

Extension urbaine et problèmes de services de base dans la ville de Pointe-Noire (Congo)

Syviney Franck Laurel BAKANAHONDA *, Damase NGOUMA **

Résumé

Depuis plusieurs années, dans une dynamique spatiale accélérée, les capitales économiques de nombreux pays au sud du Sahara connaissent des problèmes dans le cadre des services urbains de base, à l'instar de la ville de Pointe-Noire. Cette ville s'individualise par son urbanisation accélérée, hébergeant plus d'un million de citoyens de nos jours. Mais, cette ville présente encore des problèmes urbains énormes. La présente étude menée entre octobre et décembre 2021, qui utilise les données des différentes sources : le RGPH-2007, les projections 2017, se propose d'examiner la question de l'extension de Pointe-Noire en relation avec les problèmes urbains de base. La méthodologie utilisée a consisté à exploiter les données secondaires, les observations et les enquêtes de terrain. 200 ménages ont été enquêtés. Les résultats montrent que la ville connaît une croissance exponentielle car, la part des citoyens est passée de 30 000 en 1983 à 1 374 000 habitants en 2017 sur une superficie de 23307 hectares. La croissance de la ville est marquée par une absence ou insuffisance de services urbains de base dans les quartiers périphériques et dans certains vieux quartiers. La plupart des quartiers de la ville de Pointe-Noire présente des problèmes d'eau, d'électricité, de gestion des déchets ménagers, de dégradation des voies ou des routes non bitumées, des problèmes d'assainissement. Cette situation est due à la croissance urbaine incontrôlée et au dysfonctionnement dans la gestion foncière urbaine.

Mots-clés

Extension urbaine, services de base, Pointe-Noire, République du Congo.

*Enseignant-chercheur, Université Marien Ngouabi, Brazzaville (Congo).
E-mail : franckbakanahonda@gmail.com

**Maître de Conférences, Université Marien Ngouabi, Brazzaville (Congo).

Abstract

For several years, in an accelerated spatial dynamic, the economic capitals of many countries south of the Sahara have been experiencing problems in the context of basic urban services, like the city of Pointe-Noire. This city is individualized by its accelerated urbanization, hosting more than a million city dwellers today. But, this city still presents enormous urban problems. This study conducted between October and December 2021, which uses data from different sources: the RGPH-2007, the 2017 projections, proposes to examine the question of the extension of Pointe-Noire in relation to basic urban problems. The methodology used consisted of using secondary data, observations and field surveys. 200 households were surveyed. The results show that the city is experiencing exponential growth because the share of city dwellers has increased from 30,000 in 1983 to 1,374,000 inhabitants in 2017 over an area of 23,307 hectares. The growth of the city is marked by an absence or insufficiency of basic urban services in the peripheral districts and in certain old districts. Most neighborhoods in the city of Pointe-Noire have problems with water, electricity, household waste management, degradation of tracks or unpaved roads, sanitation problems. This situation is due to uncontrolled urban growth and dysfunction in urban land management.

Keywords

Urban extension, basic services, Pointe-Noire, Republic of Congo.

Introduction

Dans le monde, l'augmentation de la fécondité, la baisse de la mortalité et les mouvements migratoires sont à l'origine de l'évolution démographique urbaine à un rythme exponentiel. Selon la Banque Mondiale (2019, p. 13), le nombre des individus vivants dans les villes qui était de 14% en 1900 et de 28% en 1950 est passé à 55% de nos jours. Cette croissance de la population trop rapide a pour conséquence la conquête des espaces à bâtir. Cette conquête se fait, cependant, de façon anarchique et accélérée dans les villes des pays en développement notamment. L'extension anarchique de ces villes est le résultat de

