urbaine au Luxembourg : Analyse et perspectives*, Rapport de l'observatoire du développement spatial, unité de la recherche GEODE, CEPS/INSTEAD, Luxembourg.
- Lelo Nzuzi, F. (2011). *Kinshasa : Planification et Aménagement*. L'Harmattan, Kinshasa, RD Congo. https://cibleplus.ulb.ac.be/permalink/32ULDBU_INST/1hd430I/alma991001727929704066.
- Lelo Nzuzi, F. (1992). Gestion foncière et production de l'habitat urbain au Zaïre, *In Bulletin Géographique de Kinshasa*, Vol.2, Kinshasa, RD Congo, 241-263. <https://www.africabib.org/rec.php?RID=115757643>.
- Lynch, K. (1976). *L'image de la cité*. Nouveau Tirage, traduit par Marie Françoise Vénard et Jean-Louis Vénard Architectes D.p.l.g., I.u.u.p., Dunod, Collection Aspects de l'Urbanisme, Bordas, Paris. <https://fr.scribd.com/document/460510517/L-image-de-la-cite-kevin-lynch-pdf>.
- Macario, M. (2012). *L'aménagement des centres villes : la mobilité, vecteur et acteur de la centralité urbaine*, [Thèse de doctorat en Sciences Juridiques et Politique, Aix-Marseille]. <https://www.theses.fr/2012AIXM1003>.
- Mangin, D. (2004). *La Ville franchisée, formes et structures de la ville contemporaine*. Edition de la Villette, Paris. https://www.persee.fr/doc/aru_0180-930x_2005_num_99_1_2634_t1_0135_0000_6.
- Mwanza, H. (1996). *Transport et Implantation des équipements socio-collectifs dans une métropole tropicale : Kinshasa*, [Thèse de doctorat, Université Libre de Bruxelles]. <http://geoprodig.cnrs.fr/items/show/76432>.
- Pain, M. (2012). *Kinshasa : la ville et la cité*, Vol. 105, Paris : Editions de l'ORSTOM, 1984. Paris, Edition L'Harmattan. https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/pleins_textes_2/memoires/15877.pdf.
- Piemay, J.L. (1993). *Citadins et quête du sol dans les villes d'Afrique centrale*, Paris, Edition L'Harmattan, collection villes et entreprises. <https://www.sudoc.fr/002916304>.
- Pouyane, G. (2005). L'interaction entre usage du sol et comportement de mobilité. Méthodologie et application à l'aire urbaine de Bordeaux, *Revue d'Economie Régionale & Urbaine*, n°5 décembre, 723-746. <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2005-5-page-723.htm>.
- Ramazani, A. (1993). Croissance périphérique et mobilité résidentielle à Kinshasa, *In Espace tropicaux*, n°10, CGET Bordeaux, 193-222.
- Ramazani, A. (1990). *Kinshasa-Est de l'habitat planifié à la croissance spontanée*, [Thèse de doctorat 471p+annexes, Université de Bordeaux III]. <https://www.theses.fr/1990BOR30031>.
- Sakho, P., A. Camara. (2012). Accès à la ville entre mobilité contrainte des plus aisés et assignation territoriale des plus pauvres. Le cas de Pikini, dans la banlieue

de l'agglomération urbaine de Dakar, *Annales de la faculté des lettres et sciences humaines, université Sheikh Anta Diop de Dakar*, n°28, 107-125. <https://www.researchgate.net/publication/280601284>.

Vennetier, P. (1989). Centre-périphérie et flux intra-urbains dans les grandes villes d'Afrique noire, *Annale de géographie*, n°547, mai-juin, C.N.R.S, 257-284.

https://www.persee.fr/docAsPDF/geo_0003-4010_1989_num_98_547_20906.pdf.

Wachter, S. (2004). *Trafics en ville, l'architecture et l'urbanisme au risque de la mobilité*, Editions Recherches, Paris.

https://www.persee.fr/doc/aru_0180930x_2005_num_91_2615_t1_0196_0000_2.