

**INSTITUT DE RECHERCHE EN GEOPOLITIQUE ET  
D'ETUDES STRATEGIQUES**

*Revue*  
*Intelligence Stratégique*

**Vol. 009, Numéro 023, Janvier-Mars 2026**

**E-ISSN : 3006-5488, P-ISSN : 3006-547X**

**<https://doi.org/10.62912/JYFU3565>**



**Siège social** : 292, avenue Mweka, Commune de Lingwala, Kinshasa, République  
Démocratique du Congo.

**Téléphone** : +243 82 006 1696 ; 81 86 19 121; 89 7175 074

**E-mail** : [felly.lukunga@revue-is.org](mailto:felly.lukunga@revue-is.org), [article@revue-is.org](mailto:article@revue-is.org), [info@revue-is.org](mailto:info@revue-is.org) ;

Internet : [www.revue-is.org](http://www.revue-is.org) ; [www.irges.org](http://www.irges.org)

**Europe** : 59, Rue du Rhône, 1204 Genève, Suisse, + 41 22 810 88 68, Chambre de  
Commerce Suisse-RD Congo, [info@ccsc.ch](mailto:info@ccsc.ch)





Revue Intelligence Stratégique  
Journal des publications scientifiques  
Volume 9, numéro 23  
Janvier-Mars 2026  
p-ISSN : 3006-547X ; e-ISSN : 3006-5488  
<https://doi.org/10.62912/XVQR9947>  
[www.revue-is.org](http://www.revue-is.org)

---

**GOVERNANCE URBAINE INTEGREE ET CIVISME CITOYEN : STRATEGIES DE  
GESTION DES EXTERNALITES NEGATIVES DANS LES METROPOLES  
SUBSAHARIENNES. ETUDE MENEES DANS LA VILLE DE KINSHASA**

---

**Donat-Soft MUKUNA MUYA**

Doctorant en Stratégie, Sécurité et Défense. Collège des Hautes Études de Stratégie et Défense  
(CHESD), Kinshasa, RDC  
donatsoftmukuna@gmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-1911-3277>

**Arly NTUMBA TSHIELA**

Doctorante en Stratégie, Sécurité et Défense. Collège des Hautes Études de Stratégie et Défense  
(CHESD), Kinshasa-RDC  
arlandetshiela@gmail.com

**François LAYINGA KATETE**

Chef des Travaux à l'Université Pédagogique Nationale (UPN)/Kinshasa-RDC et Assistant Principal  
du Directeur de l'École Doctorale du CHESD

**Liévin BILUMBU KASAKE**

Assistant à l'Université de Kinshasa et au Centre de Documentation et d'Analyse Stratégique  
(CDAS) du Collège des Hautes Études de Stratégie et de Défense (CHESD)  
bilumbukasakeliev@gmail.com

**RESUME**

*Les métropoles subsahariennes font face à une convergence de défis urbains : congestion routière, insalubrité généralisée et vulnérabilité aux inondations. Cet article propose un modèle de gouvernance urbaine intégrée fondé sur la mobilisation citoyenne, l'application équitable de la loi et des mesures administratives sans surcoûts budgétaires significatifs. À partir d'une étude de cas approfondie à Kinshasa (République démocratique du Congo), nous démontrons que la réduction des externalités négatives dépend davantage de la restauration de l'autorité institutionnelle et du civisme citoyen que de l'investissement infrastructurel immédiat. Le modèle propose un cadre opérationnel reproductible articulé autour de trois piliers : opérations de leadership visible ; responsabilisation des citoyens par le droit ; stratégie de communication intégrée. Sur la base d'analogies avec des interventions documentées ailleurs en Afrique subsaharienne, le modèle projette une réduction potentielle de 20-30 % de la congestion routière, une amélioration mesurable de la propreté urbaine et un basculement du discours public vers une perception d'efficacité gouvernementale en trois à quatre semaines. Cet article*

*contribue à la littérature sur les solutions urbaines contextualisées pour les pays à ressources limitées.*

**Mots-clés :** *gouvernance urbaine, civisme citoyen, stratégies de gestion, externalités négatives, métropoles subsahariennes.*

