

UN MONDE EN VOIE D'URBANISATION ET DES VILLES EN VOIE DE PÉRIURBANISATION : PERSPECTIVE GLOBALE ET FOCUS SUR KINSHASA

Délégation générale Wallonie-Bruxelles à Kinshasa

Jean-Marie Halleux et Jean-Pierre Messina

Kinshasa – RDC – 6 mars 2018



ECOGEO
economic geography unit
service de géographie économique



Structure de l'intervention

I. Une planète en voie d'urbanisation et des villes en voie de périurbanisation

Un monde en voie d'urbanisation : la transition urbaine

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

II. La ville de Kinshasa en voie de périurbanisation

Croissance urbaine : éléments démographiques et spatiaux

Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

III. Comment gérer la transition urbaine ? Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Structure de l'intervention

I. Une planète en voie d'urbanisation et des villes en voie de périurbanisation

Un monde en voie d'urbanisation : la transition urbaine

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

II. La ville de Kinshasa en voie de périurbanisation

Croissance urbaine : éléments démographiques et spatiaux

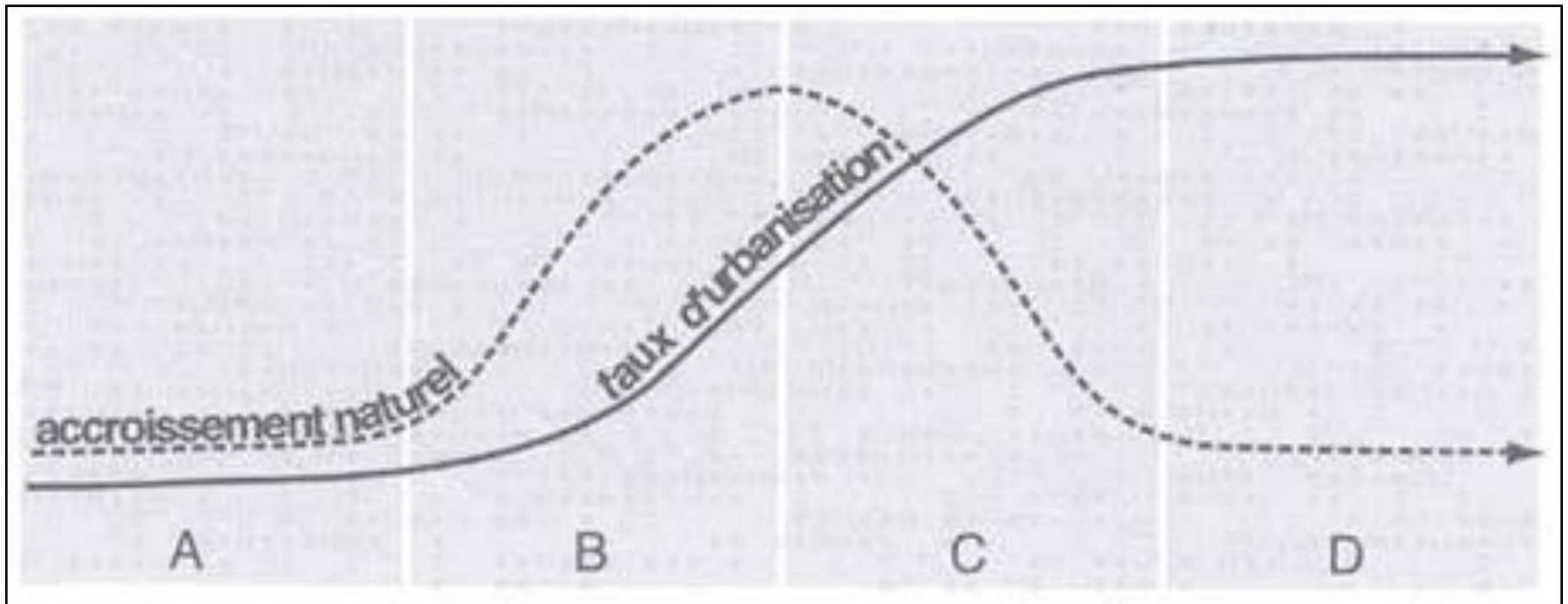
Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

III. Comment gérer la transition urbaine ? Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Un monde en voie d'urbanisation : la transition urbaine

Qu'est-ce que la transition urbaine ?

Transition correspondant au passage d'un peuplement de villages homogènes et dispersés à un peuplement hétérogène et concentré dans et autour des centres urbains



Source : R. Le Goix, 2005, p. 27.

Un monde en voie d'urbanisation : la transition urbaine

L'exode rural : une tendance irrépressible

Répulsion des campagnes

Croissance rapide de la population et raréfaction des terres cultivables

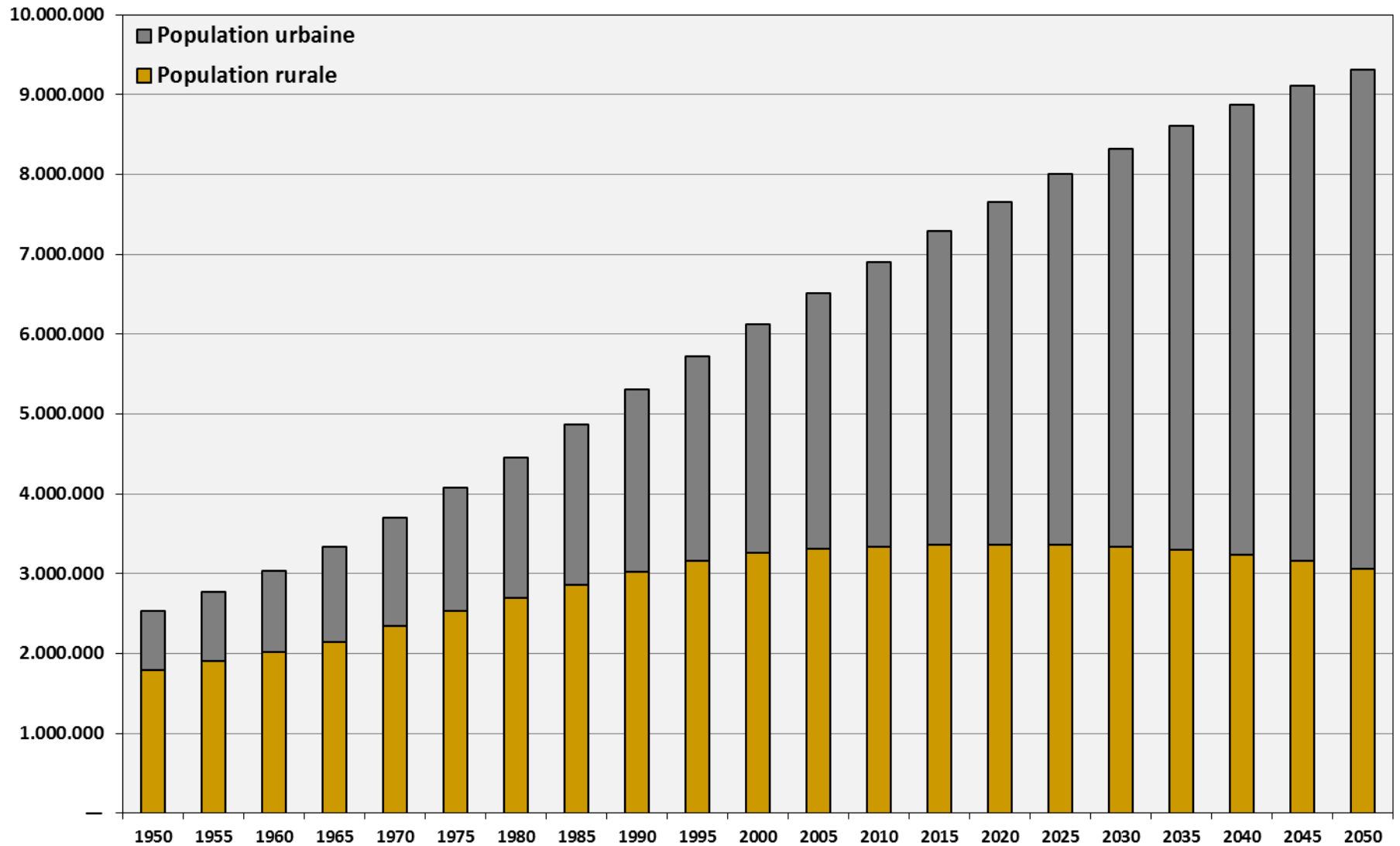
Insécurité provoquée par les guerres civiles, les changements radicaux de régimes politiques...

Attraction des villes

Le développement de l'emploi dans les villes et les pôles industriels

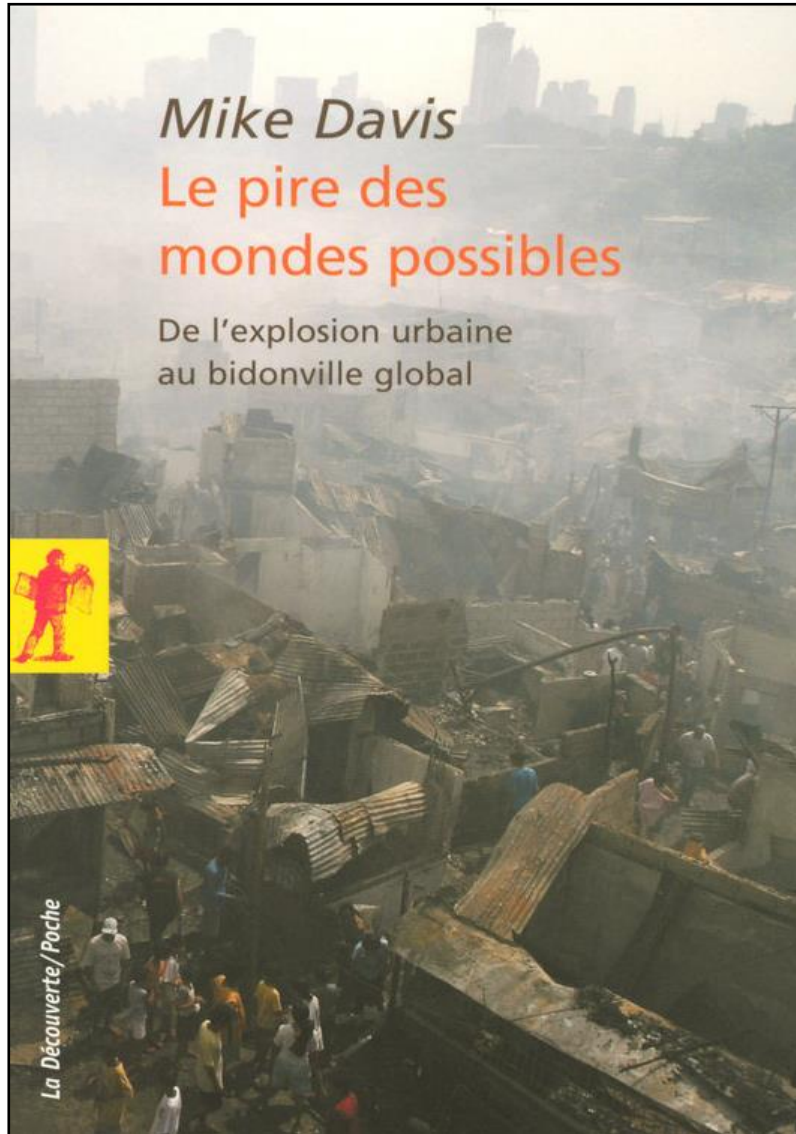
L'aspiration à des conditions de vie meilleures malgré l'insalubrité des quartiers d'habitat précaire

Population rurale et urbaine dans le monde



Source des données : United Nations, World Urbanization Prospects, the 2011 Revision (<http://esa.un.org/unup/index.html>), consulté en juillet 2013

Le pire des mondes est possible...



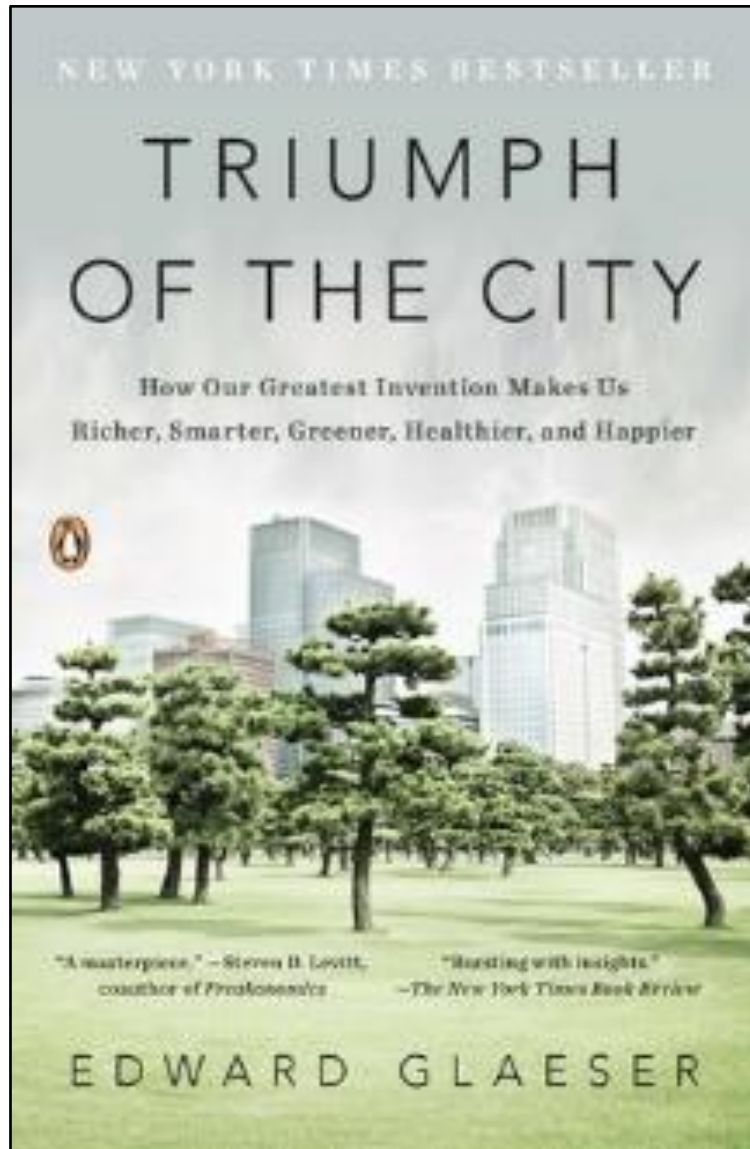
Bidonville à Mandalyong City après un incendie (Manille, 2007)

Titre original : *Planet of Slums*, Verso, Londres – New-York, 2006

« Pour Mike Davis, la situation est désespérée, le monde urbain sera irrémédiablement coupé en deux : les quartiers réservés aux riches et une périphérie innommable pour les pauvres, entre les deux l'armée »
URBANISME

« Les bidonvilles du Sud, champs de bataille cauchemardesques du XXIème siècle ? »
LE VIF / L'EXPRESS

Le meilleur des mondes est possible...



« La pauvreté urbaine, malgré la peur qu'elle inspire, peut offrir un chemin vers la prospérité aussi bien aux individus qu'à l'ensemble de la nation. Le Brésil, la Chine et l'Inde deviendront probablement beaucoup plus riches dans les cinquante ans qui viennent, et cette richesse sera créée dans des villes connectées au reste du monde, et non dans des zones rurales isolées » (E. Glaeser, 2011, p. 96).

Une énorme responsabilité pour l'aménagement du territoire

« *All of these challenges will place a tremendous responsibility on the shoulders of urban and regional planners who will be expected to help society navigate the future.* »

Source : K. Kourtit, P. Nijkamp et N. Reid, 2014, « The new urban world: Challenges and policy », *Applied Geography*, n°49, pp. 1-3.

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

Formes urbaines et pratiques de mobilité

Pourquoi la ville ?

Ville = système et configuration géométrique

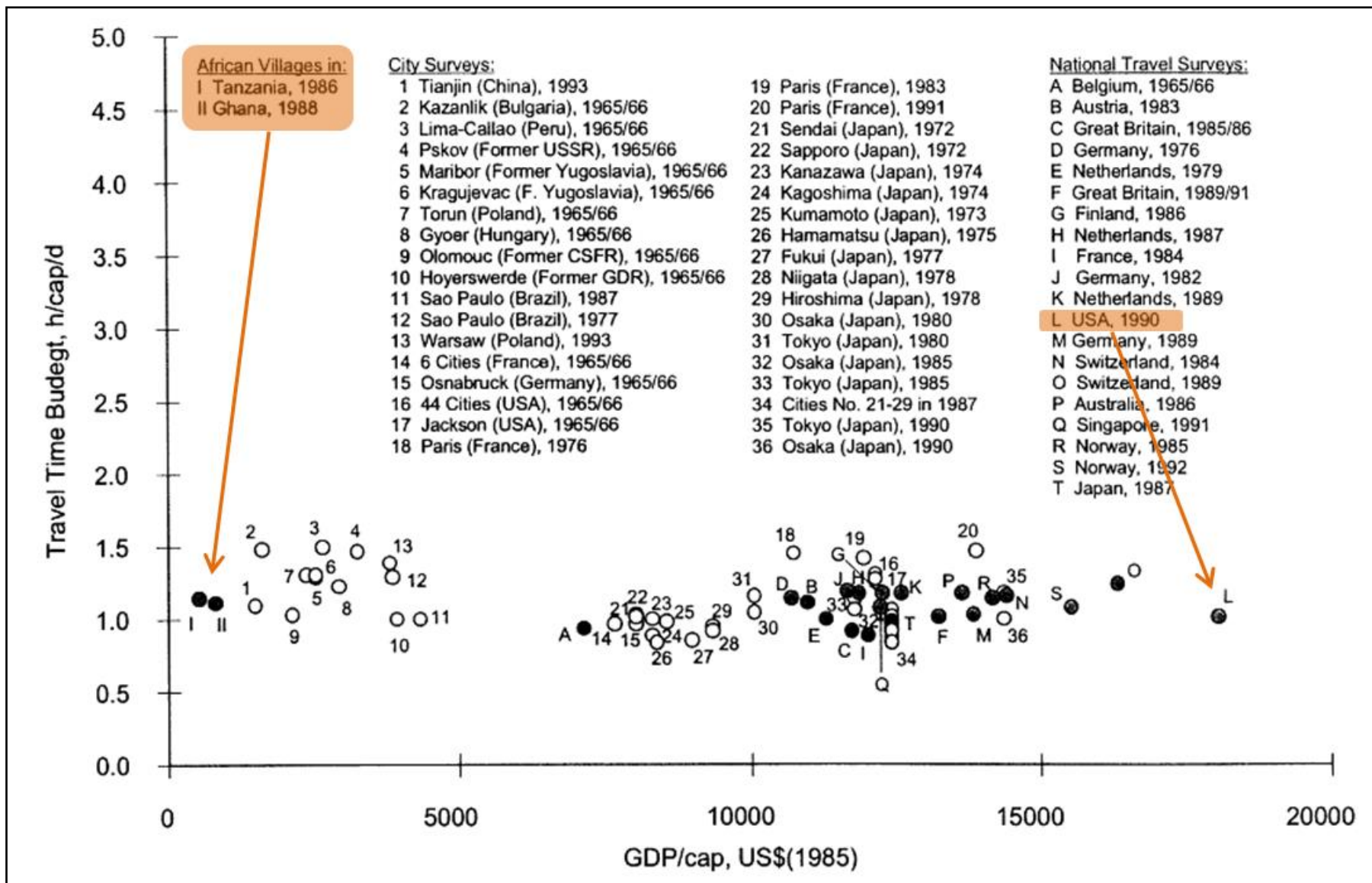
Maximisation des interactions socio-économiques (notamment quotidiennes)

Minimisation de la pénibilité des déplacements

Régulation des déplacements dans l'espace urbain

Constance des budgets-temps de transport : 1h à 1h30

Gains en vitesses ⇒ Gains en espace plutôt qu'en temps !



