

CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE ET URBANISATION BLOQUEE DE LA VILLE DE MATADI (ZAIRE)

Demographic growth and obstructed urbanisation of the
town of Matadi (Zaire)

J.C. BRUNEAU, MANSILA Fu-Kiau & KASAY Katsuva*

ABSTRACT

Situated at the far end of the Zaïre estuary, Matadi is the only seaport of Zaïre. To-day Matadi has to face difficult problems of expansion : the town has to cope with a galloping demographic growth (180.000 inhabitants in 1981) in a rough country with a people saturated site, the awkwardness of which is worsened by the fact that the river is running straight through the town and that the Angolan border, only a short distance from Matadi, prevents any expansion to the south. Here the topography dictates the typology of the different divisions of the town : residential infrastructure becoming scarce and deteriorating the more the declivity of the slopes increases.

Improvement of the conditions of life of the inhabitants would imply a remodelling of the existing urban pattern and an orientation of its expansion towards the right bank of the river on the Tshimpi plateau. The impending completion of a mixed railway and road bridge on the river near Matadi, and the planned construction of a deep water outer harbour in Banana-Moanda might ensure the best future prospects of the chief town of the Bas-Zaïre region.

RESUME

Situé au fond de l'estuaire du fleuve Zaïre et unique port maritime zaïrois, Matadi se trouve aujourd'hui confronté à de difficiles problèmes de développement : la ville doit faire face à une croissance démographique galopante (180.000 habitants en 1981) dans un site tourmenté et saturé, dont l'incommodité est encore aggravée par la coupure du fleuve, et par la proximité immédiate de la frontière angolaise qui bloque au sud l'extension de l'espace urbain. La topographie commande ici la typologie des quartiers, dont les équipements résidentiels se raréfient et se dégradent à

* Université de Lubumbashi, Département de Géographie, Zaïre.

mesure qu'augmente la déclivité des versants.

L'amélioration des conditions de vie des citadins supposerait un réaménagement global du tissu urbain existant, et l'orientation de son extension vers la rive droite du fleuve, sur le plateau de Tshimpi. La mise en service prochaine d'un pont mixte rail-route sur le fleuve au niveau de Matadi, et la création prévue d'un avant-port en eau profonde à Banana-Moanda, semblent de nature à assurer de meilleures perspectives d'avenir au chef-lieu de la Région du Bas-Zaïre.

Contrairement à ce que l'on trouve dans les autres pays d'Afrique noire, l'urbanisation au Zaïre a donné naissance à une seule ville portuaire de taille moyenne : Matadi.

Mais la situation géo-politique de la ville, son relief tourmenté ainsi que la présence du fleuve Zaïre gênent sa croissance spatiale et son développement.

L'opinion commence à se demander jusqu'où ira l'extension spatiale de cette ville. L'autorité sera-t-elle en mesure d'apporter une solution aux problèmes d'aménagement posés par la croissance démographique dans ce site contraignant et exigu ?

Nous ne prétendons pas répondre rigoureusement à ces questions. Notre préoccupation dans cette étude consiste à éclairer un peu le sujet. A cet effet, nous décrirons d'abord le site de Matadi, puis nous analyserons sa croissance démographique et la dynamique de son espace bâti. Enfin, nous nous interrogerons sur les diverses mesures susceptibles d'apporter une solution d'aménagement aux problèmes posés⁽¹⁾.

UN SITE EXIGU ET CONTRAIGNANT

Le site de Matadi se situe au point extrême de navigation maritime, au fond de l'estuaire du fleuve Zaïre, à 148 km de l'océan Atlantique et à 40 km en aval des premiers rapides des cataractes (Fig. 1).

Ce site occupe une fraction des formations précambriennes des "Monts de Cristal" à faciès essentiellement quartzitique. Son extension sur les deux rives du fleuve Zaïre est limitée au sud par la frontière politique Zaïre-Angola. A l'heure actuelle, la ville se développe sur

(1) Deux études ont déjà été publiées sur Matadi, MATHIEU (1959) et SABAKINU (1981); mais elles n'abordent pas directement les problèmes de l'extension spatiale et de l'avenir de la ville.

la rive gauche, et seul l'aéroport de Tshimpi est installé sur l'autre rive accessible par bac.