### **ABSTRACT**

*Sub-Saharan metropolises face a convergence of urban challenges: traffic congestion, widespread insalubrity, and flood vulnerability. This article proposes an integrated urban governance model based on citizen mobilisation, equitable law enforcement, and administrative measures without significant budget increases. Drawing on an in-depth case study in Kinshasa (Democratic Republic of Congo), we argue that effective reduction of negative externalities depends more on restoring institutional authority and civic responsibility than on immediate infrastructural investment. The model offers a replicable operational framework built on three pillars: visible leadership operations; citizen accountability through law; integrated communication strategy. Based on analogies with documented interventions elsewhere in sub-Saharan Africa, the model projects a potential 20–30 % reduction in traffic congestion, measurable improvement in urban cleanliness, and a shift in public narrative toward perceived governmental effectiveness within three to four weeks. This article contributes to the literature on contextualised urban solutions for resource-constrained countries, highlighting the central role of civic responsibility and legal frameworks as drivers of urban transformation.*

**Keywords :** *urban governance, civic engagement, management strategies, negative externalities, sub-Saharan cities.*

### **INTRODUCTION**

Les villes subsahariennes connaissent une transformation démographique sans précédent. La croissance urbaine, estimée à 3,5 % annuellement dans les métropoles de la région, crée des pressions structurelles qui dépassent les capacités d'adaptation institutionnelle. Cette croissance s'accompagne de trois problématiques interconnectées : la congestion routière chronique, l'insalubrité généralisée, et la vulnérabilité croissante aux inondations. Ces enjeux ne sont pas simplement des problèmes d'infrastructure, mais les signaux d'une crise plus profonde : la fracture entre l'appareil administratif et le civisme citoyen. En effet, il est important de signaler que la ville de Kinshasa est une mégapole de 15 à 20 millions d'habitants, mais qui n'arrive pas à assurer les quatre fonctions urbaines à cause de sa croissance démographique rapide et de son étalement démesuré. L'autopsie des villes congolaises révèle des sérieux problèmes.

Certains sont généraux et d'autres spécifiques à chaque ville. Ceux qui ont retenu notre attention sont relatifs au civisme et au leadership visible. Le civisme et le leadership visible sont une stratégie cruciale pour la gouvernance urbaine à Kinshasa. L'insalubrité et le désordre qui règnent dans la ville poussent les citoyens à croire que la ville est devenue comme un lieu abandonné. Cette réalité exige une réappropriation citoyenne et mentale de la capitale pour restaurer le bien commun et la dignité, avec des dirigeants montrant l'exemple pour engager la transformation. Ceci constitue un cas emblématique de cette triple crise urbaine.

Une hypothèse centrale structure cette recherche : les défis urbains contemporains dans les contextes subsahariens sont moins résolus par l'accumulation budgétaire que par la restauration de trois piliers : l'autorité de l'État, l'application équitable du droit, et la mobilisation responsable des citoyens. Le leadership visible, l'exemplarité institutionnelle et la stratégie de communication constituent des leviers d'action immédiate, sans dépendre d'allocations budgétaires supplémentaires.

Cet article présente un modèle opérationnel de gouvernance urbaine élaboré à partir d'observations qualitatives et d'une analyse institutionnelle approfondie du contexte kinois. Il convient de préciser d'emblée le statut épistémologique de cette contribution : il s'agit d'un modèle théorique normatif, et non d'une évaluation d'impact ex post. Les projections quantitatives avancées s'appuient sur des analogies avec des interventions documentées dans d'autres métropoles africaines et constituent des hypothèses à tester.

L'objectif est triple : démontrer la faisabilité d'améliorations urbaines mesurables sans augmentation budgétaire ; modéliser les mécanismes de mobilisation citoyenne ; proposer un cadre reproductible pour d'autres contextes urbains similaires.

L'article s'organise comme suit : après une revue de littérature situant notre approche. Nous présentons la méthodologie et le contexte d'étude, puis le modèle d'intervention intégrée. Les résultats escomptés, les arguments de résilience politique, la reproductibilité du modèle et ses limites sont ensuite discutés. Nous concluons sur les implications théoriques et pratiques.

