



ESJ Humanities

## **La Personnalisation Urbaine, Une Methode d'Organisation de l'Espace Urban: Etude de cas Sur la Ville de Mossendjo (Republique du Congo)**

***Jean-Romuald Mambou***

Institut d'Architecture, Urbanisme, Bâtiment et Travaux Publics  
(ISAUBTP) de l'Université Denis SASSOU-NGUESSO de Kintélé,  
Centre de Recherches Géologiques et Minières du Congo

***Hilaire Elenga***

Université Marien NGouabi de Brazzaville,  
Centre de Recherches Géologiques et Minières du Congo

[Doi:10.19044/esj.2023.v19n2p85](https://doi.org/10.19044/esj.2023.v19n2p85)

---

Submitted: 30 May 2022  
Accepted: 28 January 2023  
Published: 31 January 2023

Copyright 2023 Author(s)  
Under Creative Commons BY-NC-ND  
4.0 OPEN ACCESS

*Cite As:*

Mambou J. & Elenga H. (2023). *La Personnalisation Urbaine, Une Methode d'Organisation de l'Espace Urban: Etude de cas Sur la Ville de Mossendjo (Republique du Congo)*. European Scientific Journal, ESJ, 19 (2), 85. <https://doi.org/10.19044/esj.2023.v19n2p85>

---

### **Résumé**

Dans cet article, nous proposons une nouvelle approche d'étude et de planification spatiale de la ville africaine. Cette méthode a fait l'objet d'un chapitre entier de notre thèse de doctorat en 1995 soutenue à l'institut d'urbanisme de Grenoble (France). La démarche méthodologique utilisée s'appuie sur la collecte, le traitement et l'interprétation des données obtenues à partir d'une recherche documentaire sélective, l'exploitation des recensements généraux de la population et l'analyse de la politique urbaine du Congo qui ne prend pas en compte l'histoire de l'urbanisation des villes, les traditions des populations et les contraintes physiques et spatiales de la répartition des peuples. Les résultats obtenus montrent une macrocéphalie des métropoles, Brazzaville et Pointe-Noire, dans l'armature urbaine nationale et celle plus spécifique des villes-chefs-lieux de départements, un étalement incontrôlé de la population urbaine, une mauvaise utilisation des sols urbains et la non-maitrise des risques naturels tels que le ruissellement des eaux pluviales. Il s'ensuit une expansion de l'urbanisation spontanée portant atteinte à l'intégrité des espaces libres à la marge des villes, le plus souvent,

des espaces difficilement constructibles, réservés à l'équipement public ou encore frappés de servitudes, causant ainsi des glissements de terrain et des creusements des sols meubles à l'origine des érosions qui détruisent le paysage urbain, provoquent des catastrophes naturelles et occasionnent des drames humains. C'est pour pallier à ces insuffisances et contraintes que nous avons proposé cette nouvelle approche d'étude et de planification spatiale urbaine dénommée « la personnalisation urbaine », dont l'application sur une ville, telle que Mossendjo en République du Congo, devra permettre de : (i) gommer les fractures héritées de la colonisation, (ii) adapter l'évolution urbaine à la capacité d'urbanisation du site ; (iii) prévenir l'urbanisation spontanée et (iv) créer une ville « humaine », fonctionnelle et durable.

---

**Mots-clés:** Ville, Mossendjo, urbanisation, modèle urbain, planification, gouvernance urbaine

---

## **Urban Personalization, a Method of Organizing Urban Space: Case Study on the City of Mossendjo (Republic of the Congo)**

*Jean-Romuald Mambou*

Institut d'Architecture, Urbanisme, Bâtiment et Travaux Publics  
(ISAUBTP) de l'Université Denis SASSOU-NGUESSO de Kintélé,  
Centre de Recherches Géologiques et Minières du Congo

*Hilaire Elenga*

Université Marien NGouabi de Brazzaville,  
Centre de Recherches Géologiques et Minières du Congo

---

### **Abstract**

In the paper, we propose a new approach to the study and spatial planning of the african city. This method was the subject of an entire chapter of our doctoral thesis in 1995 defended at the urbanism Institute of Grenoble (France). The methodological approach used is based on the collection, processing and interpretation of data obtained from a selective documentary research, the use general population censuses and the analysis of Congo's urban policy, which does not take into account the history of urbanization of cities, the traditions of populations and the physical and spatial constraints of the distribution of peoples. The results obtained show a macrocephaly of the metropolises, Brazzaville et Pointe-Noire, in the national urban structure and that more specific of the cities capitals of departments, an uncontrolled spreading of the urban population, a bad use of urban grounds and the failure

to control natural risks such as rainwater runoff. There follows an expansion of spontaneous urbanization that undermines the integrity of open spaces on the fringes of cities, most often spaces that are difficult to build reserved for public facilities or even affected easements, causing landslides at the origin of erosions that destroy the urban landscapes, disasters and human tragedies. This observation prompted us to propose a method of urban organization, “urban personalization”, the application as Mossendjo (located in the department of Niari in the Republic of Congo), will have the following effect: (i) erase the fractures inherited from colonization, (ii) adapt urban development to the site’s urbanization capacity, (iii) prevent spontaneous urbanization, and (iv) create a “human”, functional and sustainable city..

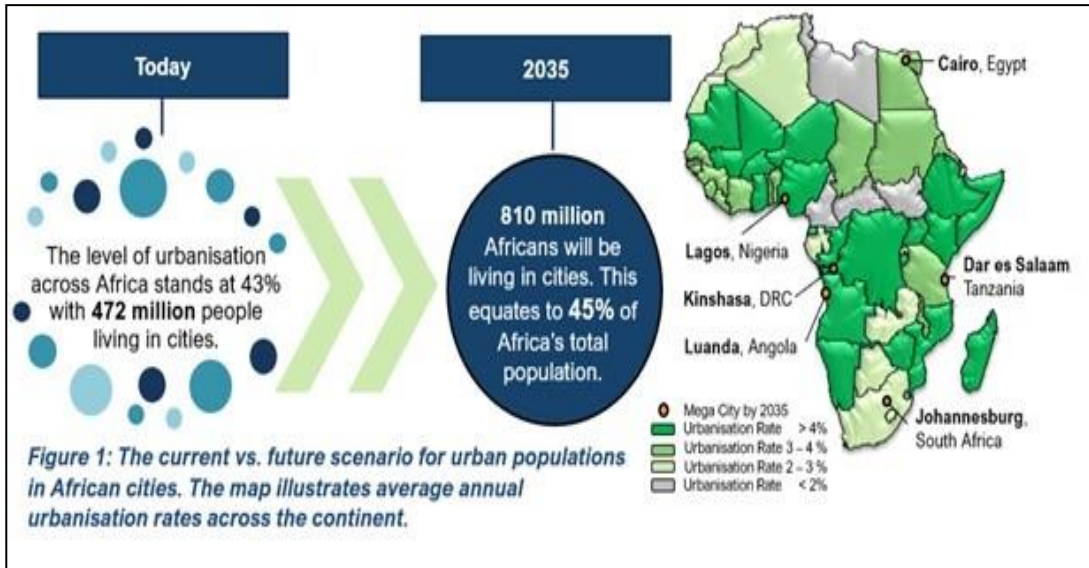
---

**Keywords:** City, Mossendjo, urbanization, urban model, planning, urban governance

## **I – Introduction**

La population urbaine est aujourd’hui estimée à 56 % de la population mondiale, soit 4,4 milliards d’habitants vivent en ville. Cette tendance va se poursuivre d’ici 2050 avec le doublement du nombre actuel de citadins passant à 68 %, pratiquement sept personnes sur dix dans le monde vivront en milieu urbain, soit une augmentation de 2,2 milliards de personnes supplémentaires. (Banque Mondiale, 2022).

Dans les pays en voie de développement, en particulier en Afrique, l’urbanisation est très rapide. Faiblement urbanisée au début des années 1960 (6% à 7% par an), l’Afrique est aujourd’hui un continent en pleine explosion urbaine (cf. figure 1). Elle s’urbanise plus vite que tout autre continent. Le Congo, le Gabon et la Mauritanie constituent les pays où le taux d’urbanisation est le plus élevé de tous les pays d’Afrique francophone (FÖSTER T. et AMMANN C., 2018). Quelque 400 millions d’Africains vivait en ville en 2010, soit près de 35 % de la population, contre 3 % il y a un siècle. Ce phénomène va se poursuivre pendant l’essentiel du 21ème siècle : en 2020, la population des villes africaines aurait dépassé la barre symbolique des 500 millions d’habitants, et elle devrait atteindre 775 millions en 2030, 47% de la population totale. En moyenne, chaque année pendant les deux prochaines décennies, la population urbaine progressera de plus de 3% (TAC Economics, 2017). Le nombre de villes en Afrique a doublé, passant de 3300 en 1990 à 7600 en 2022. (OCDE/UNCEA/BAD, 2022).



**Figure n°1.** Les projections de l'urbanisation de l'Afrique d'ici 2035  
(COSTARAS H., 2020)

Le rapport d'ONU-Habitat précise que les villes sont là pour rester, et l'avenir de l'humanité est sans aucun doute urbain, bien qu'il indique que les niveaux d'urbanisation sont inégaux, avec un ralentissement de la croissance dans de nombreux pays à revenu élevé (ONU-HABITAT, 2022). Une grande partie de cette croissance urbaine en Afrique sera concentrée dans les villes petites et moyennes ou secondaires. D'ici 2050, les populations urbaines en Afrique représenteront 21 % de la population urbaine mondiale (COSTARAS H., 2020). L'urbanisation est donc l'un des grands défis à relever pour que l'Afrique puisse évoluer vers la construction des villes « humaines », fonctionnelles et durables, dans lesquelles on aura des citoyens heureux et fiers d'habiter leur ville, une bonne protection de notre planète et un développement urbain cohérent et prospectif.