l'absence d'une bonne politique d'urbanisation qui entraîne un déphasage entre l'extension spatiale et l'implantation des équipements adéquats et des infrastructures. L'inégale distribution de la voirie et son mauvais état occasionnent une déconnexion ou une connexion insuffisante des quartiers périphériques au réseau routier et, par conséquent, l'enclavement ou le semi-enclavement des quartiers. Au Congo, l'aménagement du territoire est de façon constante une préoccupation majeure dans les efforts de développements déployés par les pouvoirs publics. De ce fait, la maîtrise de la croissance urbaine jugée trop rapide est l'un des axes de la politique d'aménagement du territoire. Bien que l'urbanisation ne soit pas trop récente, le niveau de croissance entre 2008 et 2018 place le Congo dans le groupe de tête des pays africains francophones classés selon le degré d'urbanisation (UNFPA, 2017). Cette croissance urbaine devient aujourd'hui un phénomène d'une ampleur significative avec des implications négatives sur la mise en place d'une structure urbaine équilibrée. La ville de Pointe-Noire qui fait l'objet de cette étude connaît des problèmes d'absence de nombreux services de base, du fait qu'elle offre aujourd'hui un nouveau visage et doit faire face à de grands changements en matière d'occupation des sols alors que les services urbains de base ne suivent pas. Ainsi, le présent article se fixe comme objectif d'identifier les problèmes urbains de base dus à l'extension urbaine à Pointe-Noire. Une telle nécessité renvoie donc aux questions suivantes : comment la croissance spatiale de la ville de Pointe-Noire a-t-elle évoluée depuis sa création ? Quels sont les facteurs à la base de cette dynamique spatiale ? Quel est l'état des services urbains de base de cette ville ? Cette étude comporte une méthodologie de recherche basée sur la recherche documentaire, les observations, les enquêtes du terrain et les principaux résultats.

1. Cadre d'étude et démarche méthodologique

1.1. Présentation de la ville de Pointe-Noire

Pointe-Noire est une ville de la République du Congo située au centre-ouest de l'Afrique sur la façade atlantique (Figure 1). Du fait de l'activité pétrolière et de son port en eau profonde, elle est considérée comme le poumon économique du pays. La ville s'étend sur des terrains

peu élevés, sa superficie actuelle est estimée à 114 400 ha. La ville est constituée d'une série de petits plateaux séparés les uns des autres par de larges zones insalubres, ce qui crée de graves problèmes d'assainissement et de communication. La population de la municipalité de Pointe-Noire est de 1 374 000 habitants, répartis sur 6 arrondissements. La ville compte 48% d'habitants de moins de vingt ans et 33 % de chômeurs.

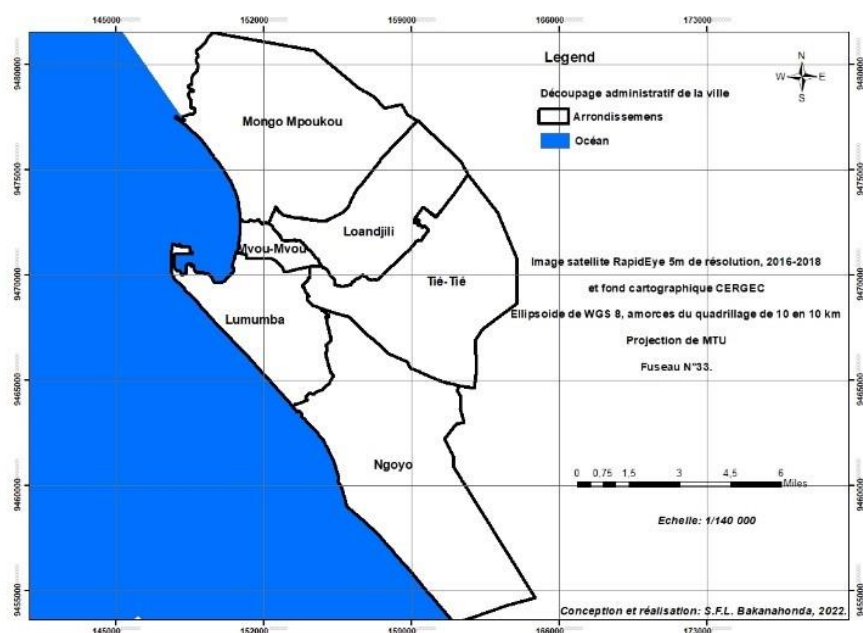


Figure 1 : L'organisation administrative de Pointe-Noire.
Source : CERGEC, MATIER et enquête personnelle, 2021.

1.2. Démarche méthodologique

La méthodologie adoptée est basée sur l'observation, la recherche documentaire, l'enquête de terrain, le recours aux différents matériels de travail, le traitement et l'analyse des données de terrain.