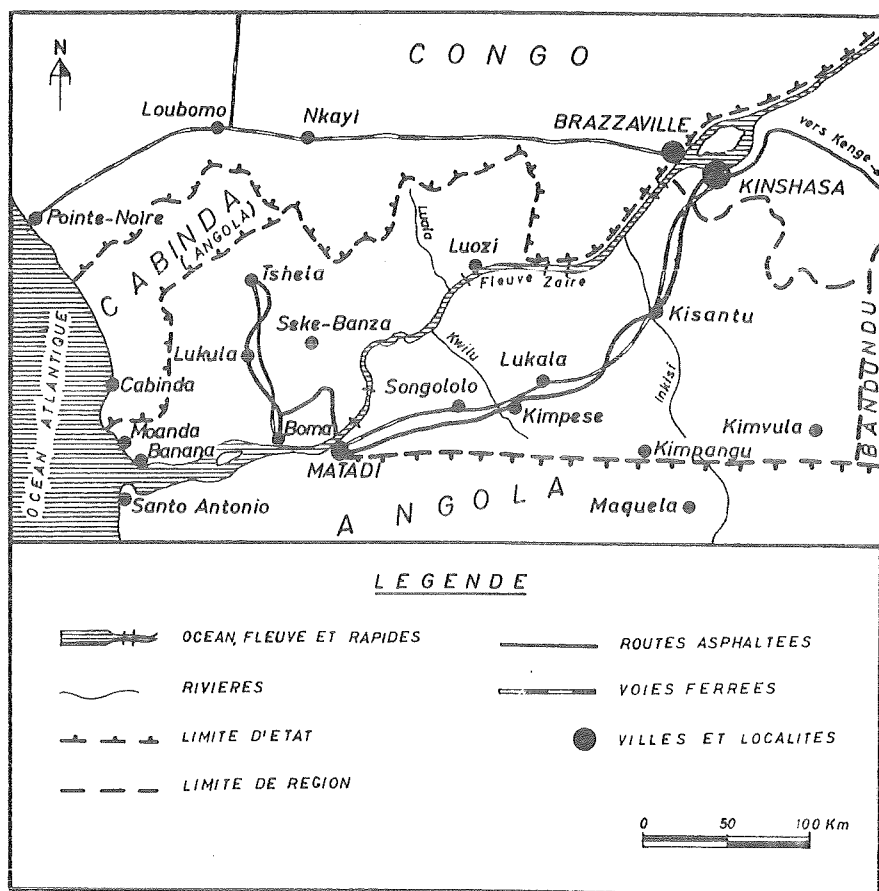


Fig. 1 : Localisation de la ville de Matadi dans le Bas-Zaïre.

Le terrain est extrêmement rocheux et accidenté. Il comprend quatre grands ensembles physiques dont les dénivellations et les pentes s'accroissent à mesure que l'on s'éloigne des berges même du fleuve (Fig. 2). Sur la rive gauche du fleuve, au sud et à l'est, s'étendent :

- des surfaces planes sur 1200 hectares environ,
- des collines sur 2300 hectares,
- les massifs montagneux dits de Mpalabala sur 1800 hectares.

Sur la rive droite se dresse le vaste plateau dénudé de Tshimpi.

La zone des surfaces planes de la rive gauche, de 25 à 150 m d'altitude, s'étire sur environ 7 km le long du fleuve. Elle est limitée à l'est par le ravin Nkoko-Sambanu (ex ravin Léopold II). Au voisinage du fleuve, la déclivité varie de 10 à 17 %.

Les collines de la partie centrale du site, culminant à 350 m d'altitude, sont rapprochées les unes des autres et présentent des pentes de 20 à 25 %. Elles sont séparées entre elles par des vallées étroites (50 à 100 m de dénivellation), et de la zone des surfaces planes par le ravin Nkoko-Sambanu déjà évoqué.

Dans la partie sud et sud-est, les massifs montagneux sont pénéplanés et leur altitude varie entre 300 et 600 m. Ce sont les massifs de Mpalabala qui incluent les monts Kinza, Luadi, Luango, Mpozo et Nsoyo. Les dénivellations y sont fortes et les pentes atteignent 40 %. Les versants méridionaux des massifs font partie du territoire angolais.

Sur la rive droite, le plateau monotone de Tshimpi culmine à 350 m d'altitude. Dans la partie sud, son flanc raide, à profil plus ou moins rectiligne, plonge directement dans le fleuve selon une pente de l'ordre de 45 %.

Le lit du fleuve est très étroit (600 m de large en moyenne) et roule des graviers et du sable. Le mouillage y est au minimum de 8 m. Vers l'aval du site de Matadi, les tourbillons du "chaudron d'enfer" ou de Bengo-Bengo, dus à la rencontre du courant fluvial avec la rive concave d'un coude du méandre, ont fini par creuser le lit du fleuve à cet endroit jusqu'à 60 m de profondeur. Ces tourbillons dangereux pour la navigation, gênent la montée des navires les plus légers (ceux qui transportent moins de 12.000 tonnes de marchandises).

Quant à l'ambiance climatique, Matadi est située dans le domaine tropical humide de type soudanien. Les températures moyennes varient de 27° C (mars) à 21° C (juillet), soit une amplitude thermique annuelle de 6° C. La baisse des températures en saison sèche (de juillet à septembre) est liée à des facteurs astronomiques, mais aussi aux brouillards épais dus au courant marin froid de Benguela. L'importance des précipitations varie selon les années : 910 mm par an en moyenne en 1952-1959, 1150 mm en 1960-1970.

C'est dans ce site aux conditions physiques contraignantes que se développe l'agglomération urbaine de Matadi. Celle-ci est reliée à

Kinshasa par une route asphaltée et une voie ferrée. Elle est reliée au Mayumbe, sur la rive droite du fleuve, par la route asphaltée qui va vers Boma et Tshela.

LA CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE DE MATADI

Matadi est l'une des villes zaïroises où l'on peut le mieux analyser la croissance démographique. L'extension d'un certain nombre de documents nous permet de suivre avec une assez bonne précision la progression de sa population.

SABAKINU (1981) nous retrace l'histoire du peuplement de Matadi de 1890 à 1959. Sa thèse reprend les résultats de l'enquête démographique par sondage de 1955-1957. Ces renseignements sont complétés par le recensement général de la population du Zaïre de 1970 (de SAINT MOULIN, 1971), et par les "Perspectives démographiques régionales, 1975-1985" (BOUTE & de SAINT MOULIN, 1978). Les résultats de ce recensement général donnaient pour la ville de Matadi, une population de 110.436 habitants (1970), soit le double de la population de 1957 (54.840 habitants).