Pendant que dans d'autres continents, l'heure est à la construction des villes durables, vertes ou intelligentes, en Afrique, très peu de villes africaines bénéficient d'une armature urbaine régionale et nationale cohérente et correctement planifiée pouvant favoriser la bonne gouvernance de ces villes pour la majorité d'héritage colonial. Mossendjo, en République du Congo, en est une illustration. La tendance reste à un développement horizontal des villes. De ce fait, les modèles d'organisation urbaine existants ne peuvent pas être appliqués avec succès, ni faciliter la construction des villes durables. Il convient donc de repenser ces villes en y appliquant un modèle d'occupation des sols urbains qui met en exergue l'organisation des sites urbains, sans porter atteinte à leur morphologie, en fonction de leur topographie et de leur localisation.

## **II – Clarification conceptuelle**

Le choix du terme « personnalisation urbaine » n'est pas fortuit. Il s'agit d'un concept qui sied avec les établissements humains dont on fait référence ici, c'est-à-dire des villes ayant subies une colonisation de leurs populations pendant un long temps (70 ans, soit de 1890 à 1960), une colonisation qui a marqué les structures et les modes de vie urbains. La personnalisation urbaine est un concept plus spécifique à ce type de villes que celui de « territorialisation urbaine ».

### **1 – La territorialisation urbaine**

La territorialisation urbaine est une politique de gestion spatiale qui convient aux villes occidentales qui n'ont pas la même histoire que celle des villes africaines. Il est souvent synonyme de changement d'échelle, du national vers le local, et le territoire est assimilé à un petit espace gouverné par des acteurs institutionnels infranationaux. (Dubresson A & al., 2013). C'est un concept qui est plus utilisé dans une approche spatio-économique qu'urbanistique. En effet, cette approche territoriale a eu un succès retentissant dans les années 1980 en France à la suite de la première décentralisation et dans le sillage de la politique de la ville. Elle consistait à proposer aux décideurs une démarche de planification permettant l'adaptation de l'organisation de différents services publics, notamment de santé, d'éducation, de logement, ou encore de sécurité, à la diversité des situations territoriales. (Desjardins X., 2014). Autrement dit, il s'agit d'adapter les activités et les fonctions urbaines au type de territoire à aménager en privilégiant surtout la dimension économique.

### **2 – La personnalisation urbaine.**

La personnalisation urbaine, à la différence de la territorialisation urbaine, est une méthode d'organisation spatiale de la ville qui s'appuie sur la morphologie urbaine et permet d'adapter l'aménagement de chaque zone à la morphologie du site. C'est un travail qui est accompli par l'urbaniste, acteur principal, devenu une sorte de « chirurgien » qui dissèque chaque site urbain afin d'en définir le type d'aménagement et d'en décider la nature d'activités ou de fonction (services municipaux, sociaux et techniques) qu'il faut aménager sur le site pour satisfaire les besoins des citoyens. La priorité est donnée à la création des polarisations de quartiers favorisant leur dynamisme à l'intérieur d'une ville devenue polycentrique.

Avec la personnalisation urbaine, chaque ville est un particularisme où l'urbaniste traite les quartiers comme une localisation spatiale et temporelle en lui créant ses caractéristiques propres adaptées aux besoins des populations et à l'histoire du territoire. Elle permet d'exploiter, au maximum et de façon rationnelle, le territoire urbain en y intégrant les espaces de proximité (villages

environnants) dans une vision globale et polycentrique, historique et prospective, et de donner à la ville, ainsi repensée, une identité claire qui tient compte de son activité principale (agricole ou industrielle), des traditions de sa population et des règles modernes de gouvernance urbaine.

La méthode allie, sur un site urbain donné, lecture historique du site, participation des citoyens dans la définition des hypothèses d'aménagement et application judicieuse des règles d'urbanisme (alignement, unités de voisinage, expropriation, zonage, servitudes, etc...).

### **III – Methodologie**

La démarche méthodologique adoptée dans le cadre de cette recherche s'appuie essentiellement sur la collecte, le traitement et l'analyse des données à partir d'une bibliographie sélective, le diagnostic des territoires urbains, en particulier celui de la commune de Mossendjo, l'exploitation des statistiques démographiques (recensements et estimations démographiques de l'institut national de la statistique (INS, ex. CNSEE) et l'analyse de la politique urbaine du Congo de l'indépendance en 1960 à nos jours. Nous nous sommes également référés également à notre travail scientifique réalisé sur les villes de Dolisie et Mossendjo dans le cadre de notre thèse de doctorat unique (Mambou J.-R., 1995).

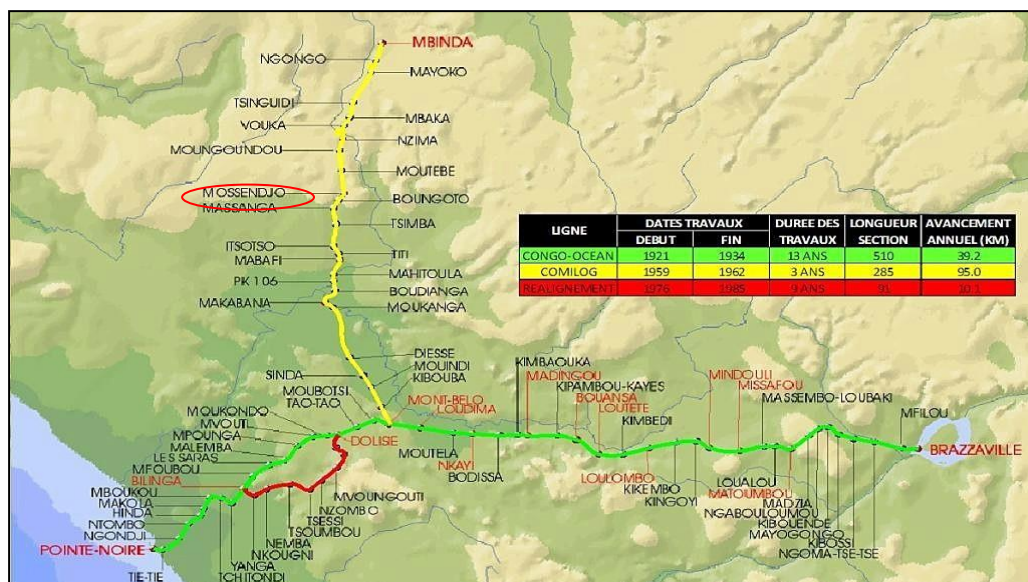
Vingt-sept ans après notre travail doctoral, l'armature urbaine congolaise présente toujours les mêmes carences et faiblesses. La situation s'est même empirée, de sorte que, les villes congolaises continuent à croître sans développement ni création des richesses, avec, en particulier, une hypermacrocéphalie des métropoles de Brazzaville et de Pointe-Noire. Les petites villes, comme Mossendjo qui cadre avec notre étude, sont pour la plupart en phase de décroissance urbaine (Mambou J.-R. et Elenga H., 2022).

### **IV – Cadre de l'étude**

#### **1) Situation géographique**

La ville de Mossendjo, deuxième ville du département du Niari, est située dans le massif cristallin du Chaillu, à 321,4 km au Sud-ouest de Brazzaville à vol d'oiseau, sur un site éclaté de 500 hectares environ de type « plateau ». Elle joue le rôle de chef-lieu du Chaillu occidental. La ville s'est développée rapidement du fait de l'exploitation de sa forêt environnante et du passage du chemin de fer dénommé Voie COMILOG (1962-1991) transportant le minerai de manganèse de Moanda (Gabon) au port maritime de Pointe-Noire (Congo) (cf. fig. 1).





**Figure n°1.** Tracé des chemins de fer voie COMILOG et CFCO  
(source : direction générale du CFCO)

La végétation autour de la ville est constituée d'une forêt très dégradée et de savanes de hautes herbes et d'arbustes. La présence de la forêt contribue à donner en toutes saisons une sensation de fraîcheur. Le degré hygrométrique varie de 80 à 86 %. La saison pluvieuse est oppressante et couverte, tandis que la saison sèche est lourde et partiellement nuageuse, le climat étant chaud tout au long de l'année avec une température qui varie généralement de 18°C à 29°C, rarement inférieure à 17°C ou supérieure à 30°C. Les conditions naturelles à Mossendjo sont très favorables à l'agriculture. (Brugière J.M., 1952).