La recherche documentaire a été menée dans les différentes bibliothèques de la ville de Pointe-Noire et de Brazzaville, sur internet et dans les administrations publiques. Plusieurs données disponibles de

la ville de Pointe-Noire ont été exploitées, notamment les données du projet cadastre national, du Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) et du Plan Local d'Urbanisme (PLU) et des Grands Travaux. L'observation est basée sur la dynamique spatiale, c'est-à-dire l'occupation du sol de la ville de Pointe-Noire, des images satellites de différentes résolutions (Landsat et SPOT du projet cadastre national et de la Zone Économique Spéciale de la ville). La disponibilité de ces images au CERGEC, au Ministère de l'Aménagement du Territoire, des Infrastructures et de l'Entretien Routier (Projet Cadastre National), à la Mairie et à la Direction Départementale du Cadastre de Pointe-Noire a guidé le choix des dates de référence. Les photographies aériennes de la période coloniale permettent d'observer qu'il y'a une centaine d'années la ville de Pointe-Noire était une petite agglomération dans la zone littorale sud-ouest du Congo. Les autres images Landsat (ETM) sont celles de 2006 et 2018 qui ont permis d'évaluer les changements dans les modes d'occupation de l'espace.

La recherche sur le terrain nous a permis d'enquêter auprès de 200 personnes dont 150 chefs de ménages, 50 cadres des ministères responsables de la gestion urbaine. Le choix de ces enquêtés se justifie par leur présence sur le terrain et leur disponibilité à nous fournir des informations.

2. Les résultats de l'étude

2.1. Les facteurs d'urbanisation dans la ville de Pointe-Noire

Les villes littorales comme celle de Pointe-Noire remplissent des fonctions touristiques et de transit dans le domaine des échanges. Ces villes côtières abritent également l'essentiel de l'activité industrielle du continent. C'est dans ce contexte que la dynamique démographique de la ville de Pointe-Noire trouve sa place. En effet, l'installation des hommes dans la ville de Pointe-Noire, a été influencée par des facteurs historiques, humains, naturels et économiques. Pointe-Noire, « poumon économique et industrielle du Congo » doit sa croissance démographique à d'importantes activités pétrolières, portuaires, commerciales et industrielles. Aujourd'hui, l'attrait de la ville devient irrésistible, tant pour les Congolais que pour les étrangers africains et

non africains. Le figure 2 présente l'évolution de la population de Pointe-Noire de 1917 à 2018.

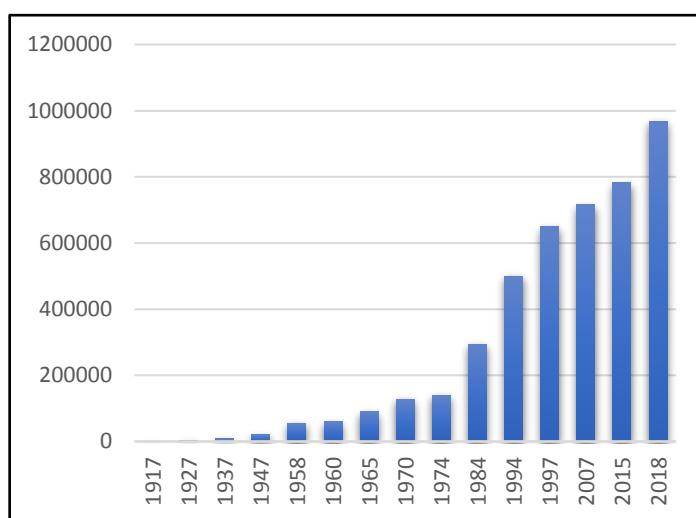


Figure 2 : Évolution de la population de Pointe-Noire de 1917 à 2018

Source : CNSEE (2010) et PNDU (2018)

L'analyse de la figure 2 montre une accélération de la croissance démographique entre 1917 et 2018. Cette croissance s'amplifie après 1984. La population de la ville de Pointe-Noire s'est accrue de plus de 30 000 personnes entre 1983 et 1996, de 653 000 à 1 374 000 personnes entre 2000 et 2018. La ville de Pointe-Noire a connu au départ une croissance démographique lente de 1917 à 1974, elle s'est accélérée entre 1984 à 2018, entraînée par les migrations, le croît naturel et l'exode rural. La mise en service du Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO) en 1934 fut un véritable facteur de croissance démographique avec l'installation des établissements commerciaux des secteurs formel et informel, de travail et d'aconage, et de certaines industries : la Congolaise de Raffinerie (CORAF), l'Usine des Copeaux, (UDC), la Peinture Industrielle (PI), etc. L'augmentation de la population à Pointe-Noire constitue un marché de consommation potentiel des produits alimentaires (locaux et importés). Les conditions de la mobilité ont également guidé l'extension spatiale dans la ville de Pointe-Noire.