Source : A. Schafer et D.G. Victor, 2000, p. 175.

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

Formes urbaines et pratiques de mobilité

Pratiques de mobilités ➡ Formes urbaines

**Ville = Potentiel d'accessibilité, d'interactions
= Minimisation des distances (distance-temps)**

Accroissement des vitesses (x 10) ➡ Même potentiel sur un espace (x 100) plus vaste

Théorie des trois "âges" de la ville :

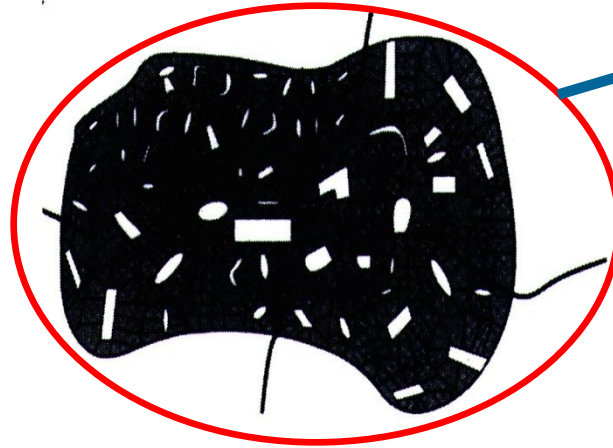
- la ville piétonne**
- la ville transports en commun**
- la ville voiture**

Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique

Depuis approx. - 3500



Offre foncière
physiquement
accessible

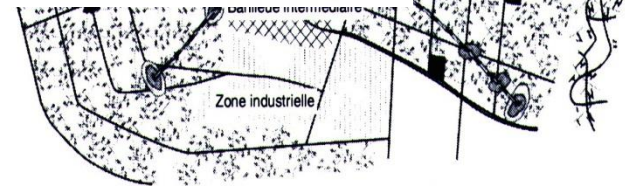
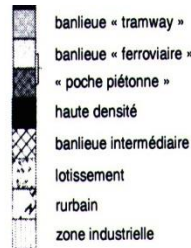
Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

« tramway »



Banlieue « ferroviaire »
« Poche piétonne »

Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Source : P.W.R. Newman et J.R. Kenworthy, 1996, pp. 2-3.

Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

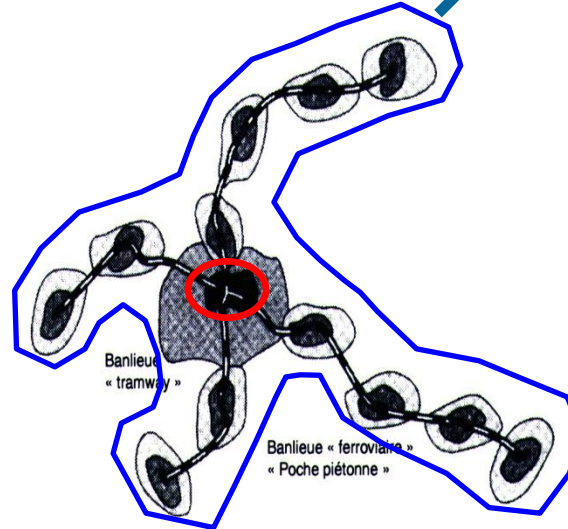
- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique

Offre foncière
physiquement
accessible

Ville « transports en commun »

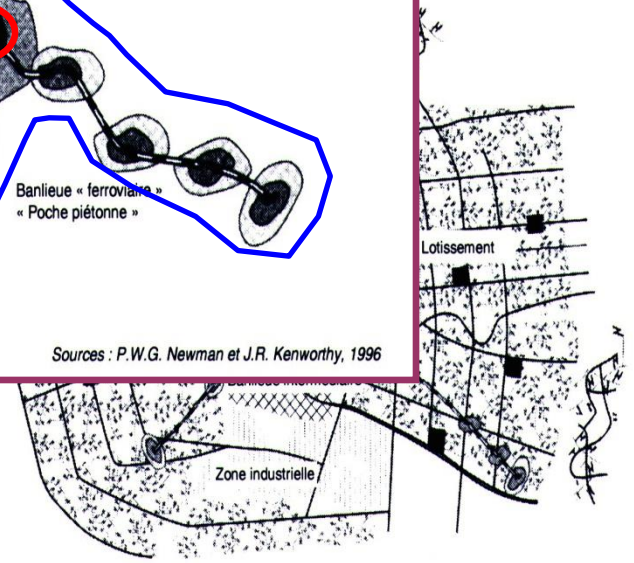
- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation

Depuis approx. 1850



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

- banlieue « tramway »
- banlieue « ferroviaire »
- « poche piétonne »
- haute densité
- banlieue intermédiaire
- lotissement
- rurbain
- zone industrielle



Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Source : P.W.R. Newman et J.R. Kenworthy, 1996, pp. 2-3.

Figure 1 : Les formes urbaines et l'évolution des modes de transport

Ville « piétonne » traditionnelle

- haute densité
- multifonctionnalité
- structure organique



Ville « transports en commun »

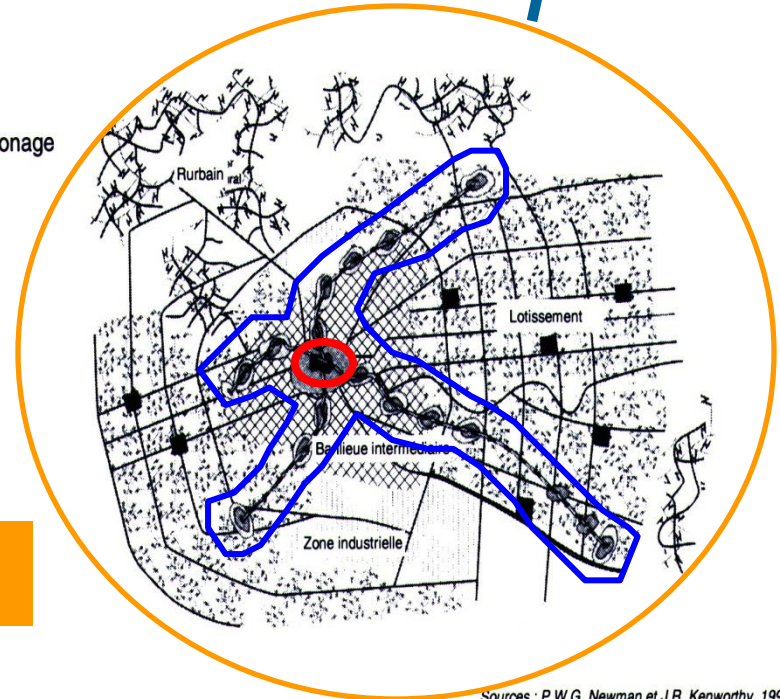
- densité moyenne
- multifonctionnalité
- forte centralisation



Offre foncière
physiquement
accessible

Ville « voiture »

- faible densité
- monofonctionnalité et zonage
- faible centralisation

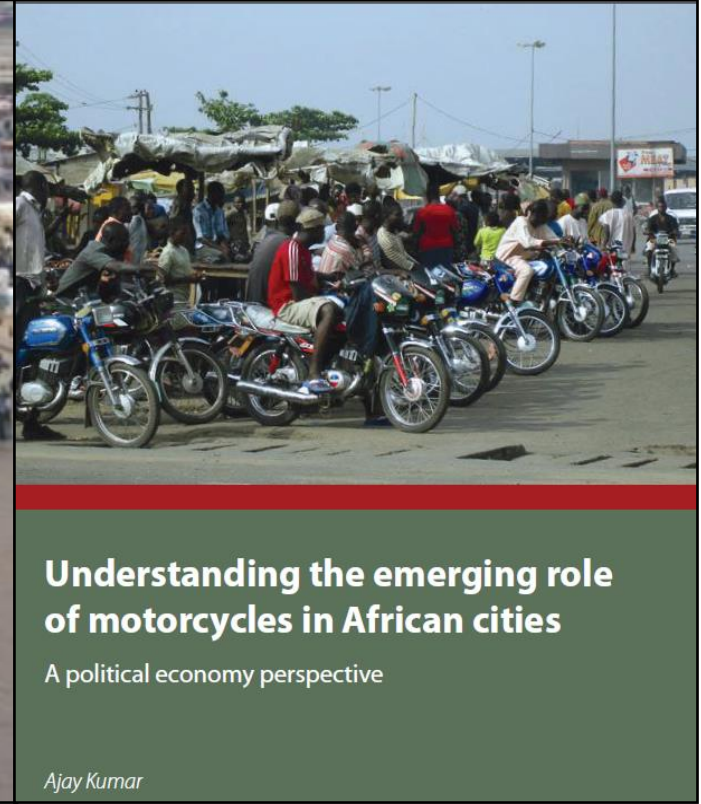


Depuis approx.
1950

Sources : P.W.G. Newman et J.R. Kenworthy, 1996

Source : P.W.R. Newman et J.R. Kenworthy, 1996, pp. 2-3.

Relâchement des contraintes de mobilité : la ville « sur pneu »



**Understanding the emerging role
of motorcycles in African cities**

A political economy perspective

Ajay Kumar

Source : <http://pathghana.com/tro-tro-transport-in-ghana.html> (consulté en septembre 2013)

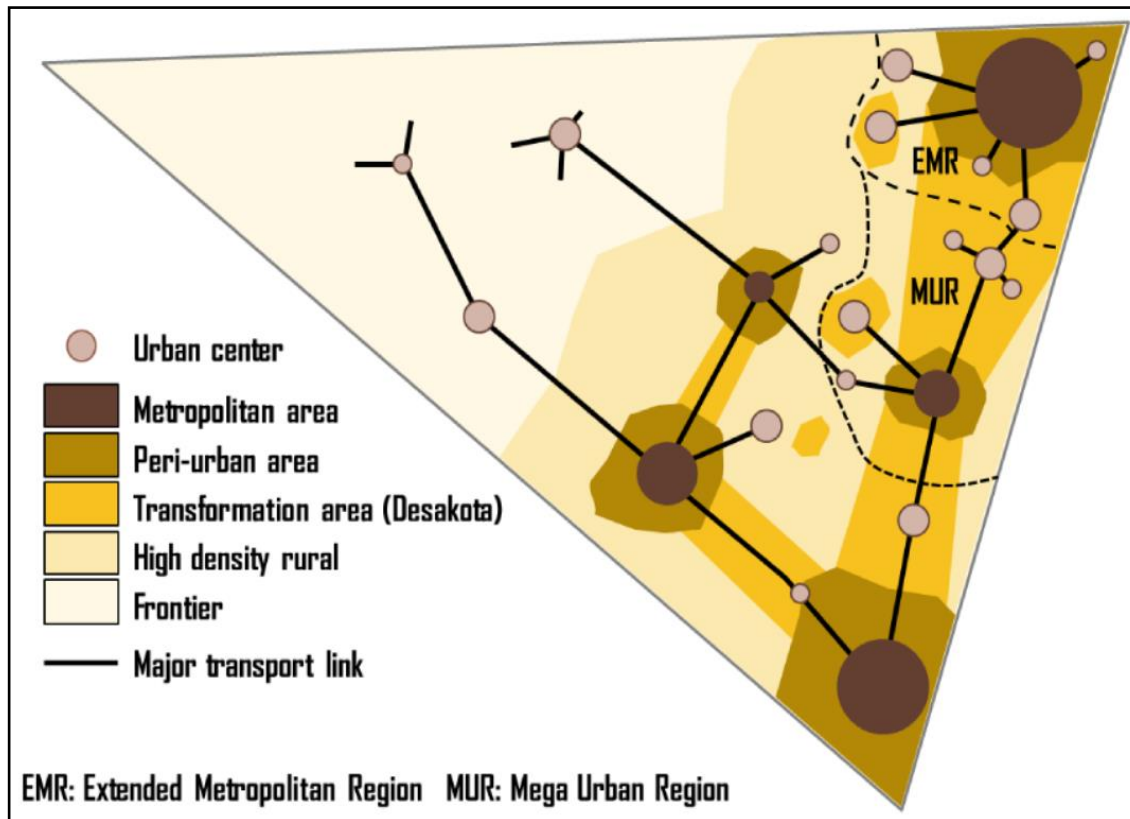
- ⇒ **Limites floues** : les aires urbaines s'étendent sur des territoires élargis
- ⇒ **Dédensification** : utilisation de l'espace de manière plus extensive
- ⇒ **Gouvernance** : il faut inventer de nouvelles règles

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

Des limites de plus en plus floues

Il faut dépasser la dichotomie urbain/rural

Néologismes : *périurbanisation* – *rurbanisation* – *contre-urbanisation* – *étalement urbain* – *métropole* – *ville-archipel* – *entre-ville* – *urbano-rural* – *desakota* (T. McGee, 1991)



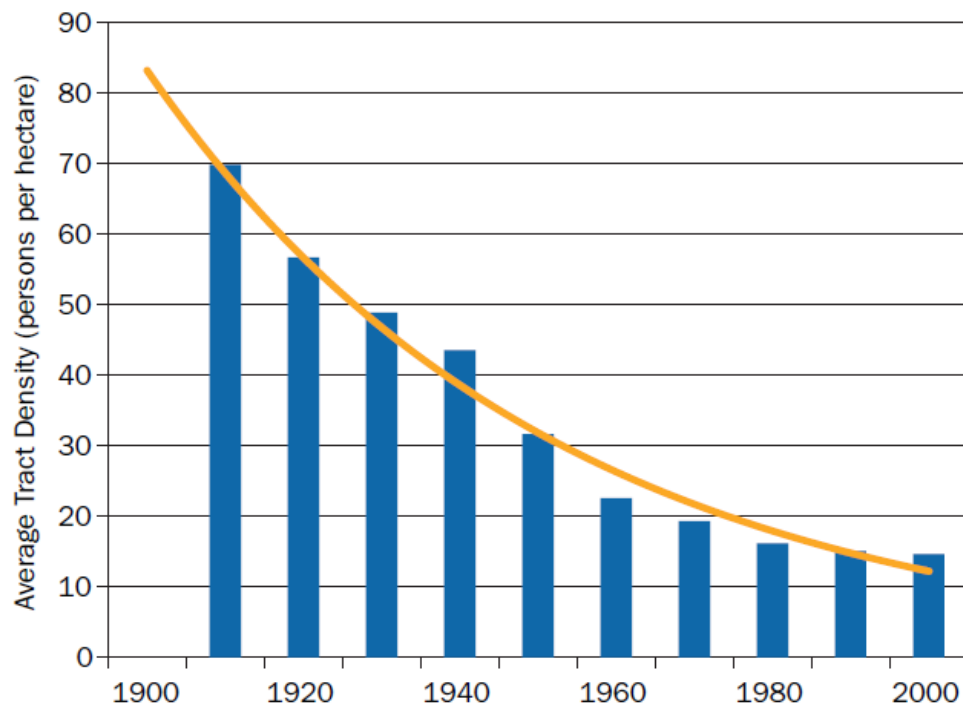
Source : J.-P. Rodrigue et al., 2013,
(http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch6en/ap16en/east_asia_urban_pattern.html) (consulté en décembre 2013)

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

Vers la dédensification

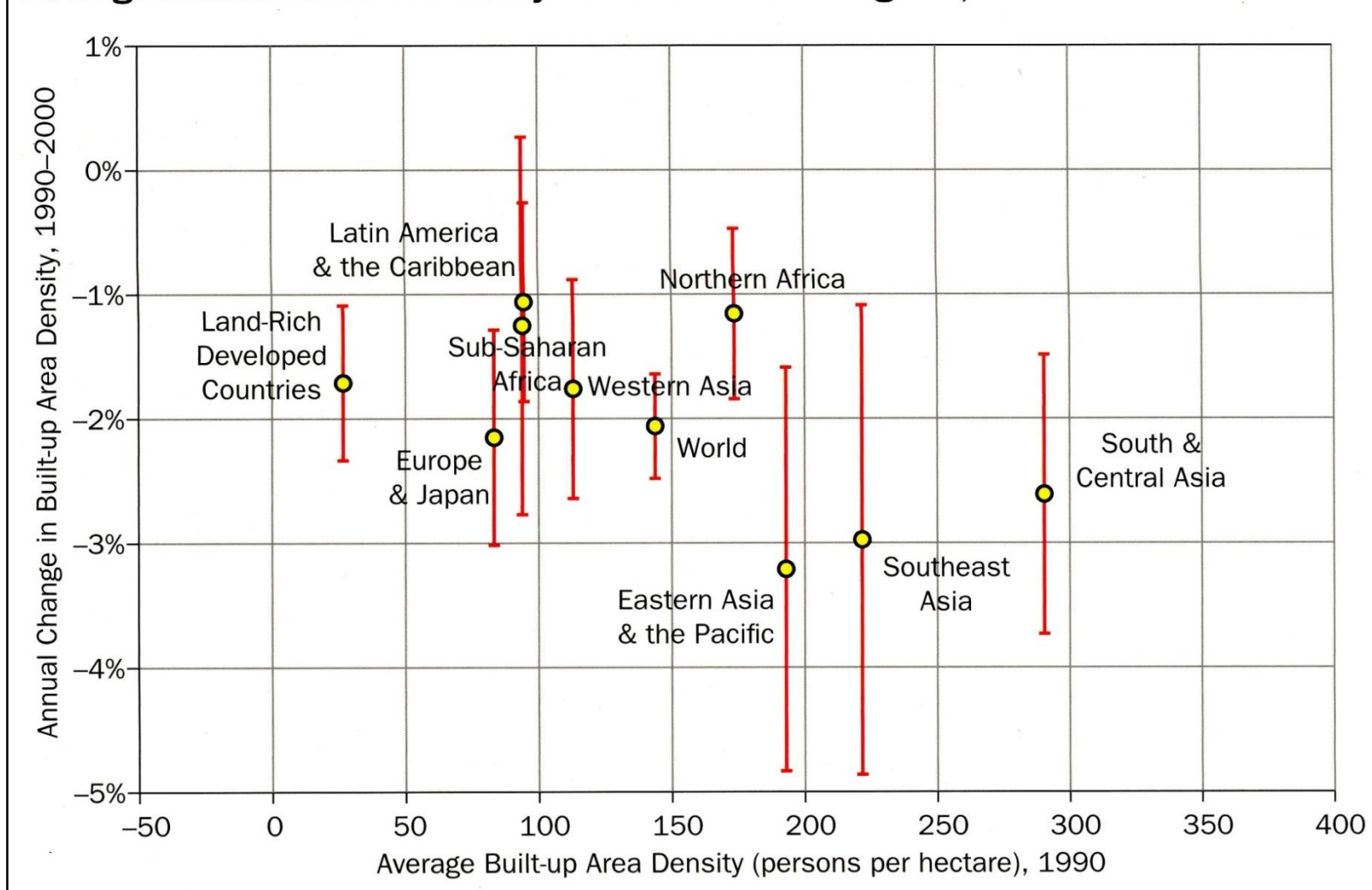
Relâchement des contraintes de mobilité \Rightarrow Dédensification

FIGURE 2.6
The Average Annual Rate of Decline in Tract Density
in 20 U.S. Cities, 1910–2000



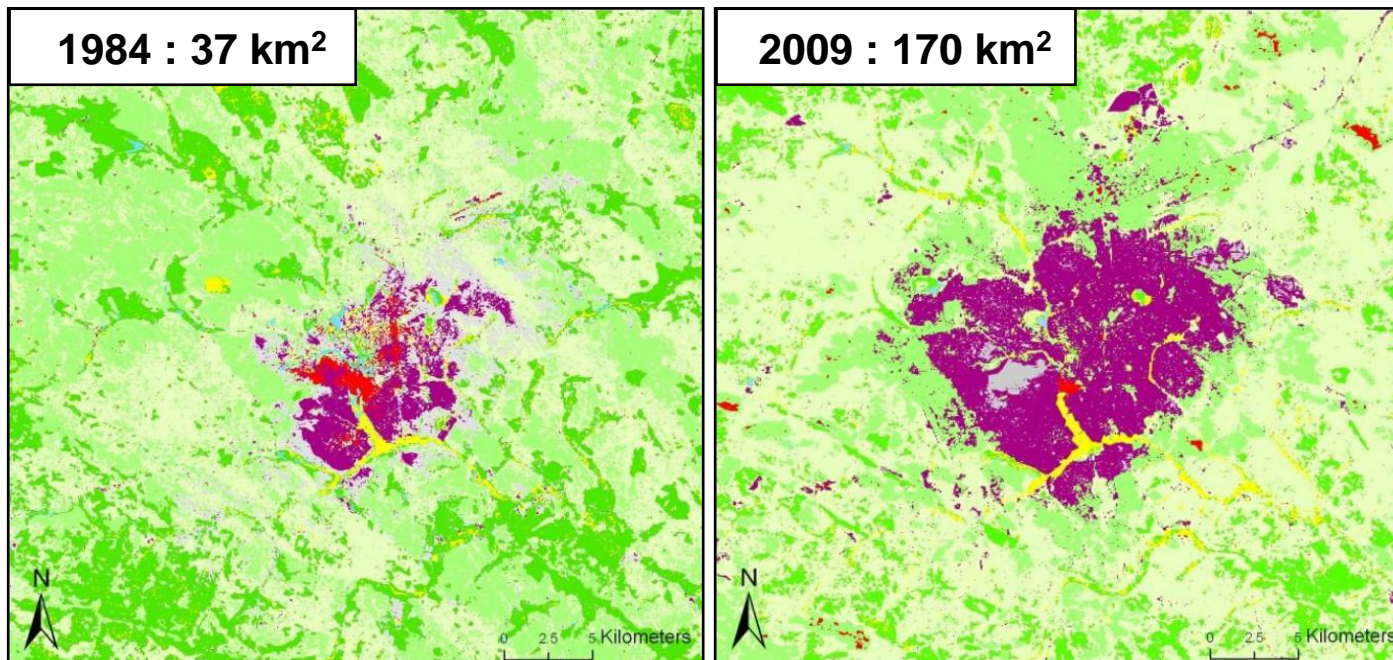
Source : S. Angel
et al., 2011, p. 22.