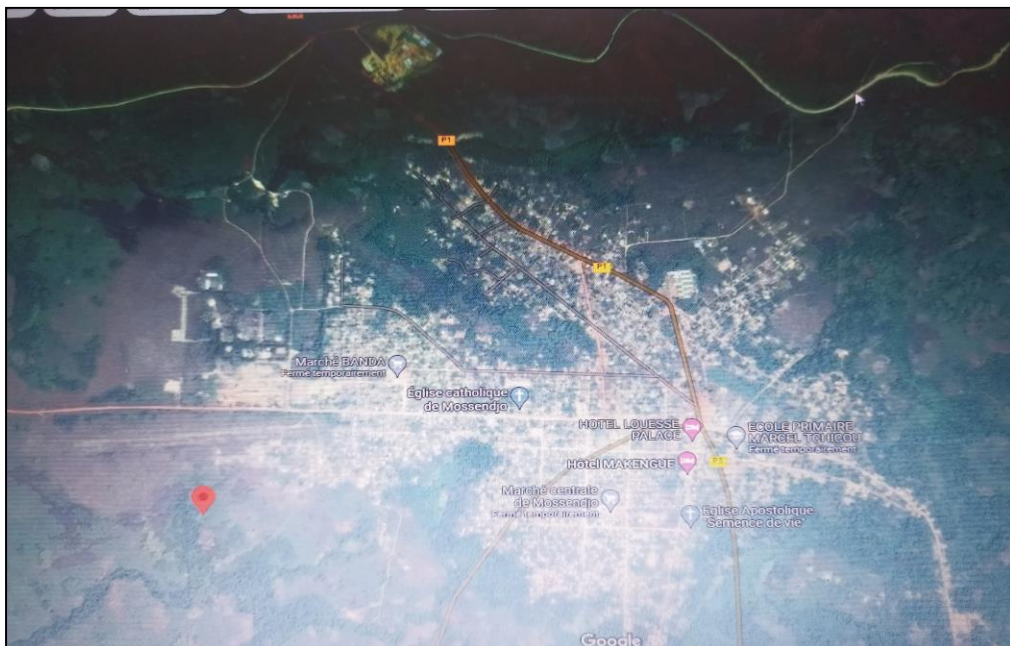
## 2) **Bref historique**

Pour l'histoire, après une première exploration du Lieutenant de vaisseau Louis Antoine Mizon en 1883, une mission catholique s'installa vers 1900 sur le site choisi par ce dernier. Mais ce n'est qu'en 1910, avec l'installation de la factorerie, que naît, véritablement l'agglomération, qui deviendra la ville actuelle. Celle-ci a été créée par une unification des villages environnants à la factorerie coloniale ; d'abord les quatre villages de lifoula, Yombo, Bouali et MBounou, lors de l'établissement du premier lotissement en 1957, conformément au plan directeur d'urbanisme élaboré sous la direction de Paul COURGET en 1955/1956. Quelques années plus tard, deux autres villages, Iroho et Marala, vont être par la suite engloutis dans le nouvel établissement humain. Tous les lotissements avant 1980, réalisés par les pouvoirs publics, ont été aménagés sur les sites des six anciens villages sus-indiqués. Les populations s'y sont installées gratuitement sans obligation de

détenir un permis d'occuper, mais en respectant les plans d'urbanisme de 1955/1957 et, un peu plus tard, celui de 1982. Toutefois, l'absorption des anciens villages s'est fait hâtivement par le colonisateur, sans aménagement sérieux, pour deux raisons. Son intérêt se limitait à la disponibilisation d'une main-d'œuvre gratuite proche de la factorerie et à briser les mouvements de résistance à la colonisation. Malgré cela, il y a très peu d'anarchie structurelle ou de spéculation foncière à Mossendjo : les terrains sont lotis et vendus par l'autorité municipale.

### 3) Structure urbaine

La ville est construite à partir d'un plan orthogonal (hippodaméen), dit en damier, héritée de la colonisation. (Cf. fig. 2)



**Figure n°2.** Vue aérienne de Mossendjo-poste (Source : Google earth)

Sa structure urbaine est constituée de deux sites habités, séparés par une zone faiblement urbanisée, distants de 5 kilomètres :

- Mossendjo-poste : point de départ du tissu urbain, renfermant l'essentiel des fonctions urbaines (administrative, commerciale, loisirs, etc.), ainsi que la plus grande majorité de la population urbaine ;
- Mossendjo-gare, renfermant deux quartiers de la ville actuelle (les quartiers n°9 et 10) encerclant le chemin de fer de l'ex. COMILOG. Sous-équipé, son espace n'est pas bien structuré ;



- entre les deux un espace sans urbanisation utilisé pour des activités agricoles et pastorales essentiellement. Cette partie est réservée pour une zone industrielle dans le Plan d'urbanisme de 1982.

Avec une population estimée à 18.629 habitants en 2018 (INS, 2018), Mossendjo peine actuellement à se développer du fait de l'absence d'une économie urbaine dynamique pouvant retenir ses habitants. L'essentiel du tissu économique est centré sur les activités agricole et de services (commerces, services publics).

## **V – Collecte de données et résultats**

### **1) Politique urbaine nationale**

La stratégie au Congo pour le contrôle de la croissance urbaine, tant sur le plan démographique que spatial, a été pendant très longtemps caractérisée par la lutte contre l'exode rural et l'application des solutions pour stopper l'urbanisation. Pour preuve, en 1966, le Gouvernement avait envisagé de refouler tous les sans-travails et leur famille dans leur localité d'origine. A cet effet, chaque travailleur avait été doté d'une carte de travail. Mais cette décision ne fut qu'éphémère et fut rapidement abandonnée, en particulier du fait de son caractère autoritaire susceptible de nuire à l'homme politique lui-même. Dès 1969, on a observé le début de la politique de décentralisation administrative caractérisée par une certaine redistribution géographique des fonctionnaires.

Au cours de la période 1970-1979, on n'a pas noté des mesures significatives susceptibles de réduire l'exode rural dans les grandes villes. Il a fallu attendre les années 1980, pour qu'une nouvelle politique soit adoptée, celle de la création des « villages-centres » dans toutes les régions congolaises pour maintenir in-situ les populations. Cela a été de nouveau un échec.

De 2004 à 2016, le Gouvernement choisit d'appliquer la politique dite de « municipalisation accélérée ». Mais, celle-ci s'est intéressée uniquement aux infrastructures de base sans tenir compte des besoins réels des populations rurales qui continuaient à migrer vers la ville. De sorte que, cette politique a laissé de côté, par exemple, la réduction des écarts de revenus ou la résolution du déséquilibre dans les équipements de santé et d'éducation entre la ville et le milieu rural. Pour mémoire, Le taux de croissance des formations sanitaires de 1985-1990 était de 3,9% au milieu rural et de 6,6% en milieu urbain (Koua Oba, 2020).

Sur le plan de la planification du développement national, on constate que depuis le Plan Intérimaire 1964/1968 jusqu'au Plan National de Développement 2022/2026, en passant par le Plan Quinquennal 1982/1986, l'accent des pouvoirs publics a toujours été porté sur le désenclavement de l'arrière-pays. La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement

du territoire, en vigueur actuellement, est claire à ce propos. En pratique, cette politique est en train de bouleverser l'équilibre régional fragile en créant deux types de villes : des villes à fonctions urbaines déclinantes (sujettes à l'exode urbain) et des villes dynamiques (bénéficiaires de l'exode urbain) du fait de la concentration des investissements publics dans ces dernières villes.

Les axes de migration créés arbitrairement pour le désenclavement de l'arrière-pays sont devenus des couloirs qui accentuent l'exode rural, vidant de manière plus accélérée les villages de la population active, et l'exode urbain, appauvrissant les villes secondaires de certains départements au bénéfice des métropoles de Brazzaville et de Pointe-Noire. Ce qui est contraire à l'esprit de la loi suscitée dont l'objectif des choix et des options sectoriels est de transformer les départements en des espaces concurrentiels intégrés aux marchés nationaux et internationaux, ceci en réduisant les goulots d'étranglement formés par des espaces désarticulés et sous-équipés. Pourtant, malgré de nombreux programmes de développement et de restructuration urbains, financés par les organisations internationales comme la Banque mondiale, les efforts de gestion, de régulation, de facilitation et de mise en place d'une urbanisation qui soit productive et inclusive s'heurte sur le manque de planification urbaine globale, efficace et harmonieuse. On constate toujours un décalage profond entre la pensée des techniciens, contenue dans les documents d'urbanisme et de planification urbaine, et la pratique sur le terrain.

La politique urbaine au Congo, si on peut l'appeler ainsi et qui n'a pas changée considérablement depuis les années 70, peut se résumer en trois points :

- désenclavement de l'arrière-pays par la mise en œuvre de programmes ambitieux d'infrastructures (routes, ponts, aéroports, ports, etc.) ;
- dynamisation du monde rural en développant des villages-centres ou des nouveaux villages selon la politique du moment ;
- remise en cause de l'armature urbaine héritée des temps coloniaux.

Cette stratégie résulte de deux approches de la gestion spatiale :

- une approche par la campagne : développement des villages centres ou des nouveaux villages ;
- une approche par la ville : plans d'urbanisme des centres secondaires.

Ces deux approches découlent de deux conceptions antinomiques du mécanisme d'urbanisation :

- une urbanisation montante faisant émerger la ville de son espace rural environnant auquel elle fournit un point de focalisation ;
- une urbanisation descendante imposée au milieu rural par une décision du pouvoir central et dont les concepteurs espèrent qu'elle produira le développement escompté.

Au regard de l'évolution des villes et des campagnes congolaises, ces deux approches n'ont apporté que du désordre et une fuite accélérée des

populations vers les métropoles de Brazzaville et de Pointe-Noire, avec toutes les conséquences imaginables. Cela s'est traduit sur le territoire par :

- une macrocéphalie de Brazzaville : Brazzaville, capitale du pays, connaît une croissance démographique exponentielle ; sa population a augmenté de 134% entre 2000 et 2020.
- une polarisation régionale autour d'une à deux villes phares par département ;
- la disparition progressive des villages du milieu rural au profit d'espace semi-urbain : la ruralité s'invite en ville ;
- la pérennité du modèle colonial, moins marqué certes, mais encore visible dans le paysage urbain : une configuration urbaine faite d'un centre et des quartiers populaires ;
- une pratique foncière en décalage avec la logique urbanistique. Les villes sont devenues des lieux de confrontation de deux modes de gestion de l'espace : celle héritée de la tradition congolaise et celle imposée par les règles d'urbanisme et de construction mal maîtrisés par les pouvoirs locaux.