À Pointe-Noire, l'évolution spatiale est lente jusqu'en 1974 pour suivre ensuite une tendance croissante, au rythme de 660 hectares en

1962, ce qui lui donnait une densité de 109 habitants / hectare. De 1963 à nos jours, elle atteint 114 400 hectares, soit 1 144 km², et une densité de 786,7 habitants / hectare, soit une tendance au rythme de 2 274,8 hectares par an (H. B. Mizhaire, 2019). Pointe-Noire doit sa croissance démographique et spatiale à l'exode rural à partir de son arrière-pays national et international, aux activités pétrolières, portuaires et commerciales. À partir de 1936, la croissance démographique de la ville de Pointe-Noire était due aux migrations. Les anciens quartiers comme : Sic, Tchitchelle, Grande Mosquée, Marché de Mvou-Mvou étaient situés respectivement dans le premier et deuxième arrondissement. Une rapide croissance spatiale de la ville entraîne la naissance de nouveaux quartiers ; le périmètre urbain dépasse les limites initiales que représentait le plan directeur de la ville de Pointe-Noire de 1980. Le centre-ville va se développer avec la naissance des quartiers et des arrondissements tels que les quartiers Songolo, Tchiminina, Faubourg, Ngoyo, Vindoulou et Siafoumou dans le cinquième arrondissement ; Ngoyo Cema, Nanga, Côte Mateve et Djeno dans le sixième arrondissement, etc.

2.2. L'extension spatiale de la ville de Pointe-Noire

Selon les différentes interviews réalisées lors des enquêtes de terrain, les données du Schéma Directeur d'Urbanisme de 2016 et celles du Plan Local d'Urbanisme de 2021, l'analyse et l'interprétation des résultats obtenus après traitement des données cartographiques issus des photographies aériennes de 1950 à 1984 (IGN), des images satellites et Landsat de 2006 et 2018, l'extension spatiale de la ville de Pointe-Noire s'est faite en sept grandes phases. Avant 1945, Pointe-Noire fut un village des pêcheurs et sa superficie urbanisée était évaluée à 923 hectares. L'occupation du sol compris dans les limites administratives était dominée par les zones d'habitat. Entre 1945 et 1960, la configuration de la ville change : le village africain est limité au nord par l'actuel boulevard Félix Tchicaya qui reliait deux camps militaires : le camp colonel Genin (actuel camp 31 juillet) et le camp Saint-Pierre qui aujourd'hui n'existe plus, à l'ouest, par la rivière Tchikobo et à l'est, par la rivière Tchinouka (ex-avenue de France, l'actuelle avenue de la Révolution). La figure 3, présente l'état de l'occupation du sol de 1945 à 1960. Entre 1960 et 1975, des véritables changements s'observent

dans la ville de Pointe-Noire avec l'avènement de l'indépendance. Pendant cette période, l'extension extra-muros s'accélère et de nouveaux quartiers résidentiels voient le jour. Ce qui explique l'évolution de la trame urbaine qui résulte de l'augmentation du tissu des quartiers populaires à cause de l'arrivée massive des travailleurs des sociétés minières et forestières. Entre 1975 et 1985, l'analyse de la cartographie réalisée met en relief une forte dynamique spatiale. L'inventaire présente les mêmes unités d'occupation du sol recensées sur les cartes des années précédentes avec des superficies variées. L'évolution de la trame urbaine est le résultat du boom économique favorisé par l'exploitation forestière, les gisements pétrolier et minier de potasse qui entraîneront le boom immobilier au centre-ville et à la cité.