Dans son étude sur les "Perspectives de la croissance urbaine au Zaïre", de SAINT MOULIN (1977) prévoyait une population de 176.000 habitants pour Matadi en 1980, 216.000 en 1985, 260.000 en 1990 et 357.000 en l'an 2000 : la population de 1975 se trouverait ainsi doublée en 1990. Ces perspectives démographiques semblent traduire la réalité car en 1980, la ville de Matadi regroupait effectivement 175.000 habitants (I.N.S., 1981).

La figure 3 nous donne la progression de la population de Matadi depuis 1938, établie à partir des diverses sources énumérées ci-dessus. Elle montre une croissance relativement peu vigoureuse jusqu'à 1958, mais accélérée à la veille de l'indépendance et plus encore au lendemain de celle-ci. Un phénomène similaire a été signalé par LASSERRE, FRANQUEVILLE et VENNETIER, respectivement à propos de Libreville, Bangui et Pointe-Noire, villes moyennes d'Afrique centrale dont le rythme de croissance est comparable à celui de Matadi (FRANQUEVILLE, 1979).

Depuis 1965, le taux d'accroissement global connaît une baisse remarquable par rapport à celui de l'époque coloniale : 7,5 % en 1938-1948, 8,3 % en 1948-1958, 14,7 % en 1958-1960, 15 % en 1960-1964, 4 % en 1968-1972 et 4,8 % en 1975-1980. Il faut remarquer que cette baisse est malgré tout légère et ne fait que freiner une expansion démographique qui

Milliers d'habitants

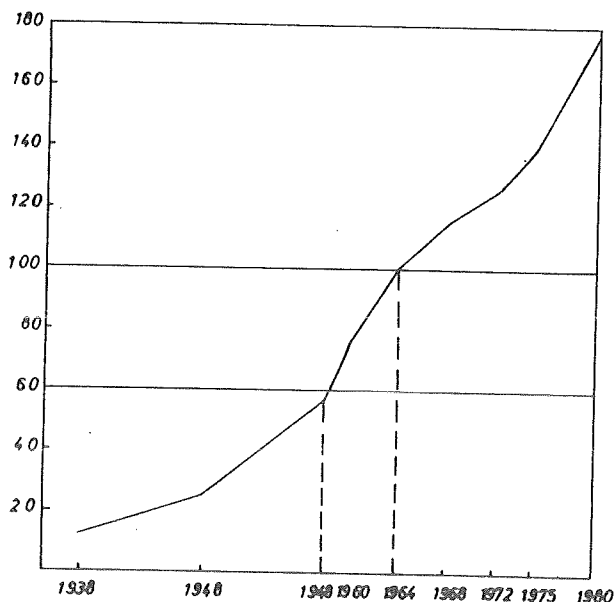


Fig. 3 : La croissance démographique de Matadi de 1939 à 1980.

se poursuit.

Il est assez difficile de définir la part respective du croît naturel et de l'exode rural dans l'évolution de cette population. D'après les archives régionales de l'I.N.S., les taux d'accroissement naturel étaient de 32,5 % en 1955, de 30 % en 1970 et de 28 % en 1978. L'évolution de ces taux d'accroissement naturel serait due à la baisse de natalité, de 45 % en 1955 à 37 % en 1978 et à la hausse du taux de mortalité, respectivement de 7,5 à 9 % : compte tenu de ce que l'on sait du comportement démographique des populations urbaines de l'Afrique noire, on peut s'interroger sur la fiabilité de tels chiffres; une baisse de taux de natalité est surprenante et le taux de mortalité semble nettement sous-estimé.

D'autre part, l'absence d'une étude appropriée nous empêche d'évaluer l'apport de l'immigration dans cette population urbaine. Cependant, les résultats de nos recherches de 1975 (MANSILA, 1976) dans la zone

portuaire⁽¹⁾, et ceux de l'enquête socio-économique de 1974 menée par l'I.N.S., semblent significatifs pour apprécier le mouvement migratoire et l'aire d'attraction démographique de la ville de Matadi :

- En 1975, 84,5 % des personnes employées dans la zone portuaire étaient originaires de la Région du Bas-Zaïre, 2,6 % du Bandundu, 6,4 % de l'Angola, 1,3 % de l'Equateur, et le reste des deux kasaï, du Shaba, du Kivu et du Congo. Au niveau de la seule Région du Bas-Zaïre, 32,7 % venaient de la zone de Luozi, 36 % du Mayumbe (Zones de Tshela et de Seke-Banza) 11 % de la zone de Mbanza-Ngungu, 8,8 % de la zone de Songololo et le reste des zones de Madimba, de Kasangulu de Lukula et de Moanda (Fig. 4).
- D'après les résultats de l'enquête socio-économique de 1974, les originaires du Bas-Zaïre, appartenant tous à l'ethnie *Kongo*, représentaient 73 % des citoyens de Matadi, se répartissent entre les sous-groupes suivants : 37,6 % de *Bayombe* de Seke-Banza et de Tshela, 31 % de *Bamanyanga* de Luozi, 10 % de *Bamboma* de Songololo, 9 % de *Bandibu* de Kimpese, 5 % de *Bantandu* de Madimba et de Kisantu et 2 % de *Baso-longo* de Boma et de Moanda⁽²⁾.