Depuis 2005, la politique de municipalisation accélérée, qui se voulait en fait une politique de modernisation des chefs-lieux de département, a modifié l'armature urbaine congolaise qui est passée de six villes avant 2005 à quatorze villes à la fin de ce processus d'urbanisation en 2016. Cela a entraîné des conséquences majeures :

- en milieu rural : une diminution des effectifs de façon très nette ;
- en milieu urbain : une structure démographique anormale, une économie mal structurée, un profond déséquilibre pécuniaire entre producteurs et consommateurs, des difficultés d'organisation de l'espace urbain, une bidonvilisation des quartiers périurbains des grandes métropoles, des pénuries de logements, une accentuation des inégalités sociales, etc...

On peut dire que le Congo est devenu aujourd'hui certes un pays urbain ; malheureusement cette croissance urbaine ne s'accompagne pas d'un développement économique, contrairement à ce qui s'est passé en Europe au 19ème siècle où le développement allait de pair avec l'urbanisation.

Dans le cas de l'urbanisation au Congo, il apparaît que l'accumulation de la population dans les villes, toujours plus accentuée, serait devenue un « phénomène anti-économique » (Veron, 2008). Une autre conséquence de cette forte croissance est la « ruralisation » des villes congolaises. Les citoyens adoptent des modes de vie comparables à ceux des habitants des villages, les activités informelles et les activités agricoles se développent et ceux qui s'y livrent sont non seulement des personnes sans emploi salarié, mais aussi des

salariés disposant de revenus insuffisants pour vivre décemment (Dubresson, 2003).

## 2) **Organisation spatiale des villes congolaises**

L'urbanisation au Congo, modeste de 1960 à 2005 et accélérée de 2005 à 2016, a comme première incidence le niveau de croissance relativement élevé de sa population urbaine (Cf. tableau n°1). La population urbaine, longtemps inférieure à celle du milieu rural, est devenue plus élevée à partir de 1984. Cela confirme notre constat précédent sur la politique urbaine au Congo qui malheureusement ne fait qu'accentuer l'exode rural. Ce constat a été également fait par l'UERPOD (Union pour l'Etude et la Recherche sur la Population et le Développement) dans une étude sur l'urbanisation au Congo (Koua Oba, 2020). Toutefois, à partir de 2007, l'urbanisation des villes, hier rurales, a changé de forme. Il ne s'agissait plus seulement de l'exode rural, qui reste fort, mais de la transformation des milieux ruraux en milieux urbains faisant du Congo un pays de plus en plus urbanisé. Il en ressort que le modèle d'urbanisation au Congo a les caractéristiques suivantes :

- un degré élevé d'urbanisation plaçant le pays dans le groupe des pays africains qui ont une forte population urbaine (55,49% 1984, 65,49% en 2007, 65,82% en 2015 et 65,88% en 2021), très au-dessus de celui de l'Afrique qui est de 34% en 2020;
- la population urbaine croît sous l'impulsion des migrations d'origines rurales et de l'urbanisation des localités hors métropoles ;
- une macrocéphalie des deux grandes métropoles, Brazzaville et Pointe-Noire, qui concentrent toujours plus de la moitié de la population congolaise et leur part dans la population urbaine reste constante, au-dessus de 80%.

Bien que stagnante depuis 2015, du fait de la crise financière qui a frappé le pays depuis 2014 et qui a occasionné de nombreux licenciements, l'ampleur de la croissance urbaine au Congo a des implications négatives sur la mise en place d'une structure urbaine bien hiérarchisée et équilibrée.

**Tabelau 1. Croissance de la population urbaine au Congo de 1960 à 2021**

Villes	1960		1974		1984		2007 (1)		2015 (1)		2021 (1)	
	Nbre d'hab.	Degré (%)	Nbre d'hab.	Degré (%)	Nbre d'hab.	Degré (%)	Nbre d'hab.	Degré (%)	Nbre d'hab.	Degré (%)	Nbre d'hab.	Degré (%)
Population totale	771100	100	1319790	100	1909548	100	3697480	100	4801684	100	5600575	100
Brazzaville	124030	16,08	302459	22,17	585812	30,68	1373382	37,14	1783520	36,73	2080257	37,14
Pointe-Noire	54900	7,12	140367	10,63	294203	15,41	715334	19,35	928957	18,59	1083514	19,35
Dolisie	11500	1,72	28577	2,16	49134	2,57	83798	2,27	108823	2,17	126929	2,27
NKayi	7450	0,98	28328	2,19	36540	1,91	71620	1,94	93008	1,86	20052	0,36
Ouessou	4500		7243	0,55	11939	0,62	28179	0,76	36594	0,73	108483	1,94
Mossendjo	3714	0,48	11129	0,84	14469	0,75	13238	0,36	17191	0,34	42683	0,76
Sibiti	1900	0,25	1914	0,14	14556	0,76	22179	0,60	29805	0,62	34764	0,62
Madingou	2800	0,36	8716	0,66	10505	0,55	24349	0,66	33392	0,69	38947	0,69
Kinkala	1700	0,22	4369	0,33	8059	0,42	8035	0,22	11168	0,23	13026	0,23
Djambala	1900	0,25	4612	0,35	7178	0,37	10164	0,27	13833	0,29	16135	0,29
Owando	3400	0,44	9061	0,69	15900	0,83	20431	0,55	32123	0,67	37468	0,67
Oyo	-	-	-	-	-	-	4615	0,12	6841	0,14	7979	0,14
Ewo	-	-	-	-	-	-	8957	0,24	10573	0,22	12333	0,22
Pokola	-	-	-	-	-	-	9682	0,26	13590	0,28	15851	0,28
Impfondo	2950	0,38	4678	0,35	11229	0,59	32411	0,88	44038	0,92	51365	0,92
Total population urbaine	220744	28,63	551453	41,78	1059524	55,49	2420374	65,46	3163457	65,82	3689784	65,88
Total population rurale	550356	71,37	768337	58,22	850024	44,51	1411929	38,19	1638227	34,18	1910791	34,12

Source : CNSEE, données des recensements généraux de la population et de l'habitat (RGPH) réalisés en 1974 et 1984.

(1) Hypothèses d'études, ministère du Plan, 1984.

Degré = Degré d'urbanisation (ou de ruralité).

Degré d'urbanisation : proportion ou le pourcentage de la population vivant dans la (ou les) zone(s) urbaine(s) par rapport à la population totale du pays.  $D.U. = \text{nombre population urbaine} / \text{nombre totale de la population totale} \times 100$ .

Degré de ruralité : proportion ou le pourcentage de la population vivant dans les zones rurales par rapport à la population totale d'un pays.  $D.R. = \text{nombre population rurale} / \text{nombre de la population totale} \times 100$ .



Cet attrait qu'exercent les villes sur les ruraux accroît le chômage urbain et la mise en place d'une culture urbaine hybride qui font des villes des lieux où s'entremêlent les traditions et le modernisme. Conçues pour abriter une population relativement déterminée sur des sites choisis par le colonisateur français, ces villes sont confrontées à de grand changement en matière d'occupation des sols. En effet, l'extension non maîtrisée des quartiers et des villes ne s'accompagne pas d'une augmentation de la capacité de production économique, ni de prestations adéquates des services de l'Etat. Ainsi, même dans les grandes villes comme Brazzaville et Pointe-Noire, les populations n'accèdent pas toute la journée à l'eau potable et à l'électricité. Ces populations sont astreintes à l'attente de l'eau à des heures indues, à en acheter à des coûts exorbitants ou encore à recourir à d'autres sources d'eau non traitée. Résignées, elles vivent en s'adaptant au rythme des fournitures d'électricité, qui varie d'un quartier à un autre et d'une ville à une autre, au gré du fournisseur national d'électricité. Disposer d'une parcelle de terrain et y construire, pour échapper aux charges locatives, est le souci majeur des ménages dans les villes congolaises ; la gentrification étant le principal régulateur des occupations spatiales.

Le tissu urbain des villes congolaises marqué par l'empreinte coloniale, comme on vient de le constater, dégage un caractère expansionniste de l'occupation de l'espace qui se fait à un rythme effrayant et spontané en fonction des arrivées des populations et de l'amélioration des statuts professionnels des résidents. Les habitants s'établissent sans ordre, consommant plus d'espace qu'ils pourraient en avoir besoin ; les mesures de planification sont quasi-inexistantes ; l'urbanisme développé n'est pas concentré ni contrôlé. Ce qui entraîne un étalement urbain anarchique, par la prolifération des habitats périphériques, qui pouvait être évité si la capacité de densification des quartiers anciens était correctement exploitée. L'envahissement des sites insalubres et non constructibles présentant des risques d'érosion (zones de forte pente, fond des vallées), des zones naturelles dévastées (forêts urbaines) ou encore des emplacements prévus pour les grands équipements et les infrastructures deviennent une constance dans toute les villes congolaises, grandes comme petites, accentuant la démission des pouvoirs publics face à un phénomène urbain devenu incontrôlé.

## **VI - Discussion**

Depuis plusieurs années, de nombreux auteurs ont proposé des modèles urbains typiquement africains prônant de tordre le cou aux idées préconçues affirmant que les règles d'urbanisme appliquées dans les villes occidentales ne sont pas bonnes lorsqu'il s'agit d'aménager les villes africaines. Ils estiment, à juste titre, que c'est plutôt dans l'application de ces règles que se trouvent les faiblesses constatés et qu'on pourrait alors apporter

des nuances. De même que l'économie se mondialise faisant des pays des lieux de marchés sans frontières, l'urbanisme est devenu un art de bâtir la ville universellement admis tant dans ses règlements et ses techniques que dans les méthodes d'action. L'Afrique ne peut donc pas se cacher derrière des artifices pour justifier ses échecs quant à la maîtrise de la gouvernance de ses villes.