Les quartiers populaires passent de 324,20 hectares à 1179,30 hectares. L'aéroport Agostino Neto est maintenant dans la ville. Plus que 471 mètres séparent le domaine du cimetière de Mongo-Kamba et les habitations les plus proches. Entre 1985-2006/2010, Les résultats obtenus après traitement cartographique et photo interprétation montrent que la superficie urbanisée en 2006 est sensiblement égale à celle de 2010. Les éléments recensés sont identiques, mais ont des superficies variées. En effet, en 2006 comme en 2010, la classe dominante de l'occupation du sol est la zone bâtie. Celle-ci représente respectivement 48,29% et 64,97% de la surface totale urbanisée qui croît de 6 418 hectares en 1985 à 10 382 hectares en 2010. Ensuite, Pointe-Noire bénéficie de la création de deux nouveaux arrondissements. Sa superficie passe alors de 10 382 hectares à 23 307 hectares (figure 3). L'analyse des résultats cartographiques met en exergue la dominance des espaces vides considérés comme sols nus secs, évalués à 12 432, 84 hectares. L'augmentation de la superficie de cette classe est le résultat de l'existence de plusieurs terrains acquis mais non mis en valeur. L'habitat occupe 41,56%, soit 9 687,16 hectares. Les résultats obtenus montrent qu'au cours de ces dernières années, l'extension spatiale du tissu urbain de Pointe-Noire a été massive et rapide. Elle s'est réalisée vers les villages périphériques.

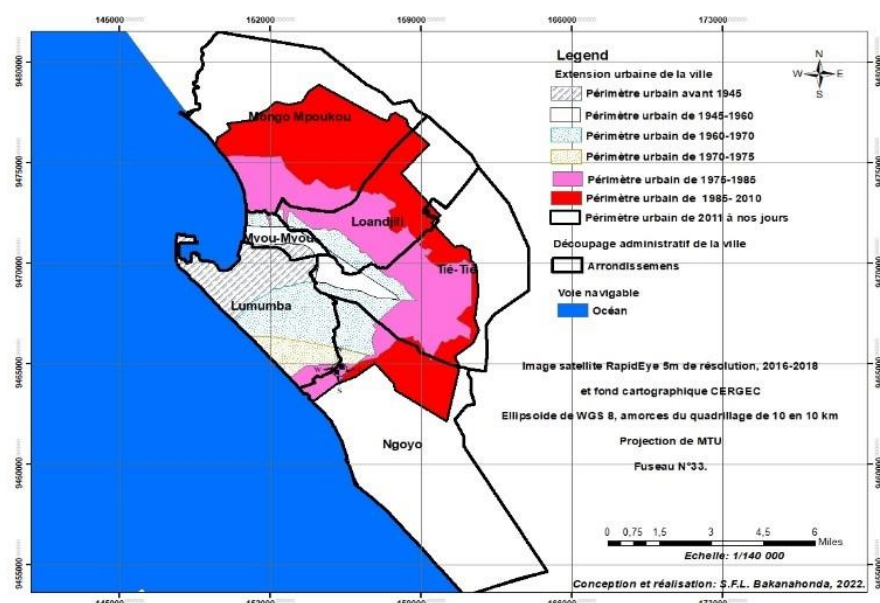


Figure 3 : l'extension spatiale de la ville de Pointe-Noire

Source : CERGEC, MATIER et enquête personnelle, 2021

3. L'état des lieux des services urbains de base dans la ville de Pointe-Noire

3.1. Les problèmes d'accès à l'eau potable

Malgré la disponibilité de ressources en eau, le Congo ne peut être qualifié de grand producteur, au regard de son incapacité à satisfaire une demande intérieure domestique pourtant présente dans les zones urbaines comme dans les zones rurales. La couverture de cette demande est aujourd'hui, respectivement de 47% et de 11%.

Malgré de grandes avancées dans le secteur de l'eau, des problèmes subsistent dans la ville de Pointe-Noire, la Congolaise Des Eaux (LCDE) étant limitée par ses moyens et il en est de même pour le conseil municipal sachant que les moyens alloués par l'état demeurent dérisoires. Ainsi, près de 55 % de la population n'a pas accès à l'eau potable. Selon nos enquêtes, deux sources d'approvisionnement en eau desservent Pointe-Noire : les puits familiaux utilisant la nappe libre

(superficielle) et le réseau urbain de la Congolaise Des Eaux (LCDE), approvisionné par la nappe captive (profonde). L'usage des puits est très répandu dans la ville. En effet, la distribution de l'eau potable de la LCDE ne suivant pas le rythme accéléré et anarchique de l'urbanisation, la population a trouvé une alternative avec des forages de fortune qui fournissent aux ménages l'eau de cuisine et de boisson. C'est autant dire que le réseau hydraulique, bien que vétuste, reste très important, grâce notamment à la présence de quelques forages (Photo 1).