## I. REVUE DE LITTÉRATURE ET CADRE THEORIQUE

Ce point se concentre sur la présentation des travaux scientifiques ainsi que le cadre de référence théorique.

### I. 1. Urbanisation et gouvernance dans les pays en développement

La littérature sur l'urbanisme appliqué dans les régions subsahariennes identifie une tension fondamentale : les plans de développement qui supposent une capacité institutionnelle n'existent souvent que théoriquement et parfois même ne sont pas encore écrits. Plusieurs facteurs convergents expliquent cette tension : une croissance démographique non anticipée, une absence d'infrastructure de base historique, et des dysfonctionnements administratifs limitant la mise en œuvre de solutions structurelles<sup>1</sup>. Ces trois facteurs créent un environnement où l'intervention classique (c'est-à-dire l'investissement infrastructurel lourd) devient insuffisante ou inopportune<sup>2</sup>.

Le contexte des métropoles subsahariennes diffère qualitativement des expériences urbaines occidentales. Les logiques formelles de planification urbaine s'y heurtent à plusieurs réalités que nous regroupons en : l'absence de cadastre fiable limitant la régularisation foncière ; l'informalité généralisée de l'économie urbaine ; la précarité énergétique et hydrique affectant l'accessibilité des services publics. Dans ces conditions, les solutions doivent être contextualisées, pragmatiques, tout en exploitant les leviers institutionnels existants plutôt que de compter sur de nouvelles infrastructures.

Cet article postule que, dans ce contexte, le leadership visible et la restauration de la confiance institutionnelle constituent un prérequis au succès de toute intervention urbaine plus large.

---

<sup>1</sup> MUKUNA M. D.-S., *Explosion démographique et crise de planification en RDC : Enjeux, défis et stratégies pour un développement durable*, Éditions L'Harmattan, Paris, 2025.

<sup>2</sup> WORLD BANK, *Africa's Cities: Opening Doors to the World*, World Bank Publications, Washington, DC, 2019; UN-HABITAT, *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*, United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, 2020; PARNELL, S. et PIETERSE, E., *Africa's Urban Revolution*, Zed Books, London, 2014

Des études empiriques menées dans d'autres métropoles subsahariennes corroborent cette analyse. À Lagos, Gandy a documenté comment la crise infrastructurelle résulte moins d'un manque de ressources que d'une anti-planification institutionnelle<sup>3</sup>. Fourchard montre que les transformations urbaines lagosiennes dépendent étroitement du leadership politique visible<sup>4</sup>. À Nairobi, Klopp a démontré que l'économie politique des transports détermine les niveaux de congestion et non la seule capacité infrastructurelle<sup>5</sup>. À Dakar, Lombard et Ninot ont analysé comment l'intégration territoriale dépend de la gouvernance autant que des investissements matériels<sup>6</sup>. Ces travaux convergent vers une conclusion : dans les contextes subsahariens, l'efficacité urbaine est conditionnée par la qualité institutionnelle au moins autant que par l'accumulation budgétaire.

## **I. 2. Civisme, autorité légitime et droit urbain**

Le civisme urbain renvoie à l'ensemble des comportements individuels et collectifs conformes aux normes de la vie en société, constituant un déterminant majeur quoique souvent sous-estimé lors de la mise en œuvre et de l'évaluation de la qualité urbaine<sup>7</sup>.

Plusieurs études montrent que même en l'absence d'infrastructure optimale, une application consistante et équitable du droit combinée à une mobilisation citoyenne produit des améliorations mesurables<sup>8</sup>.

<sup>3</sup> GANDY, M., « Planning, Anti-Planning and the Infrastructure Crisis Facing Metropolitan Lagos », in *Urban Studies*, vol. 43, n°2, 2006, p. 371–396.

<sup>4</sup> KLOPP J. M., « Towards a Political Economy of Transportation Policy and Practice in Nairobi », in *Urban Forum*, vol. 23, n°1, 2012, p. 1–21.

<sup>5</sup> LOMBARD, J. et NINOT, O., « Connecter et intégrer: Les territoires et les mutations des transports en Afrique », in *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 87, n°1, 2010, pp. 69–86.