### **1) Principales théories urbaines africaines**

Les villes contemporaines occidentales découlent des modèles développés pour la plupart au 19<sup>ème</sup> siècle à la suite de la révolution industrielle qui a eu pour corolaire immédiat la révolution urbaine. Il s'agit des modèles tels que ceux développés par Ebenezer HOWARD (cité jardin), Arturo SORIA (cité linéaire), Charles Edouard Jeanneret dit Le Corbusier (cité radieuse) ou Tony Garnier (cité industrielle). Ces modèles s'appuyaient sur des théories urbaines clairement détaillées, comme celles de Lösch et Christaller (théorie des places centrales), de Burgess (théorie des zones concentriques), de Hyot (théorie des secteurs) et de Harris & Ullman (théorie des centres multiples).

Ces modèles et théories ont construit l'armature urbaine des pays occidentaux, forgeant auprès de leurs populations une culture de la ville planifiée. Il n'en est pas le cas en Afrique, bien que les centres des villes africaines aient bénéficié, pendant la période coloniale, d'un début de planification. Quelques années après l'indépendance et jusqu'à ce jour, la ville africaine est laissée à l'aménagement spontané des populations, bien que des modèles urbains africains, ignorés par les autorités locales, ont également été développés. Le paysage urbain des pays africains souffre toujours des mêmes maux, particulièrement une croissance urbaine dont le taux varie entre 3,58 % et 4,5% par an, inégalement réparti (SCHLIMMER S., 2022).

#### ***1.1. Le modèle de planification participative de LELO Nzuzi***

C'est un modèle fondé sur la planification indirecte. Le modèle propose de formaliser l'informel, d'africaniser la ville et la pratique urbanistique. Il prend comme ville laboratoire, Lubumbashi en République démocratique du Congo. (Lelo N., 1989).

- L'ordre urbain de LELO NZuzi s'appuie sur le fait que l'urbanisme négro-africain devrait, pour être efficace, faire que le comportement spatial des habitants soit compris et intégré dans les politiques urbaines. La démarche méthodologique est construite de la manière suivante :
- une première phase dite d'observation qui implique une campagne de sensibilisation de la population sur la façon d'améliorer le cadre de vie en usant des concepts comme la réforme foncière, les comportements spatiaux, la convivialité et le cadre de vie ;

- une deuxième phase dite des quatre fonctions urbaines : au cours de laquelle, pendant la campagne de sensibilisation, sont restituées à la ville ses quatre fonctions urbaines : habiter, circuler, travailler, se recréer (loisirs) ;
- une troisième phase dite de participation : cette phase recommande le procédé à suivre pour conduire les enquêtes auprès des citoyens. Il devrait se fonder sur des concepts de sensibilisation, de mobilisation et de recherche de la parole populaire ;
- une quatrième et dernière phase est celle de la ville souhaitée : c'est la somme des trois phases précédentes. Il s'agit de créer la ville souhaitée par les usagers par une mise en cohérence de cette volonté locale avec les pratiques urbanistiques.

### **1.2. *Le modèle des lotissements concertés***

Ce modèle, mis au point au Togo en 1987, est d'abord une méthode opérationnelle. Il tente de proposer une solution aux effets néfastes des lotissements « spontanés » ou « anarchiques ».

En effet, l'extension périphérique anarchique de la ville togolaise, qui découle du mode d'occupation de l'espace urbain suscité, pose des problèmes d'organisation à la ville lui donnant un aspect polymorphe suggéré par l'apparence trompeuse d'une absence de ségrégation sociale qui recèle, du reste, des aspects sociologiques encore mal appréhendés (Felli D., 1990). Les pratiques locales rendent difficiles la maîtrise du développement spatial urbain. De ce fait, le modèle des lotissements concertés propose une méthodologie intéressante pour les pays africains confrontés à cette difficulté. Par « lotissement concerté », les concepteurs du modèle n'entendent pas par là une « zone d'aménagement concerté ». Il s'agit tout simplement des zones à aménager où interviennent simultanément, sous le contrôle du service d'urbanisme, tous les acteurs de la mise en place d'un lotissement dans le but de régler les problèmes fonciers et de créer les conditions favorables à l'amorce d'un urbanisme opérationnel sur des étendues variables. Les acteurs sont les propriétaires eux-mêmes, les géomètres privés, le service d'urbanisme et la direction de la cartographie et du cadastre. Le financement des travaux est apporté par l'Etat mais sera recouvré auprès des propriétaires lors de l'attribution compensatoire de lots de terrains qui leur reviennent de droit.

### **1.3. *La théorie «alter-moderne» de la ville africaine selon Jérôme CHENAL, Yves PEDRAZZINI, Guélodio CISSE et Vincent KAUFMANN (2009)***

Cette théorie urbaine est née de la mise en relation d'une réalité relative à l'analyse des processus d'urbanisation menée au niveau international. Elle consiste à donner à la métropole noire une véritable identité

propre à l'Afrique et non plus aux autres continents urbanisés : Amérique, Europe ou Asie. Ni anti-métropole postcoloniale, ni Black Metropolis de retour des States, la ville africaine devrait être une « autre ville », mais pas moins ville et pas moins moderne. Elle devrait viser la mise en place (progressive) de pratiques de gestion de l'environnement urbain, plus exactement une meilleure répartition du pouvoir de décision des acteurs sociaux dans l'adoption des stratégies urbanistiques, participant, d'une manière ou d'une autre, à l'amélioration de la qualité de vie de tous les acteurs impliqués dans le processus complexe de production d'une ville commune à tous ses habitants.

En effet, aujourd'hui, tant de villes privent une partie de leurs habitants, spécialement les plus pauvres, d'un accès au meilleur de la ville pour leur abandonner le pire, les «quartiers d'exil» (Dubet et Lapeyronnie, 1992). Or, la ville devrait également prendre en compte le souci des plus démunis d'habiter dignement la ville. Elle devrait être plus inclusive en favorisant le bien-être des pauvres et non seulement celui des riches, de ceux qui pilotent le plan urbain. Car, l'édification de la ville ne devrait pas être uniquement un chantier social, mais le choix d'une gestion « inclusive » de ses espaces publics, tout comme la volonté de ne pas oublier la dimension humaine de l'urbain, permettant à ceux qui ont la charge de son administration de prendre position publiquement contre la fragmentation sociale et spatiale de leur environnement.

## 2) **La Personnalisation urbaine**

Au regard des échecs constatés dans l'application des modèles urbains occidentaux, une théorie de la ville africaine est une nécessité. Elle ne doit pas répéter les erreurs parfois dramatiques commises par les urbanistes ou reprendre les solutions mises en place pour répondre de manière erronée à ces erreurs. La pratique catastrophique, consistant à persister dans ce type d'urbanisme, a toujours fourni l'occasion à nombre d'opportunistes de trouver une oreille attentive auprès des décideurs africains dans la construction des espaces ou la réhabilitation des quartiers dans les villes africaines, souvent sans prise en charge des besoins réels des habitants de la ville, occasionnant ainsi des effets de déstructuration de la ville africaine qui est confrontée aux mêmes maux (érosions, mauvais drainage de eaux pluviales, insalubrité urbaine, rivières urbaines servant de dépotoirs, chaussées défoncées, etc...). Il est à noter que la préoccupation principale des populations urbaines, partout dans le monde, est de vivre dans un cadre répondant à leurs aspirations. Cela suppose que les pouvoirs publics doivent aménager au mieux les espaces urbains sur lesquels ils exercent leur autorité. Hélas, la politique urbaine au Congo ne propose pas des solutions internes à la ville ; celle-ci continue de

croître en dépeuplant les villages et les autres villes décroissantes. Or, la solution passerait par l'intériorisation de deux préalables :

- l'urbanisation est un phénomène positif pour le développement national ; elle ne doit pas être interrompue ;
- la question urbaine n'est qu'un aspect d'une crise globale de l'organisation des espaces urbanisés quel qu'en soit l'échelle.

C'est en appliquant ces préalables que nous avons développé une méthode de gestion prospective et globale de l'espace urbain dénommée « la personnalisation urbaine ».

L'approche méthodologique de cette méthode peut être résumée par les quatre principes suivants :

- circonscrire les problèmes et les points forts du territoire où se trouve la ville : la concertation avec la population sera le fil d'Ariane permettant d'adapter l'aménagement de la ville en fonction des besoins de la population. Un cahier de besoins est établi ;
- établir un plan global de développement du site urbain : il s'agit de projeter le développement des espaces urbanisés et à urbaniser en fonction de leurs caractères physique, spatial, économique, social et écologique, de la stratégie régionale globale d'aménagement du territoire et des ambitions nationales. Un plan de développement territorial est élaboré ;
- choisir des techniques d'aménagement permettant de mettre en valeur les ressources naturelles qui seront par la suite développées : ce choix des techniques est déterminant ; car il permet d'éviter que l'espace aménagé détruise les possibilités de développement à partir des ressources naturelles. Un schéma de développement est mis en place ;
- définir des actions urbaines spécifiques sur la ville : à ce niveau, quatre opérations doivent prévaloir : la personnalisation des quartiers (chaque quartier doit avoir ses caractéristiques propres qui génèreraient son dynamisme), la restructuration parcellaire (les dimensions des parcelles ne sont plus fixes, elles s'adaptent à la demande), l'adaptation du site au type d'aménagement et la différenciation spatiale du type architectural (Les formes d'habitat à construire ou de zonage à définir doivent tenir compte des caractéristiques écologiques et du contexte social du site). Un plan d'urbanisme est conçu.

## **VII – Application a la Ville de Mossendjo**

L'application de la personnalisation urbaine à la ville de Mossendjo permettra d'aménager harmonieusement cette ville. Il conduira à :

- gommer les fractures héritées de la colonisation ;
- adapter l'évolution urbaine à la capacité d'urbanisation du site ;
- prévenir l'urbanisation spontanée ;



- créer une ville « humaine », fonctionnelle et durable.

