



ESI Preprints

Not Peer-reviewed

La Personnalisation Urbane, un Modele d'Organisation de l'Espace Urbain: 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/esipreprint.10.2022.p863](https://doi.org/10.19044/esipreprint.10.2022.p863)

Approved: 29 October 2022

Posted: 31 October 2022

Copyright 2022 Author(s)

Under Creative Commons BY-NC-ND

4.0 OPEN ACCESS

Cite As:

Mambou J.R. & Elenga H. (2022). *La Personnalisation Urbane, un Modele d'Organisation de l'Espace Urbain: Etude de cas Sur la Ville de Mossendjo (Republique du Congo)*. ESI Preprints. <https://doi.org/10.19044/esipreprint.10.2022.p863>

Resume

Dans cet article, nous proposons un modèle d'organisation spatiale de la ville congolaise. Ce modèle 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. Cette politique urbaine 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. La conséquence en est une macrocéphalie des métropoles, Brazzaville et Pointe-Noire, dans l'armature nationale et des villes-chefs-lieux dans leur département respectif, ainsi qu'un étalement incontrôlé de la population urbaine. 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 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 un nouveau modèle d'organisation urbaine dénommée « la personnalisation urbaine », dont l'application sur une ville, telle que Mossendjo (située dans le département du Niari 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.

Mot-cles: 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 model of spatial organization of the Congolese city. This model was the subject of an entire chapter of our doctoral thesis in 1995 defended at the urbanism Institute of Grenoble (France). This methodological approach used is based on the collection, processing and interpretation of data obtained from a selective bibliographic research, the exploitation of general censuses of the population and the analysis of policy urban area of the Congo. This urban policy does not take into account the history of urbanization of cities, the traditions of their population and the physical and spatial constraints of demographic distribution sites. The consequence is macrocephaly of regional cities-centers, particularly the metropolises of Brazzaville and Pointe-Noire, and an uncontrolled spread of the urban population. The result is an expansion of spontaneous urbanization undermining the integrity of free 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