<sup>6</sup> LEFEBVRE, H., *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris, 1968 ; ASCHER, F., *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 2001 ; ONU-HABITAT, *Rapport mondial sur les villes 2016: Urbanisation et développement - Émergence de nouvelles dynamiques*, Programme des Nations Unies pour les établissements humains, Nairobi, 2016

<sup>7</sup> OLSON M., *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*, Harvard University Press, Cambridge, MA, 1965 ; OSTROM E., *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990.

<sup>8</sup> OLSON M., *Op. cit.* ; OSTROM E., *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990; TYLER, T. R., *Why People Obey the Law*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2006.

Dans les contextes subsahariens, l'absence perçue du civisme résulte souvent d'une fracture entre les normes officielles et la croyance collective selon laquelle la loi ne s'applique qu'aux autres, et non de dispositions culturelles innées<sup>9</sup>. Le leadership visible du gouvernement local, incarné par des figures administratives engagées physiquement dans l'application du droit, est un mécanisme puissant pour rétablir cette croyance<sup>10</sup>. Cet engagement doit être : équitable (sans exception pour les élites), transparent (médiatisé), et juste (basé sur des critères clairs et non arbitraires).

La présente recherche s'inscrit dans ce cadre théorique, testant l'hypothèse que le civisme urbain peut être catalysé par un leadership administratif de haute visibilité appliquant la loi de manière non sélective.

Simone, dans son étude comparative de quatre villes africaines, a montré que le civisme urbain émerge de configurations sociales spécifiques plutôt que de dispositions culturelles fixes<sup>11</sup>. Watson appelle à voir depuis le Sud pour comprendre comment les pratiques de gouvernance peuvent être adaptées aux réalités locales<sup>12</sup>. Myers propose des « visions alternatives » de la théorie urbaine africaine, soulignant le rôle des institutions informelles et de la légitimité perçue<sup>13</sup>.

### **I. 3. Communication publique et perception de gouvernance**

La perception publique de l'efficacité gouvernementale n'est pas simplement fonction des résultats objectifs, mais aussi du récit qui les accompagne. Hajer a montré comment les coalitions discursives façonnent l'acceptabilité des politiques environnementales<sup>14</sup>. Castells souligne que le pouvoir contemporain s'exerce

---

<sup>9</sup> BEETHAM, D., *The Legitimation of Power*, Macmillan, London, 1991; FUKUYAMA, F., *Political Order and Political Decay: From the Industrial Revolution to the Globalization of Democracy*, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2014.

<sup>10</sup> SIMONE, A., *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*, Duke University Press, Durham, NC, 2004.

<sup>11</sup> WATSON, V., « *Seeing from the South: Refocusing Urban Planning on the Globe's Central Urban Issues* », in *Urban Studies*, vol. 46, n°11, 2009, p. 2259–2275.

<sup>12</sup> MYERS, G., *African Cities: Alternative Visions of Urban Theory and Practice*, Zed Books, London, 2011.

<sup>13</sup> HAJER, M., *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*, Clarendon Press, Oxford, 1995.

<sup>14</sup> CASTELLS, M., *Communication Power*, Oxford University Press, Oxford, 2009.

largement à travers la maîtrise des réseaux de communication<sup>15</sup>. Hood analyse les stratégies d'« évitement du blâme (ou de la responsabilité politique) » des gouvernements et l'importance du cadrage narratif dans la légitimation de l'action publique<sup>16</sup>.

Une stratégie de communication intégrée : documentant les actions, célébrant les succès et contextualisant les défis persistants ; crée un environnement où l'acceptabilité politique des mesures gouvernementales augmente, permettant une institutionnalisation des changements. Dans le contexte kinois, où la perception d'inaction gouvernementale est répandue, ce levier communicationnel revêt une importance stratégique particulière.

En somme, la littérature converge vers trois constats : l'efficacité urbaine en Afrique subsaharienne dépend autant de la qualité institutionnelle que des investissements matériels ; le civisme est un produit des croyances collectives sur l'équité de l'application du droit ; la communication publique constitue un levier de légitimation et d'institutionnalisation des réformes. Notre modèle s'appuie sur ces trois piliers.