1) Gommer les fractures héritées de la colonisation

C'est la première action d'aménagement et de planification de la personnalisation urbaine.

On devra aménager la ville de Mossendjo afin d'atténuer les effets de l'héritage colonial sur son site urbain. Cette ville, à l'instar d'autres villes africaines créées par la colonisation française, traîne un lourd héritage difficilement modifiable : un exode rural élevé, un développement urbain contrasté et un plan en damier trop rigide.

Le phénomène colonial représente une rupture majeure dans l'histoire de l'Afrique, au même titre que la révolution néolithique ou la révolution industrielle pour l'Europe. Les changements apportés sont irréversibles. La volonté du colonisateur fut que chaque colonie s'organise autour d'un centre urbain qui fonctionne comme un pôle d'activité relié à la ville voisine par des voies de communication (Ekanza, 2006). La ville était vue par lui comme un instrument universel de colonisation. Le résultat est le fait que la croissance de la ville principale bouleverse et réorganise à son profit l'ensemble du pays, de sorte qu'elle soit quadrillée par un réseau urbain hiérarchisé dont elle est le pôle dominant (Coquery-Vidrovitch, 1988). C'est ce que reproduise, au Congo, les pouvoirs publics post-coloniaux en maintenant une politique qui fait que les villes-centres régionales ou les chefs-lieux de département doivent d'abord prioritairement être reliées à la ville capitale (Brazzaville) par des voies de communication efficaces, créant ainsi des axes de migrations des populations. Cette même organisation urbaine est dupliquée dans les départements où les chefs-lieux sont des pôles dominants autour desquels gravitent les autres localités formant le département ou la région. Cette politique d'organisation, voire d'administration, du territoire n'est pas mauvaise. Néanmoins, il serait judicieux qu'elle soit associée à une autre stratégie de dynamisation des villes petites et moyennes sur l'ensemble du territoire national qui doivent également être reliés entre elles par les voies de communication, ceci pour favoriser les échanges entre établissements humains de même taille.

Dans le cas du Congo, l'héritage colonial persiste et accélère l'urbanisation de Brazzaville et Pointe-Noire d'une part et la périurbanisation des villes secondaires petites et moyennes d'autre part. Mossendjo, qui est une ville départementale, avec pour chef-lieu la ville de Dolisie, subit un exode urbain en direction de cette dernière qui, jusqu'à une période pas très lointaine, disposait du seul lycée du département, de l'essentiel des services publics déconcentrés et était favorisée par sa proximité à la métropole de Pointe-Noire. Ainsi, la ville de Mossendjo est aujourd'hui en voie de désurbanisation progressive. La population urbaine diminue d'année en année et celle qui y

reste se ruralise. En outre, Mossendjo, étant subdivisée en trois parties disjointes, voit chaque partie se développer de façon indépendante, sans intervention de la puissance publique locale. L'inconvénient de ce type de développement urbain est que la ville présente un paysage distendu qui augmente les mobilités urbaines.

Les actions à mener pour gommer cet héritage devraient se présenter ainsi qu'il suit :

- premièrement, aménager distinctement chaque partie de la ville tout en définissant la vision globale et prospective de la ville :
- deuxièmement, le site de Mossendjo-poste devrait être réaménagé et valorisé de façon à ce que toutes les fonctions urbaines s'harmonisent et se développent parfaitement. On adapterait alors les aménagements à la topographie des sites ;
- troisièmement, l'opération à mener sur le site de Mossendjo-gare serait une restructuration parcellaire combinée à l'installation des services administratifs et sociaux de proximité ;
- quatrièmement, le site entre les deux sites et qui n'est que très faiblement urbanisé devrait accueillir des infrastructures économiques et sociales communes aux deux sites urbains ci-dessus (industries, supermarchés, lycée, etc.).

## 2) **Adapter l'évolution urbaine à la capacité d'urbanisation du site**

C'est la deuxième action d'aménagement et de planification de la personnalisation urbaine.

On constate que toutes les grandes villes congolaises, quelle qu'en soit sa taille ou sa localisation, subissent l'emballement démographique des populations urbaines. Elles sont des héritages de la colonisation française qui y a appliqué la même politique d'urbanisation décrite dans les îles Caraïbes, c'est-à-dire une organisation spatiale présentant des similitudes avec la situation des villes secondaires du Congo, à savoir : une ville principale, porte d'entrée historiques des colonisateurs, avec un effet polarisant qui est renforcé par son rôle d'interface avec l'international, favorisant des migrations centripètes venant des zones rurales vers les centres urbains et facilitant la forte urbanisation autour de la ville principale. (Moulet et al., 2007). C'est le schéma de l'évolution des villes coloniales, à l'instar de la ville de Mossendjo, marqué par une morphologie et une identité urbaines ayant dans le même territoire une « ville planifiée » et « une ville spontanée ». De façon générale, le phénomène urbain au Congo est le résultat d'un regroupement spontané des populations qui se rapprochent des équipements offerts par les pouvoirs publics, dans les centres urbains, et tout spécialement les équipements sociaux (scolaires et sanitaires). Elle n'est donc pas le résultat d'une planification urbaine maîtrisée par la puissance publique.

Dans le cas de Mossendjo, l'analyse des migrations vers la ville permet de confirmer cette assertion.

L'évolution de sa population depuis 1954 jusqu'en 2015 montre que l'urbanisation de la ville est le résultat des migrations internes de première phase des populations rurales des localités du Chaillu occidental qui viennent s'agglomérer au chef-lieu à la recherche d'un certain niveau d'équipement.

**Tabelau 2.** Evolution de la population de Mossendjo de 1954 à 2021

Année	1954	1961	1967	1970	1974	1979	1980	1984	2007	2015*	2021**
Nombre d'habitants	1262	3714	4729	7523	11126	12950	13270	14469	13298	17191	14592

Source : CNSEE, recensements généraux de la population et de l'Habitat (RGPH)

\* Ces valeurs sont des estimations de l'Institut National de la Statistique (INS).

\*\* Données tirées du recensement des électeurs lors des élections présidentielles de 2021

Après une croissance régulière de 1954 à 1984, la population de la ville a baissé entre 1984 et 2007. Cette baisse est consécutive à plusieurs facteurs, notamment :

- les effets du plan quinquennal 1979-1985 qui a créé de nombreux emplois dans les métropoles de Brazzaville et Pointe-Noire au détriment des villes secondaires comme Mossendjo dont la plupart des projets prévus n'ont pas été exécutés, créant un appel à la migration des populations des villes secondaires, comme Mossendjo, vers ces métropoles ;
- la guerre civile de 1997 à 2000 a fait que la région de Mossendjo, considérée comme hostile au nouveau pouvoir ayant remporté la guerre, voyait une partie de sa population fuir les localités pour se réfugier dans la ville de Pointe-Noire, havre de paix au cours de cette période.

La stabilisation de la situation entre 2002 et 2005 ont permis, dès 2007, un retour des populations dans la ville.

D'autres moments de désurbanisation apparaissent plus clairement lorsqu'on analyse l'évolution de la population de Mossendjo par période. Le tableau 4 ci-dessous nous indique parfaitement qu'en réalité le départ massif des populations de Mossendjo vers les grandes villes a débuté en 1974, année qui correspond au déclin de l'exploitation du bois dans la zone. Ce départ a été massif autour de 1999 et 2000, années correspondant à la guerre civile qui sévissait au Congo.

**Tableau 3.** Solde de la population de Mossendjo par période de 1954 à 2015

Période	1954-1961	1961-1967	1967-1974	1974-1980	1980-1984	1984-2007	2007-2015
<b>Solde population</b>	2452	1015	6397	2144	1199	-1171	3744
<b>Taux de croissance (%)</b>	66	21,46	57,49	16,15	8,28	-8,86	21,90

Source : CNSEE, recensements généraux de la population et de l'Habitat et estimation INS.

Comme on peut le constater l'accroissement ou la perte de population dépend de deux facteurs principaux : la dynamique socio-économique et les tensions politiques. La personnalisation urbaine, dont l'action principale vise la dynamisation de l'espace urbain de façon globale et prospective, devra servir de catalyseur pour qu'un territoire aménagé selon cette méthode attire de nouveaux citadins dont il faudrait accueillir sans que la ville puisse en subir les effets. Dans ce cadre, la personnalisation agira suivant deux principes d'aménagement :

- la détermination de la capacité résiduelle d'urbanisation
- et l'application d'un zonage adapté au site à urbaniser.

La détermination de la capacité résiduelle d'urbanisation est définie comme le potentiel de construction rendu encore possible dans le cadre actuel d'un Plan d'Occupation des Sols (POS), ou encore comme ce qui reste à urbaniser sur une ville compte tenu de la planification en vigueur sur ce territoire. Elle permet de poser clairement les hypothèses de développement contenues dans les documents de planification locale. Notée CRU (n), elle est exprimée en m<sup>2</sup> à urbaniser ou en logements disponibles et calculée à partir de la formule suivante :

$$CRU_{(n)} = \left[ \sum_{i=1}^n z_i^* \times (1-TR_i) \right]$$

- $z_i^*$  représente pour la zone  $i$  du POS, la surface totale en m<sup>2</sup> des îlots parcellaires encore non urbanisés, mais pouvant l'être dans le cadre actuel du POS.
- $TR_i$  est le taux de rétention estimé pour la zone  $i$  (rapporté à 1, par exemple un taux de rétention de 10% s'écrit 0,10). C'est l'hypothèse selon laquelle une partie de ces zones ne sera jamais urbanisée (refus de vente des propriétaires, absence d'acquéreur pour mauvais emplacement..), ou qu'il est nécessaire de détendre le marché foncier en disposant d'une offre de terrains supérieure à la demande.

