

ESSAI D'ETUDE SUR LE REAMENAGEMENT URBAIN DE LA VILLE DE GOMA.

Par: - LUENDO MALIRA John

Assistant à l'Institut Supérieur de Tourisme de Goma

0. INTRODUCTION

La ville est une agglomération relativement importante et dont les habitants ont des activités professionnelles diversifiées notamment dans le secteur tertiaire. Cette définition est aussi imprécise puisqu'elle mentionne non seulement les activités auxquelles s'adonnent les citoyens mais aussi elle a péché d'avoir oublié les activités professionnelles du secteur secondaire. Il est difficile de déterminer avec précision le seuil de ruralité et celui d'urbanité d'une agglomération. Le milieu urbain est aussi considéré comme celui des gens qui ne font pas le travail de la terre, comme le travail de la terre est la principale activité des ruraux, il existe un certain nombre d'activités propres à la ville. C'est le cas du commerce, de l'industrie, des activités culturelles qui s'y retrouvent seulement en milieu rural mais elles n'y sont pas prédominantes comme en ville. Ce concept en vogue est actuellement utilisé dans divers sens par les praticiens ou théoriciens du développement. C'est pourquoi on a recouru à quelques critères pour chercher à trouver un terrain d'entente pour tous. Parmi eux, celui du nombre de la population.

L'organisation des Nations Unies a admis d'accorder l'application du concept ville à une agglomération qui peut atteindre une population de 100.000 habitants. Avec ce chiffre, une agglomération urbaine pourrait subir une modification d'urbanisme dans le domaine commercial, social, administratif, éducatif, sanctuaire, culturel, touristique, d'équipement, économique (KINKIEY MULUMBA T., 1990).

On peut distinguer plusieurs sortes de villes. Soit par leurs fonctions, soit à cause de leurs dimensions, notamment :

- Ville nouvelle : C'est une ville dont la conception et la réalisation sont fruit d'une planification qui est implantée sur un territoire non encore urbanisé.
- Ville ouverte: C'est une ville qui n'est pas défendue en temps de guerre.
- Ville dortoir: Ce sont des agglomérations des résidences qui ne sont pas pour la majeure partie de la population qui habite le cadre de son activité professionnelle.
- Ville champignon: C'est une ville dont la population s'accroît très rapidement.
- Ville satellite: C'est une ville séparée d'un centre urbain plus important et qui a des relations étroites avec lui, bien qu'administrativement

autonome.

Quant au concept «urbanisme», il est un ensemble de mesures, des techniques administratives, économiques et sociales qui doivent permettre un développement harmonieux, rationnel et humain des agglomérations. L'urbanisation a commencé dans les années 1800 Av J.C, avec un pourcentage de 3,4% de la population urbaine et en tenant compte du rythme actuel.

Plus de 69% de la population sera urbaine d'ici l'an 2025. Il s'agit d'une étude des méthodes permettant d'adapter l'habitat urbain aux besoins des hommes, ensemble des techniques d'adaptation de ces méthodes (architecture, urbanisme). L'urbanisme n'est pas synonyme d'aménagement de l'espace, mais il en est un des éléments importants, car il étudie l'aménagement des villes et leurs adaptations aux besoins de l'homme (COUTEAUX, P.S., 1981).

Pour l'aménagement de l'espace, il est un concept qui désigne l'entreprise actuelle destinée à modeler l'espace hérité, pour y introduire des structures de systématisation de son utilisation. En pays développé, l'aménagement du territoire est avant tout une stratégie de développement qui concerne les milieux urbains; car plus de 90% de la population vivent en ville. Ici les programmes d'aménagement sont conçus en fonction de la taille des agglomérations par exemple aménagement des communes.

Bref l'aménagement dans le cadre géographique est une répartition des hommes en fonction des ressources naturelles et des activités économiques (CAZES G., 1980).