L'afflux à Matadi des *Bayombe* de Tshela et de Seke-Banza est facilité par la proximité de leur contrée d'origine et par la présence de la route asphaltée Matadi-Boma-Tshela, l'immigration des *Bamanyanga* par les routes d'intérêt général qui relie Matadi à leur chef-lieu de zone (Luozi), enfin l'arrivée des *Bantandu* par la voie ferrée et la route asphaltée Matadi-Kinshasa.

La faible proportion relative des *Bandibu* et des *Bantandu* à Matadi, par rapport aux *Bayombe* et *Bamanyanga*, est due à l'influence écrasante de la ville de Kinshasa, plus proche de leurs terroirs et plus attractive du fait de son rôle de capitale et de son poids relatif (près de trois millions d'habitants).

A côté du rôle des moyens de transport, la répartition irrégulière des densités de population du Bas-Zaïre constitue un autre fait géographique expliquant l'origine et la proportion des immigrants. Les

(1) En août 1975, 6967 des 11.793 salariés "officiels" de Matadi travaillaient dans la zone portuaire. Ils représentaient donc 59 % de la population active reconnue par le Bureau National de l'Emploi de la ville de Matadi.

(2) En 1974, la ville de Matadi était peuplée de 116.750 Zaïrois. Les *Bakongo* du Bas-Zaïre représentaient 84.830 personnes (73 %) et les autres Zaïrois 31.920 personnes (27 %). Il est à noter qu'à cette date les étrangers dont la plupart étaient des Angolais, eux-mêmes de l'Ethnie *Kongo*, totalisaient 20.234 personnes.

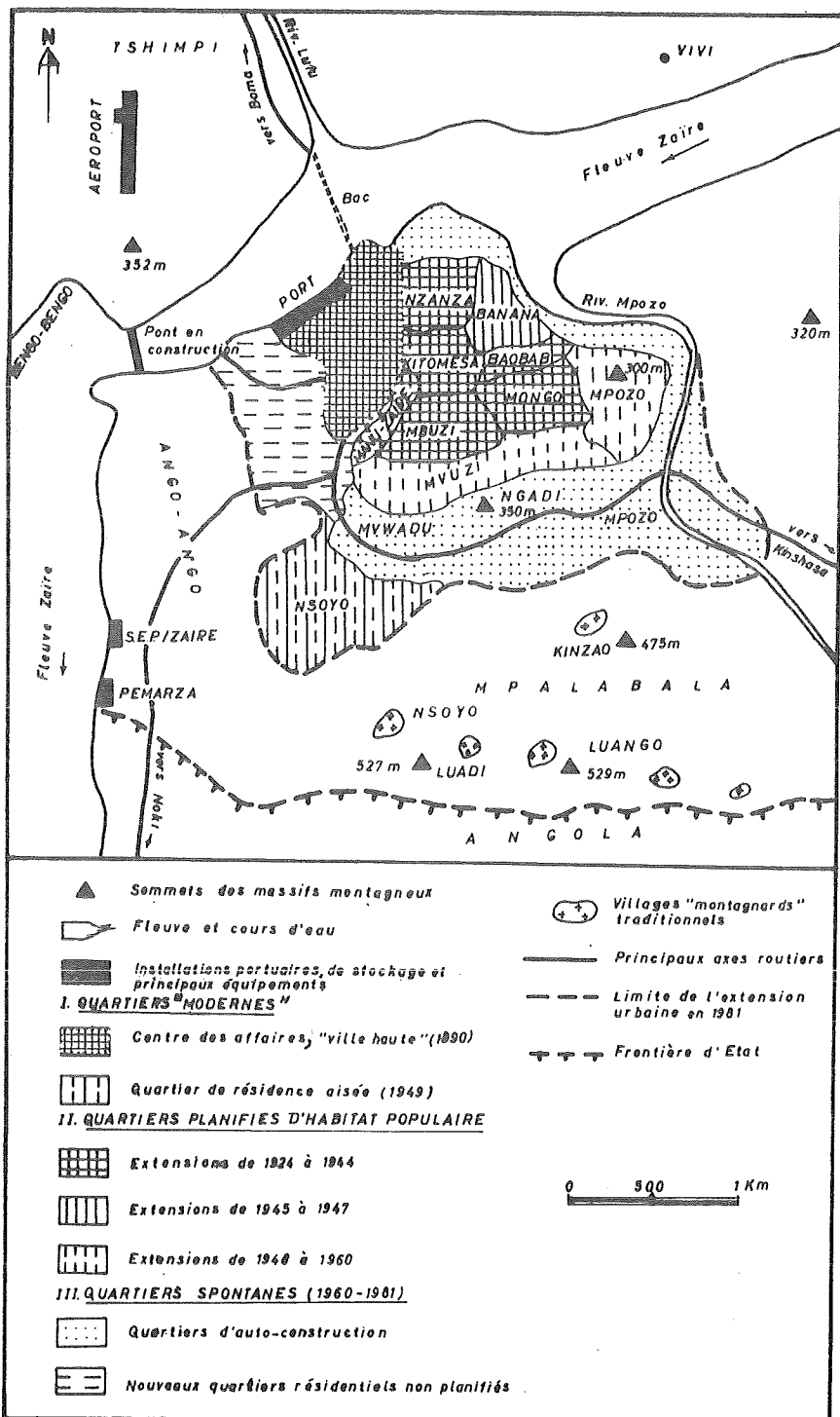


Fig. 4 : La croissance urbaine de Matadi des origines à 1981 et les types de quartiers.