La capacité résiduelle d'urbanisation est donc égale à la somme des surfaces disponibles à l'urbanisation dans chacune des zones à vocation

urbaine du POS. Pour toutes ces zones, la surface résiduelle ( $Z_i$ ) est obtenue à partir des relevés présentés précédemment. Il s'agit de la somme des surfaces des îlots parcellaires non urbanisés de la zone. Ne sont pas comptabilisés les îlots parcellaires dont la superficie est inférieure à celle autorisée pour la construction dans le cadre du règlement du POS, ainsi que les surfaces occupées par la voirie existante. Elle permet d'obtenir le rapport brut de la tâche d'urbanisation et de la « tâche à urbaniser », ou de connaître avec précision le taux actuel d'urbanisation, zone par zone, ou pour l'ensemble de ville. Elle représente aussi le total des logements pouvant être construits dans chacune des zones à vocation résidentielle du POS (Pottier, 1997).

Le zonage à adapter au site à urbaniser consiste à utiliser le sol en tenant compte de la topographie du site à urbaniser. Le zonage est d'ailleurs l'un des outils d'urbanisme permettant de réglementer et de contrôler l'utilisation du sol. Il consiste à diviser l'espace urbain en zones dont on attribue chacune un usage. Loin de proposer la ségrégation spatiale chère à l'urbanisme colonial, la personnalisation urbaine débute par un urbanisme opérationnel quartier par quartier. Chaque quartier doit avoir ses caractéristiques propres qui génèrent sa dynamique. Pour cela, quartier par quartier, on définit le type architectural dominant et les équipements collectifs nécessaires en fonction de son emplacement (dans les quartiers périphériques, on pourra favoriser la résidence et les services sociaux collectifs publics). Suivant une répartition adaptée, on insérera les équipements de superstructure (hôpital, lycée, complexe sportif, centre commercial, etc.). En outre, le lotissement sur une colline doit être distinct de celui du fond de la vallée ou le long d'un cours d'eau. De ce fait, il faut exploiter au mieux les potentialités paysagères offertes par un site, bordure de rivière par exemple où les aménagements des espaces doivent être réalisés de manière à allier la verdure à l'eau en créant, comme au quartier Aalto à Amiens (France) des barres de logements en éventail, de manière à ce que chaque logement dispose à la fois des vues sur la Somme et sur le parc créé au cœur de l'îlot (Prelorenzo et al., 1991). L'habitat en bordure des grandes voies ne doit pas être identique à celui construit à l'intérieur des quartiers. Enfin, globalement à l'échelle de la ville, des bâtiments administratifs et commerciaux devraient être construits autour des points forts du paysage urbain (les ronds-points par exemple). En définitive, la personnalisation urbaine au niveau des quartiers doit faire de la nature un élément majeur du projet d'aménagement urbain.

### **3) Prévenir l'urbanisation spontanée**

C'est la troisième action d'aménagement et de planification de la personnalisation urbaine.

Le problème majeur que rencontre toutes les villes coloniales africaines est l'occupation anarchique des espaces périphériques. Un



phénomène connu sous le nom d'urbanisation spontanée. Si la décentralisation prônée un peu partout en Afrique a permis aux pouvoirs publics nationaux de déléguer les problèmes urbains aux autorités locales directement responsables de l'urbanisation, elle s'est également traduite par des responsabilités de planification accrues au niveau local, sans que les moyens multiformes nécessaires à l'exercice de ces responsabilités ne soient disponibles. De ce fait, les maires et leurs équipes municipales ont rarement le temps, les ressources ou les capacités techniques nécessaires pour réfléchir à l'avenir de leurs villes. De sorte que, gérer une ville en Afrique consiste davantage à résoudre des crises qu'à orienter le développement urbain, la plus grande partie du temps et des ressources est consacrée à la recherche de réponses immédiates à des besoins urgents.

Les défis des villes modernes sont relevés par la mise en place de bonnes politiques d'urbanisation et des stratégies qui favorisent l'aménagement urbain. Ces stratégies garantissent les conditions de vie décentes à toutes les strates des populations urbaines. Il importe, ainsi, de prendre en compte des dimensions de l'« urbanisation inclusive » pour une planification urbaine durable. Or, un peu partout en Afrique, les villes ont des difficultés pour contrôler cette urbanisation rapide. Les pouvoirs publics ne parviennent pas à planifier les villes compte tenu de la croissance rapide de la population. Les populations les plus démunies procèdent à la production de logements précaires et de services de première nécessité à travers des filières informelles dans des lieux réputés inhabitables et des zones périphériques. Cela cause un étalement urbain et un agrandissement des villes par les quartiers populaires (Manirakiza, 2015). C'est de cela que la personnalisation urbaine souhaite prévenir dans le cas des villes dont l'urbanisation spontanée est faible. La stratégie de cette nouvelle politique d'organisation urbaine est de proposer aux pouvoirs publics de modifier la loi foncière qui autorise les propriétaires fonciers à lotir leurs espaces coutumiers. On y introduira une disposition qui oblige ces propriétaires à vendre exclusivement leurs terres à l'Etat ou aux promoteurs immobiliers reconnus par l'Etat. Il n'y aura plus de vente directe des terrains aux particuliers. Fort de cela, les pouvoirs publics pourront précéder l'installation des populations sur des espaces en y apportant au préalable un lotissement conforme aux principes de la personnalisation urbaine.

#### **4) Créer une ville « humaine », fonctionnelle et durable**

C'est la quatrième action d'aménagement et de planification de la personnalisation urbaine.

La ville est un espace construit où se concentrent, dans une relation d'interdépendances, des personnes, des équipements infrastructurels et des activités variées. La configuration de cet ensemble confère à l'espace urbain

un caractère complexe. La vision de la personnalisation urbaine est que l'urbaniste-conseil d'une municipalité devra mettre en avant la volonté d'aménager une ville « humaine », fonctionnelle et durable :

- Bâtir ou aménager une ville « humaine » signifie agir pour avoir enfin d'aménagement, une ville à taille humaine, facilement gouvernable. A l'échelle mondiale, l'UNESCO en fait un enjeu fondamental autour de trois composantes : le droit à la ville, l'établissement de formes participatives de gouvernance et le développement d'une solidarité active entre les citoyens de la ville (UNESCO, 1996). Le Programme des Nations Unies pour un meilleur avenir urbain (ONU-Habitat) exhorte d'ailleurs les municipalités, collectivités locales et gouvernements nationaux à accélérer leurs efforts pour réaliser l'Objectif de développement durable 11 (ODD 11) qui vise à établir des villes et communautés durables d'ici à 2030 (ONU Habitat, 2014).
- Bien que difficile à définir, la ville durable est celle respectueuse du développement durable. C'est avant tout un projet d'aménagement urbain qu'une théorie. Cela veut dire que la prise en compte du développement durable dans la construction de la ville doit se comprendre dans le cadre d'une définition institutionnelle avec des outils qui saisissent mieux la nécessité d'aménager un quartier dans la manière d'habiter, de bâtir, de produire et d'occuper cet espace (Mequignon et al., 2014). La construction des villes durables suppose d'instituer au préalable un mode et des mécanismes qui régulent son occupation, sa valorisation en fonction des activités urbaines et son appropriation par la population notamment pour l'habitat.
- La ville fonctionnelle a servi, après la 1ère guerre mondiale, de modèle urbain dominant dans la reconstruction massive de l'Europe. La ville devait répondre à quatre activités principales en faveur de ses citoyens que Le Corbusier et le 4ème Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM) ont utilisées en 1933 pour construire leur modèle de ville fonctionnelle : habiter, travailler, circuler et se recréer (Van der Wusten, 2016). Contrairement aux modèles de ville fonctionnelle de Le Corbusier et du CIAM, dans le cadre de la personnalisation urbaine, nous ne recommandons pas de bâtir une ville où les quatre grands domaines d'activités humaines (habiter, travailler, circuler et se recréer) s'expriment dans des zones distinctes à l'intérieur de la ville. Notre vision est un aménagement urbain global dont les destinations fonctionnelles sont décidées en fonction de la nature du site et dans le souci de la construction d'un espace urbain polycentrique cohérent, réduisant au maximum les distances d'accès aux services publics et aux commerces. Car, il faut éviter les phénomènes de fragmentation socio-spatiale qui affectent les tissus urbains.

L'application de la personnalisation urbaine à Mossendjo devrait permettre de créer une ville « humaine », fonctionnelle et durable, ceci en :

- premièrement, élaborant, dans une approche participative, un plan local d'urbanisme et d'aménagement qui déterminera l'affectation d'une zone par rapport à une autre en fonction de la morphologie physique de l'espace, de la taille et de la croissance de la population, des activités économiques et de la projection de la ville souhaitée ;
- deuxièmement, s'appuyant sur l'approche socio-spatiale pour réduire les inégalités sociales, contrôler l'urbanisation et intégrer la nature dans les actions d'aménagement et de planification. Cette approche socio-spatiale implique le fait que le mode d'occupation de l'espace doit être lié au mode d'organisation économique, afin de constituer un système de production de l'espace urbain qui intègre les aspects culturels, politiques et sociaux, ainsi que les traits économiques de l'organisation de la société urbaine projetée. Cette approche ancienne, qui a eu son succès dans les années 1960, a été remise à jour depuis les années 1990. Elle nécessite une intervention forte de l'Etat (comme nous l'avons spécifié ci-haut par la modification de la loi foncière) et le dynamisme du maire et de son équipe municipale. Le rôle de ces derniers est la recherche des ressources additionnelles, la coordination de la capacité des acteurs locaux à créer des liens à l'intérieur et à l'extérieur au bénéfice de leur territoire (Iceri et al., 2018).