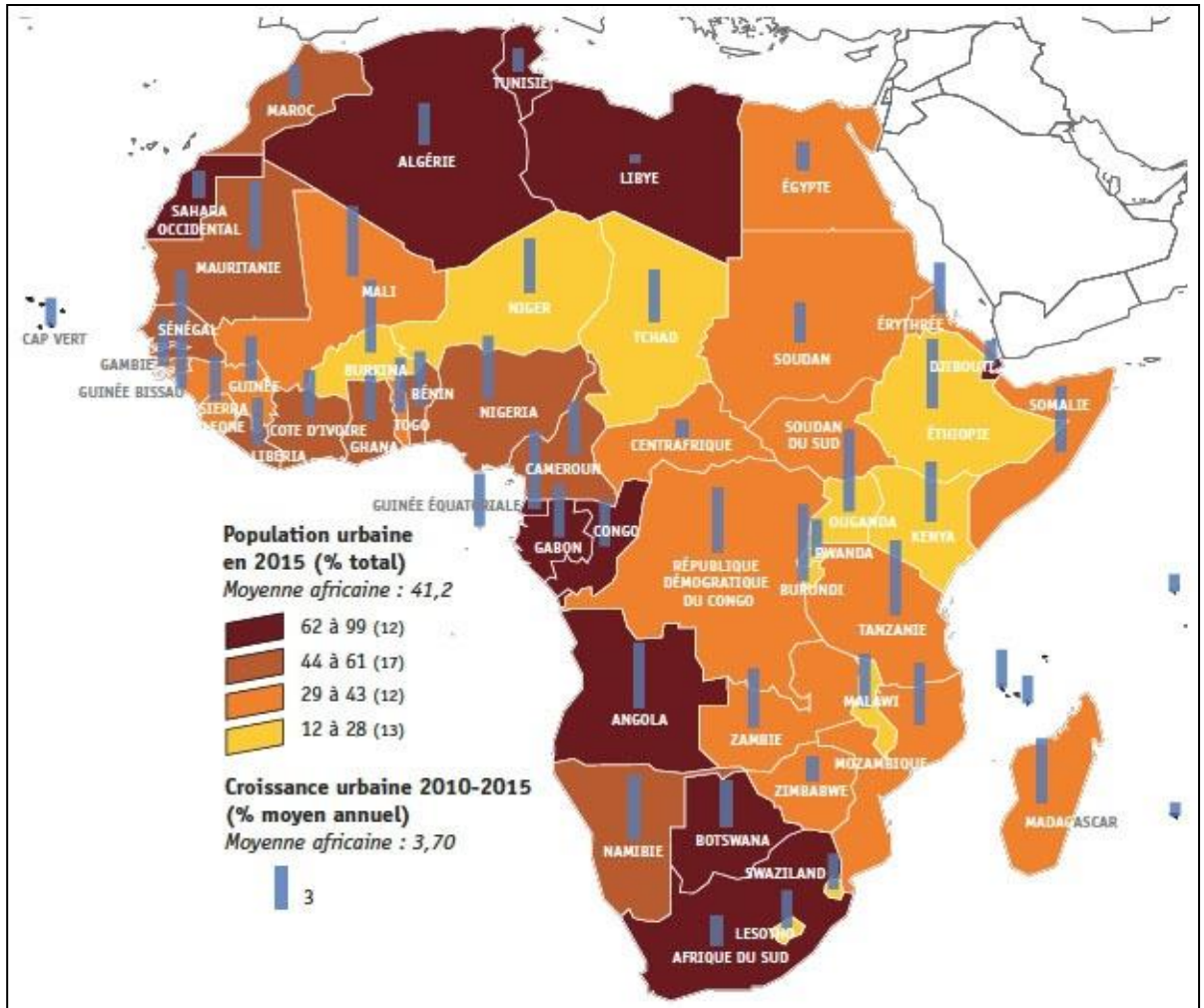
of erosions that destroy the urban landscapes, disasters and human tragedies. This observation prompted us to propose a model of urban organization, “urban personalization”, the application as Mossendjo (located in the department of Niari in the Republic of Congo), will have the following effect: (i) 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 ville est aujourd’hui le lieu de résidence de plus de la moitié des habitants dans le monde, et particulièrement dans les pays en voie de développement à urbanisation rapide. Selon ONUHABITAT (2019), la population urbaine mondiale était de 3,7 milliards en 2005 pour 6,45 milliards d’habitants, soit 57,36%. On estime que le taux annuel moyen de croissance la population urbaine mondiale va augmenter de 1,78% entre 2005 et 2030, soit près de deux fois le taux de croissance de la population mondiale totale (ONU Habitat, 2019). Depuis le début des années 1990, la croissance de la population urbaine en Afrique augmentent très rapidement. Ce phénomène va se poursuivre pendant l’essentiel du 21^e siècle : la part des citoyens s’est rapidement accrue, pour passer de 14 % en 1950 à 40 % en 2018. Un quart des 100 villes du monde dont l’expansion est la plus rapide se trouve en Afrique, où 52 villes abritent plus d’un million d’habitants. Selon les projections moyennes, le nombre de citoyens en Afrique passerait de 400 millions en 2018 à 1,2 milliard en 2050 (ONU Habitat, 2019). En moyenne, chaque année pendant les deux prochaines décennies, la population urbaine progressera de plus de 3% (TAC Economics, 2017).

L’urbanisation est donc l’un des problèmes les plus importants à résoudre pour que le monde africain évolue réellement 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.



Graphique 1. Taux d'urbanisation et de croissance urbaine en Afrique en 2015 (Population & Avenir, A. Sène, données BM, 2014, 2015.)

Faiblement urbanisée au début des années 1960 (6% à 7% par an), l'Afrique est aujourd'hui un continent en pleine explosion urbaine. Elle s'urbanise plus vite que tout autre continent. (FÖSTER T. et AMMANN C., 2018). En se basant sur les pays africains francophones, 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 (Graphique 1). Les migrations des populations dans ces pays se font en majorité en direction de la ville capitale par rapport aux autres villes.

En effet, alors que le phénomène urbain prend de l'ampleur au niveau mondial, l'Afrique, continent le moins urbanisé, ne représente que 7% de la population urbaine mondiale et, paradoxalement, dispose des villes de plusieurs millions d'habitants (Escalier, 1988). A côté de celles-ci, il existe