Photo 1 : Forage privé à Pointe-Noire. Prise de vue S.F.L. Bakanahonda, 2021

Les populations de tous les quartiers de Pointe-Noire font des longues distances ou se réveillent tôt pour s'approvisionner en eau potable. Cette situation étonne plus d'un habitant de la ville océane. Cependant, la profondeur moyenne de la surface piézométrique de la nappe superficielle de Pointe-Noire est très faible, 6 mètres d'après G. D. Mouhandi N'Kaya (2002). Les fosses (latrines) et puisards sont donc une menace permanente de pollution de cette nappe, donc de l'eau. D'autre part, l'absence d'un réseau minimum de drainage engendre des conditions particulièrement insalubres. Les eaux domestiques, évacuées des parcelles par de petits canaux construits par les habitants, stagnent avec les eaux de pluie (1.205 mm de précipitation par an) à proximité des puits, dans des zones où la pente est presque nulle et le sol sableux, aggravant alors les risques de pollution. Enfin, l'utilisation des terrains, à proximité immédiate des puits, pour le parcage d'animaux, et les

dépôts d'immondices ainsi que le manque de précautions d'hygiène pour puiser l'eau ou entretenir le puits sont des facteurs aggravants.

3.2. Les problèmes d'assainissement

Le réseau d'assainissement date des années 1950, il est désormais obsolète ou défectueux et ne répond plus aux besoins des populations. D'importantes inondations sont à déplorer à travers toute la ville après de fortes pluies. L'occupation anarchique des berges des rivières et des zones marécageuses contribuent fortement aux problèmes d'évacuation des eaux pluviales et à ces inondations. Du fait de l'inexistence d'un réseau d'égout adéquat, les eaux usées sont évacuées par les systèmes suivants : les fosses septiques et les puisards pour les ménages les plus aisés, les latrines et l'évacuation sauvage des eaux usées dans la nature (photo 2).



Photo 2 : Problèmes d'assainissement à Pointe-Noire.
Prise de vue S. F. L. Bakanahonda, 2021

3.3. Les problèmes de la gestion des déchets ménagers

La gestion des ordures ménagères à Pointe-Noire est véritablement problématique. Elle se caractérise par un système de collecte des ordures ménagères en régie mise en place par la Mairie de Pointe-Noire mais qui s'avère très peu performant et très limité, par un développement de dépôts sauvages à l'intérieur des ravins et aux abords des voies (photos 3 et 4), par la prépondérance d'un système informel de collecte des ordures très insuffisant et mal organisé, par l'inaccessibilité de certains quartiers aux camions de collecte, par la pollution de l'eau par l'utilisation des canaux d'évacuation des eaux pluviales comme lieux de dépôts des ordures, par la pollution de l'air par la prépondérance de la destruction par le feu des déchets ménagers par brûlage, par la mauvaise organisation et coordination des structures de collecte et de gestion des déchets ménagers, par l'absence de décharges publiques et centres de traitement des ordures. Aujourd'hui, les déchets ménagers de la ville de Pointe-Noire, sont gérés par la société AVERDA depuis 2015 en signant un contrat avec les pouvoirs publics et les opérateurs de pré-collecte mais les problèmes de gestion persistent encore.

Planche 1 : Dépotoirs sauvages dans la ville de Pointe-Noire



Photo 3 : Des immondices débordant des bacs à ordures d'AVERDA.
Prise de vue S. F. L. Bakanahonda, 2021



Photo 4 : Dépotoir sauvage au bord de la rue
Prise de vue S. F. L. Bakanahonda, 2021

La ville ne dispose pas actuellement d'une décharge publique contrôlée ou d'une station de traitement des ordures.

3.4. Les problèmes d'accès à l'énergie

L'accès à l'électricité est très problématique à Pointe-Noire : elle coûte cher et sa distribution est très irrégulière. Pour les couches les plus pauvres, la facture peut correspondre à 30 % du revenu du ménage. Le nombre d'abonnés de la société Energie Electrique du Congo (EEC) s'élève à 410 300 habitants, soit 37,3 % de la population. Avec la construction d'une nouvelle centrale électrique alimentée au gaz, la situation s'est légèrement améliorée. Mais la plupart des ménages démunis utilisent toujours les lampes à pétrole pour s'éclairer. Les fréquentes baisses de tension posent des problèmes quotidiens aux utilisateurs provoquant les pannes des appareils électro- ménagers. Le gaz de cuisine est utilisé par environ 25 % de la population, le reste utilise le bois de chauffe ou le charbon. On signalera enfin que pour 80 % de la population de la ville, l'éclairage public est inexistant, ce qui pose d'énormes problèmes de sécurité, surtout dans les quartiers pauvres et les zones périphériques.