I. METHODOLOGIE

Pour mener cette étude, nous nous sommes servi des différentes méthodes et techniques que voici :

- La méthode historique : celle-ci nous a permis de présenter la physionomie de la Ville de Goma dans le temps ;
- La méthode systémique: celle-ci, nous a permis de décrire notre milieu d'étude qui est la ville de Goma.

Quant aux techniques qui ont été à notre service sont notamment :

- La technique documentaire; nous a inspiré dans la littérature ;
- La technique d'observation directe; nous a permis d'être en contact immédiat avec la population cible, du fait que nous vivons à Goma.

Pour répondre à notre préoccupation, les questions suivantes sont venues à notre esprit :

- Quelle est la nécessité pour le réaménagement urbain de la ville de Goma?
- Faut-il encourager la construction anarchique dans la ville de Goma?
- Quelles sont les difficultés auxquelles se heurte le réaménagement de la ville de Goma?

A ce questionnement, les hypothèses de notre étude ont été formulées de la manière suivante :

- La ville de Goma serait aménagée sans respect des normes urbanistiques;
- Le manque des moyens financiers, le trafic d'influence, l'absence d'une culture de voies publiques, la complicité des services cadastraux dans la livraison des documents à des concessions anarchiquement construites seraient les défis pour l'ouverture des voies publiques dans la ville de Goma ;
- Les perspectives pour une bonne circulation des personnes et des biens dans la ville de Goma seraient la mobilisation des moyens de contrôle pour l'aménagement des voies publiques, la prise en charge de l'Etat de ses responsabilités ainsi que la garantie sécuritaire sur les voies publiques urbaines.

II. PRESENTATION DU MILIEU D'ETUDE

La ville de Goma est le Chef-lieu de la province du Nord Kivu. Les origines de la ville de GOMA datent de 1930 à l'époque coloniale par le petit village des pêcheurs situé près du port lacustre de Goma au bord du lac Kivu qui serait aussi le camp des travailleurs du chemin de fer et lacustre. Goma fonctionnait comme un poste d'état dépendant du Territoire de Rutshuru dont elle a été détachée en 1945 pour devenir autonome.

Conformément à L'Arrêté n°89 /127 de Mai 1989, la ville de Goma est délimitée :

- Au Nord, par la Collectivité chefferie de Bukumu en territoire de Nyiragongo ;
- Au Sud, par le lac Kivu ;
- A l'Est, par la République Rwandaise ;
- A l'ouest, par le Parc National des Virunga qui la sépare avec le territoire de Masisi.

Cette ville couvrait une superficie de 664.521 Km², avec 333.727 habitants dans la commune de Goma et 330.794 habitants dans la commune de Karisimbi.

Actuellement avec l'éruption volcanique qui a causé un déplacement massif de la population, la superficie de la ville de GOMA continue à s'étendre.

La commune de Karisimbi est constituée de 11 Quartiers qui sont: MABANGA SUD, MABANGA NORD, BUJOVU, KAHEMBE, MAJENGO, VIRUNGA, MURARA, KASIKA, KATOYI, NDOSHO, MUGUNGA.

La commune de GOMA est constituée par 7 quartiers qui sont: LES VOLCANS, MAPENDO, KATINDO, MIKENO, HIMBI, KYESHERO, LAC VERT (Rapport de la mairie de Goma, 2015).

III. DE L'AMENAGEMENT URBAIN DE LA VILLE DE GOMA

3.1. Historique de l'urbanisation en RDC

Pour l'aménagement de ces circonscriptions urbaines, l'arrêté du 14 septembre 1988 institua les éléments ci-après:

- L'alignement des constructions ;
- La précision des plans des maisons et des voies de communication ;
- Et la séparation des quartiers de résidence durable avec les quartiers de huttes, réservés aux autochtones.

Ce fut le début de la ségrégation de manière que les villes du Congo ont vu se juxtaposer en deux formes d'aménagement distinctes ou deux sortes d'habitats différents:

- Les villes(ou centre-ville) ;
- La cité des indigènes.