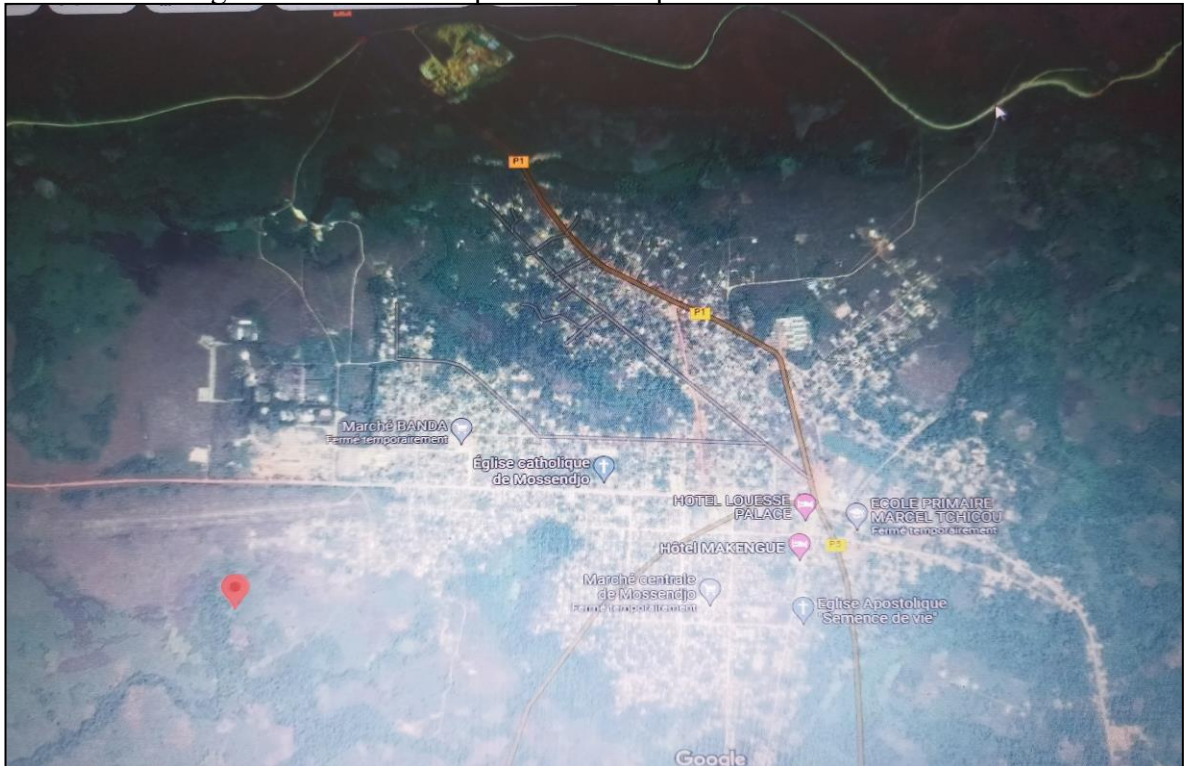
une multitude de villes de petite et moyenne taille, souvent abandonnées à l'urbanisation spontanée, ne disposant d'aucune planification sérieuse leur permettant d'accueillir correctement les migrants qui s'y établissent dans l'attente des possibilités de poursuivre leur route vers les métropoles. Ces villes africaines ne bénéficient pas à l'instar de celles du monde occidental d'une armature urbaine régionale et nationale cohérente et correctement planifiée, pouvant favoriser la bonne gouvernance des villes de petite à moyenne taille héritées de la colonisation. De ce fait, les modèles d'organisation urbaine existants ne peuvent pas être appliqués avec succès, ni faciliter la gouvernance urbaine. Mossendjo, en République du Congo, en est une illustration. Il convient donc de repenser ces villes en y appliquant un modèle d'occupation des sols urbains qui permettent, tout en remplissant les autres fonctions urbaines, de mieux organiser les sites urbains ; autrement dit, de personnaliser les sites en fonction de leur topographie et de leur localisation.

II – CADRE DE L'ETUDE

La ville de Mossendjo, dans le département du Niari, est située au Sud-ouest de Brazzaville, à 321,4 km à vol d'oiseau, sur un site de type « plateau » de 500 hectares dans le massif cristallin du Chaillu. 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) transportant le minerai de manganèse de Moanda (Gabon) au port maritime de Pointe-Noire. Il dispose d'un plan orthogonal (hippodaméen) également appelé en damier, héritée de la colonisation (graphique 2). Mossendjo, qui joue le rôle de chef-lieu du Chaillu occidental, est bien desservie. 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 %. Les conditions naturelles à Mossendjo sont très favorables à l'agriculture. Avec une population estimée à 20.052 habitants en 2021, 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 l'activité agricole et de service (commerces, services publics).