Bayombe de Lukula, les *Basolongo* et les *Bamboma* provenant tous des zones contiguës à Matadi présentent curieusement les proportions les plus faibles : c'est que les densités démographiques dans leurs milieux ruraux varient de 6 à 12 hab/km², contre 20 à 100 hab/km² dans les autres campagnes du Bas-Zaïre (de SAINT MOULIN, 1971).

LES STRUCTURES DE LA POPULATION URBAINE

Evolution de la structure par âge et par sexe

La structure par âge et par sexe de la population de Matadi et son évolution reflètent logiquement l'influence de l'exode rural et du croît naturel.

Formée d'immigrants et de natifs, cette population est jeune et continue à se rajeunir : selon les données de l'Etat-Civil (1975), la proportion des enfants de moins de 15 ans est passée de 42 % en 1957 à 60 % en 1970 et à 64 % en 1975, ce qui rend d'ailleurs peu crédible la tendance à la baisse de la natalité avancée par l'I.N.S. Corrélativement, le pourcentage des adultes de 15 ans et plus, très important en 1957 (58 %), a diminué progressivement et ne représente plus que 36 % en 1975, comme le montre bien le tableau suivant.

Groupe d'âge	Pourcentage de la population totale		
	1957	1970	1975
Hommes (15 ans et plus)	35	24	19
Femmes (15 ans et plus)	23	16	17
Garçons (moins de 15 ans)	20	30	32
Filles (moins de 15 ans)	42	30	32
Total (%)	100	100	100
Total en nombre absolu	54.840	110.436	139.084

Tabl. 1 : Composition de la population de Matadi en 1957, 1970 et 1975.

Le tableau montre également que la composition par âge de la population tend à se stabiliser, et seul le groupe des enfants de moins de 15 ans progresse encore légèrement. Cela donne à penser que Matadi a atteint désormais la troisième phase de l'épanouissement démographique. Cette troisième phase, que VENNETIER (1976) a observé pour les villes d'Afrique, correspond au stade de maturité des structures démographiques urbaines⁽¹⁾.

L'évolution du sex-ratio de l'ensemble de la population est remarquable : 55 % d'hommes en 1957, 54 % en 1970 et 51 % en 1975; le taux de masculinité était de 126 % en 1957, 109 % en 1970 et 105 % en 1975.

Structure socio-professionnelle

L'évolution démographique à Matadi n'a pas été le corollaire de l'évolution des activités économiques de la ville. En 1975, 11.793 personnes actives, soit 9 % de la population urbaine, étaient reconnues par le Bureau National de l'Emploi. Les activités portuaires regroupaient 37 % de la population active officielle, les activités "induites" (Pêche maritime Zaïroise, Société d'Exploitation du Pétrole, Minoterie de Matadi, entreprises commerciales et de transport, Gare ferroviaire, agences maritimes internationales, etc.) 22 %, et l'Administration 27 % de la population active totale (MANSILA, 1976).

Les activités dites traditionnelles des villes africaines existent aussi : le petit commerce fixe et flottant, l'artisanat et l'agriculture. Leur importance économique est difficile à évaluer et elle n'est pas prise en compte dans les statistiques officielles. Mais elles jouent un rôle essentiel, comme l'écrivait FRANQUEVILLE (1979) à propos de Yaoundé, dans l'adaptation de l'immigré à la vie moderne, et favorisent son insertion progressive dans l'économie de la ville, notamment par le biais de l'apprentissage "sur le tas".

Si le petit commerce et l'artisanat relèvent essentiellement des hommes au sein de l'agglomération urbaine, l'agriculture est surtout entre les mains des femmes; elle est pratiquée dans les zones péri-urbaines d'Ango-Ango et de Tshimpi, sur la rive droite du fleuve. Les habitants des villages "montagnards" de Mpalabala (Luadi, Luango, Kinza)

(1) Les structures démographiques des villes africaines selon VENNETIER, sont passées par trois stades successifs : le stade des villes d'hommes, une période de rattrapage et enfin un stade "d'équilibre démographique relatif".