Average Annual Rates of Density Decline in World Regions, 1990–2000



Source :
S. Angel, 2012,
p. 181.

L'hypothèse de la dédensification est vérifiée y compris dans les villes du Sud (88 villes sur un échantillon de 120 villes)



Source : F. Munyemba Kankumbi et J. Bogaert , 2014, p. 13.

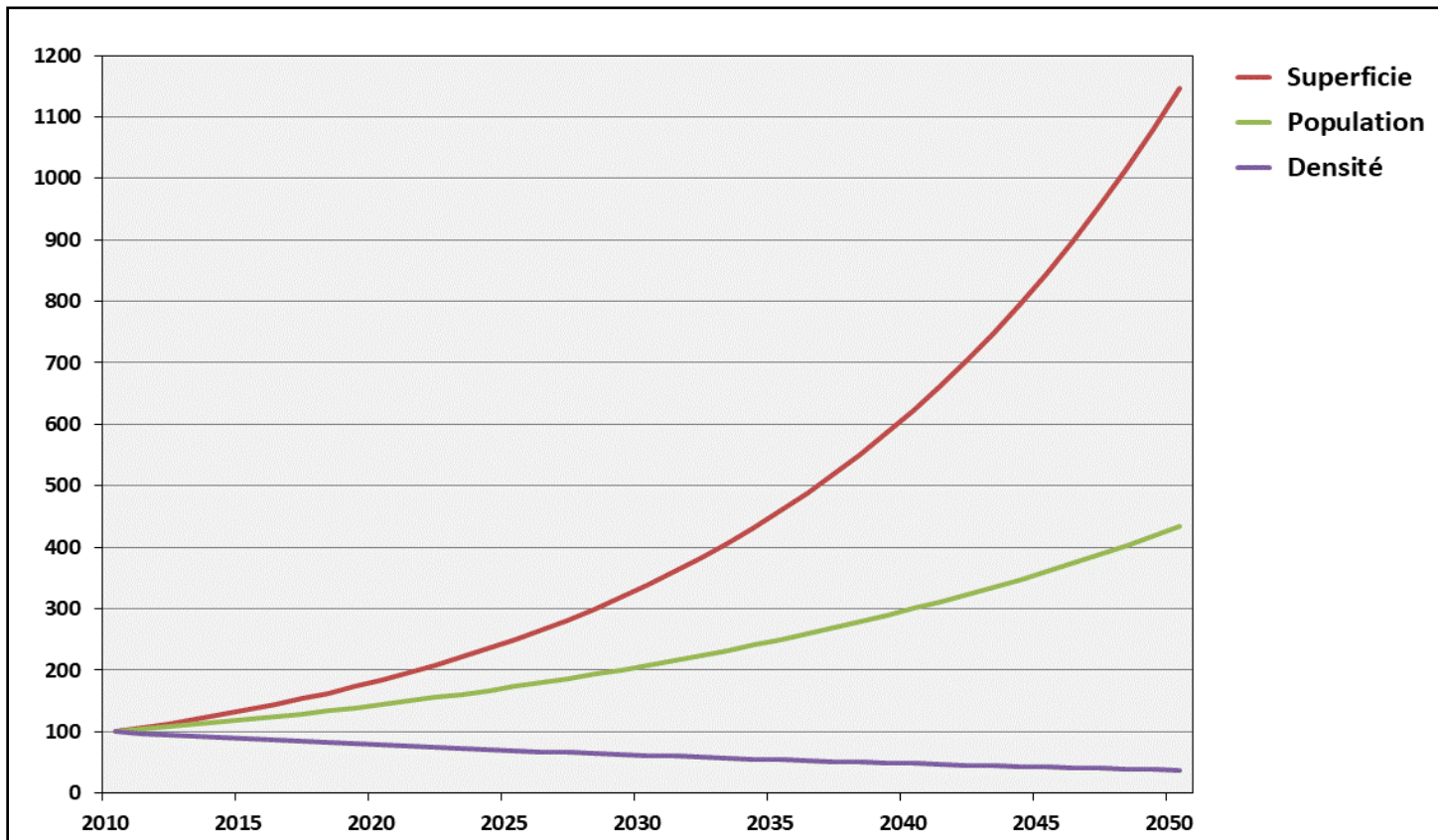
Évolutions de la population, de la superficie urbanisée et de la densité pour l'agglomération de Lubumbashi entre 1984 et 2009

Année	Population	Superficie	Densité
1984	± 600'000	± 37 km ²	± 16'000 hab./km ²
2009	± 1'500'000	± 170 km ²	± 8'800 hab./km ²
Croissance annuelle	+ 3,7 %	+ 6,3 %	- 2,4 %

Source des données : Y. Useni Sikuzani, 2017, p. 97.

Évolutions de la population, de la superficie urbanisée et de la densité pour l'agglomération de Lubumbashi entre 1984 et 2009

Année	Population	Superficie	Densité
1984	± 600'000 hab.	± 37 km ²	± 16'000 hab./km ²
2009	± 1'500'000 hab.	± 170 km ²	± 8'800 hab./km ²
Croissance annuelle	+ 3,7 %	+ 6,3 %	- 2,4 %
2030	± 3'240'000 hab.	± 612 km ²	± 5292 hab./km ²
2050	± 6'740'000 hab.	± 2073 km ²	± 3252 hab./km ²



Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine



Gouvernance : il faut inventer de nouvelles règles

Droit de propriété : conflit entre le droit étatique et le droit coutumier

Domaine de la santé : médecine moderne trop peu présente et tradipraticiens moins performants qu'à la campagne






Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine


Gouvernance : il faut inventer de nouvelles règles

Plateforme Afrique Centrale   [Tweeter](#) [G+](#)

L'ULg crée une **structure permanente** à **Kinshasa** en République Démocratique du Congo visant à développer en Afrique Centrale des activités de recherche, d'enseignement, de formation et d'expertise dans un des domaines majeurs du développement pour les pays en développement : la **périurbanisation**.

Les projets sont articulés autour de **5 thématiques multidisciplinaires** en zone périurbaine :

-  Ressources naturelles
-  Sécurité alimentaire
-  Santé publique
-  Fonctionnement des services publics
-  Planification et aménagement de l'espace

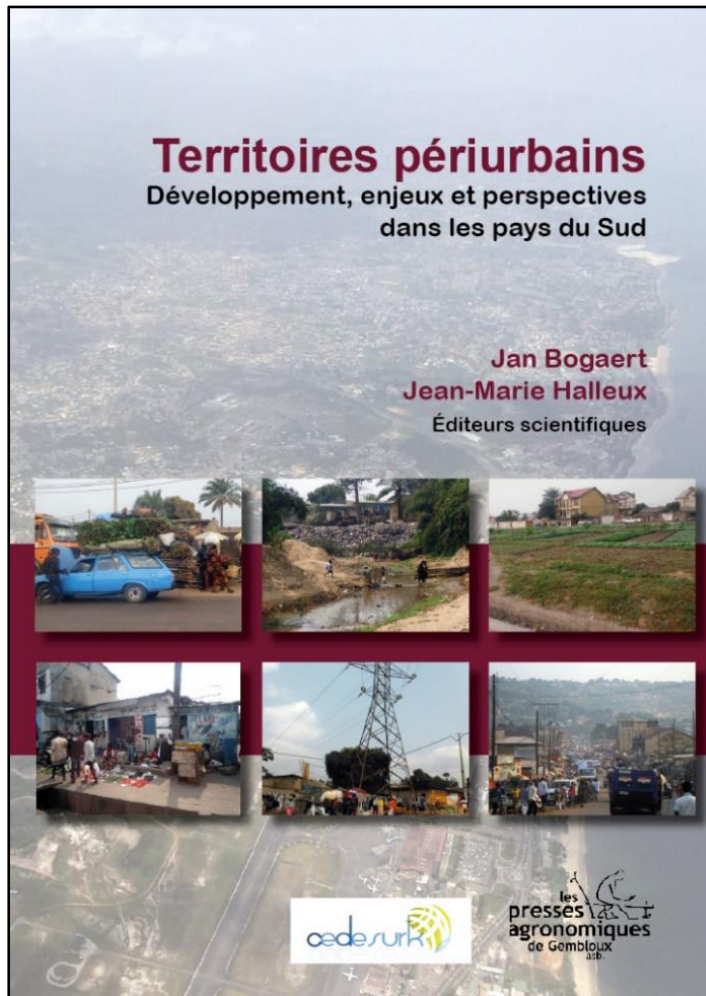
 La Plateforme Afrique Centrale vient de se doter d'une **permanente** : **Lucille GRETRY**.

"Avec la présence d'une permanente dans la capitale congolaise, la Plateforme passe à la vitesse supérieure : elle veut surtout jouer le rôle d'appui, voire prendre le leadership de projets de recherche et de formation interdisciplinaires impliquant acteurs académiques liégeois et centre-africains..."

[Lire tout l'article de Patrick Camal, paru dans le 15e jour du mois - Mensuel de l'ULg](#)

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

Gouvernance : il faut inventer de nouvelles règles



<https://orbi.uliege.be/handle/2268/188554>

Structure de l'intervention

I. Une planète en voie d'urbanisation et des villes en voie de périurbanisation

Un monde en voie d'urbanisation : la transition urbaine

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

II. La ville de Kinshasa en voie de périurbanisation

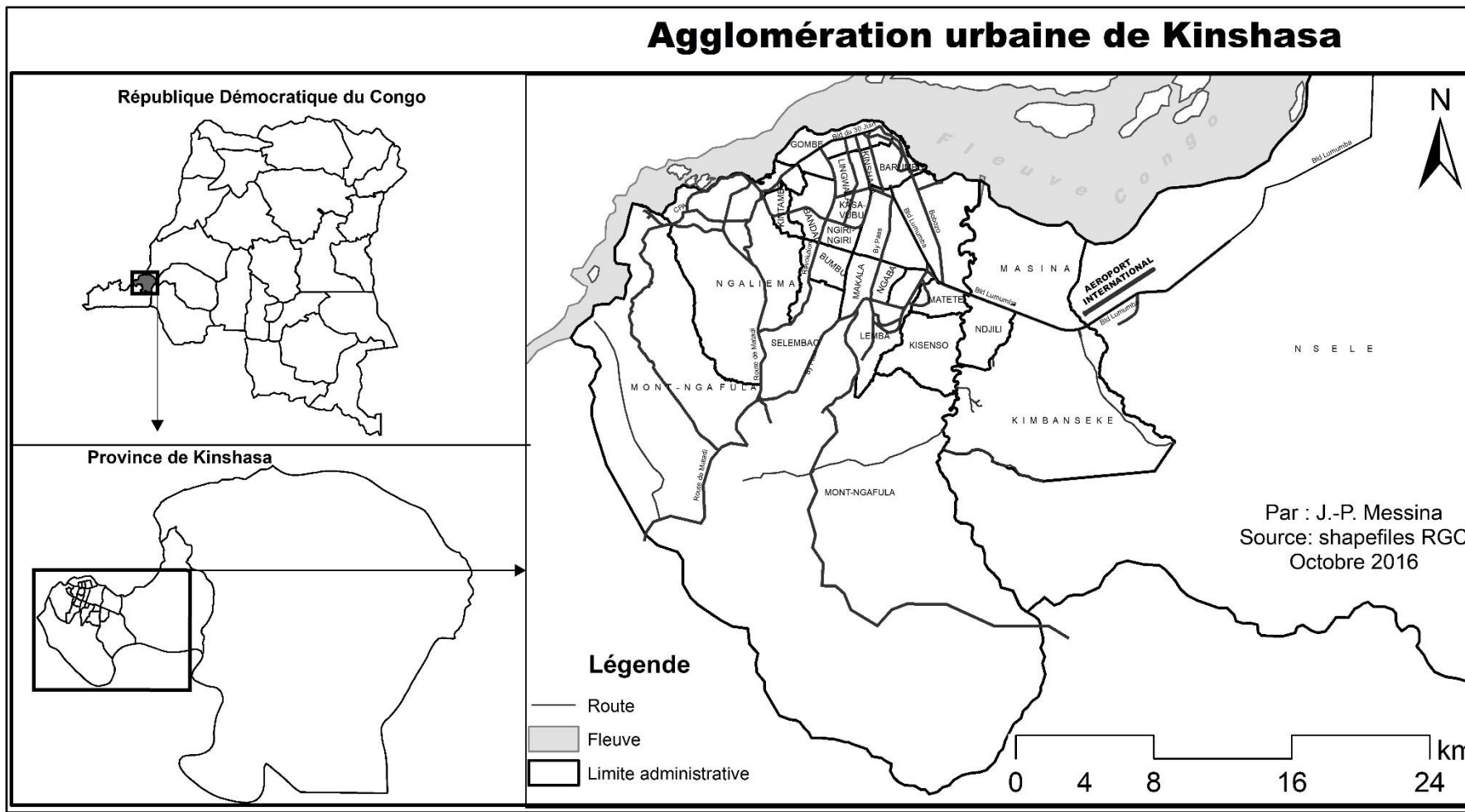
Croissance urbaine : éléments démographiques et spatiaux

Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

III. Comment gérer la transition urbaine ? Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

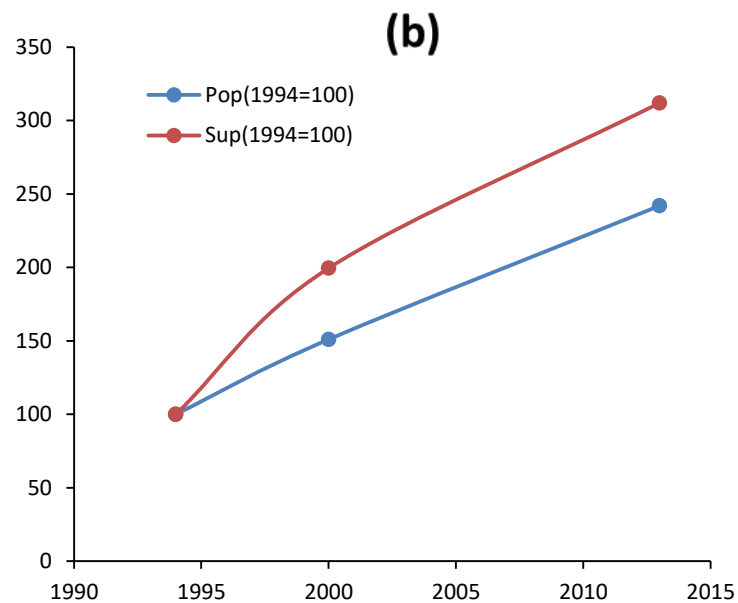
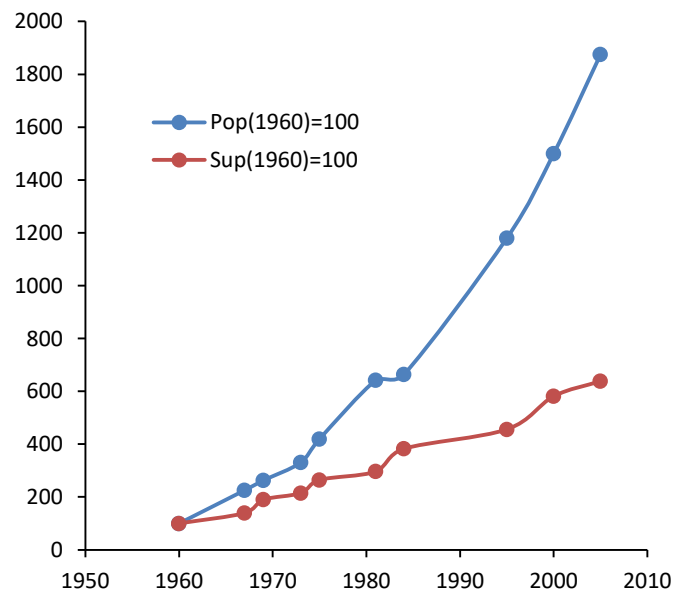
Croissance urbaine à Kinshasa

Kinshasa : 24 communes, 9 965 km²



Croissance urbaine à Kinshasa

Double tendance dans la croissance urbaine



Croissance urbaine à Kinshasa

Croissance urbaine importante

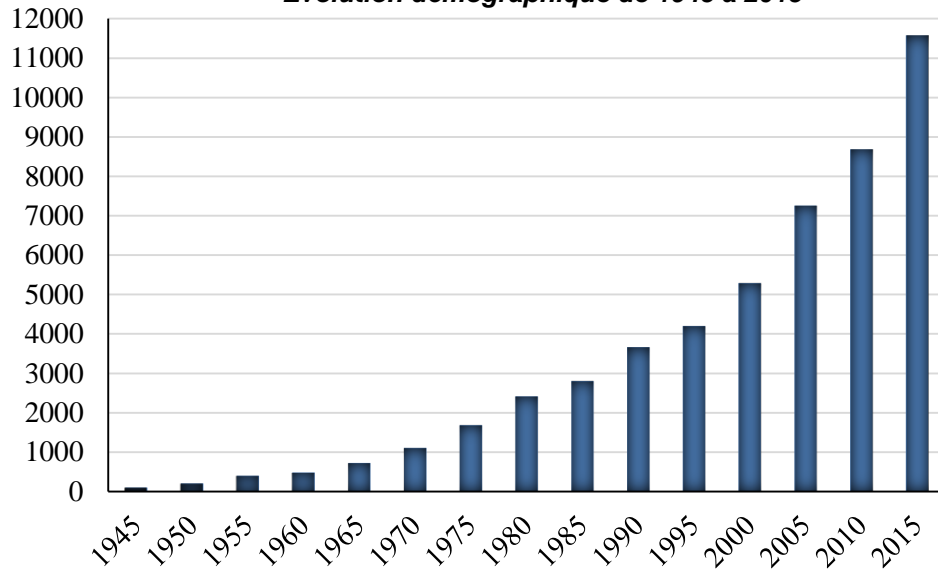
Concentration de la population urbaine du pays