Pour l'histoire, après une première exploration du Lieutenant de vaisseau Louis Antoine Mizon en 1883, une mission catholique s'installe 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 intégration des villages à la factorerie coloniale en 1911 : d'abord quatre villages (lifoula, Yombo, Bouali et MBounou) lors de l'établissement du premier lotissement en 1957, qui constitue aujourd'hui le centre-ville (quartier n°4), conformément au

plan directeur d'urbanisme élaboré sous la direction de Paul COURGET en 1955/1956. Deux autres villages ont été par la suite engloutis, il s'agit d'Iroho et Marala. D'autres lotissements ont été établis avec une périodicité variable. Les lotissements avant 1980 sont réalisés sur les sites des quatre anciens villages sus-indiqués. Les populations se sont installées gratuitement sans obligation de détenir un permis d'occuper.



Graphique 2 . Vue aérienne de Mossendjo-poste (Source : Google earth)

Tous ces lotissements ont été réalisés par les pouvoirs publics en réaménageant l'occupation primaire des espaces. L'absorption des anciens villages s'est fait hâtivement par le colonisateur, sans aménagement sérieux, pour deux raisons : avoir une main-d'œuvre disponible et bon marché proche de la factorerie et briser les mouvements de résistance à la colonisation. Toutefois, il y a très peu d'anarchie ou de spéculation foncière à Mossendjo, les terrains sont lotis et vendus par l'autorité municipale. La structure urbaine de Mossendjo est constituée de deux parties, séparées par une zone faiblement urbanisée, distantes de 5 kilomètres, dénommées respectivement Mossendjo-poste et Mossendjo-gare.

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 du centre national de la statistique et des études économiques (CNSEE) et l'analyse de la politique urbaine du Congo au fil des années. Nous nous référons 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) dans lequel nous avons examiné les théories urbaines africaines (tout en actualisant les informations). Dix-huit ans après notre travail doctoral, l'armature urbaine congolaise développe toujours les mêmes carences et faiblesses. La situation s'est même empirée de sorte que les villes congolaises continuent à croître sans développement avec, en particulier, une hyper-macrocéphalie des métropoles de Brazzaville et de Pointe-Noire. Les petites villes congolaises comme Mossendjo qui cadre avec notre étude, sont pour la plupart en phase de décroissance urbaine (Mambou J.-R. et Elenga H., 2022).

1. Données utilisées

1.1 – Politique urbaine nationale

La stratégie pour le contrôle de la croissance urbaine au Congo, tant sur le plan démographique que spatial, a été pendant très longtemps caractérisée par la lutte contre l'exode rural et la recherche 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. Le début de la politique de décentralisation administrative en 1969 est caractérisé par une certaine redistribution géographique des fonctionnaires. Il a fallu attendre le milieu des années 1980 pour qu'une véritable politique urbaine soit adoptée, centrée sur la création des « villages-centres » dans toutes les régions congolaises pour maintenir les populations dans leur région de naissance. C'est de nouveau un échec. De 2004 à 2016, le Gouvernement choisit 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 ont alors migré en masse vers les villes.

En résumé, la politique urbaine au Congo, qui n'a pas variée depuis les années 1970, 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.
- Elle 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 se 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 ;
- *la disparition progressive des villages* du milieu rural lointain 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 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.

Cette politique urbaine est en train de bouleverser l'équilibre régional fragile en créant deux types de villes : des *villes à fonctions urbaines déclinantes* (sujette à l'exode urbain) et celles à *vie urbaine dynamique* du fait de la concentration des investissements publics dans ces villes (bénéficiaires de l'exode urbain). Car, les axes créés arbitrairement pour le

désenclavement de l'arrière-pays deviennent 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. Malgré de nombreux programmes sur l'urbain congolais 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'heurtenant sur le manque de planification urbaine globale, efficace et homogène. 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.

1.2. – 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, comme le montre le tableau 2 ci-dessous. Il faut noter que depuis 2007, dernier recensement général de la population et de l'habitat, les données sur les villes énoncées ci-dessous ne sont que des estimations de l'institut national de la statistique.