3.5. Les problèmes de circulation urbaine et d'infrastructures routières

Dans la ville de Pointe-Noire, l'essentiel des voiries bitumées sont concentrées au centre-ville (photo 5), les autres voies sont en terre. Il faut noter que le réseau routier bitumé a connu une légère progression ces dernières années, avec quelques voies aménagées à travers 4 arrondissements permettant l'accès à certaines zones périurbaines. Mais l'état du réseau routier dans l'ensemble reste désastreux. Si au centre-ville on circule avec difficulté (embouteillages), la circulation dans les zones périphériques est très difficile et même parfois impossible pendant la saison de pluies (photo 6).

Planche 2 : Circulation au centre-ville et dans les quartiers périphériques de Pointe-Noire



Photo 5 : Voies bitumées au centre-ville
Prise de vue S. F. L. Bakanahonda, 2021



Photo 6 : Voies non bitumées périphériques
Prise de vue S. F. L. Bakanahonda, 2021

4. Discussion

Pointe-Noire, est une ville en pleine extension spatiale à cause de la croissance démographique accélérée. Dans la ville malheureusement, les services urbains de base ne suivent pas le rythme d'urbanisation de la ville. De ce fait, la majorité des nouveaux quartiers sont pauvres en infrastructures de base et même certains quartiers de la ville. Ce sont entre autres les services sociaux de base, l'électrification et l'adduction en eau potable qui manquent. P. Haeringer (1983, p. 20-40) et S. Manou (1985, p. 167-235) dénoncent cette réalité lorsqu'ils soutiennent que les stratégies illégales, d'accès au sol urbain entraînent une extension incontrôlée de l'espace urbain. Cette extension oriente le développement des villes avec l'habitat spontané à la périphérie, caractérisée par une précarité matérielle et une précarité juridique. Toutes ces stratégies limitent les projets d'extension des réseaux d'eau potable, d'assainissement des eaux usées et de drainage. Les quartiers irréguliers sont le résultat d'une croissance urbaine incontrôlée, d'une installation anarchique de populations d'origines diverses, à la limite de la zone régulière. Abordant dans le même sens, (ONU-Habitat, 2018) note que l'urbanisation effrénée rend difficile l'accès aux infrastructures d'eau et d'énergie de qualité. La croissance considérable des villes en développement n'est pas accompagnée d'infrastructures et d'aménagements nécessaires pour assurer des conditions de vie décentes aux populations pauvres. Les systèmes de distribution d'eau et d'assainissement urbains sont trop souvent dans un état délabré et ne sont pas en mesure de faire face aux besoins. Or I. Sy (2006, p. 178-189), affirme que dans les pays en développement, la difficulté d'organiser les processus d'urbanisation des villes fait que cette dernière est considérée avec circonspection par les planificateurs et les aménageurs de l'espace.

Par ailleurs les raisons qui expliquent cette irrégularité dans la ville de Pointe-Noire sont la croissance urbaine incontrôlée, les manquements dans la gestion foncière urbaine et le désengagement de l'Etat du secteur de l'urbanisme. En réalité, cette situation se justifie à travers l'héritage colonial. Il n'y a pas eu de véritable rupture dans la planification et l'organisation urbaine. Les différentes politiques d'habitat initiées par les pouvoirs publics issues des indépendances n'ont pas réussi à rompre cette logique de ségrégation socio spatiale. C'est dans ce sens que B. Michelon (2011, p. 2) a relevé que cette

situation trouve sa réponse dans l'héritage colonial. : « à la ville séparant les colons et les autochtones a succédé la ville postcoloniale marquant la séparation entre la ville formelle héritée et la ville informelle en création ». A. G. Bolou, D-C. Gouamene et C. D. Guy, (2019, p. 382) soulignent qu'il faut renforcer la légitimité et la compétence des pouvoirs publics locaux pour répondre aux enjeux de l'urbanisation.

La résolution de bon nombre de problèmes auxquels se heurtent les villes en développement dépend étroitement des capacités, de la compétence et de la légitimité des institutions et des pouvoirs publics locaux. Etant donné que l'urbanisation est un phénomène, aujourd'hui, il apparaît pour P. Metzger (1994, p. 595-619) que les villes des pays en développement sont sujettes à la prolifération des taudis et à la misère croissante des populations à l'instar de la ville de Pointe-Noire.