Le premier décret de l'urbanisation au Congo fut promulgué le 21 février 1949. Il fixa les entités d'analyse et de délivrance de permis de construire, de démolir, de modifier le relief de lotis, d'acquérir ou d'aliéner une parcelle, de faire de changement dans l'environnement urbain. Après la colonisation, la RDC hérita en matière d'urbanisme, d'habitat et des promoteurs immobiliers les aspects suivants :

- Le plan d'urbanisation des années 1950 ;
- Le décret du 10 mai 1957 concernant le plan d'aménagement ;
- Le décret du 20 juin 1957 concernant le plan d'aménagement ;
- Le décret du 13 octobre 1959 concernant l'administration urbaine ;
- Les fonds d'avance ;
- L'Office des Cités Africaines (OCA) ;
- Les immeubles abandonnés par les colons.

Bon nombre de ces mesures n'ont été abrogées ni modifiées jusqu'à ce jour (THOIMAS Y., 1995).

3.2. Le statut légal de l'urbanisation en RDC

En République Démocratique du Congo, une agglomération peut devenir une ville, par un statut légal c'est-à-dire par l'ordonnance présidentielle. L'ordonnance-loi n°82/006 du 25/01/1982 détermine à son article 52 les conditions à remplir pour qu'une agglomération urbaine devienne une ville, «de toute agglomération urbaine jugée stratégique et érigée en ville par l'ordonnance du président du M.P.R, Président de la République». Ce critère donne une précision spéciale pour classer une agglomération dans la catégorie de ville; car actuellement le statut doit dans certains pays être expressément confié par un statut légal; ce qui fut ainsi en République Démocratique du Congo jusqu'en 1982.

En effet, malgré la définition donnée plus haut de l'agglomération urbaine, l'appellation «ville» n'était attribuée qu'à quelques agglomérations et cela par des textes légaux. C'est ainsi que Kinshasa anciennement appelé Léopold ville a acquis le statut de ville par ordonnance-loi n°293/IMO du 25/06/1941 tandis que JADOTVILLE actuellement LIKASI fut érigée en ville par ordonnance-loi n° 442/I MO du 21/12/1943; KOLWEZI deviendra ville par ordonnance-loi n°71/177 du 23/12/1971.

En 1973, la loi n° 73/015 de la 5/01/1973 portant organisation territoriale, politique et administrative de la République, généralisant l'appellation des villes à tous les chefs-lieux des provinces au nom du statut de ville, région et sous-région. Goma a été érigé en ville par ordonnance-loi n° 88-178 du 15 novembre 1988 suite au découpage de l'ancienne région du Kivu en 3 nouvelles autres régions à savoir; le Nord-Kivu, le Sud-Kivu et le Maniema qui ont de la sorte entraîné la naissance de deux autres villes à savoir: Goma et Kindu.

3.3. Les avantages de l'urbanisation

Les avantages de l'urbanisation sont de trois ordres à savoir:

- Social : il est question de trouver des espaces d'habitation pour les populations qui s'ajoutent aux citadins. C'est une mesure sociale en faveur des migrants et des populations des lieux impropres, d'assurer l'embellissement de la ville. C'est la modernisation des quartiers lotis et une mesure d'atténuer la pression sur les aspects déjà habités.
- Economique : Pour l'état; c'est élargir la ville. Il s'agit d'étendre le pouvoir urbain, de renforcer les budgets de la ville et de la province. C'est aussi un moyen d'investir dans l'immobilier et d'atteindre les

nouveaux marchés par le lotissement; car ce dernier augmente le nombre des consommateurs et des contribuables.

- Politique et juridique : les éléments politiques sont des éléments qui se rapportent à l'administration et l'entité politique.

La ville de Goma s'accroît démographiquement du jour au jour suite à l'exode rural et au non contrôle de la limitation des naissances (CONAC G., 1984).