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 | 0,35 |
| Ouessou | 4500 | 0,58 | 7243 | 0,55 | 11939 | 0,62 | 28179 | 0,76 | 36594 | 0,73 | 108483 | 1,94 |
| Mossendjo | 3714 | 0,48 | 11126 | 0,84 | 14469 | 0,75 | 13238 | 0,35 | 17191 | 0,35 | 20052 | 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 | 551450 | 41,78 | 1059524 | 55,49 | 2426374 | 65,62 | 3163456 | 65,88 | 3667155 | 65,48 |
| Total population rurale | 550356 | 71,37 | 768340 | 58,22 | 850024 | 44,51 | 1271106 | 34,38 | 1638228 | 34,12 | 1933420 | 34,52 |

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. $D.R. = \text{nombre population rurale} / \text{nombre de la population totale} \times 100$.
- On peut tirer de ce tableau que la population urbaine, longtemps inférieure à celle du milieu rural, est devenue plus élevée à partir de 1984. Cela confirme notre constat précédant 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 cités rurales, a changé de forme. Il ne s'agit pas 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 y 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* croit 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%.

On peut dire que le Congo est aujourd'hui devenu un pays très urbain. Malheureusement cette croissance urbaine ne s'accompagne pas d'un développement économique, contrairement à ce qui s'est passé en Europe au 19^{ème} siècle où le développement allait de pair avec l'urbanisation, devenant une cause certes mais une conséquence du progrès économique. Dans le cas de l'urbanisation au Congo, il apparait que l'accumulation de la population dans des cités, toujours plus grandes, serait devenue un phénomène largement autonome, voire « 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).

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. 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. Disposer d'une parcelle de terrain et y construire un logement décent est le souci majeur des citoyens congolais. Malheureusement, le tissu urbain des villes congolaises marqué par l'empreinte coloniale, dégage un caractère expansionniste de l'occupation de l'espace qui se fait à un rythme effrayant 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 pouvaient être évités si la capacité d'urbanisation des quartiers existants était correctement exploitée. L'envahissement des sites insalubres et non constructibles causant des érosions (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, démontrant la démission des pouvoirs publics face à un fait urbain accéléré.

1.3. – Principales théories urbaines africaines

Les villes occidentales actuelles découlent des modèles développés pour la plupart au 19^{ème} siècle à la suite de la révolution industrielle qui a eu pour corolaire immédiat la révolution urbaine. Il s'agit des modèles tels ceux développés par Ebenezer HOWARD (cité jardin), Arturio 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), de Harris et Ullman (théorie des centres multiples). Ces modèles et théories ont régulé l'armature urbaine occidentale, forgeant auprès des populations urbaines occidentales une culture de la ville planifiée. Il n'en est pas le cas en Afrique, bien que le cœur des villes africaines a bénéficié à l'indépendance d'une planification contrôlée. Depuis lors 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 exponentielle, avec des taux aujourd'hui plus élevés qui oscillent entre 7 et 10% par an, et inégalement répartie.

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 NZuzi, 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, est restitué 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, lesquelles seront fondées sur des concepts de sensibilisation, de mobilisation et de la parole populaire ;
- *une quatrième et dernière phase qui 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.

Le modèle des lotissements concertés de la direction de l'urbanisme au Togo

Ce modèle mis au point au Togo en 1987 est d'abord un modèle opérationnelle. Il tente de proposer une solution aux effets néfastes des lotissements « spontanés » ou « anarchiques ». La stratégie consiste à trouver le compromis entre un urbanisme souhaité et les forces d'inhibition de la maîtrise urbaine. L'objectif visé est de constituer des blocs de terres pour des programmes d'urbanisme et d'habitat, tout en respectant le droit foncier des propriétaires. L'extension périphérique anarchique des villes, qui découle de l'occupation spontanée de l'espace urbain, pose des problèmes et des pratiques locales rendant difficiles la maîtrise du développement spatial urbain. (Felli D., 1990).

Par « lotissement concerté », il ne s'agit pas de « zone d'aménagement concerté » mais tout simplement à faire intervenir 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.

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

Cette théorie urbaine naît de la mise en relation d'une réalité, rapportée par des équipes de recherche locales et de terrain, et de l'analyse des processus d'urbanisation menée au niveau international, viendrait de la volonté de 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, ses « quartiers d'exil » (Dubet et Lapeyronnie,

1992). Or, la ville devrait tenir compte également du 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.