Conclusion

L'étude sur l'extension spatiale et la mise en place des services urbains de base dans la ville de Pointe-Noire est une grande problématique. Avec l'occupation spatiale d'un nombre important de populations qui s'accroît de jour en jour, l'étalement des quartiers périphériques et péricentraux de Pointe-Noire, se fait, sans que les textes qui régissent les lotissements dans l'espace urbain ne soient appliqués. De ce fait, les autorités ne sont associées ni aux travaux, ni aux activités qui se réalisent dans ces zones. Dès lors, ces quartiers demeurent un espace manquant de viabilisation et constituent des nids d'agressions. Or, ces zones d'étalement sont de véritables endroits convoités par certaines populations qui y aménagent à cause des facilités d'accès à la propriété foncière. De même, de par leur évolution, ces zones deviennent des débouchés (marchés) où toutes les activités économiques peuvent s'y développer, si les infrastructures de base sont construites et les équipements sont installés. Pour ce faire l'Etat, les collectivités locales, les acteurs de la gestion des terrains et les propriétaires terriens doivent s'accorder sur les principes de lotissement et synchroniser leurs actions pour que ces zones soient dotées d'équipements et d'infrastructures nécessaires pour amorcer leur développement.

Bibliographie

- BAKANAHONDA Syviney Franck Laurel, 2011, *Croissance urbaine et gestion des déchets ménagers à Brazzaville (République du Congo)*, Thèse de doctorat unique, Université Marien Ngouabi, 365 p.
- BARON Catherine, 2005, « Modèle d'accès à l'eau dans les villes d'Afrique subsaharienne : entre efficacité et équité », In *Sciences de la société*, n° 64, février, p. 157-174.
- BOLOU Gbitry Abel, GOUAMENE Didier-Charles et GUY Constant Dali, 2019, « Habitat, équipements et infrastructures de base dans les projets urbains : quelle réalité dans les petites communes à travers l'exemple de Bédiala (centre-ouest de la Côte d'Ivoire) ? » in *Actes du colloque international de géographie: Dynamique des milieux anthropisés et gouvernance spatiale en Afrique subsaharienne depuis les indépendances*, Sous la direction de Professeur BECHI Grah Félix, Université Alassane Ouattara, Bouaké, (Côte d'Ivoire), les 11, 12 et 13 juin 2019, Tome 1, p. 359-388.
- DALI Guy Constant, KRA Koffi Siméon et BOLOU Gbitry Abel, 2019, « Étalement urbain et accès à l'eau potable : autopsie géographique de trois quartiers périphériques de la ville de Daloa : Balouzon extension, les Oliviers et Zaguiguia », *Notes scientifiques, homme et société*, Faculté des Sciences de l'Homme et de la Société, Université de Lomé /Togo, N° 11 Décembre p. 23-45.
- HAERINGER Philippe, 1985, « Vingt-cinq ans de politique urbaine à Abidjan ou la tentation de l'urbanisme intégral » in *Politique africaine*, p. 20-40.
- HAUHOUOT Asseypo Antoine, 2002, Développement, aménagement, régionalisation en Côte d'Ivoire, Editions universitaires de Côte d'Ivoire, 2002, 364 p.
- MANOU-SAVINA Annie, 1985, *Politiques et pratiques urbaines à Abidjan*, Thèse de Doctorat 3^{ème} Cycle tome 1 et 2, 445 p.
- METZGER Pascale, 1994, « Contribution à une problématique de l'environnement urbain » In *Cahiers des Sciences Humaines*, vol. 30(4), p. 595-619.

- MICHELON Benjamin, 2011, *Planification urbaine et usages des quartiers précaires en Afrique : Étude de cas à Douala et à Kigali*, Certu, 4 p.
- ONU-HABITAT, 2018, *Foncier et propriété terrienne*, OXFORD, 21 p.
- PELISSIER Paul, 1995, « Transition foncière en Afrique Noire : du temps des terroirs au temps des finages », In Blanc-Pamard C. (ed.), Cambrézy Luc (ed.), *Dynamique des systèmes agraires : terre, terroir, territoire : les tensions foncières*, Paris, ORSTOM, p. 19-34.
- SY Ibrahima, 2006, *La gestion de la salubrité à Rufisque (Sénégal) enjeux sanitaires et pratiques sociales*, Thèse de Doctorat, Université Louis Pasteur, 561 p.