2ème ville ASS après Lagos

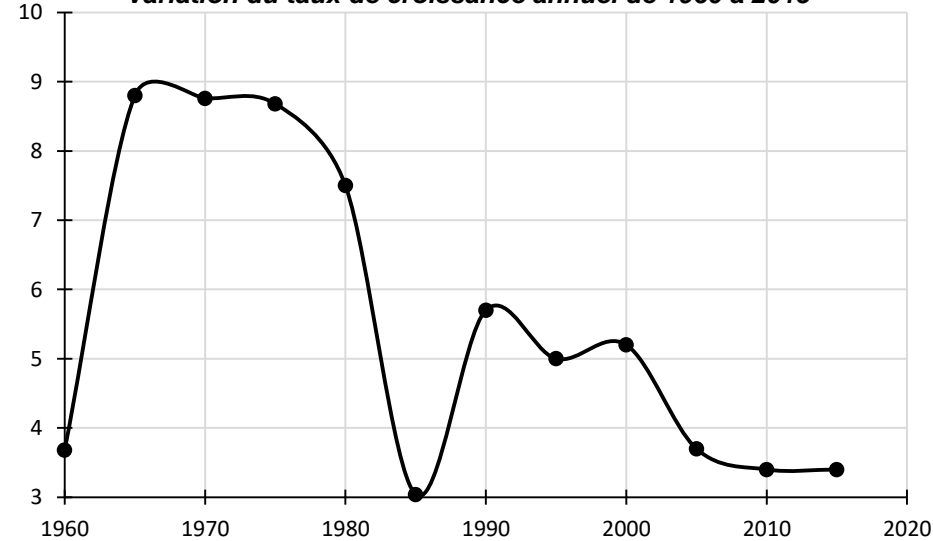
2016 : 10-12 millions; 1960 : 400 000 habitants