Le modèle de personnalisation urbaine

Au regard des modèles présentés ci-dessus, une théorie sur la ville africaine s'avère une nécessité, pour autant qu'elle soit réellement une théorie africaine de la ville, qu'elle ne répète pas les erreurs parfois dramatiques commises par les urbanistes qui ont travaillé sur l'urbain africain au sortir de la colonisation, et surtout qu'elle ne reprenne pas les solutions mises en place pour répondre de manière erronée à ces erreurs. La pratique catastrophique consistant à tourner en rond a toujours fourni l'occasion à nombre d'opportunistes et d'escrocs de trouver un métier rentable dans la construction et la prise en charge sociale des habitants de la ville, avec les effets de déstructuration que l'on connaît et qui sont associés désormais à une nature dite morte de la ville moderne.

Il est à noter que la préoccupation principale des populations urbaines, partout dans le monde, est de vivre dans un cadre conforme à leurs aspirations. Cela suppose que les pouvoirs publics arrivent à maîtriser l'espace sur lequel 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, l'une des solutions supposeraient de prendre en compte deux préalables :

- l'urbanisation est un phénomène positif pour le développement national : elle ne doit donc 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 un modèle de gestion prospective et globale de l'espace urbain appelée « *la personnalisation urbaine* ».

En effet, il convient de revoir la politique urbaine au Congo qui pourrait s'inspirer de la stratégie adoptée par la Chine en 1987 qui, après avoir connu une période d'urbanisation quasi-stagnante (avec un taux autour de 19 % de 1975 à 1980), a vu sa population urbaine s'accroître rapidement pour atteindre 46 % de la population totale en 1987, avec une concentration

accrue de la population urbaine dans les petites villes par rapport aux grandes villes. Pour cela, les pouvoirs publics chinois ont appliqué une politique qui s'articule autour des points suivants :

- limitation rigoureuse de la croissance des grandes villes ;
- développement rationnel des villes de taille moyenne, grâce à un développement régional planifié du fait des liens entre ces villes et leurs hinterlands ruraux, ainsi que des liens des villes moyennes entrent-elles ;
- développement des petites villes.

Une telle politique associée à notre modèle d'organisation urbaine permettra d'inverser la tendance et de recréer des villes congolaises fonctionnelles, dynamiques et durables.

2.1. Préalable

La personnalisation urbaine consiste à penser et à proposer le développement de la ville en exploitant au maximum et de façon rationnelle le territoire qui l'abrite (site urbain), tout en y intégrant les espaces de proximité (villages environnants) dans une vision globale et prospective. Il s'agit donc de donner une identité claire à la ville en fonction de son activité principale (agricole ou industrielle), des traditions de sa population et d'y adapter les règles de gestion urbaine moderne.

Ce modèle allie la concertation (participation des citoyens dans la définition des hypothèses d'aménagement) à l'application judicieuse des règles d'urbanisme (alignement, unités de voisinage, expropriation, zonage, etc...). Nous estimons qu'il faut 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. C'est plutôt dans la manière de les appliquer qu'il faut apporter des nuances. De même que l'économie se mondialise faisant des pays des lieux de marchés sans frontières, l'urbanisme est devenu une science, un art et une philosophie, universellement admis tant dans ses règlements et ses techniques que dans les modèles d'action. L'Afrique ne peut donc pas se cacher derrière des artifices pour justifier ses échecs dans la maîtrise de la gestion de ses villes.

2.2. - Principes

L'approche méthodologique de la personnalisation urbaine peut être résumée par les quatre principes d'aménagement suivants :

- *circonscrire les problèmes et les points forts de la région 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 sa région. Un cahier de besoins sera 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 ;
- *choisir des techniques d’aménagement permettant de mettre en valeur les ressources naturelles qui seront par la suite développées* : ce choix des techniques est capital car il faut éviter que l’espace aménagé détruise les capacités de développement des ressources naturelles ;
- *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 génèreront son dynamisme), la restructuration parcellaire, 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. L’habitat sur un site en pente ne peut être identique à celui d’un milieu en bordure de littoral ou à la lisière d’une forêt.

IV – Application du modèle de personnalisation urbaine sur la ville de Mossendjo

La ville de Mossendjo s’est développée sur un site reparti en trois parties nettement distinctes :

- *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*, représente deux quartiers de la ville actuelle (les quartiers n°9 et 10). Cette partie de la ville est née de la construction du chemin de fer de la société gabonaise COMILOG (1930-1932). Elle est développée sur un espace moins organisé et sous-équipé ;
- entre les deux *un espace sans urbanisation* utilisé pour des activités agricoles et pastorales essentiellement. Cette partie, dans le Plan d’urbanisme de Mossendjo de 1982, est réservée pour la zone industrielle.
- L’application de la personnalisation urbaine sur 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.