3.4. De l'aménagement des voies publiques à Goma

La ville de Goma connaît une crise urbanistique qui entraîne des conséquences négatives sur sa beauté ainsi que sur la vie sociale de ses populations. Le facteur qui serait à la base du mauvais aménagement est que la plupart des voies publiques sont carrossables mais leur largeur relativement petite ne répond plus à l'importance du trafic urbain actuel. Suite non seulement, à la non application des dispositions légales y relatives par les services compétents mais aussi dans les comportements déviant certains agents de l'Etat chargé de la question de l'urbanisation et du trafic d'influence observé dans les chefs de certaines autorités politico-administratives (ELA J.M, 1983).

3.5. Problème d'aménagement de la ville de Goma

L'aménagement tel que réalisé à ce jour présente de nombreux risques essentiellement d'ordre social dont le plus important est expliqué dans ce qui suit:

- **La salubrité**

L'image d'une ville est différente de celle d'un village car ce dernier se fait distinguer par une malpropreté remarquable dans la rue et partout aux alentours de la campagne. Par contre une ville, présente certaines caractéristiques comme celles des véhicules et des gens qui vont ou rentrent de service. A Goma, nous connaissons les mêmes mouvements mais le milieu garde un aspect de l'insalubrité, car on trouve la saleté à travers des rues de nos quartiers, sur les routes, et ailleurs.

- **L'hygiène**

Pendant la préhistoire, les hommes se contentaient de laisser leurs déchets dans la nature dont des restes des nourritures. Ceux-ci se décomposaient selon le cycle naturel et étaient produits en petites quantités. Les problèmes des déchets apparaissent avec le développement des villes ou des ordures qui s'entassent sur la voie publique. L'évacuation des déchets est nécessaire dans la ville de Goma pour des raisons d'hygiène et d'esthétiques. Les déchets attirent les moustiques, les rats, les cafards et assurent la survie de nombreux rongeurs nuisibles au bien être humain.

En outre, si les déchets sont contaminés, ils peuvent renfermer les germes pathogènes et des parasites. Certains types des déchets par exemple les boîtes de conserves vides, peuvent recueillir l'eau de la pluie et de venir ainsi les gites pour les moustiques. Des détritiques tels que les pierres, les briques, les bois et les cartons, peuvent servir comme des refuges aux rats. Enfin, les cendres et poussières agitées par le vent deviennent des sources de nuisance et de pollution de l'air. Les gens jettent partout des immondices et les déchets.

Les déchets domestiques sont visibles partout le long de la route. Parfois ils bloquent le passage dans les avenues. La ville manque même des poubelles publiques et les habitants de GOMA n'ont pas de places pour se débarrasser des déchets. Le service d'hygiène paraît inexistant et celui de la voirie depuis que le nouveau système des emballages de sachets s'est implanté dans le pays; il se constate la prolifération des déchets dans la ville.

Ces derniers envahissent la ville ce dernier temps, ce qui rend la ville de GOMA très sale (DELMA G. et al., 1999).

- Les érosions

L'érosion est un groupe de phénomènes durant lequel le sol ou le matériel géologique est détaché, dissout et transporté de sa place originale par le vent, soit par l'eau ou la force de gravité, vers une autre place. Ce processus s'effectue d'une façon relativement très lente (VAN CAILLIE X.D., 1983).

La ville de Goma connaît aussi le problème des érosions quand il pleut. Les eaux de pluie manquent des canaux pour être évacuées. Sur ce, le Gouvernement Provincial a initié un projet de construction de certains collecteurs pour évacuer les eaux de pluie qui coulent à grande vitesse et créent des effets néfastes à la population. Il en est de même que les inondations dans ville de Goma.

Pour lutter contre l'érosion dans la ville de Goma, il faut éviter de créer des tranchées et sillons profonds à bordure des voies d'accès aménagées, éviter de déposer les matériaux meubles sur le terrain à pente, ériger les protections autour des carrières d'emprunt et des dépôts des matériaux meubles fins.