Croissance forte et ancienne, 9 %/an entre 1960 et 1970; 3-5% depuis 2000

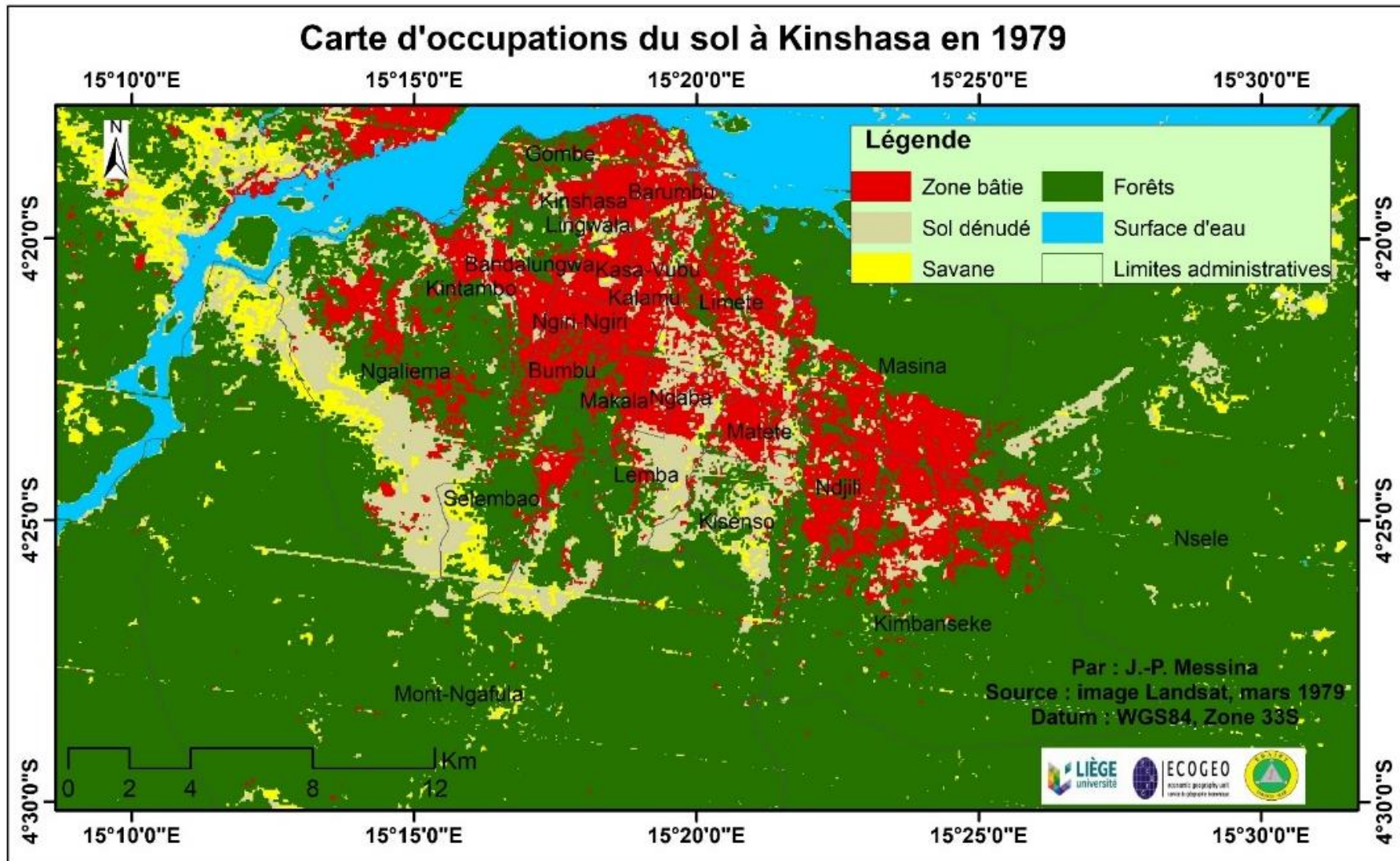
Evolution démographique de 1945 à 2015



Variation du taux de croissance annuel de 1960 à 2015

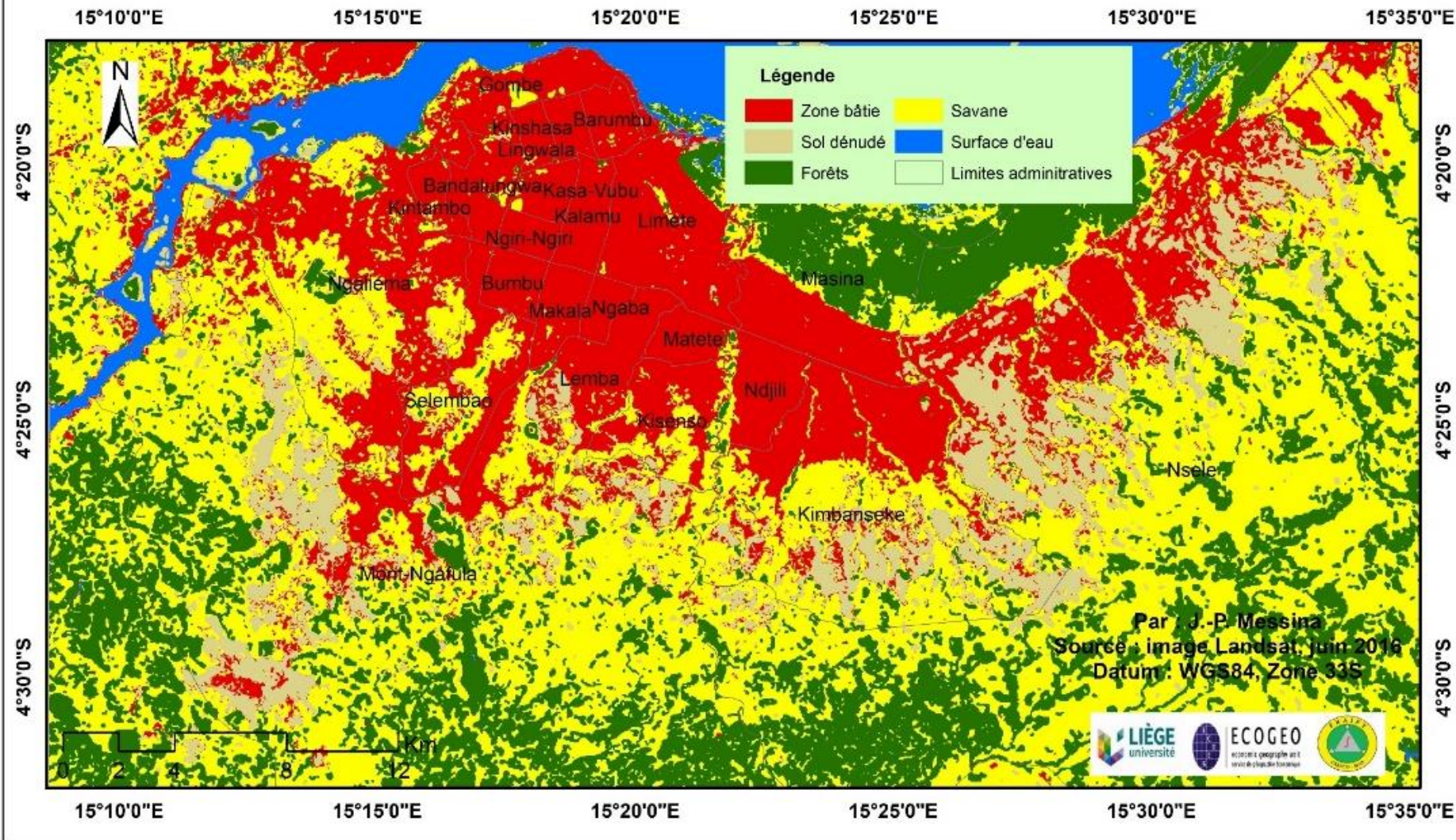


Croissance urbaine à Kinshasa



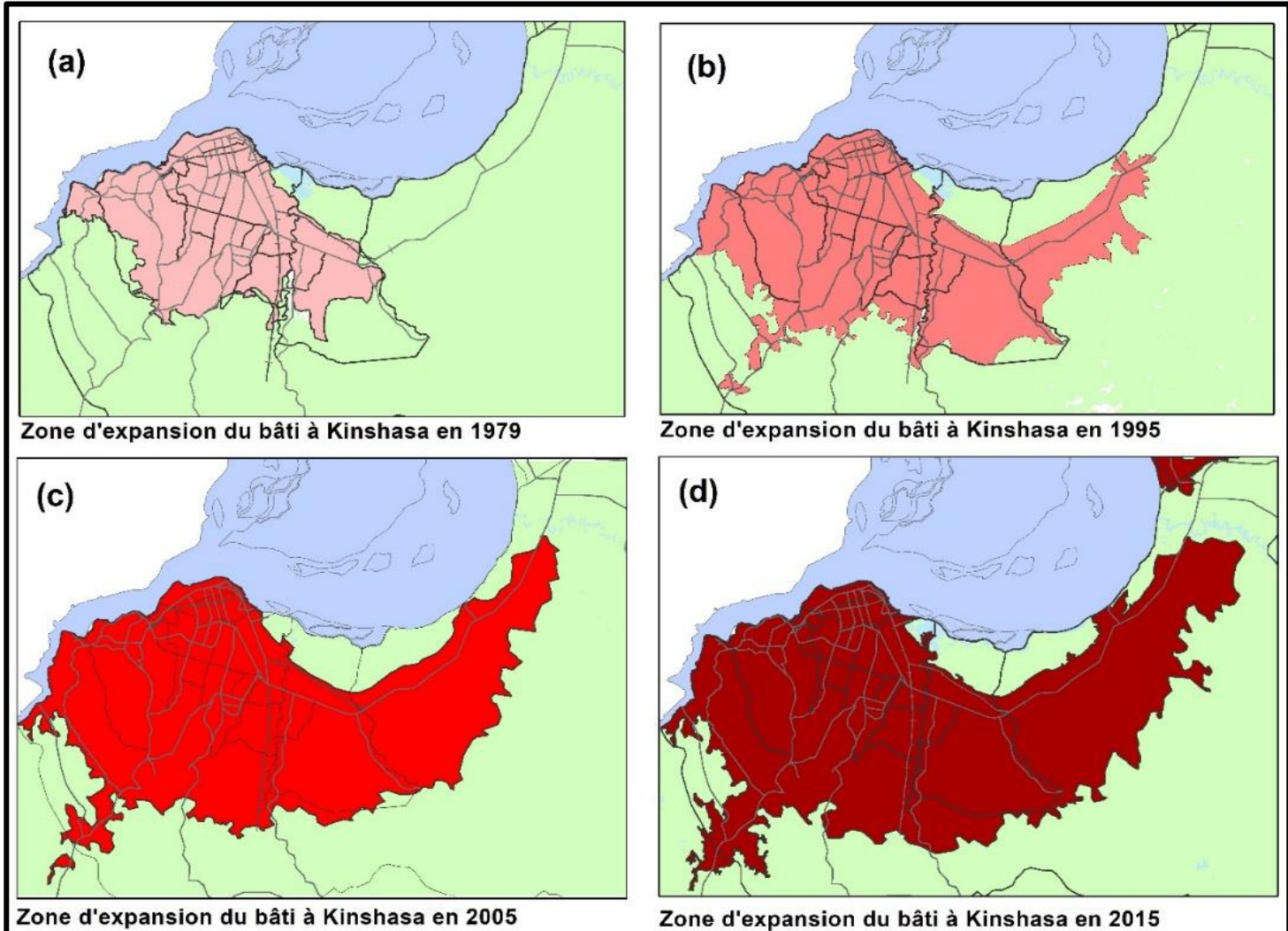
Croissance urbaine à Kinshasa

Carte d'occupations du sol à Kinshasa en 2016

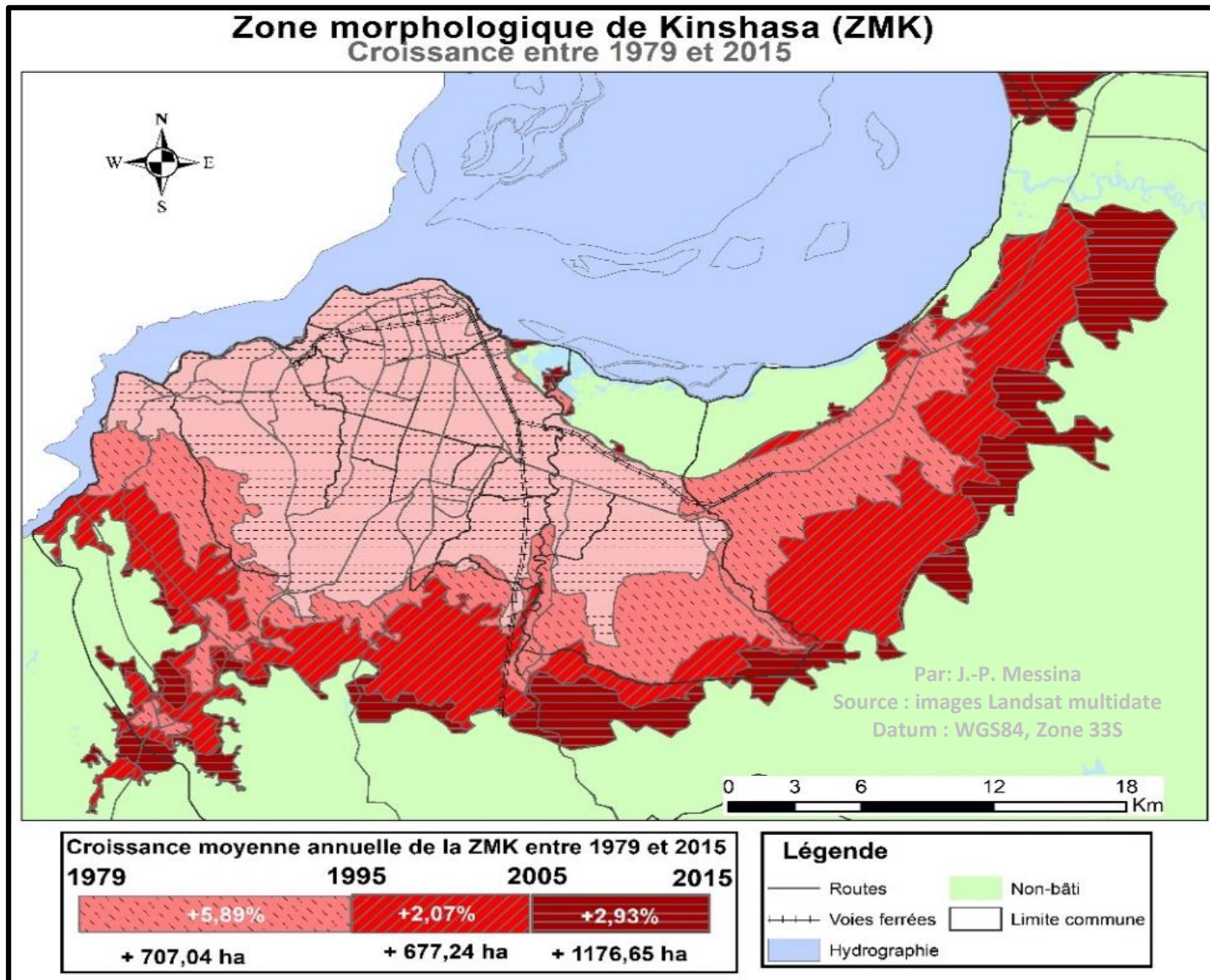


Croissance urbaine à Kinshasa

Expansion successive de la ZMK de 1979 à 2015

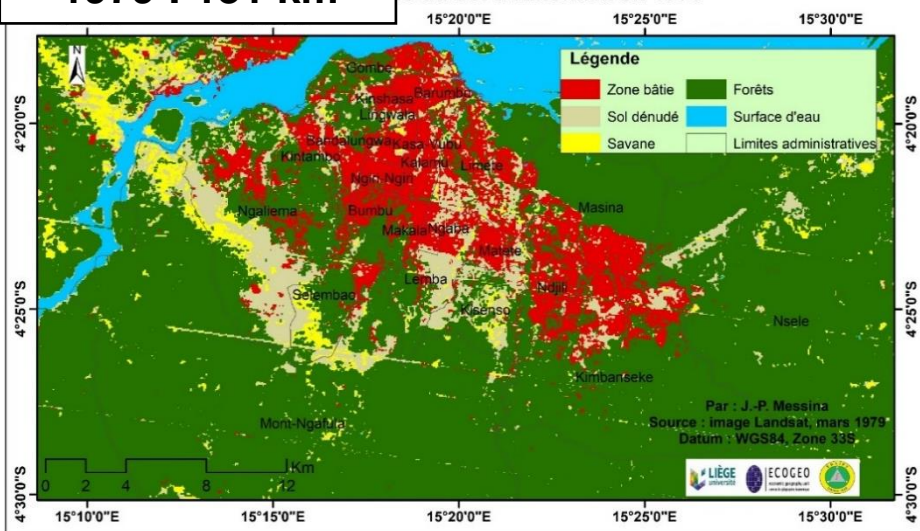


Croissance urbaine à Kinshasa



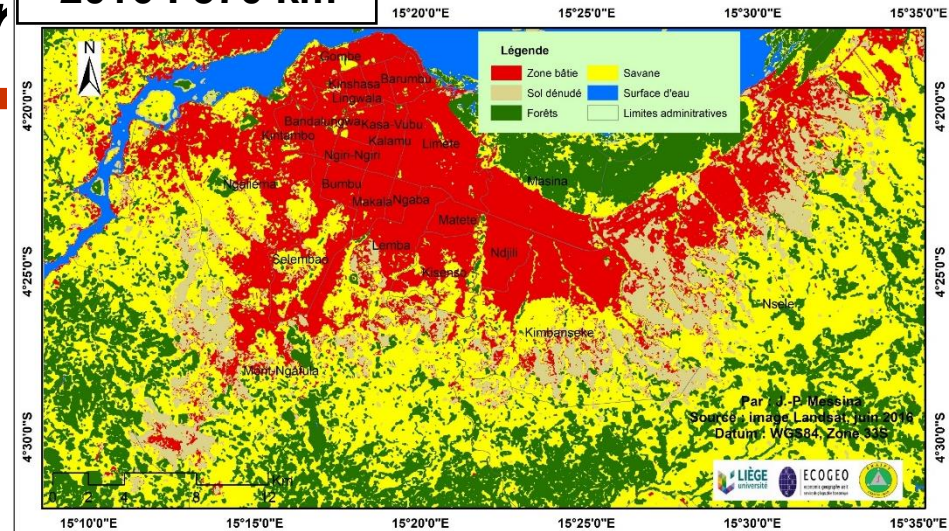
1979 : 131 km²

Evolution des usages du sol à Kinshasa en 1979



2016 : 570 km²

Evolution des usages du sol à Kinshasa en 2016



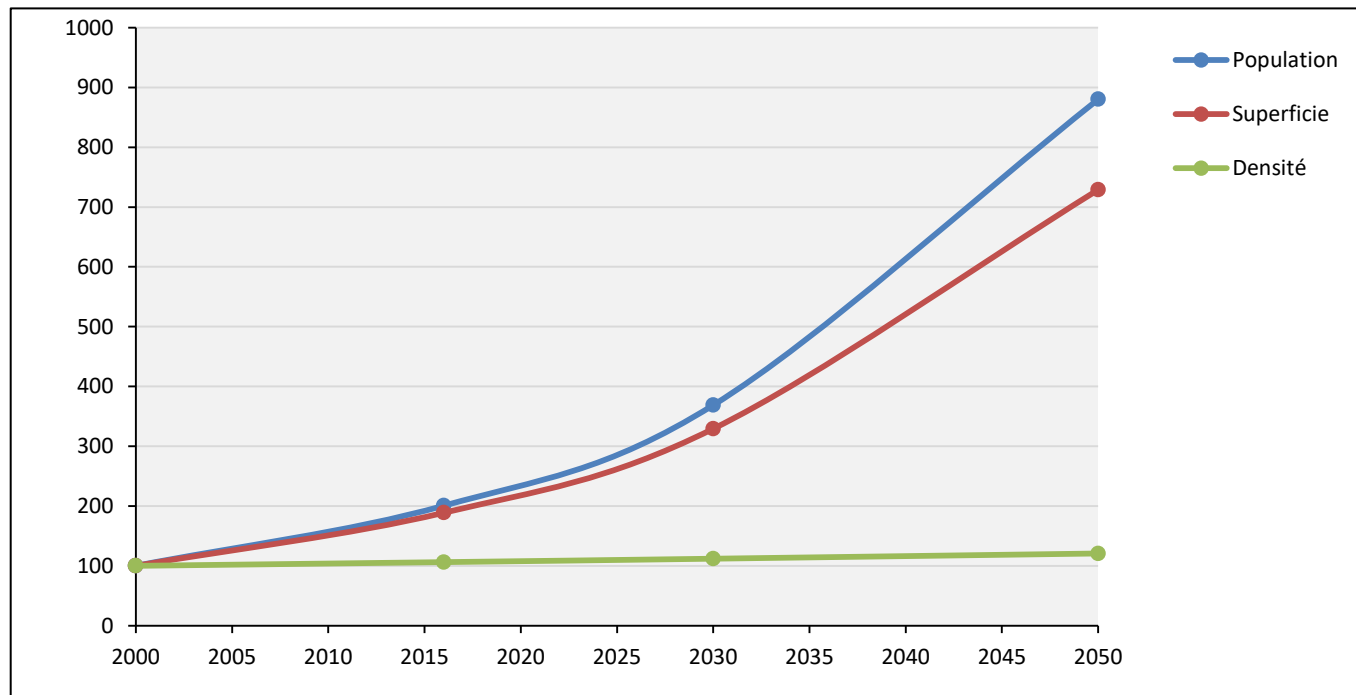
Evolution de la population, de la superficie et de la densité pour l'agglomération de Kinshasa entre 1979 et 2016

Année	Population	Superficie	Densité
1979	2'400'000 hab.	131 km ²	18'300 hab./km ²
2016	12'000'000 hab.	570 km ²	21'050 hab./km ²
Croissance annuelle	4.40%	4.10%	0.37%

Source des données : Lelo Nzuzi, 2018; INS, 2014; SOSAK, 2014; de Saint Moulin, 2010; Trefon, 2000.

Evolution de la population, de la superficie et de la densité pour l'agglomération de Kinshasa entre 1979 et 2016

Année	Population	Superficie	Densité
1979	2'400'000 hab.	131 km ²	18'300 hab./km ²
2016	12'000'000 hab.	570 km ²	21'050 hab./km ²
Croissance annuelle	4.40%	4.10%	0.37%
2030	22'062'584 hab.	994.3 km ²	22'190 hab./km ²
2050	52'659'654 hab.	22'01.4 km ²	23'921 hab./km ²



Densités importantes
voire extrêmes dans
certains quartiers
Faibles densités
périurbaines

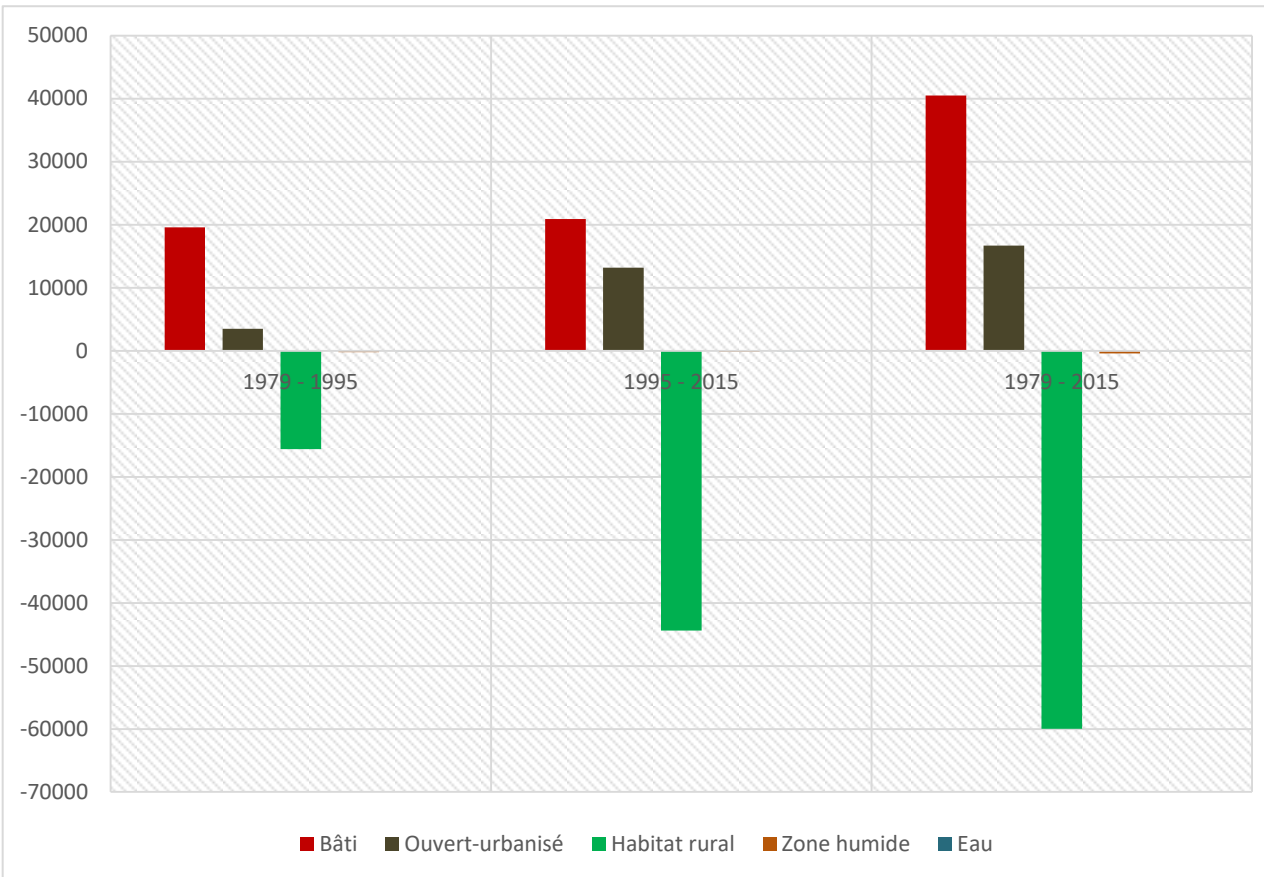
Croissance urbaine à Kinshasa

Dynamique des occupations du sol à Kinshasa entre 1979 et 2015

1979 - 1995 : ville, gain de ± 20'000 ha

1995 - 2015 : habitat rural, perte -44'400 ha, au profit de la ville.

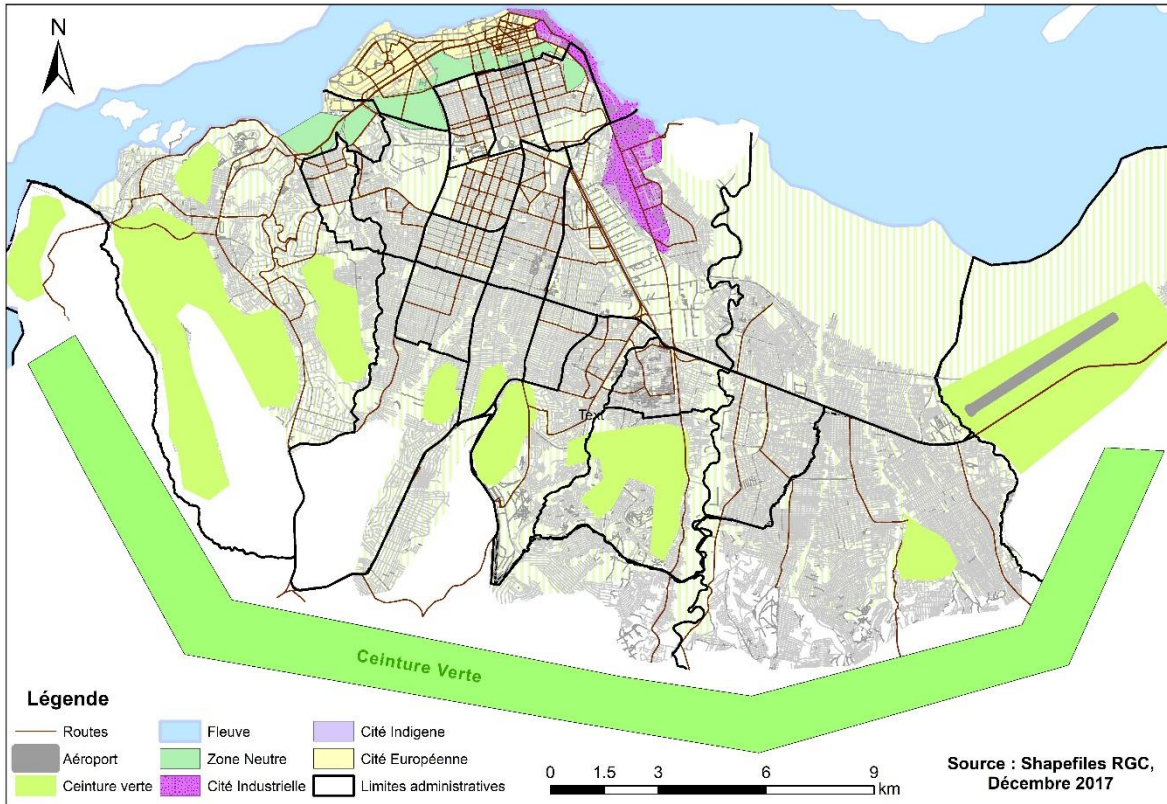
1979 - 2015 : ville, gain ± 40'000 ha; déclin des terres rurales de 70 %.



Source des données : images Landsat 1979, 1995, 2005 et 2015

Croissance urbaine à Kinshasa

1979, la ville post-coloniale



La ville double et la ceinture verte des années 1970 à Kinshasa

130 km²,

- 1.31 % de l'étendue administrative (9965 km²)

Ville historique

- ville européenne
- ville indigène
- zone tampon
- réseau routier régulier
- ceinture verte

Extension suivant les axes

- levée des restrictions d'immigration
- pratiques agricoles

1979 - 1995, extension surtout à l'Ouest, aussi au Sud et à l'Est, 707.04 ha/an, soit 5.89 % /an

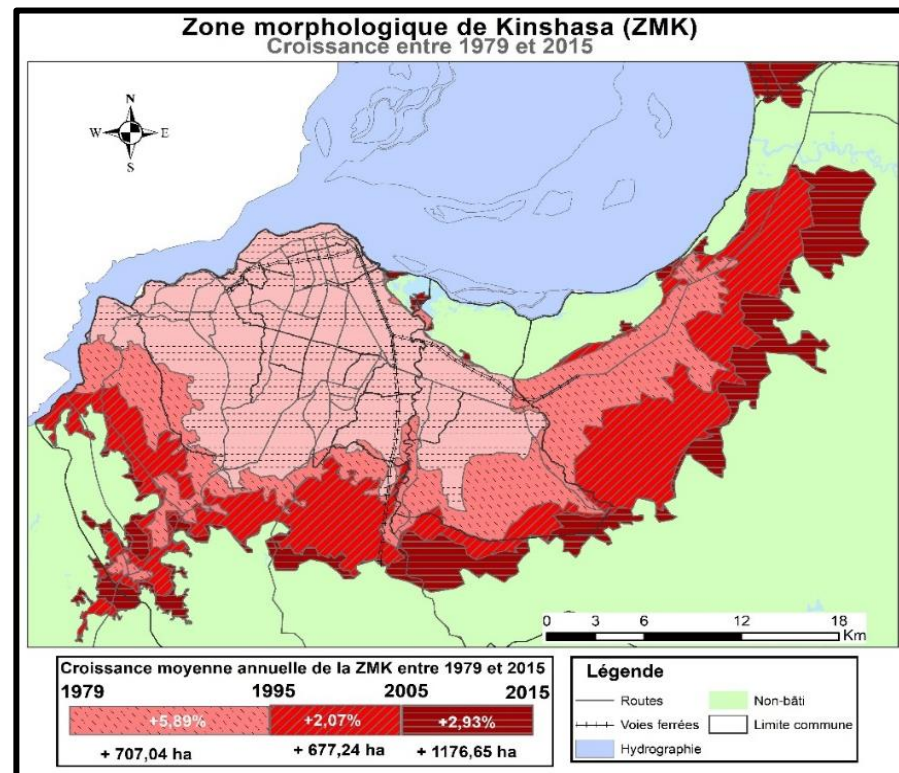
Croissance urbaine à Kinshasa

2015, la ville s'étale ou se densifie ?

L'urbanisation secteurs plus éloignés du centre et des axes

- stabilité politique
- croissance démographique
- Crise du logement (*Bolia Ikoli, 2014 ; SOSAK, 2014 ; Nzuzi Lelo, 2011*)

La ville engloutit en moyenne 1'176.65 ha par an, soit 2.93 %/an par rapport à 2005.



Croissance urbaine à Kinshasa

- Kinshasa fait l'objet d'une croissance spatiale importante : 1176 ha/an .
- Evolution de la ZMK de l'ordre de 300 % en 36 ans (1979-2015).
- L'habitats rural à la périphérie urbaine, a régressé de plus de 70 %.
- La croissance spatiale est corrélée à une absence de planification urbaine.
- Si la ville en 1979 était proche de la ville historique (plan en damier respecté), celle de 2015 est surtout l'œuvre d'un accroissement non maîtrisé dû à la crise du logement, une occupation anarchique de l'espace par les populations en constante augmentation.
- La caractérisation de l'habitat périurbain de Kinshasa est d'un intérêt primordial pour orienter les interventions dans ces espaces.

Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois



TROPICULTURA, 2017, NS, ERAIFT, 54-64

Les statuts morphologiques d'urbanisation des communes de Kinshasa en République Démocratique du Congo

K.R. Sambieni¹, J.-P. Messina Ndzomo², A. Biloso Moyene³, J.-M. Halleux⁴, R. Occhiuto⁵ & J. Bogaert⁶

Keywords: Landscape- Suburban spaces- Urbanization morphology- Density- Urban ecology- D.R. Congo

Résumé

Cet article met en évidence la forte présence de la périurbanisation à Kinshasa par la caractérisation de son gradient urbain-rural. A partir de l'observation de la morphologie d'urbanisation sur Google Earth de 34035 mailles carrées de 25 ha chacune, couvrant toute l'étendue de la ville, nous avons réalisé une typologie de ses communes suivant le gradient urbain-rural. Nous avons également étudié l'évolution de la densité de population des différentes zones identifiées. Les résultats renseignent que Kinshasa compte actuellement 15 communes à statut urbain, 4 à statut périurbain et 5 à statut rural. La superficie cumulée des zones périurbaines et rurales représente plus de 96% de la superficie totale de la ville démontrant le fort potentiel du phénomène de périurbanisation. Nous observons par ailleurs, une tendance de densification dans toutes les zones du gradient urbain-rural avec une situation densimétrique intermédiaire en zone périurbaine. Cette étude offre des données et un cadre théorique pour alimenter des études d'impacts environnementaux de l'urbanisation et pour orienter la planification et l'aménagement des espaces périurbains et ruraux à Kinshasa.

Summary

Status of the Municipalities of Kinshasa, Democratic republic of Congo According to their urbanization morphology

This article highlights the strong presence of the suburbanization phenomenon in Kinshasa by characterizing its urban-rural gradient. From the observation of the urbanization morphology on Google Earth of 34,035 square areas of 25 ha each, covering the entire extent of the city, we carried out a typology of its municipalities according to the urban-rural gradient. We also studied the evolution of the population density of the identified zones. The results show that Kinshasa currently counts 15 municipalities with urban status, 4 with suburban status and 5 with rural status. The cumulated area of the suburban and rural zones represents more than 96 % of the total area of the city indicating the strong potential for suburbanization of the city. We observe in addition, a tendency towards an increase of the population density in all the zones of the urban-rural gradient with an intermediate situation in the suburban zone. This study provides data and a theoretical framework necessary for the study of the environmental impact of urbanization and for suburban and rural land planning and management in Kinshasa.

Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

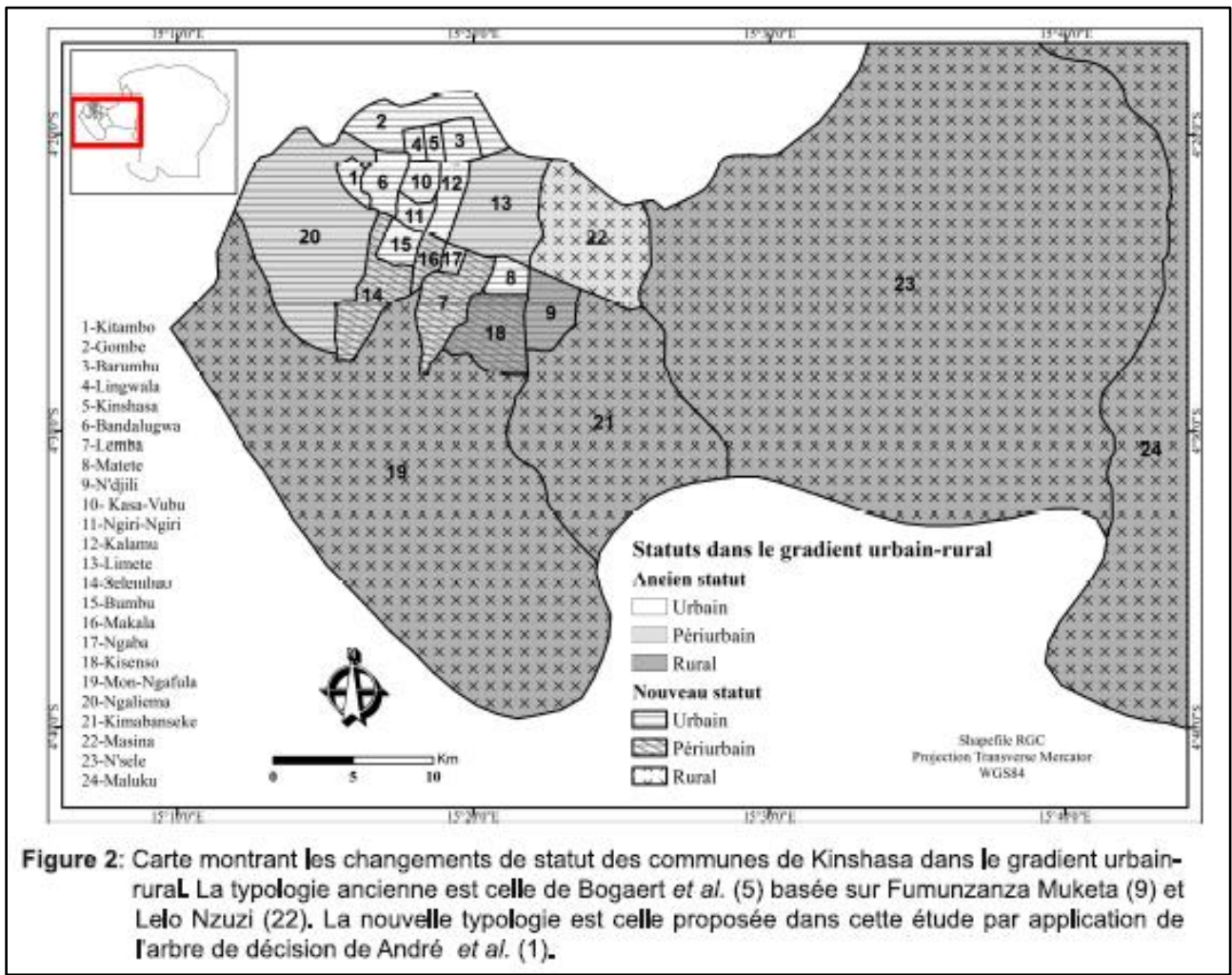


Figure 2: Carte montrant les changements de statut des communes de Kinshasa dans le gradient urbain-rural. La typologie ancienne est celle de Bogaert *et al.* (5) basée sur Fumunzanza Muketa (9) et Lelo Nzuzi (22). La nouvelle typologie est celle proposée dans cette étude par application de l'arbre de décision de André *et al.* (1).

Source : Sambieni et Messina, 2017.

Tableau 2
Résultats du calcul de précision de la typologie des communes de Kinshasa dans le gradient urbain-rural par l'examen visuel de leur morphologie d'urbanisation sur Google Earth (1),

Zone du gradient urbain-rural	n_i	n_o	P (%)
Urbaine	20	18	90
Périurbaine	20	12	60
Rurale	20	20	100
Toutes les zones	60	50	83.3

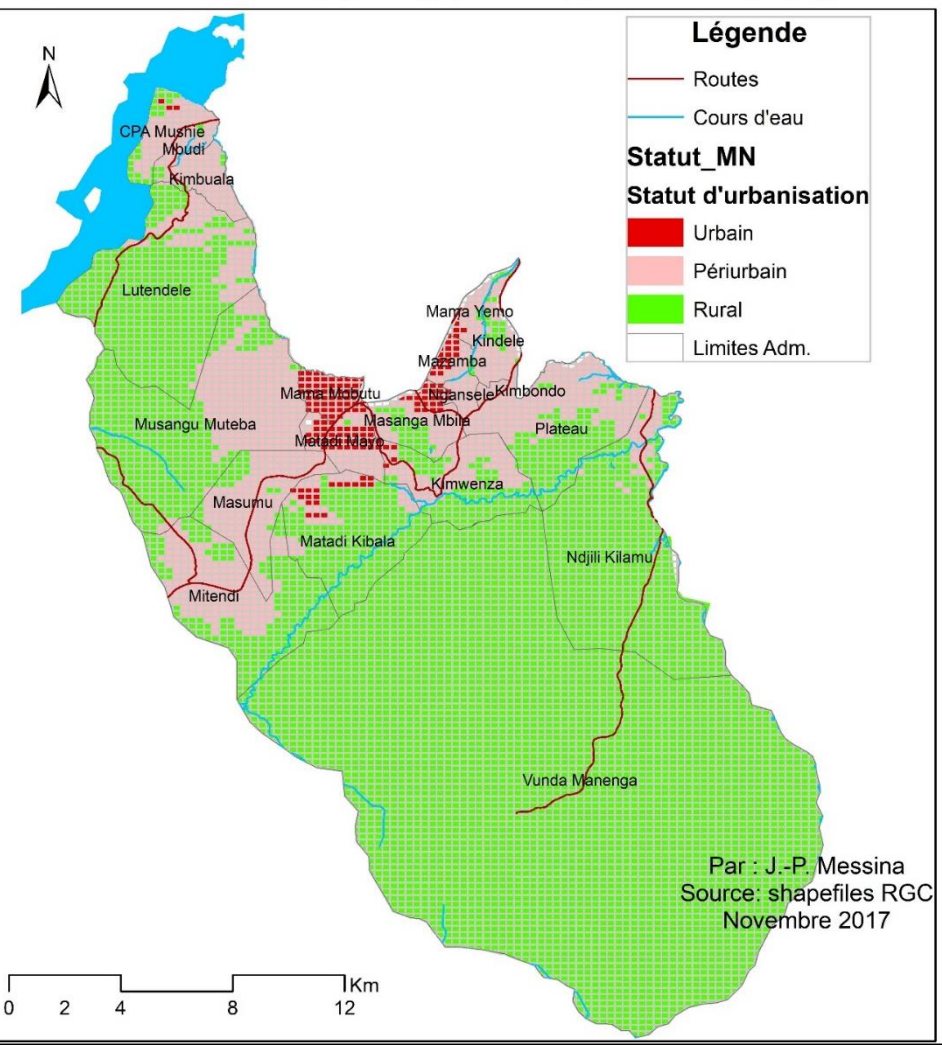
n_i =nombre de mailles vérifiées sur le terrain; n_o =nombre de mailles dont le statut observé sur le terrain correspond à celui déduit de Google Earth; P=précision.

Statut d'urbanisation morphologique des quartiers de la Commune de Mont-Ngafula

Quartiers	Superficie (ha)	Morphologie (% de Mailles)			Statut d'urbanisation
		Urbain	Périurbain	Rural	
CPA	405	3.20%	59%	37.90%	P
Matadi Mayo	420	48.72%	51.30%	0%	P
Masumu	110	0%	84%	16%	P
Mitendi	1783	0%	44.50%	55.40%	P
Kimwenza	1010	3%	46.80%	50.20%	P
Plateau	1435	0%	57.50%	42.50%	P
Kimbondo	125	0%	100%	0%	P
Ngansele	154	5%	95%	0%	P
Masanga Mbila	105	22.90%	49.50%	27.60%	P
Mbudi	108	0%	81.60%	18.40%	P
Kimbuala	298	0%	95.10%	4.90%	P
Mama Yemo	151	13.50%	73%	13.50%	P
Kindele	302	0%	70%	30%	P
Vunda Manenga	18974	0%	0%	100%	R
Matadi Kabila	1450	6.90%	12.80%	80.30%	R
N'djili Kilamu	2884	0%	7.10%	92.90%	R
Lutendele	2545	0%	18.20%	81.80%	R
Musanga Muteba	2882	0%	39.30%	60.70%	R
Mama Mobutu	238	98.20%	1.80%	0%	U
Mazamba	142	57.10%	42.90%	0%	U

Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

Statut d'urbanisation morphologique des quartiers de Mont-Ngafula



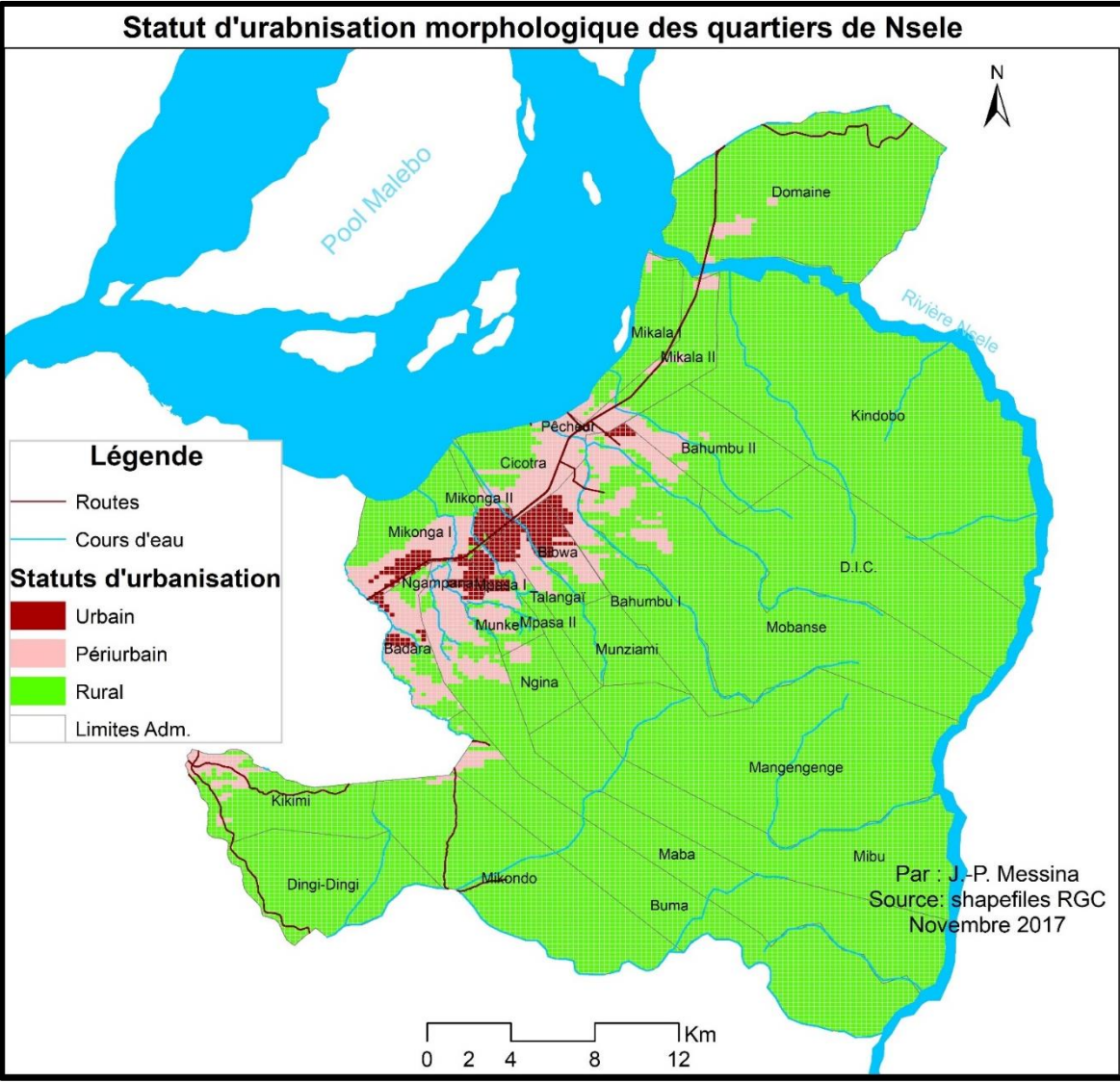
Proportions des quartiers suivant le statut d'urbanisation morphologique

Statut d'urbanisation morphologique	Fréquence des quartiers (%)	Protion du territoire (%)
Urbain	10	1.07
Périurbain	65	18.0
Rural	25	80.9

Statuts d'urbanization morphologique des quartiers de la commune de Nsele

Quartiers	Superficie (ha)	Morphologie (% Mailles)			Statut d'urbanisation
		Urbain	Périurbain	Rural	
Badara	1331	9.16%	54.59%	36.26%	P
Bahumbu_I	2404	3.94%	19.52%	76.54%	R
Bahumbu_II	2530	0%	11.72%	88.28%	R
Bibwa	866	47%	28.11%	24.88%	U
Buma	6188	0%	2.46%	97.54%	R
Cicotra	1736	0.5%	54%	45.5%	P
DIC	6317	0%	0%	100%	R
Dingi_Dingi	3420	0%	0%	100%	R
Domaine	7919	0%	2.95%	97.05%	R
Kikimi	2550	0%	15.5%	84.5%	R
Kindodo	14338	0%	0%	100%	R
Maba	7122	0%	14.22%	85.78%	R
Mangengenge	9057	0%	0%	100%	R
Mibu	5961	0%	0%	100%	R
Mikala_I	1429	0%	10.8%	89.2%	R
Mikala_II	1613	0%	21.72%	78.28%	R
Mikondo	5953	0%	0.69%	99.31%	R
Mikonga_I	2536	13.36%	25.66%	60.98%	R
Mikonga_II	439	40%	12.7%	47.62%	P
Mobanse	9140	0.75%	11.28%	87.96%	R
Mpasa_I	397	45.61%	23.68%	30.7%	U
Mpasa_II	771	15.6%	11.47%	73%	R
Munke	502	0%	30.83%	69.17%	R
Munziami	1047	0%	0%	100%	R
Ngampana	288	67.11%	32.89%	0%	U
Ngina	977	0%	6.81%	93.19%	R
Pecheur	148	0%	100%	0%	P
Talangai	975	11.54%	23.08%	65.38%	R

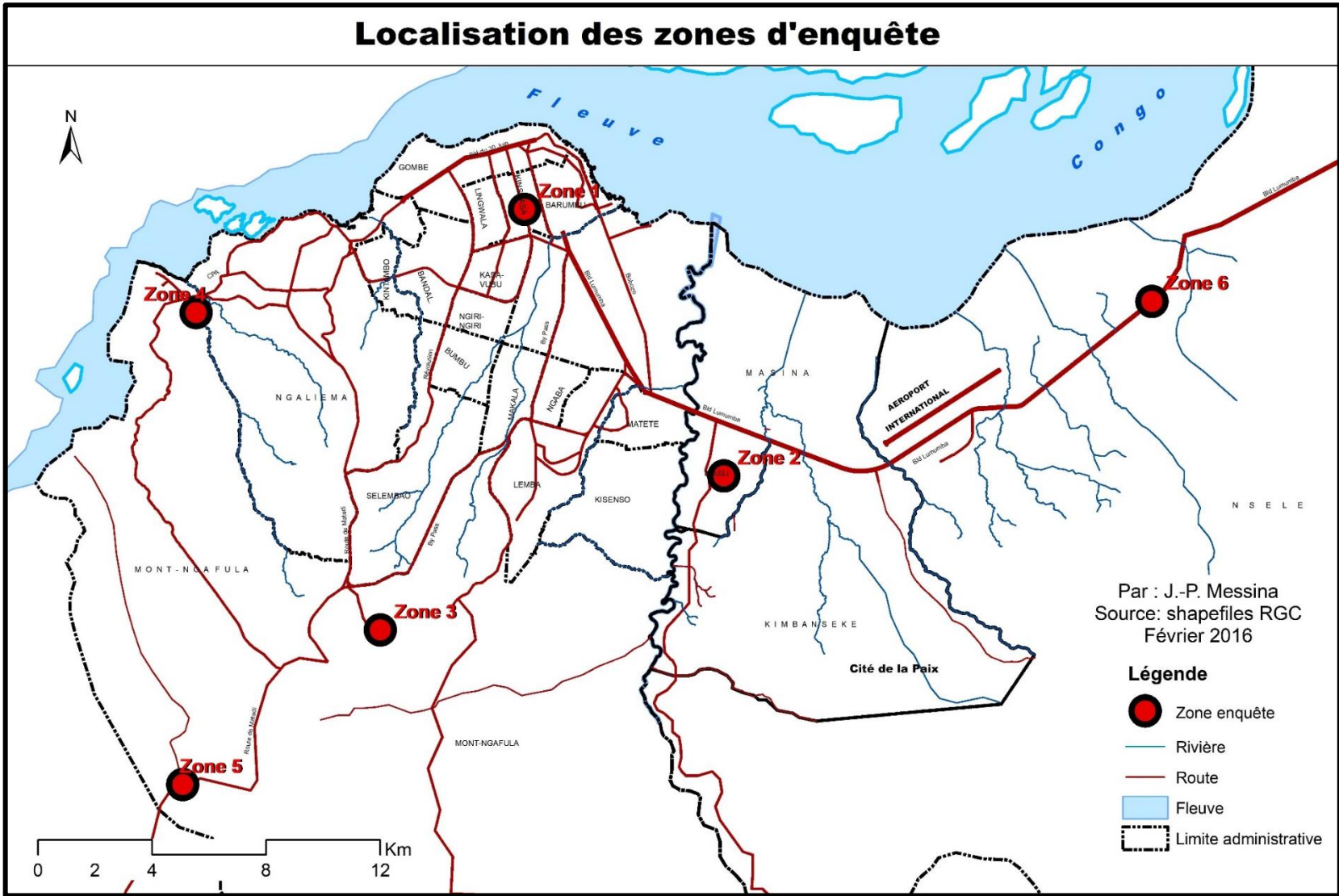
Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois



Proportion des quartiers suivant le statut d'urbanisation morphologique

Statut d'urbanisation morphologique	Fréquence des quartiers	Proportion du territoire
Urbain	14.3	1.58
Périurbain	10.7	3.7
Rural	75	94.67

Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois



Localisation des nouvelles citées résidentielles à Kinshasa



Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

Cités planifiées à la périphérie urbaine

- Cité Mama Olive à Kinkole
- Cité du Millenium à Mitendi



Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

Cités planifiées à la périphérie urbaine

- Cité LD Kabila à Kinsuka
- Cité de la FIKIN à Limete



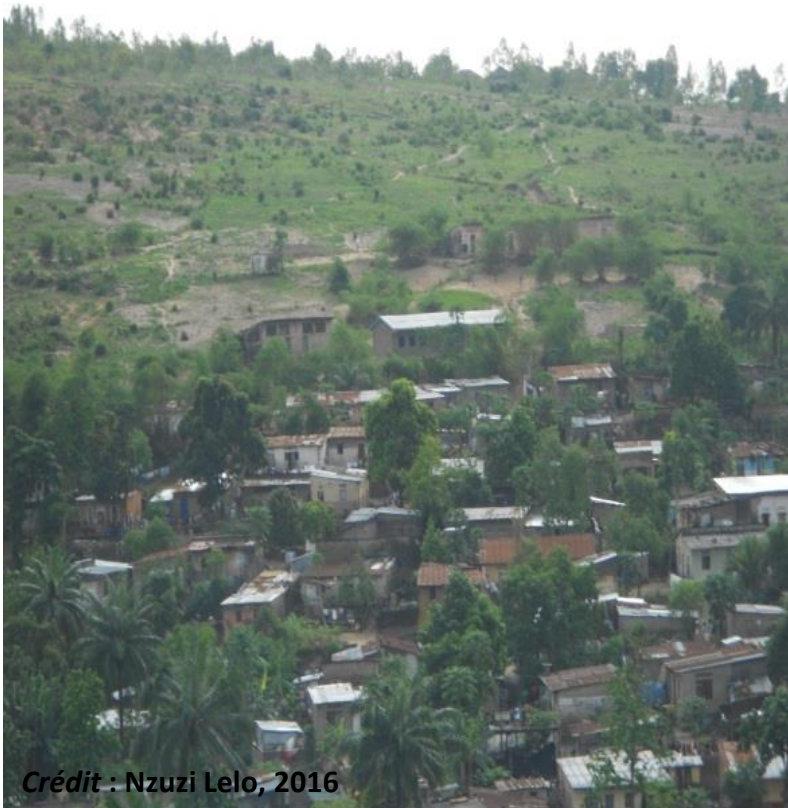
Crédit : J.-P. Messina, 2016



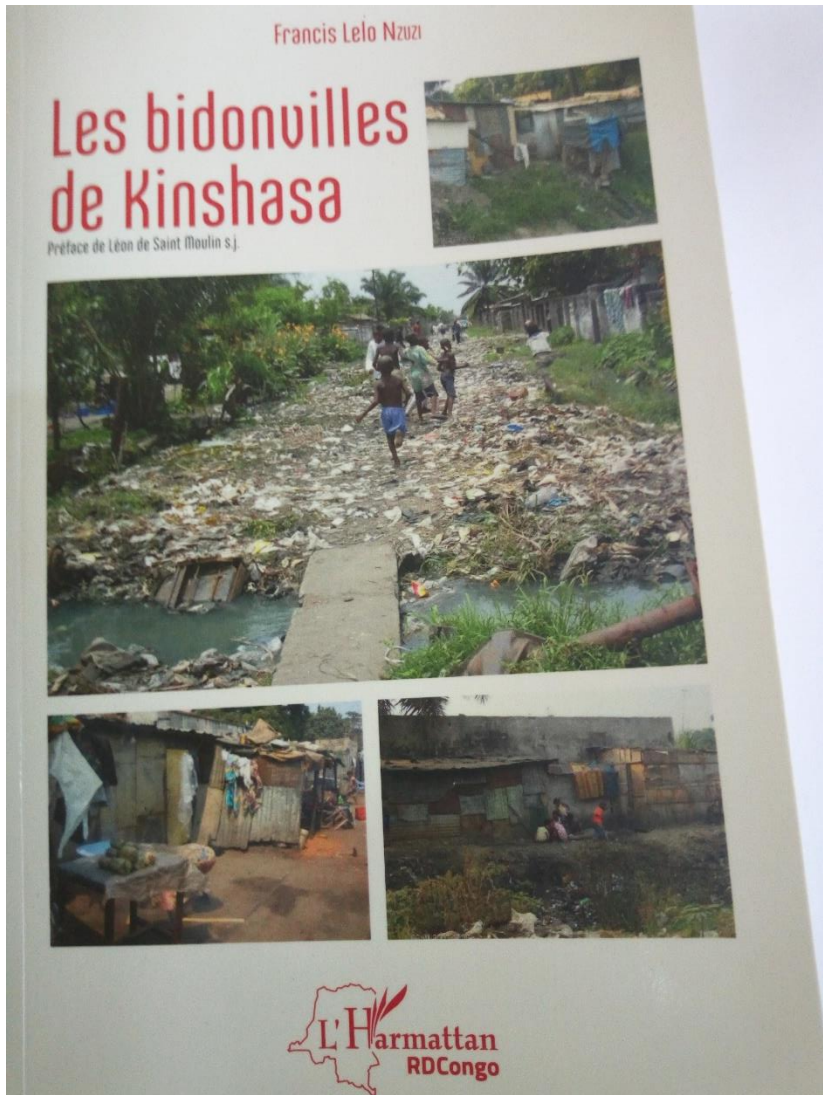
Crédit : J.-P. Messina, 2016

Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

Les quartiers spontanés



Crédit : Nzuzi Lelo, 2016





Crédit : J.-P. Messina, 2017

Structure de l'intervention

I. Une planète en voie d'urbanisation et des villes en voie de périurbanisation

Un monde en voie d'urbanisation : la transition urbaine

Des villes en voie de périurbanisation : la transition périurbaine

II. La ville de Kinshasa en voie de périurbanisation

Croissance urbaine : éléments démographiques et spatiaux

Caractéristiques de l'habitat périurbain kinois

III. Comment gérer la transition urbaine ? Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Le paradigme de l'accès à l'espace urbain



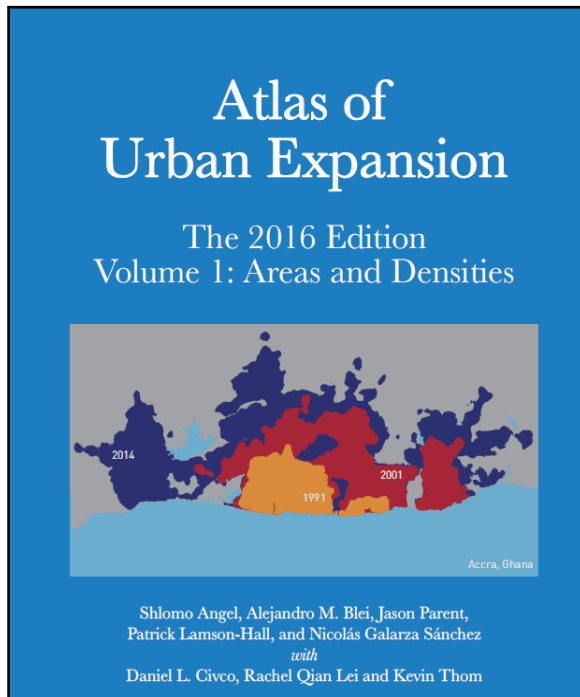
NEW YORK UNIVERSITY

UN HABITAT
FOR A BETTER URBAN FUTURE

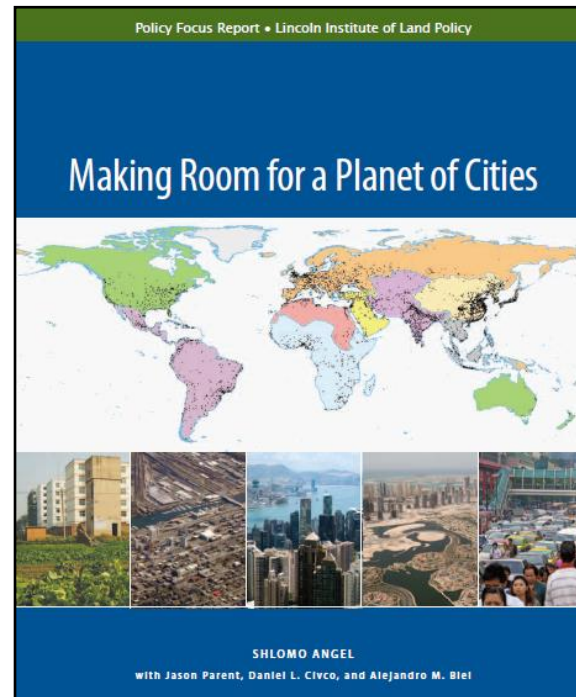


LINCOLN INSTITUTE
OF LAND POLICY

Urban Expansion Program



Source : S. Angel et al., 2016.



Source : S. Angel et al., 2011.

⇒ *Paradigme
de l'accès à
l'espace
urbain pour
gérer la
transition
périurbaine*

⇒ *Ne faudrait-il pas appliquer ce paradigme aux villes congolaises ?*

Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Admettre le constat de la croissance

Accepter de « faire de la place » pour les nouveaux urbains

Attention au transfert du paradigme de la compacité urbaine

Quatre volets

- 1. Quantifier les besoins en terrains**
- 2. Protéger de manière sélective les espaces non urbanisés**
- 3. Gérer la rente foncière et collectiviser le multiplicateur urbain**
- 4. Développer un réseau de voies radiales pour les infrastructures**

Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Admettre le constat de la croissance

Accepter de « faire de la place » pour les nouveaux urbains

Attention au transfert du paradigme de la compacité urbaine

Quatre volets

1. Quantifier les besoins en terrains

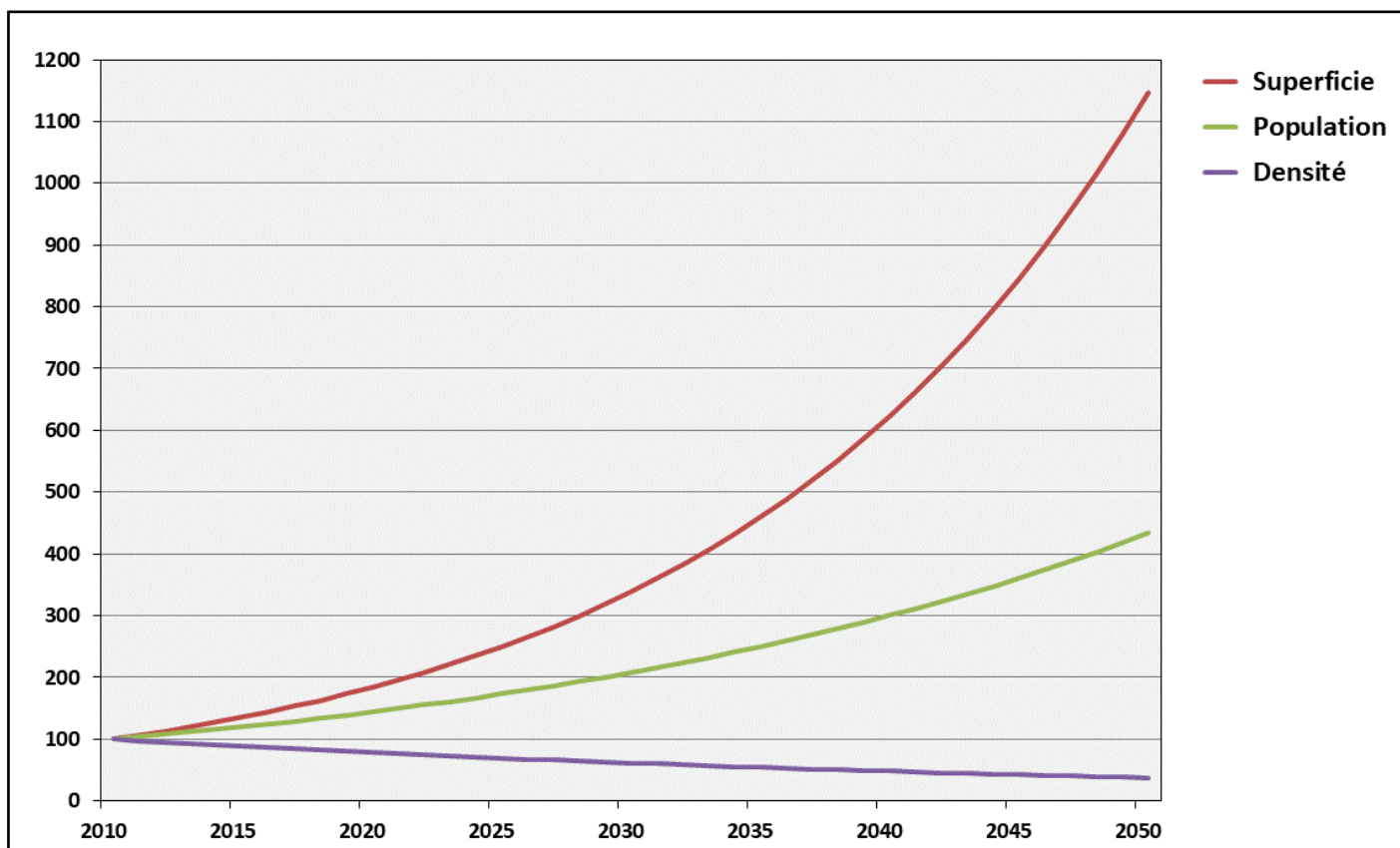
2. Protéger de manière sélective les espaces non urbanisés

3. Gérer la rente foncière et collectiviser le multiplicateur urbain

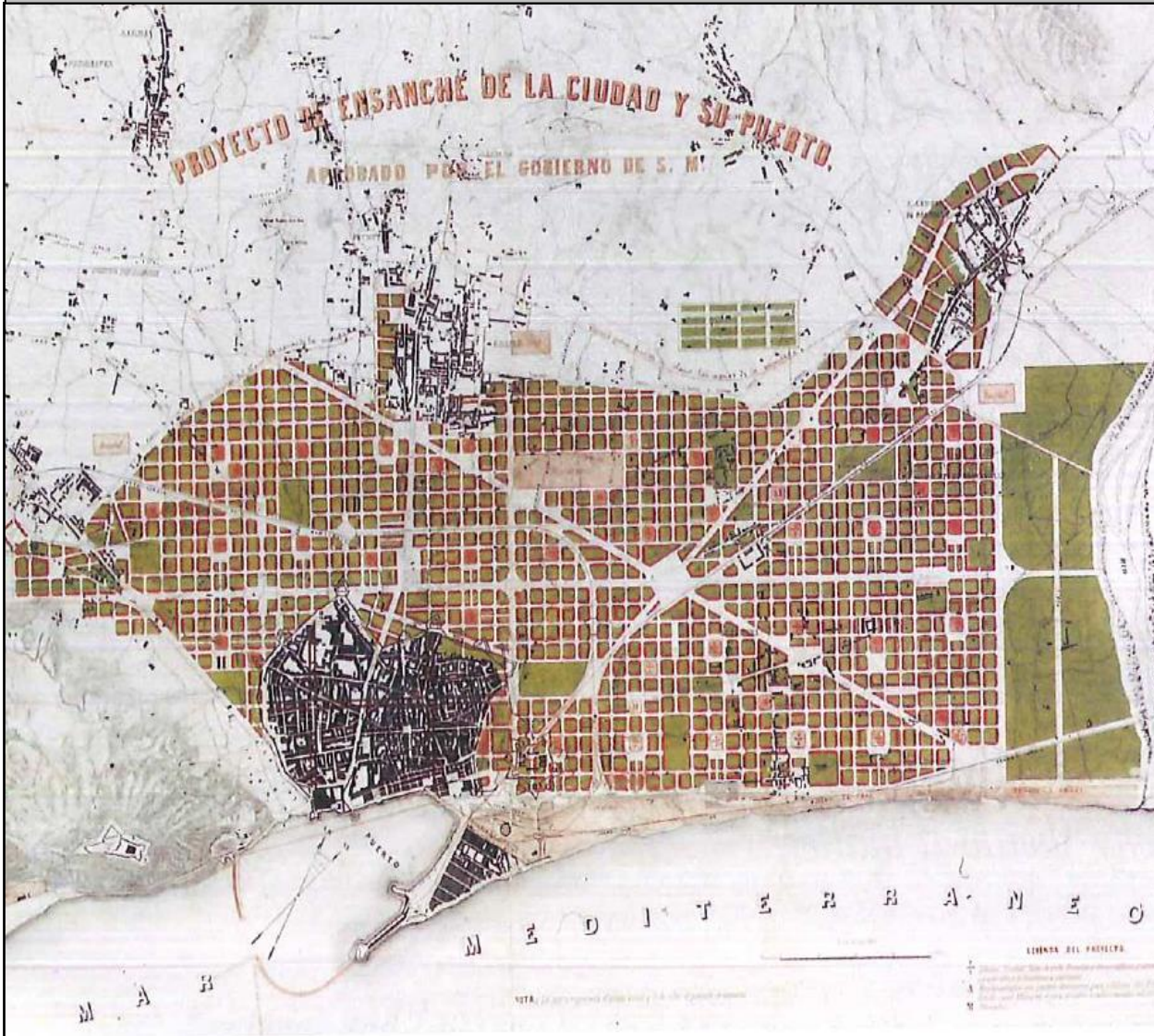
4. Développer un réseau de voies radiales pour les infrastructures

Évolutions de la population, de la superficie urbanisée et de la densité pour l'agglomération de Lubumbashi entre 1984 et 2009

Année	Population	Superficie	Densité
1984	± 600'000	± 37 km ²	± 16'000 hab./km ²
2009	± 1'500'000	± 170 km ²	± 8'800 hab./km ²
Croissance annuelle	+ 3,7 %	+ 6,3 %	- 2,4 %
2030	± 3'240'000	± 612 km²	± 5292 hab./km²
2050	± 6'740'000	± 2073 km²	± 3252 hab./km²

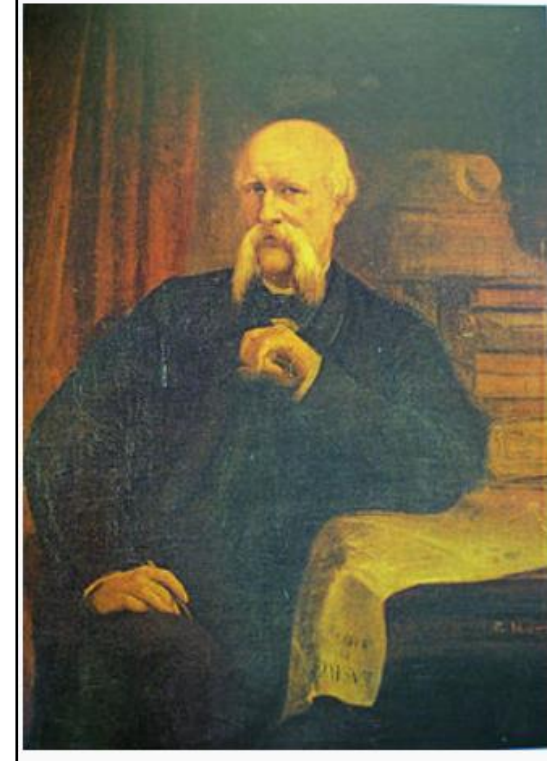


Plan Cerdà pour Barcelone (1859)



Source : S. Angel, 2012, p. 250.

Ildefons Cerdà



Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Admettre le constat de la croissance

Accepter de « faire de la place » pour les nouveaux urbains

Attention au transfert du paradigme de la compacité urbaine

Quatre volets

1. Quantifier les besoins en terrains
- 2. Protéger de manière sélective les espaces non urbanisés**
3. Gérer la rente foncière et collectiviser le multiplicateur urbain
4. Développer un réseau de voies radiales pour les infrastructures



The overall shape of the built-up area of São Paulo, Brazil, remains very compact as it stretches in all directions with no large open spaces penetrating it.

Source : S. Angel, 2012, p. 246.