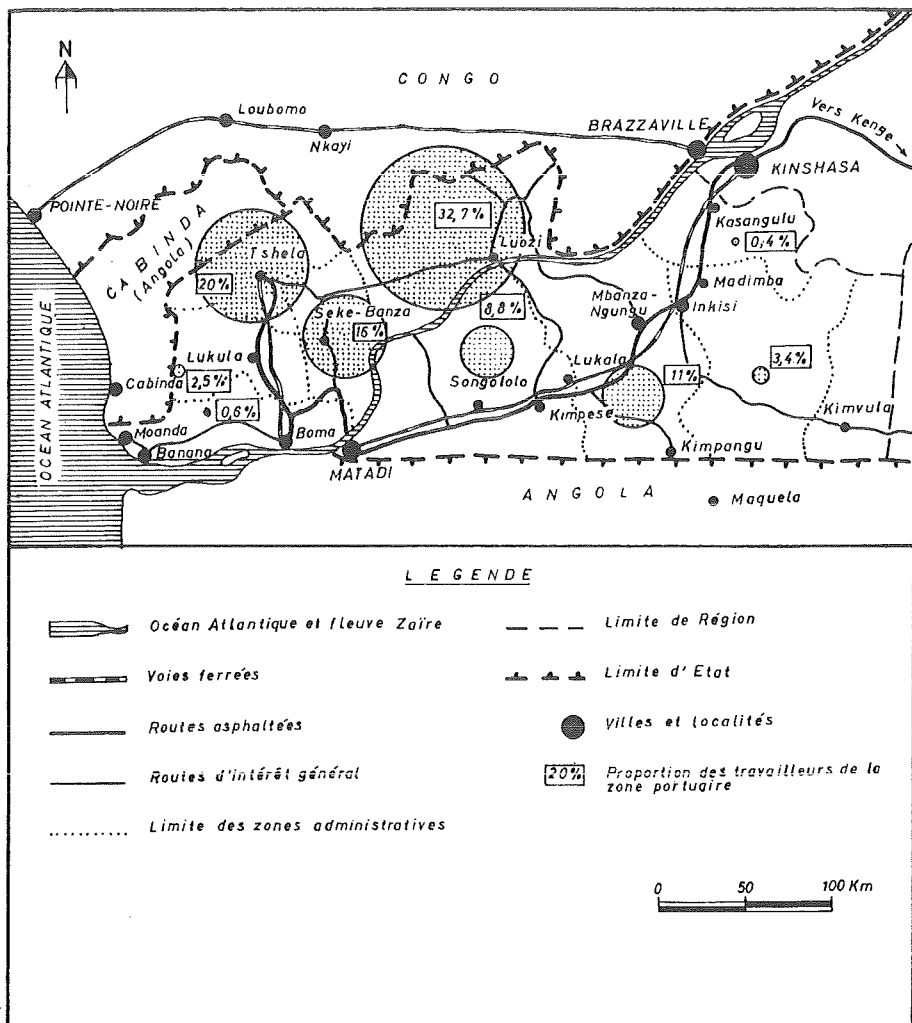


Fig. 5 : Zones d'origine dans le Bas-Zaïre des travailleurs de la zone portuaire de Matadi.

et Nsoyo) (Fig. 5) approvisionnent eux aussi à Matadi en produits agricoles.

La croissance de la population et l'évolution de ses structures ont joué un rôle important dans l'extension et l'organisation de l'espace de la ville de Matadi, comme on le verra ci-après.

DYNAMIQUE ET ORGANISATION DE L'ESPACE URBAIN

La croissance spatiale de Matadi s'est effectuée selon une direction générale ouest-est, c'est-à-dire de la rive portuaire du fleuve à la rivière Mpozo. La figure 5 nous présente les grandes étapes de cette croissance.

L'ancienne ville européenne.

Elle borde la zone portuaire et le seul quartier qui comporte des immeubles à étages. Elle couvre 350 hectares, soit près de 10 % de l'ensemble de l'espace bâti de Matadi. Son urbanisation commença vers 1890 et fut l'oeuvre exclusive de deux sociétés locales : la Compagnie du Chemin de fer du Congo et la Compagnie de Manutention au Congo (MANU-CONGO) qui aménageait et exploitait à l'époque le port national.

Cette ville fut bâtie dans le souci de résorber le problème du logement des cadres européens oeuvrant dans les deux compagnies déjà citées. Elle s'étend du fleuve jusqu'au pied des collines où l'on trouve les "cités" d'habitat populaire. Le ravin Nkoko-Sambanu sépare cette ville "historique" des cités.

Elle comprend d'une part un centre des affaires remarquable par ses immeubles à étage et ses fonctions commerciale, résidentielle, portuaire et ferroviaire, et d'autre part un quartier résidentiel, la ville haute, avec des villas à l'européenne.

Le relief est plus favorable à l'urbanisation dans ce secteur que dans les cités, mais la pente descendant vers le fleuve dépasse encore 10 %. Les équipements urbains sont déjà anciens et passablement dégradés : voirie asphaltée dont la trame est adaptée à la configuration du terrain, adduction d'eau, égouts, électricité, magasins, banques, hôtels, églises, salles de cinéma, etc. Les constructions répondent aux exigences d'urbanisme de l'époque coloniale : on y trouve encore de vieilles constructions sur pilotis datant du début du siècle.

Le long du fleuve s'étendent les équipements de la Gare en amont, et des installations portuaires en aval.

Vers 1949, un deuxième quartier résidentiel pour Européens fut construit à 5 km au sud du centre-ville, sur les collines de Nsoyo. Aujourd'hui, il s'étend sur près de 300 hectares, et est habité par les classes sociales aisées de la ville.

Les quartiers populaires planifiés.

Ils s'étendent sur 1600 hectares sur les collines, au centre géométrique de l'agglomération. Leur origine remonte aux années 1920. Ils furent initialement habités par les ouvriers du port national.

En effet, la Compagnie de Manutention au Congo y construisit pour ses ouvriers en 1925 le camp MANU-CONGO (MANU-ZAIRE) couvrant 100 hectares, et en 1945 le camp THYS (BANANA) couvrant 300 hectares. Ces camps disposent d'une trame-viaire suffisamment asphaltée, de l'eau et de l'électricité, et de cantines relevant de l'organisme portuaire. L'habitat y est assez varié et comporte des logements destinés aux célibataires ou aux mariés selon la taille de la famille.