## II. MÉTHODOLOGIE ET CONTEXTE D'ÉTUDE

Cette étude a été menée à Kinshasa (République démocratique du Congo), une métropole subsaharienne majeure de 15 à 20 millions d'habitants, caractérisée par une croissance démographique rapide, des infrastructures urbaines insuffisantes et une congestion chronique. Les trois problématiques étudiées, à savoir la congestion routière, l'insalubrité et les inondations, y convergent de manière aiguë, créant une triple crise urbaine. Le site a été choisi, car il représente un cas critique où une intervention de gouvernance sans surbudgétisation est à la fois urgente et théoriquement significative.

La population d'intervention comprend trois groupes : les autorités administratives (gouvernance), les citoyens ordinaires (compliance) et les agents

---

<sup>15</sup> HOOD, C., *The Blame Game: Spin, Bureaucracy, and Self-Preservation in Government*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2011.

<sup>16</sup> MUKUNA D-S., *Op. cit.* ; CASTELLS M., *Communication Power*. Oxford: Oxford University Press, 2009; CHABAL, P. et DALOZ, J.-P., *Africa Works: Disorder as Political Instrument*, James Currey, Oxford, 1999.

d'application (mise en œuvre). Ces trois groupes sont impliqués dans une stratégie coordonnée de changement comportemental.

## **II. 1. Site d'étude et population**

Cette étude a été menée à Kinshasa (République démocratique du Congo), une métropole subsaharienne majeure de 15 à 20 millions d'habitants, caractérisée par une croissance démographique rapide, une infrastructure urbaine insuffisante et une congestion chronique. Les trois problématiques étudiées sont : la congestion routière, l'insalubrité et les inondations ; elles y convergent de manière aiguë, créant une *triple crise urbaine*. Le site a été choisi car il représente un cas critique où l'intervention de gouvernance sans surbudgétisation est à la fois urgente et théoriquement significative.

La population d'intervention comprend trois groupes : les autorités administratives (gouvernance) ; les citoyens ordinaires (compliance) ; les agents d'application (mise en œuvre). Les trois groupes sont impliqués dans une stratégie coordonnée de changement comportemental.

## **II. 2. Cadre d'intervention**

L'intervention proposée repose sur les trois piliers suivants : opérations décisionnelles du leadership (descentes du gouverneur combinant circulation, insalubrité et prévention d'inondations) ; responsabilisation citoyenne par des mesures légales (amendes, verbalisation, engagement obligatoire) ; stratégie de communication médiatisée. La durée cible est de trois à quatre semaines, un horizon suffisant pour produire des changements comportementaux observables sans supposer de transformations structurelles.

Le critère clé : aucune allocation budgétaire supplémentaire. Les ressources utilisées, dont le personnel administratif, les forces de circulation, les agents environnementaux, sont redéployées sans augmenter les ressources disponibles. Ceci correspond à la contrainte réelle des gouvernements locaux subsahariens, et teste la faisabilité réelle d'une approche fondée sur l'organisation et le leadership plutôt que sur l'investissement matériel.

## **II. 3. Indicateurs et mesure d'impact**

Les indicateurs de succès sont présentés dans le tableau ci-dessous.

**Tableau n°01 : Indicateurs de succès et sources de vérification**

Domaine	Indicateur	Source de vérification
Circulation	Réduction de 20-30 % des temps de transit sur les axes critiques	Observations directes, rapports d'agents
Propreté	Amélioration visible dans les zones opérationnelles	Observations qualitatives, photos géolocalisées
Perception médiatique	Basculement du ton éditorial vers le scrutin du progrès	Analyse de contenu médiatique
Opinion publique	Stabilisation ou amélioration de la satisfaction	Sondages de perception, auto-rapportage
Civisme	Augmentation des auto-signallements citoyens	Données administratives

**Source** : Conception de l'auteur.

#### **II. 4. Sources des données et statut épistémologique**

Ce point décrit le statut épistémologique normatif de l'étude, les 4 types de sources qualitatives (observations terrain, entretiens semi-directifs n=32, analyse documentaire, données visuelles géolocalisées).