## **Conclusion**

Notre article s'est attaché à proposer une nouvelle méthode d'organisation urbaine pouvant être appliqué dans l'aménagement urbain, la réhabilitation des quartiers précaires, la régénération des villes en proie à une urbanisation spontanée et une mauvaise utilisation des sols. Il faudrait pour cela :

- a) circonscrire les problèmes et les points forts du territoire où se trouve la ville en élaborant un cahier de besoins des populations pour leur ville ;
- b) établir un plan global de développement du site urbain en fonction de ses caractères physique, spatial, économique, social et écologique, de la stratégie régionale globale d'aménagement du territoire et des ambitions nationales.
- c) choisir des techniques d'aménagement permettant de mettre en valeur les ressources naturelles qui seront par la suite développées pour en définitive produire un schéma de développement urbain ;
- d) définir des actions urbaines spécifiques sur la ville qui consiste à personnaliser les quartiers, à restructurer le parcellaire qui doit

s'adapter à la demande et aménager la ville en définissant un type architectural tenant compte de la morphologie et de l'histoire

Au regard du niveau encore embryonnaire de l'urbanisme au Congo, il nous a semblé nécessaire de proposer une nouvelle stratégie d'intervention sur l'espace urbain congolais qui soit facile à utiliser mais qui permet aux villes congolaises, qui ne sont que les vestiges des escales des explorateurs occidentaux de l'époque coloniale, de se forger une identité propre. Une identité qu'il faut construire, nous dirons même, créer.

Pour cela, la personnalisation urbaine peut être cette méthode d'organisation de l'espace urbain efficace pour corriger l'héritage colonial et bâtir une nouvelle conception de la ville. Les fondements de cette nouvelle approche d'organisation spatiale urbaine seraient :

- une définition claire de la notion de « ville » ;
- un rôle des pouvoirs publics plus fort dans l'accès au sol urbain ;
- une maîtrise de l'espace urbain à travers la gestion spatiale et prospective ;
- un aménagement du bâti par adaptation au site d'accueil ;
- une technique d'urbanisme opérationnel, rationnelle et spécialisée, conduisant à la personnalisation des quartiers et à la construction d'une ville « humaine », fonctionnelle et durable.

Ainsi, la personnalisation urbaine prône deux notions déterminantes pour l'aménagement des villes : aménager et planifier. Ces notions doivent être présentes dans l'esprit de tout urbaniste qui a en charge le projet d'organisation d'un espace urbain. Car, le rôle principal de l'urbaniste est d'aménager et de planifier les espaces urbains pour les rendre « humains », fonctionnels et durables. De plus en plus d'urbanistes oublient leur rôle de planificateur et mettent plus en exergue leur talent d'aménageur. C'est cette perception qu'il faut changer pour faire de nos villes des espaces agréables à vivre pour tous.

### References:

1. BANQUE MONDIALE. (2008). Evaluation du projet de développement des services de santé. Rapport N°42839-CG, Brazzaville, 196 pages.
2. BANQUE MONDIALE (2022). Comprendre la pauvreté : Développement urbain. Newsletter, 06 octobre 2022.
3. BRUGIERE J.M. (1952). Etude pédologique de la vallée du Niari. Ed. ORSTOM, 345 pages.
4. CHENAL J., PEDRAZZINI Y., CISSE G. et KAUFMANN V., 2009. Quelques rues d'Afrique, Observation et gestion de l'espace public à

- Abidjan, Dakar et Nouakchott, Lausanne, École Polytechnique Fédérale de Lausanne, Les Éditions du LASUR, 256 p.
5. COQUERY-VIDROVITCH C. (1988). Villes coloniales et histoire des Africains. In: Vingtième Siècle, revue d'histoire, n°20, octobre-décembre 1988. pp. 49 -73.
  6. COSTARAS H. (2020). Urbanisation en Afrique : créer un meilleur accès aux clients. Blog de Frost & Sullivan Africa.
  7. DESJARDINS X. (2014). Territoires et politiques du logement. Une lecture à partir de travaux de recherche. Rapport de la Mission d'évaluation de la territorialisation des politiques du logement, 171 pages.
  8. DUBET F. & LAPEYRONNIE D. (1992). Les Quartiers d'exil. Ed. Le Seuil, 258 Pages.
  9. DUBRESSON A. & JAGLIN S. (2013). Gouvernance, régulation et territorialisation des espaces urbanisés : Approches et méthode. Acte du colloque « Le territoire est mort, vive les territoires », IRD Editions, p. 337-352.
  10. DUBRESSON A. & RAISON J.-P. (2003). L'Afrique subsaharienne, une géographie du changement. Paris, Ed. Armand Colin, 245 pages.
  11. EKANZA S. P. (2006). Le double héritage de l'Afrique, Revue Etudes, Paris, vol. 5, pp. 604-616.
  12. FELLI D. (1980). Les lotissements concertés comme stratégie de maîtrise du développement urbain dans un contexte foncier libéral au Togo. in colloque « Maîtriser le développement urbain en Afrique Sub-saharienne », Ouagadougou, Burkina Faso, 1er au 5 octobre 1980. Ed. ORSTOM, Paris, pp. 249-258.
  13. FÖSTER T. & AMMANN C. (2018). Les villes africaines et l'énigme du développement. Revue internationale de politique de développement, 10, pp. 3 – 25
  14. ICERI V. & LARDON S. (2018). L'organisation socio-spatiale, un commun pour le développement territorial. Le cas d'une communauté faxinal au Brésil. Revue Espace & Société n°175, Paris, pp.87-104.
  15. INS (2018). Annuaire statistique du Niari 2018. Ministère du Plan, de l'Intégration régionale et de la statistique, Brazzaville, 293 pages.
  16. ESCALIER R. (1988). La croissance des populations urbaines en Afrique. Quelques éléments d'introduction, Revue Espace Populations Sociétés, Vol. 2, pp. 177 - 182.
  17. KOUA OBA J. (2020). Modèles, tendances et conséquences de l'urbanisation au Congo-Brazzaville, UERPOD, Brazzaville, 29 pages.
  18. LELO N. (1989). Urbanisation et aménagement en Afrique noire. SEDES, Paris, 237 pages.

19. MAMBOU J.-R. & ELENGA H. (2022). Croissance et décroissance d'une ville en phase de désurbanisation : le cas de Mossendjo en République du Congo. *European Scientific Journal, ESJ*, 18 (12) 193. <https://doi.org/10.19044/esj.2022.v18n12p193>.
20. MAMBOU J.-R. (1995). Urbanisation, gestion de la construction et développement urbain : pour une nouvelle organisation de l'espace urbanisé congolais, application aux villes du Niari Dolisie et Mossendjo. Thèse de doctorat, Université Pierre Mendès France – Institut d'urbanisme de Grenoble, Grenoble, France, 312 pages et annexes.
21. MANIRAKIZA V. (2015). La problématique de l'urbanisation spontanée face à la modernisation de la ville de Kigali (Rwanda). Thèse de doctorat, Université catholique de Louvain, Belgique, 307 pages.
22. MEQUIGNON M. & MIGNOT J.-P. (2014). Habitat, bâti et développement durable: les ambivalences de la norme. Actes du 9ème Congrès RIODD (Réseau International de Recherche sur l'Organisation et le Développement Durable, Bordeaux.
23. MINISTERE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L'EQUIPEMENT ET DES GRANDS TRAVAUX, CONGO. (2014). Loi n°43-2014 du 16 octobre 2014 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire. Brazzaville, 20 pages.
24. MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, CONSTRUCTION, URBANISME ET HABITAT, CONGO. (1984). Etude de l'armature urbaine, rapport de 1ère phase. CRETH, Brazzaville, 73 pages.
25. MOULLET D., SAFFACHE P. & TRANSLER A.-L. (2007). L'urbanisation caribéenne : effets et contrastes. *Etudes caribéennes* 7, pp. 67 - 74.
26. OCDE/UNCEA/BAD (2022). Dynamiques de l'urbanisation africaine 2022 : Le rayonnement économique des villes africaines. Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/aa4762cf-fr>. 205 pages.
27. ONU-HABITAT. (2022). Envisaging the future of cities. World Cities report, Nairobi Kenya, 422 pages.
28. POTTIER P. (1997). La notion de capacité résiduelle d'urbanisation. Eléments de réflexion pour une meilleure maîtrise de l'urbanisation littorale à vocation touristique. *Cahiers Nantais* n°47-48, pp.365 - 376.
29. PRELORENZO C., DEHAN P. & PICON-LEFEBVRE V. (1991). Construire au bord de l'eau : analyse critique des résultats du concours Européens 2. *Revue Technique & Architecture*, Paris, pp.18-23.
30. SCHLIMMER S. (2022). Gouverner les villes africaines : panorama des enjeux et perspectives. *Etudes de l'IFRI*, 38 pages



31. TAC ECONOMICS (2017). Les nouvelles formes d'urbanisation en Afrique. Note de recherches, Club Afrique Développement, 30 pages.
32. UNESCO. (1996). Déclaration d'Istanbul sur les établissements humains. Rapport de la Conférence des Nations Unies sur les établissements humains (Habitat II), Turquie.
33. VAN DER WUSTEN H. (2016). La ville fonctionnelle et les modèles qui lui ont succédé : exemple d'une pratique en train de se globaliser. 15 pages. Revue EchoGéo « en ligne », Vol. 36, mise en ligne le 30 juin 2016. URL : <http://echogeo.revues.org/14634>; DOI : 10.4000/echogeo.14634.
34. VERON J. (2008). Enjeux économiques, sociaux et environnementaux de l'urbanisation dans le monde. Revue Monde en développement, Vol. 2 (n°148), pp. 39 à 52.