Dans les quartiers MAPENDO et KAHEMBE dans la partie communément appelée BIRERE, faute d'évacuation les dépôts issus des pluies, se transforment en une sorte de marécage boueuse. Mais, dernièrement il y a trois collecteurs principaux construits qui permettent aux eaux de pluie de couler jusqu'au lac. C'est notamment le collecteur de BRALIMA, de la BDEGL et de l'Office de route jusqu'au lac. Ces trois collecteurs n'arrivent pas à couvrir les eaux qui coulent dans la ville de Goma. Il fallait penser à multiplier d'autres.

- Les incendies

Ce phénomène est général au pays mais particulièrement dans la ville

de Goma. Ce phénomène s'explique en fait que les matériaux de construction des maisons de Goma sont principalement des planches. Ces dernières sont très sensibles au feu et les normes de construction urbanistiques ne sont pas respectées. Dans certains quartiers, les maisons sont très serrées de façon que si une maison ait prise par le feu; c'est toute l'avenue qui sera incendiée.

Plusieurs cas d'incendies destructifs se produisent régulièrement dans la ville, malheureusement, le service de l'urbanisme ne détient pas les statistiques annuelles des maisons incendiées.

- Les infrastructures de transports

Le réseau routier constitue la principale infrastructure de transport. Ce réseau comprend les routes revêtues de bitume et les routes en terre. Les premières sont constituées par la route Nationale N°1 qui traverse l'agglomération du Sud au Nord et deux petits tronçons dont la longueur totale n'excède pas 3 kilomètres. Les routes en terre plane sont plus importantes en termes d'effectifs et de distance. Mais, elles sont pour la plupart impraticables pendant la saison pluvieuse.

Les moyens de transport utilisés sont constitués des taxis-autos (Taxis-passagers et taxis-bagages) et de taxis-motos. Alors les taxis autos, généralement appelés taxis de ville, sont utilisés pour le transport des passagers. Les taxis - bagages sont destinés à la localisation, servent uniquement au transport des marchandises. Les taxis-motos sont utilisés pour le transport des passagers et dans certains cas des petits colis.

Le taxis-autos et les taxis-motos assurent l'essentiel des navettes. D'une part entre (Goma-Masisi – Walikale – Kisangani; Goma – Rutshuru – Butembo – Beni – Kasindi – Bunia –Kisangani; Goma – Bukavu - Goma); Katindo-Ndosho-Mugunga-Majengo et Birere, dans le centre ville; et ville de Goma et campagnes.

Certains taxis-motos ne circulent que pendant la journée et d'autres uniquement la nuit. D'autres encore circulent le jour comme la nuit, avec des conducteurs différents.

L'infrastructure routière ne pose plus un grand problème dans la ville de GOMA, car presque toutes les routes sont praticables. Mais les routes des avenues ne sont pas aménagées. Les routes construites sont moins nombreuses par rapport au nombre des véhicules et motos, se trouvant dans la ville. Certaines routes n'ont pas d'ouverture dans les quartiers. Elles sont bloquées soit par des maisons qui ont été mal construites sur les routes, soit par des montagnes d'immondices jetées par les habitants du quartier, soit encore par le non achèvement de la route.

Pour que le transport s'effectue harmonieusement, le service de voiries doit être bien équipé pour entretenir les routes, les ports, les aéroports et les gares. Chaque quartier doit disposer des parkings, des aires de stationnement et l'esplanade. Notre ville a seulement un parking celui de TORATINA qui n'arrive plus à contenir les véhicules en besoin de stationnement au centre-ville.