##### **II. 4. 1. Nature de la contribution**

Comme indiqué en introduction, cette étude s'inscrit dans une démarche de modélisation théorique à visée normative. Le modèle proposé repose sur une combinaison méthodologique articulant : une analyse institutionnelle approfondie du contexte urbain kinois ; des observations qualitatives de terrain ; une revue critique d'interventions comparables documentées dans d'autres métropoles africaines ; et un raisonnement déductif mobilisant les théories du civisme, de la légitimité institutionnelle et de l'action publique.

Les projections quantitatives (notamment l'hypothèse d'une réduction de 20 à 30 % de la congestion) s'appuient sur des analogies avec des cas empiriquement documentés, en particulier l'expérience de Lagos sous l'administration Fashola. Le recours à cette approche se justifie par la rareté de données longitudinales fiables en RDC et par l'urgence pratique à laquelle sont confrontées les autorités urbaines.

##### **II. 4. 2. Sources des données qualitatives**

La construction du modèle proposé repose sur une triangulation systématique de sources qualitatives, visant à renforcer la robustesse analytique

et la crédibilité interprétative des résultats. Quatre types de sources ont été mobilisés.

#### **a. Observations directes de terrain (2024-2025)**

Des observations participantes et non participantes ont été conduites entre 2024 et 2025 sur plusieurs axes structurants de la ville de Kinshasa, notamment le boulevard du 30 juin, l'avenue de la Libération, la route de Matadi et l'avenue Kasavubu, en particulier durant les périodes de forte affluence.

Ces observations ont porté sur les pratiques effectives de circulation, les interactions quotidiennes entre agents de l'État et usagers de la voie publique, ainsi que sur les comportements liés à la gestion des déchets dans l'espace urbain. L'ensemble des observations a été consigné de manière systématique dans un journal de terrain, permettant une analyse longitudinale des routines et des écarts à la norme.

#### **b. Entretiens semi-directifs (n = 32)**

Trente-deux entretiens semi-directifs ont été réalisés auprès de quatre catégories d'acteurs clés impliqués dans la gouvernance urbaine et l'usage quotidien de l'espace public : Responsables administratifs municipaux et provinciaux (n = 8) ; Agents opérationnels (policiers de circulation et agents municipaux d'assainissement) (n = 10) ; Citoyens ordinaires (chauffeurs, commerçants, résidents) (n = 10) ; Chefs d'avenue et responsables communautaires (n = 4).

Les entretiens, conduits en français et en lingala, ont exploré les perceptions de l'autorité publique, les mécanismes de contournement ou de respect des règles, ainsi que les conditions perçues du civisme urbain. Leur analyse thématique a permis d'identifier des régularités discursives et des représentations partagées du rapport à la loi et à l'État.

#### **c. Analyse documentaire**

Un corpus documentaire diversifié a été analysé, comprenant des textes réglementaires (Code de la route, arrêtés provinciaux), des documents de planification urbaine, des rapports d'organisations internationales (notamment ONU-Habitat et la Banque mondiale), ainsi que des archives de la presse kinoise couvrant la période 2020–2025. Cette analyse a permis de situer l'intervention

proposée à l'intersection des cadres normatifs, des discours institutionnels et des représentations médiatiques.

#### **d. Données visuelles géolocalisées**

Un ensemble de photographies géoréférencées (n = 100) a été constitué afin de documenter l'état des caniveaux, des carrefours critiques et des zones sujettes aux inondations. Ces données visuelles constituent une base empirique utile pour de futures comparaisons avant/après et pour des évaluations longitudinales ultérieures.

### **II. 2. 3. Limites méthodologiques**

Comme toute recherche à visée modélisatrice, cette étude présente plusieurs limites qu'il convient de signaler explicitement.

Premièrement, l'absence de données quantitatives systématiques telles que les comptages de trafic ou les mesures instrumentalisées des temps de transit limite la précision et la vérifiabilité immédiate des projections chiffrées proposées.

Deuxièmement, les entretiens réalisés auprès de responsables administratifs peuvent être affectés par des biais de désirabilité sociale, les enquêtés pouvant tendre à présenter leurs pratiques et leurs positions sous un jour normatif favorable.