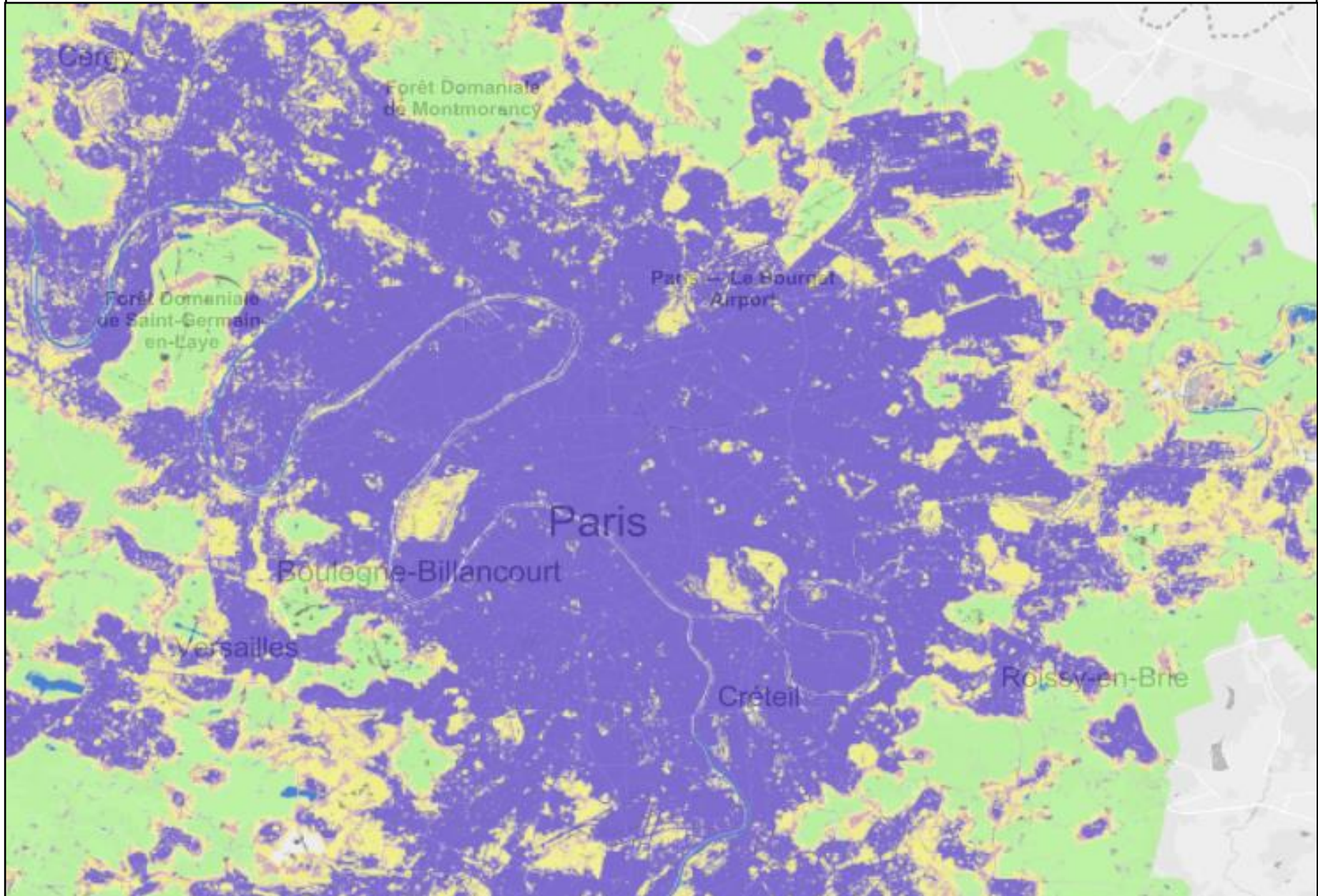
Il faut anticiper sur les extensions urbaines



Environs de Paris levés géométriquement par M. l'Abbé Delagrive de la Société royale de Londres et géographe de la Ville de Paris; 1740.

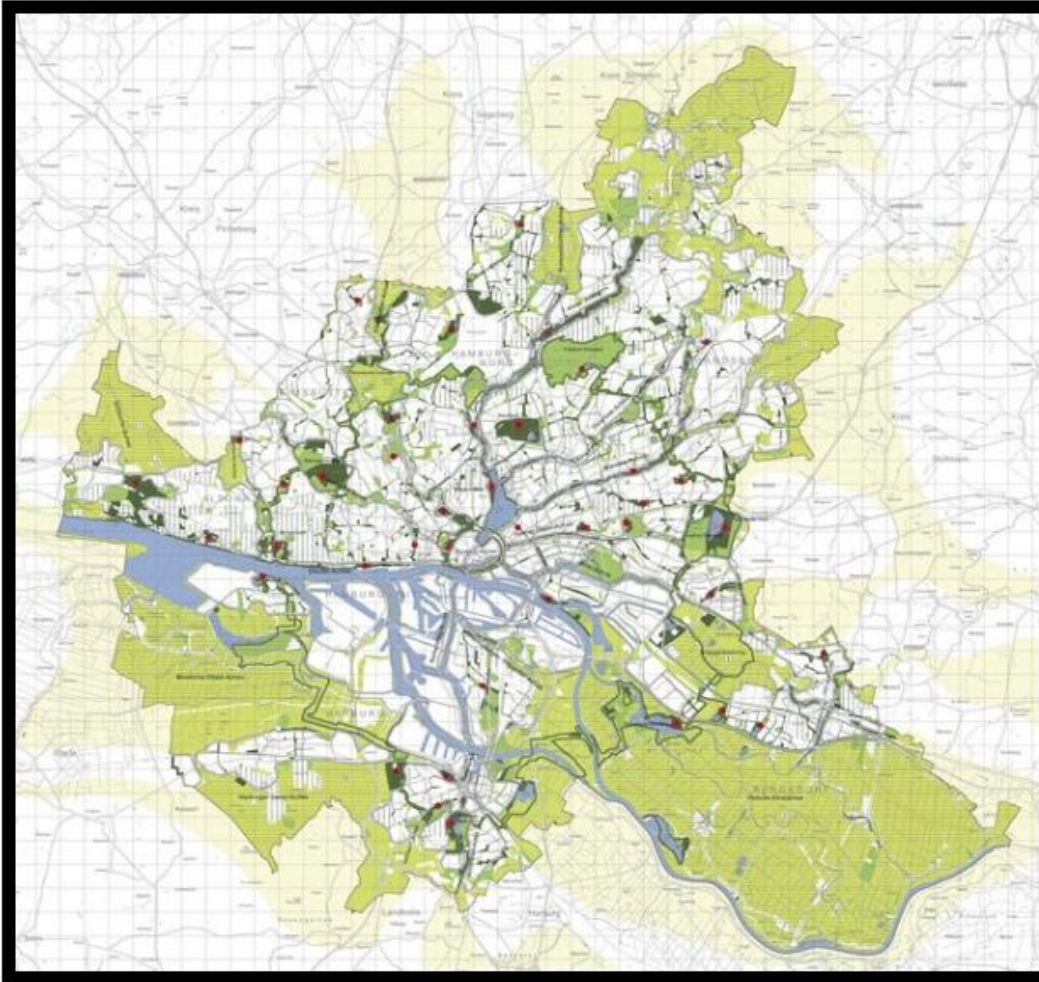
Source : Atelier Parisien d'Urbanisme, 2003, p. 1.

Il faut anticiper sur les extensions urbaines



Source : <http://atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Paris> (consulté en juillet 2017)

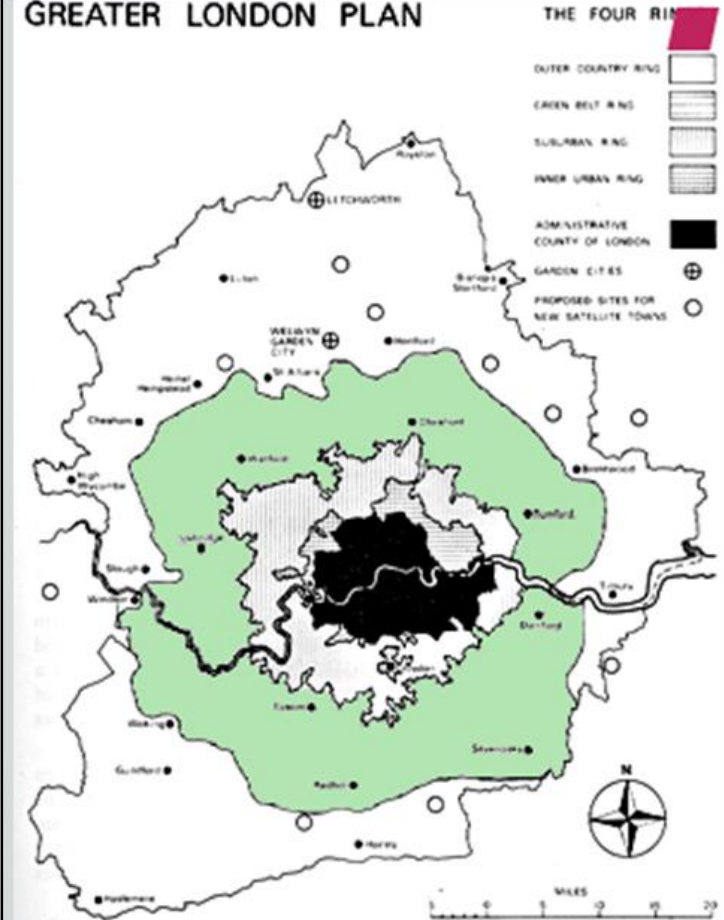
Il faut privilégier les liaisons vertes plutôt que les ceintures vertes



Hamburg already has large contiguous green spaces: "landscape axes" finger out from its center to its outskirts and there are two big green loops in the north and south. The Grünes Netz will fill in what's missing, connecting up more places and creating a comprehensive system. Angelika Fritsch, a city spokesperson told *the Guardian*:

Source : <http://www.fastcoexist.com/3020990/heres-an-idea/a-greenspace-transit-network-to-connect-a-citys-parks-the-countryside> (consulté en février 2015)

GREATER LONDON PLAN



London Master Plan - 1944 |
Source : architekturtheorie.net

Source : <http://www.sagacite.org/2011/05/les-ceintures-vertes-efficaces-contre-le-talement-urbain/> (consulté en septembre 2011)

Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Admettre le constat de la croissance

Accepter de « faire de la place » pour les nouveaux urbains

Attention au transfert du paradigme de la compacité urbaine

Quatre volets

1. Quantifier les besoins en terrains
2. Protéger de manière sélective les espaces non urbanisés
- 3. Gérer la rente foncière et collectiviser le multiplicateur urbain**
4. Développer un réseau de voies radiales pour les infrastructures

L'urbanisation entraîne à la fois des coûts et des bénéfices : il est cohérent de profiter des seconds pour financer les premiers : « la règle d'or de l'économie publique locale : *financer les coûts de développement des services collectifs par la rente foncière et immobilière, pour la part en capital, via le prix d'acquisition des lots et pour la part récurrente via un impôt foncier annuel sur la valeur vénale des propriétés* » (A. Guengant, 1990, pp. 108-109).

Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Admettre le constat de la croissance

Accepter de « faire de la place » pour les nouveaux urbains

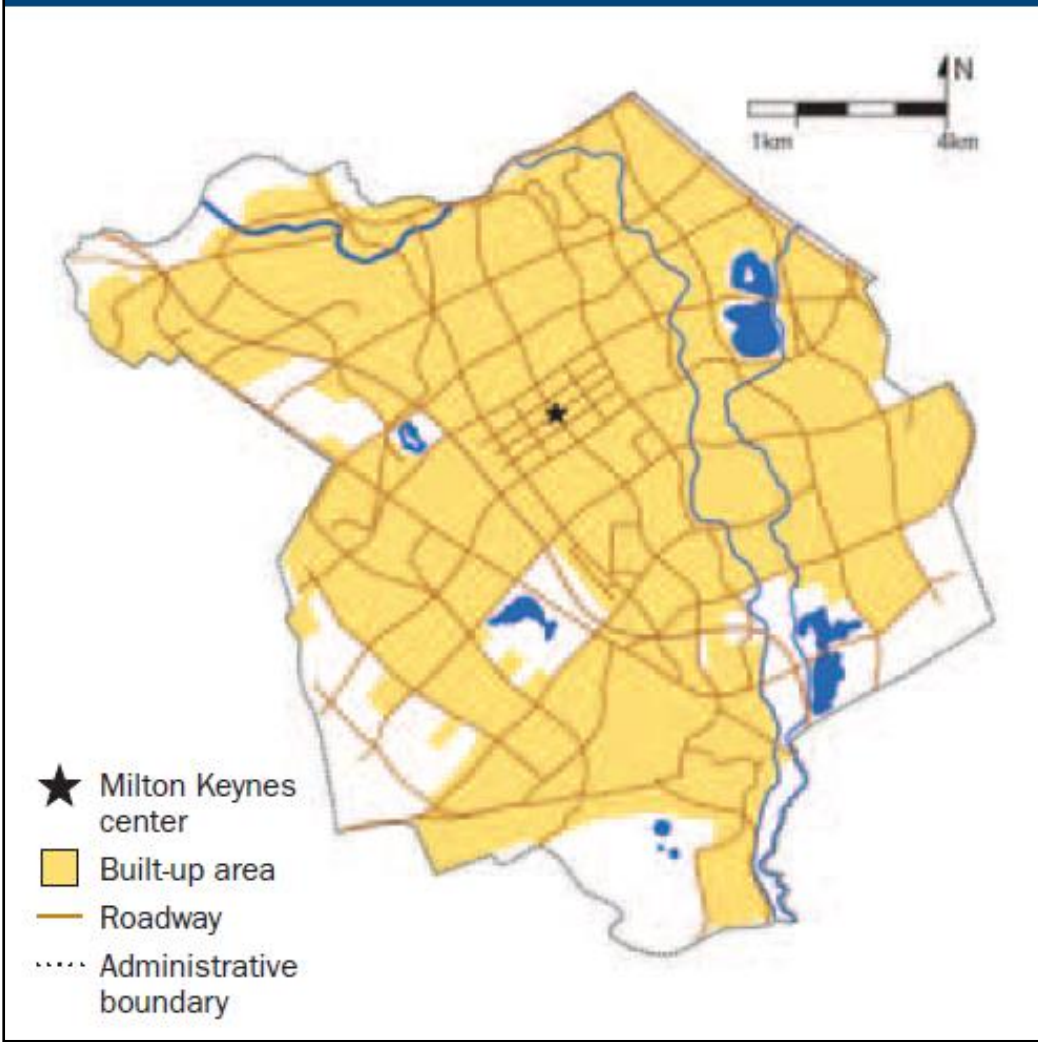
Attention au transfert du paradigme de la compacité urbaine

Quatre volets

1. Quantifier les besoins en terrains
2. Protéger de manière sélective les espaces non urbanisés
3. Gérer la rente foncière et collectiviser le multiplicateur urbain
- 4. Développer un réseau de voies radiales pour les infrastructures**

FIGURE 5.9

The Arterial Grid of Milton Keynes, England, with all its Arterial Roads Carrying Public Transport



Source : S. Angel et al., 2011, p. 64.

The share of built-up area within walking distance of an arterial road in Lubumbashi's 1990-2014 expansion area was 74%, compared to 90% in the pre-1990 area.



Source : <http://www.atlasofurbanexpansion.org/cities/view/Lubumbashi> (consulté en juillet 2017)

Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Admettre le constat de la croissance

Accepter de « faire de la place » pour les nouveaux urbains

Attention au transfert du paradigme de la compacité urbaine

Quatre volets

- 1. Quantifier les besoins en terrains**
- 2. Protéger de manière sélective les espaces non urbanisés**
- 3. Gérer la rente foncière et collectiviser le multiplicateur urbain**
- 4. Développer un réseau de voies radiales pour les infrastructures**

⇒ *Ne faudrait-il pas appliquer ce paradigme aux villes congolaises ?*

Le paradigme de l'accès à l'espace urbain

Admettre le constat de la croissance

Accepter de « faire de la place » pour les nouveaux urbains

Attention au transfert du paradigme de la compacité urbaine

Quatre volets

- 1. Quantifier les besoins en terrains**
- 2. Protéger de manière sélective les espaces non urbanisés**
- 3. Gérer la rente foncière et collectiviser le multiplicateur urbain**
- 4. Développer un réseau de voies radiales pour les infrastructures**

⇒ ***Ne faudrait-il pas appliquer ce paradigme aux villes congolaises ?***

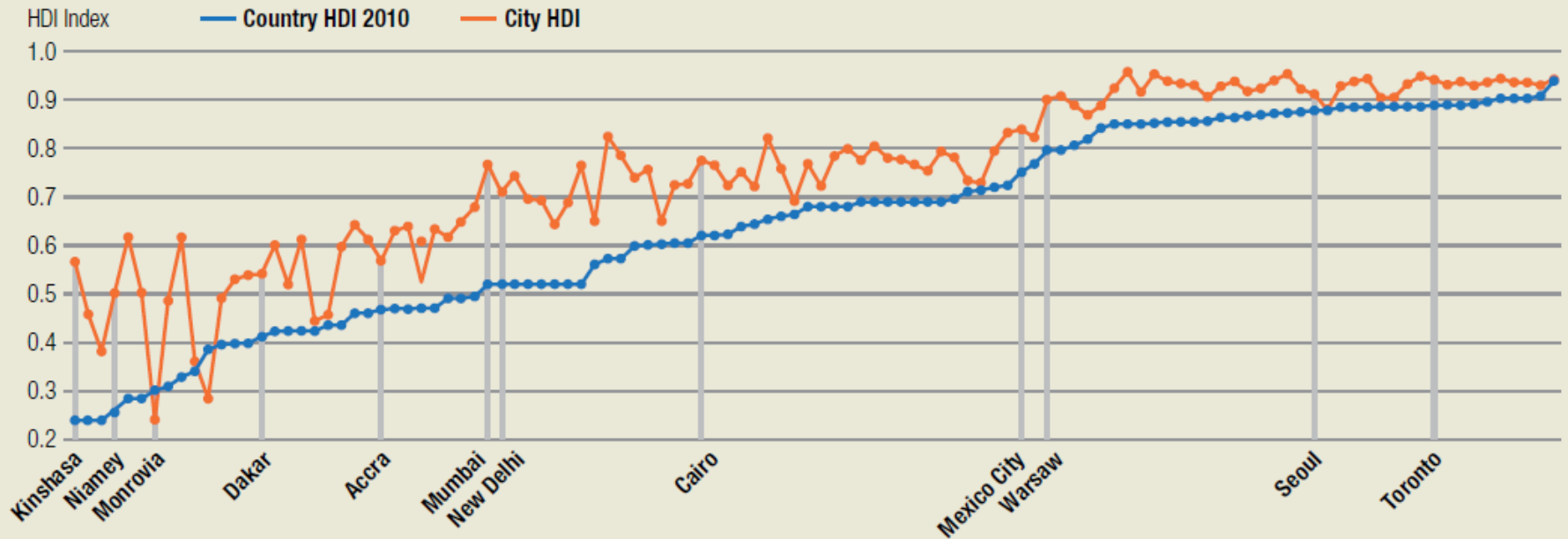
MERCI pour votre attention

Références citées

- Angel S., 2012, *Planet of cities*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge.
- Angel S., Parent J., Civco D.L. et Blei A.M., 2011, *Making room for a small planet of cities*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge.
- Angel S., Blei A.M., Parent J., Lamson-Hall P., Galarza Sánchez N. (avec Civco D.L., Qian Lei R. et Thom K.), 2016, *Atlas of Urban Expansion. The 2016 Edition. Volume 1: Areas and Densities*, New York University, UN-HABITAT et Lincoln Institute of Land Policy.
- Atelier Parisien d'Urbanisme, 2003, *Une trame verte pour le centre de l'agglomération*, Étude réalisée dans le cadre de la Convention entre la Région Ile-de-France et l'Atelier Parisien d'Urbanisme.
- Le Goix R., 2005. *Villes et mondialisation : le défi majeur du XXIe siècle*, Ellipses, Paris.
- Munyemba K.F. et Bogaert J., 2014, « Anthropisation et dynamique de l'occupation du sol dans la région de Lubumbashi de 1956 à 2009 », *E-revue UNILU*, 1(1), pp. 3-23.
- McGee T.G., 1991. « The Emergence of 'Desakota' Regions in Asia: Expanding a Hypothesis », *The Extended Metropolis: Settlement Transition in Asia*, N. Ginsberg (édité par), University of Hawaii Press, Honolulu, pp. 3–26.
- Newman P.W.G. et Kenworthy J.R., 1996. « The land use – transport connexion. An overview », *Land Use Policy*, Vol. 13, n°1, pp. 1–22.
- Rodrigue J.-P., Comtois C. et Slack K., 2013, *The Geography of Transport Systems*, Hofstra University, Department of Global Studies & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>
- Schafer A. et Victor D.G., 2000. « The future mobility of the world population », *Transportation Research Part A*, n°34, pp. 171–205.
- UN Habitat, 2013. *State of the World's Cities 2012/13: Prosperity of Cities*, Routledge.
- Useni Sikuzani Y., 2017, *Analyse spatio-temporelle des dynamiques d'anthropisation paysagère le long du gradient urbain-rural à Lubumbashi (Haut-Katanga, République Démocratique du Congo)*, Thèse soutenue en vue de l'obtention du grade de Docteur en Sciences Agronomiques, Université de Lubumbashi.

L'avantage à l'urbain et le développement humain

City and National HDI values



Source: UN-Habitat, Global Urban Observatory, 2012.

Source : UN-Habitat, 2013, p. 268.