L'autorité urbaine doit beaucoup s'impliquer dans la construction et l'entretien des routes de la ville de Goma pour que celles-ci trouvent l'image d'une agglomération modernisée. Un autre élément à signaler; c'est le transport urbain des bus. Dans le monde entier, les bus ont des arrêts fixes pour prendre ou déposer les passagers; mais la ville de Goma n'en a pas. Les bus s'arrêtent partout, sur demande du client, ce qui crée un désordre dans la circulation et le transport en ville (OSMONT A., 1995)

- Infrastructure de conservation et de vente

Les unités de stockage sont constituées de boutiques, magasins, dépôts de boissons, des alimentations, etc. Alors que certaines infrastructures sont localisées aux abords des marchés, d'autres sont disséminées le long de la route nationale N°1 et dans les quartiers. De nombreux bars, boutiques, maisons de commerces, Nganda et Hôtels à Goma centrés dans un rayon de 100 mètres, environ autour de la route nationale. A ces unités de stockage, il faut ajouter les grandes surfaces, comme le Supermatch, Nyiragongo ciment, et des stations d'essences comme: Stations IHUSI, SERVICE IBB, AFRICOM, NI YETU, TOUT JEUNE et GPI. Les citoyens et leur rapport à l'espace changent au fil du temps et ces pratiques d'occupation anarchique et spontanée ont fini par restructurer les territoires urbains (AXELLE K., 1991).

3.6. Des constructions dans la ville de Goma

3.6.1. Les constructions horizontale et verticale

Dans la ville de GOMA, les constructions apparaissent comme des champignons. Elles constituent un chantier interminable. La grande majorité des maisons construites à GOMA sont bâties de la construction horizontale; C'est-à-dire de la basse altitude. C'est le style qu'on trouve souvent à la campagne.

Dans la ville de Goma, la population préfère utiliser les planches dans la construction parce qu'elles ne traînent pas. Ce sont des maisons dont leur construction peut se terminer dans trois à cinq jours, si tous les matériaux sont réunis. C'est pour cette raison qu'on utilise les planches dans la construction. Une autre raison est relative au coût; car la main d'œuvre est moins chère par rapport à une maison en matériaux durables. Tandis qu'une minorité de maisons érigées à Goma sont d'une construction verticale; c'est-à-dire la construction en hauteur. Celles-ci reflètent le style qu'on trouve en ville. Cette construction demande beaucoup de temps pour terminer l'œuvre.

La ville de GOMA ne compte pas beaucoup de maisons en hauteur, elle est en plein chantier. Actuellement, on commence à remarquer à travers la ville quelques constructions verticales qui émergent au jour le jour. Si la ville de Goma veut paraître comme une ville moderne, il serait mieux que sa population puisse privilégier la construction verticale (MURET P., 1999).

3.6.2. Les constructions anarchiques dans la ville de GOMA

Le non-respect des normes de construction urbanistiques est à la base des constructions anarchiques. Dans la plupart des cas, les gomatraciens sont délinquants car ils n'obéissent pas les lois en matière de construction. Les habitants de GOMA construisent même aux endroits non permis. Par exemple; toute la ligne de la haute tension, dans la zone neutre, dans la zone à haut risque en gaz, dans l'espace vert et certaines personnes érigent sur la route en bloquant la circulation.

En termes clairs, le non-respect des normes urbanistiques de construction, la responsabilité incombe aux agents de Cadastre, de la Division de l'urbanisme et habitat qui vendent à la population des parcelles aux endroits inconvenables tout simplement parce qu'ils ont soif d'argent.

3.6.3. Le non-respect du zonage ou zoning urbain

Adopté par la charte d'Athènes, le zonage urbain prévoit généralement des affectations foncières en faveur des domaines suivants :

- L'habitat

La ville doit offrir un environnement meilleur pour la vie de la population et non la ville considérée comme une prêcherie. L'aménagement a prévu des résidences très hiérarchisées selon les moyens du rang social. Cet élément n'est pas totalement exploité dans la ville de Goma. Les quartiers résidentiels doivent être calmes et éloignés des usines ou des fabriques.