Au cours de la même période, plusieurs quartiers furent érigés par les habitants eux-mêmes, à côté des camps des ouvriers : KITOMESA, NZANZA, BRUXELLES NORD (Mongo), BRUXELLES SUD (Mbuzi), BAOBABS, MVUZI et BELVEDERE (Mpozo). Ils furent cependant lotis par l'autorité coloniale qui s'efforçait de contrôler leur extension spatiale. Ici, la planification et l'urbanisation furent gênées par la morphologie du site : les plans durent s'adapter au relief et des rues sinueuses suivent quelquefois les courbes de niveau, bien que certaines voies soient tracées dans le sens de pentes très marquées, allant jusqu'à 40 %⁽¹⁾.

Ces "cités" sont caractérisées par un lotissement serré et par une forte densité du bâti. La densité de la population varie de 70 (MANU-ZAIRE) à 400 habitants à l'hectare (NZANZA). L'arbre y est rare, l'érosion et le ravinement intenses transforment certaines avenues en "rigoles" et mettent parfois en relief de monstrueux blocs rocheux qui gênent toute forme de circulation.

Par-ci par-là apparaissent quelques équipements publics et de superstructure, plus nombreux près des principales voies asphaltées :

(1) Un adage propre à la ville selon lequel des citadins de Matadi conjuguent trois verbes (monter, descendre et transpirer), évoque bien le caractère tourmenté de la topographie de Matadi.

éclairage, fontaines communes, écoles, marchés, églises, terrains de jeux et curieusement des W.C. publics⁽¹⁾.

La politique d'implanter des W.C. publics fut pratiquée parce que d'une part le sous-sol urbain est trop rocheux, d'autre part parce que les moyens matériels et technologiques manquent aux citoyens pour creuser leurs fosses septiques.

Les quartiers spontanés.

Vastes de 1200 hectares, ils s'étalent progressivement depuis 1960 au pied des "massifs montagneux". L'habitat comprend des constructions en dur parfois inachevées, et des constructions précaires en briques adobes (appelées localement "maisons Stanley").

Les maisons s'accrochent sur des pentes rocheuses dépassant parfois 30 %. Autour de ces constructions poussent des arbres fruitiers (manguiers, safoutiers, avocatiers, cocotiers, etc.), et les jardins de case sont soigneusement entretenus pendant la période pluvieuse.

Ces quartiers constituent dans le tissu urbain de Matadi, le monde d'anarchie le plus complet. Ils ne disposent ni de lotissements convenables, ni d'équipements résidentiels même sommaires. De nombreuses pistes sinueuses forment un réseau assez compliqué et constituent ainsi le seul moyen d'accès, compte tenu de la quasi-absence de rues. La densité du bâti diminue en fonction de la pente des versants, et aussi depuis le fond des vallées jusqu'aux sommets des massifs. Ces quartiers sont le moins densément peuplés de la ville de Matadi : 30 à 50 habitants à l'hectare.

Tendances actuelles et perspectives de la croissance spatiale.

La dynamique de l'espace urbain de Matadi nous pousse à nous interroger sur l'avenir de cette agglomération. La structure démographique évolue en faveur des jeunes et les prévisions démographiques de de SAINT MOULIN sont inquiétantes car l'espace à urbaniser manquera peut-être à Matadi, à partir de 1990.

En effet, en 1975, 3450 hectares, soit 65 % du périmètre municipal de la rive gauche du fleuve Zaïre, étaient urbanisés. Quant au reste de

(1) Ce cas est presque unique parmi les villes zaïroises. On trouve à Matadi des W.C. publics, répartis en groupes de 4 ou 5 dans chaque quartier. Ils pallient l'absence générale des W.C. dans les parcelles. Actuellement pourtant, un certain nombre de citoyens ont construit des toilettes domestiques payantes à usage public.

l'espace, 750 hectares constituaient les terres affectées par le pouvoir public au développement des équipements socio-économiques et industriels. Ces terres s'étendent entre l'ancienne ville européenne, la cité Nsoyo et les ports d'Ango-Ango; les 1080 hectares restants correspondaient à la zone des massifs montagneux qui s'étendent dans la partie sud jusqu'à la frontière angolaise.

D'ores et déjà, on assiste au développement de deux types nouveaux d'urbanisation spontanée : quartiers d'habitat populaire construits en gradins ou en terrasses sur les versants des massifs d'une part; quartiers des hommes d'affaires implantés en plein dans la zone réservée aux équipements publics d'autre part. Ces bourgeois sont ainsi en train de réduire les possibilités d'expansion économique de la ville de Matadi.

A partir de ce rythme de croissance spontanée, on peut prévoir, dans un avenir très proche, une extension du tissu urbain dans la zone annexe rurale de Tshimpi sur la rive nord du fleuve. Cette urbanisation réduira également les possibilités d'extension de l'aérodrome de Tshimpi. Le fleuve qui sépare cette zone rurale de l'actuel site bâti constituera un autre obstacle de l'aménagement urbain.

Malgré ces inconvénients, la future extension urbaine à Tshimpi pourrait s'organiser de façon rationnelle au-delà de la pente abrupte de la rive du fleuve, c'est-à-dire sur le plateau et le long de l'axe routier Matadi-Boma. Le pont routier et ferroviaire en construction constitue un facteur favorable au développement de futurs quartiers sur la rive droite, d'autant plus qu'ici le problème de frontière ne se pose pas, contrairement à ce qu'on trouve sur la rive gauche.