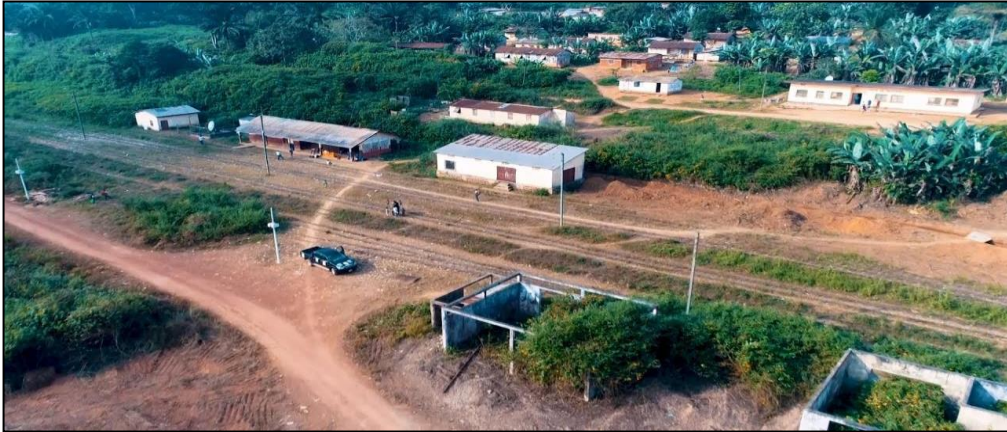


Photo 1. Vue aérienne de la gare de Mossendjo (copyright Lewis Brown 242)

1) Gommer les fractures héritées de la colonisation

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

Il s'agit d'aménager la ville de Mossendjo, de sorte à 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 ;
- le contraste du développement urbain ;
- le plan hippodamien (en damier).

Car, il convient de rappeler que 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 de la région de sorte qu'elle soit quadrillée par un réseau urbain hiérarchisé dont la ville principale est devenue 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 toutes les villes-centres régionales, appelées chefs-lieux de département, sont reliées à la ville capitale Brazzaville par des voies de communication efficaces, devenant immédiatement des axes de migrations

des populations vers Brazzaville ou Pointe-Noire. Cette même organisation urbaine se retrouve dans les départements où les chefs-lieux sont des pôles dominants autour desquels gravitent d'autres villes départementales et les districts élevés en communautés urbaines.

Nous ne disons pas que bâties ainsi, la politique d'aménagement du territoire au Congo est mauvaise. Néanmoins, il serait judicieux qu'elle soit associée à une autre stratégie de dynamisation des villes petites et moyennes emmaillées sur l'ensemble du territoire national et qui doivent également être reliés entre elles par les voies de communication ; ceci pour favoriser les échanges entre établissement humains de même taille. Malheureusement, 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, qui évolue de façon indépendante, l'inconvénient de cette disposition est que la ville présente un paysage distendu dans lequel une grande partie de la population doit parcourir de grandes distances pour accéder aux équipements centraux administratifs et commerciaux.

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 opération 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'emballlement 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 : la ville principale, toujours localisée dans la partie occidentale de l'île, constitue la porte d'entrée historiques des colonisateurs ; l'effet polarisant de la ville, renforcée par son rôle d'interface maritime, a pour conséquence de favoriser les migrations centripètes des zones rurales vers les centres urbains. Les migrations internes jouent un rôle important dans la forte urbanisation autour de de la ville principale. Par exemple, de 1905 à 2005, le taux de croissance annuelle de la population urbaine de Saint-Lucienne avoisinait 2,09% en moyenne, alors que la population rurale enregistrait une croissance de 0,8%. Bien que son sol volcanique soit très fertile, la topographie limite l'utilisation des terres exploitables (28%). Une diminution constante, associée au recul du nombre d'ouvriers agricoles, a conduit de nombreux habitants de Saint-Lucienne à se tourner vers Castries, la principale ville de l'île. (Moulet et al., 2007). C'est le schéma de l'évolution des villes coloniales, à l'instar de Mossendjo, qui, depuis les origines de la colonisation jusqu'à nos jours, a produit des espaces urbains quasiment identiques à celles des Îles Caraïbes, avec une morphologie et une identité urbaine s'entremêlant entre la ville planifiée et la ville spontanée. Car, 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 des équipements scolaires. Elle n'est donc pas le résultat d'une planification urbaine maîtrisée. 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 | 20052 |

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).

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.