- La zone industrielle

Cette zone est réservée aux industries de toutes natures. La surface minimum des parcelles est de 10 ares avec une longueur minimum des parcelles en fond des voiries de 20 mètres.

- La zone d'utilité publique

Cette zone est affectée aux constructions d'utilité publique par exemple les marchés de Virunga, Kahembe, Alanine dit marché MAMAN OLIVE LEMBE KABILA, Majengo, Nyabushongo et marché KITUKU.

- La zone verte

Cette zone est destinée aux plantations, reboisement, pépinières, parcs, installations sportives et délasserment en plein air, marchés. Les constructions à caractères sportifs sont autorisées dans la mesure où elles sont nécessaires aux exigences de différentes disciplines et ne nuisent pas aux sites existants ainsi qu'à la vue et panoramas notamment: Mont Goma, ULPGL GOMA, KARIBU HOTEL, GOUVERNORAT-ESPACE, etc.

- Commerce

Les banques, les Agences d'assurances et les institutions financières se trouvent implantées au centre-ville. Le domaine commercial respecte le zoning urbain comme dans d'autres villes (LATOUCHE S., 1986).

3.7. Les rôles de l'autorité dans l'aménagement du territoire

L'aménagement d'une ville est un problème de l'état qui est le premier responsable de l'entité. C'est pour dire que dans tout travail qui concerne le développement d'un territoire donné, l'autorité politico-administrative doit d'abord donner l'idée maitresse à suivre par sa population. Mais aussi, l'autorité doit collaborer étroitement avec la population pour qu'il y ait une sorte d'ambiance dans le travail et non une tyrannie. C'est l'Etat qui a en mains les services du domaine de l'aménagement comme le service de l'urbanisme et habitat, de cadastre, de titre foncier, de lotissement, de la voirie, de l'environnement, etc. C'est à travers ces services que l'autorité va diriger les travaux et imposer la marche à suivre pour construire une ville. Il appartient à l'autorité de sensibiliser la population du bien-fondé d'ériger une ville moderne qui respectera les normes de constructions urbanistiques.

En effet, il faudra que l'autorité corrige les erreurs des agents des services concernés par l'aménagement qui sont à la base des mauvais résultats en matière d'urbanisme. Généralement, l'Etat doit éduquer sa population et l'initier aux travaux communautaires de l'urbanisation. Il doit punir les récalcitrants pour donner une règle de conduite à suivre. Dans la ville de Goma, nous avons analysé en profondeur quelques problèmes par exemple: La salubrité; les incendies, les infrastructures; les érosions et le commerce non bien accompagné (KALAMBAY L., 1998).

3.8. Procédure pour l'obtention de l'autorisation de bâtir dans un milieu urbain ou lotis.

Construire est un droit, mais personne ne peut construire selon son souhait. Ce droit est soumis à l'autorisation. Le comportement contraire aux règles de plan d'aménagement est incriminé et assorti des sanctions pénales

tel que le dispose l'article 24 alinéa 1 du décret du 20/06/1957 et prend d'une servitude de deux mois au maximum et d'une amende de ces peines seulement. (ROGON M., 1976).

Avant de débiter la construction, le propriétaire d'une parcelle doit se munir des documents cadastraux tels que le contrat ou le certificat. A partir desdits documents, le propriétaire se présente aux services de l'urbanisme pour demander l'autorisation de construire en présentant le plan de construction conçu par un ingénieur en construction agréé par le Gouvernement. C'est au vu de ce plan que l'autorisation sera accordée ou pas selon qu'il répond aux exigences du quartier dont on envisage entreprendre la construction.

IV. CONCLUSION

Cette étude a porté sur l'«Essai d'étude sur le réaménagement urbain de la ville de Goma». Elle avait comme préoccupations majeures :

- Quelle est la nécessité d'un réaménagement urbain de la ville de Goma?
- Faut-il encourager la construction anarchique dans la ville de Goma?
- Quelles sont les difficultés auxquelles se heurte l'aménagement de la ville de Goma?