CONCLUSION ET PROPOSITIONS

Cette étude a analysé la poussée démographique et la dynamique de l'espace urbain de Matadi. L'expansion de la ville se heurte à un site bloqué pour des raisons physiques et politiques : effet de coupure du fleuve Zaïre, relief tourmenté et presque impropre au développement des quartiers d'habitat comme des équipements, proximité de la frontière angolaise enfin.

Aujourd'hui, la ville de Matadi est placée dans des conditions d'existence et de croissance difficiles. Au Zaïre, ce problème existe également dans d'autres villes du pays, comme Mbanza-Ngungu ou Bukavu, mais il semble plus grave encore à Matadi.

Compte tenu du rôle et de la fonction de cette ville dans l'économie zaïroise (port maritime national), il serait souhaitable de restructurer l'ensemble de son tissu urbain actuel et de réorienter son extension spatiale future vers les surfaces tabulaires de la rive droite.

Le centre-ville mérite d'être réhabilité en ce qui concerne la voirie et les bâtiments publics. Dans les anciennes cités, on doit aboutir à la réfection des réseaux d'infrastructure devenus vétustes (égouts, voirie) et à la création de nouveaux réseaux de distribution d'eau et d'électricité. Ces derniers répondraient aux besoins d'une population déjà importante.

Quant aux quartiers spontanés, la restructuration devrait y être globale : implantation des équipements publics élémentaires (égouts, fontaines publiques, électricité, écoles, églises, dispensaires, etc.), remodelage de la voirie et cadastrage des parcelles. Ces aménagements devraient se faire avec certaines précautions pour respecter le mode de vie du citadin, et pour éviter les tensions sociales. Ils faciliteraient l'intégration des occupants de ces cités spontanées à la vie moderne, et atténueraient la ségrégation de l'habitat dans l'ensemble du tissu urbain.

Le problème de l'assainissement devait occuper une place de choix dans les préoccupations des pouvoirs publics, ceci pour la sauvegarde de la santé de toute la population de Matadi.

En vue de freiner l'extension spontanée de l'agglomération sur les terres destinées au développement des équipements urbains et industriels, et de soulager le port de Matadi, il serait souhaitable de spécialiser celui-ci dans le trafic maritime de faible tonnage et de réserver le trafic de gros tonnage à l'avant-port de Banana-Moanda⁽¹⁾.

L'achèvement et l'utilisation du pont sur le fleuve Zaïre pourrait enfin permettre à l'urbaniste de demain ainsi qu'aux pouvoirs publics d'orienter l'extension de la ville vers Tshimpi, mais loin de l'emprise de l'aéroport.

(1) La construction d'un grand port maritime en eau profonde, à Banana-Moanda a été prévue par l'ordonnance présidentielle n° 72-184 du 28 mars 1972. Le port sera relié à Matadi et à Kinshasa par un tronçon de voie ferrée traversant le fleuve au pont de Matadi. Ce pont mixte, route et rail, en construction depuis mai 1979, constitue en fait la première phase du projet de 1972, et aura comme longueur 722 mètres. Sa construction sera achevée en 1983.

A l'échelle de la Région du Bas-Zaïre, le renforcement ou le développement des activités économiques, notamment industrielles, dans les centres-relais favoriseraient la fixation dans ces centres d'une partie des migrants d'origine rurale, et atténueraient probablement l'attraction et la croissance de Matadi. Nous pensons par exemple à l'électrometallurgie en projet à Inga et à Banana-Moanda, aux cimenteries déjà existantes à Lukala et Kimpese et au complexe sucrier de Kwilu-Ngongo, etc.

Nous osons croire que ces conditions essentielles, une fois réunies, permettront à la ville de Matadi de mieux s'insérer dans son site, et d'assurer ainsi à sa population un mieux-être et une meilleure qualité de la vie.

BIBLIOGRAPHIE

- BOUTE, J. & de SAINT MOULIN, L., 1978. *Perspectives démographiques régionales 1975-1985*, Département du Plan, Kinshasa.
- FRANQUEVILLE, A., 1979. Croissance démographique et immigration à Yaoundé. *Les Cahiers d'Outre-Mer*, 88, 321-354.
- MANSILA, F.K., 1976. *La vie de relations de la ville de Matadi*. Mémoire, IPN/Kinshasa, 272 p.
- MATHIEU, M., 1959. Le port de Matadi. *Soc. Roy. belge de Géogr.*, Bruxelles, 41-65.
- SABAKINU, K., 1981. L'histoire de la population de Matadi de 1890 à 1959. Thèse de doctorat, Lubumbashi, 731 p.
- de SAINT MOULIN, L., 1977. Perspectives de la croissance urbaine au Zaïre. *Zaïre-Afrique*, 11, 35-52.
- de SAINT MOULIN, L., 1971. *Atlas des collectivités du Zaïre*. P.U.Z., Kinshasa, 65 p.
- VENNETIER, P., 1976. *Les villes d'Afrique tropicale*. Masson, Paris, 190 p.
- Bureau de la Démographie et I.R.E.S., 1961. *Tableau général de la démographie congolaise, enquête démographique par sondage 1955-1957*, Université Lovanium, 214 p.
- Archives de l'Etat-Civil et de l'Institut National de Statistique (I.N.S.), Matadi.