Tabelau 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 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Solde population | 2452 | 1015 | 6397 | 2144 | 1199 | -1171 | 3744 |
| Taux de croissance (%) | 66 | 21,46 | 57,49 | 16,15 | 8,28 | -8,86 | 21,90 |

Source : CNSEE, recensements généraux de la population et de l'Habitat
(Source : Recensements Généraux de la Population et de l'Habitat)

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 modèle attire de nouveaux citoyens dont il faudrait accueillir sans que la ville puisse en subir les effets. Dans ce cadre, la personnalisation agira suivant deux

principes d'aménagement : (i) la détermination de la capacité résiduelle d'urbanisation et (ii) 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 m² à urbaniser ou en logements disponibles et calculée à partir de la formule suivante :

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

- z_i^* représente pour la zone i du POS, la surface totale en m² 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.

Prévenir l'urbanisation spontanée

C'est la troisième opération 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.

Créer une ville « humaine », fonctionnelle et durable.

C'est la quatrième opération 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 1^{ère} 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 4^{ème} 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).

V – Conclusion

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 ce modèle d'organisation de l'espace urbain efficace pour corriger l'héritage colonial et bâtir une nouvelle conception de la ville. Ses fondements 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. 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.
3. COQUERY-VIDROVITCH C. (1988). *Villes coloniales et histoire des Africains*. In: Vingtième Siècle, revue d'histoire, n°20, octobre-décembre 1988. pp. 49 -73.
4. DUBET F. & LAPEYRONNIE D. (1992). *Les Quartiers d'exil*. Ed. Le Seuil, 258 Pages.
5. DUBRESSON A. & RAISON J.-P. (2003). *L'Afrique subsaharienne, une géographie du changement*. Paris, Ed. Armand Colin, 245 pages.
6. EKANZA S. P. (2006). *Le double héritage de l'Afrique*, Revue Etudes, Paris, vol. 5, pp. 604-616.
7. FELLI D. (1990). *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, 1^{er} au 5 octobre 1990. Ed. ORSTOM, Paris, pp. 249-258.
8. FÖSTER T. & AMMANN C. (2018). *Les villes africaines et l'énigme du développement*. Revue internationale de politique de développement, 10, pp. 3 – 25
9. 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.
10. ESCALIER R. (1988). *La croissance des populations urbaines en Afrique. Quelques éléments d'introduction*, Revue Espace Populations Sociétés, Vol. 2, pp. 177 - 182.
11. KOUA OBA J. (2020). *Modèles, tendances et conséquences de l'urbanisation au Congo-Brazzaville*, UERPOD, Brazzaville, 29 pages.
12. Lelo Nzuzi (1989). *Urbanisation et aménagement en Afrique noire*. SEDES, Paris, 237 pages.
13. 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>.
14. 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.
15. 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.
 16. MBADE SENE A. (2018). L’urbanisation de l’Afrique : davantage de bidonvilles ou des villes intelligentes ? in *Population & Avenir* 2018/4 (n° 739), pages 14 à 16
 17. MEQUIGNON M. & MIGNOT J.-P. (2014). *Habitat, bâti et développement durable: les ambivalences de la norme*. Actes du 9^{ème} Congrès RIODD (Réseau International de Recherche sur l’Organisation et le Développement Durable, Bordeaux.
 18. MINISTÈRE DE L’AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE L’ÉQUIPEMENT 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.
 19. MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CONSTRUCTION, URBANISME ET HABITAT, CONGO. (1984). *Etude de l’armature urbaine, rapport de 1^{ère} phase*. CRETH, Brazzaville, 73 pages.
 20. MOULLET D., SAFFACHE P. & TRANSLER A.-L. (2007). *L’urbanisation caribéenne : effets et contrastes*. *Etudes caribéennes* 7, pp. 67 - 74.
 21. ONU-HABITAT. (2019). *Progrès accomplis dans la mise en œuvre du Nouveau Programme pour les villes et du Programme de développement durable à l’horizon 2030*, World Cities report, Nairobi Kenya, 16 pages
 22. 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.
 23. 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
 24. TAC ECONOMICS (2017). *Les nouvelles formes d’urbanisation en Afrique*. Note de recherches, Club Afrique Développement, 30 pages.

25. UNESCO. (1996). *Déclaration d'Istanbul sur les établissements humains*. Rapport de la Conférence des Nations Unies sur les établissements humains (Habitat II), Turquie.
26. 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.
27. 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.