A ce questionnement, les hypothèses de notre étude ont été formulées de la manière suivante:

- Une partie de la ville a été aménagée en respectant les normes de constructions urbanistiques exigées par le service de l'urbanisme. C'est la partie du centre-ville, au bord du lac et qui est habitée surtout par les gens de la classe bourgeoise.
- Une autre partie est érigée en suivant le plan cadastral mais en négligeant certains éléments importants de l'urbanisation. C'est le cas des quartiers MAJENGO, VIRUNGA, MABANGA, MIKENO, KYESHERO, et MAPENDO.
- Tandis que la partie restante, habitée par des prolétaires est bâtie de façon désordonnée.

C'est le cas des quartiers KAHEMBE, NYABUSHONGO, NDOSHO, KASIKA, MUGUNGA et BUJOVU.

Dans le but de vérification de nos hypothèses, nous avons utilisé la méthode systémique selon le schéma de David Easton appuyée par les techniques d'interview, d'observation directe et documentaire.

Après récolte et analyse des données, nos hypothèses ont été confirmées et les résultats se présentent de la manière suivante :

S'agissant de l'entretien du milieu, le réaménagement des voies

publiques, les différentes instances se rejettent la responsabilité sur cette question principale. Pour mettre fin à ce débat, les différents responsables sont sensés :

- Mobiliser les moyens de contrôle des recettes et des dépenses pour l'aménagement des voiries publiques à Goma;
- Réactualiser le plan de démolition des maisons construites anarchiquement sur les voies publiques à Goma;
- La réalisation des poubelles sur les voies publiques et l'identification des sites des décharges.
- Restructurer des principales entreprises du secteur;
- Développer le cadre réglementaire pour le partenariat public-privé;
- Clarifier le rôle des autorités municipales, provinciales par rapport au centre de l'exécution.

V. BIBLIOGRAPHIE

- AXELLE K., *Et si l'Afrique refusait le développement*, 5^{ème} éd. Harmattan, 1991.
- CAZES G., *L'aménagement touristique* (coll. «Que sais-je?»), Paris, PUF, 1980.
- CONAC G., *Les services publics en Afrique*, Paris, Economica, 1984.
- COUTEAUX P.S., *Droit de l'urbanisme* (coll. «Que sais-je?»), Paris, PUF, 1981.
- DE SAINT MOULIN L., *Etude sur l'histoire des villes du Zaïre*, s.l, 1976.
- ELA J.M., *La ville en Afrique noire*, Paris, Karthala, 1983.
- GILLES DELMA et al., *Technicien sanitaire en situation précaire*, 2^e édition, Paris, 1999.
- HAERINGER P., *25ans de politique urbaine à Abidjan, ou la tentation de l'urbanisme intégral*, politique africaine N° 17, 1985.
- KALAMBAY LUPUNGU., *Droit civil : régime foncier et immobilier*, vol2, KINSHASA, éd. PUZ, 1998.
- KIN KIEY MULUMBA., «Actualité économique » in Le SOFT de France N°7 du 10 septembre, 1990.
- LATOUCHE S., *Faut-il refuser le développement, Essai sur l'artieconomique du tiers monde*, Paris, PUF, Coll Economie en liberté, 1986.
- MURET P., *La commune nouvelle, compétence, gestion et démocratie locale*,

Paris, 3^e édition, Karthala, 1999.

- OSMONT A., *La banque mondiale et les villes du développement à l'ajustement*, Paris, Karthala, 1995.
- ROGON M., *L'homme et les villes*, Paris, PUF, 1976.
- THOMAS Y., *Histoire de l'administration*, Paris, Editions les découvertes, 1995.
- VAN CAILLIE X.D., *Hydrologie et érosion dans la région de Kinshasa; Analyse des interactions entre les conditions du milieu*, éd. Ohain, Bruxelles, 1983.