Troisièmement, la période d'observation n'a pas permis de documenter une mise en œuvre complète et stabilisée du modèle proposé. Celui-ci demeure, à ce stade, un cadre théorique normatif empiriquement informé, et non l'évaluation ex post d'une politique publique pleinement institutionnalisée.

Enfin, la généralisation du modèle à d'autres contextes urbains subsahariens doit être envisagée avec prudence, compte tenu des différences de cadres juridiques, de capacités administratives et d'économies politiques locales.

Ces limites justifient le positionnement assumé de l'article : la proposition d'un modèle théorique opérationnel éclairé par des données qualitatives, appelant une validation ultérieure par des dispositifs méthodologiques complémentaires, notamment des méthodes quantitatives, comparatives et expérimentales.

### **III. MODELE D'INTERVENTION INTEGREE**

Le modèle d'intervention proposé s'articule autour de quatre piliers complémentaires : des opérations de circulation visant à restaurer l'autorité publique ; des mesures de lutte contre l'insalubrité fondées sur la responsabilisation citoyenne ; des actions de prévention des inondations à faible coût ; une stratégie de communication intégrée accompagnant le changement comportemental. Chaque pilier est détaillé ci-dessous.

#### **III. 1. Pilier 1 : Opérations de circulation et restauration de l'autorité**

La congestion routière résulte d'une interaction entre infrastructure insuffisante et le non-respect systématique du droit. Cette dernière dimension, c'est-à-dire le non-respect, est adressable sans surbudgétisation. L'intervention propose un ensemble d'opérations coordonnées suivantes :

##### **III. 1. 1. Descentes hebdomadaires du leadership visible**

Le gouverneur, accompagné des unités de circulation spécialisées, mène des interventions hebdomadaires sur les axes critiques. L'objectif n'est pas seulement opérationnel (fluidifier le trafic) mais aussi politique (signaler que la loi s'applique équitablement, que l'autorité est présente et active).

Ces opérations sont documentées et relayées sur les chaînes médiatiques nationales, transformant l'absence perçue du gouverneur en présence active. Ceci répond directement au discours de critique publique qui est « le gouverneur est absent » par un contre-discours : « le gouverneur d'action ».

##### **III. 1. 2. Respect du sens de circulation et amendes publiques**

Les véhicules circulant en sens inverse sont systématiquement reconduits aux files régulières. En cas de récidive ou de refus d'obtempérer, le permis et la carte rose (carte d'immatriculation de véhicule/ID de chaque véhicule) sont confisqués temporairement (avec récépissé de restitution sous conditions). Crucialement, les noms et plaques des contrevenants sont publicisés auprès des médias locaux, créant un effet dissuasif social et signalant que l'infraction n'est plus tolérée.

Ce dispositif est légalement fondé dans les articles de la Constitution constitutionnelle, permettant une intervention rapide sans nécessiter d'autorisations préalables complexes.

### **III. 1. 3. Contrôle des véhicules à plaques officielles**

Un problème critique : les véhicules avec plaques officielles évitent les contrôles routiers ordinaires, alimentant ainsi la congestion et l'inégalité perçue. Une cellule interministérielle authentifie tous les véhicules officiels, retire immédiatement les plaques frauduleuses, et sensibilise l'opinion : « Aucune immunité ne prévaut face à la sécurité des citoyens. »

Une communication présidentielle renforce le message : l'exemplarité des autorités est non négociable.

### **III. 1. 4. Réglementation stricte des gyrophares**

L'usage abusif des gyrophares est un symptôme de l'anarchie routière. Un registre national centralisé (par ordonnance présidentielle) énumère les véhicules habilités, avec identifiants uniques et limitation du nombre par cortège. Le dépassement entraîne le retrait automatique de l'habilitation. Message institutionnel : « La loi s'applique à tous, sans privilège. »

## **III. 2. Pilier 2 : Insalubrité et responsabilisation citoyenne**

Les opérations de circulation s'accompagnent des opérations parallèles de contrôle environnemental. Le message unifié : « Nous nettoignons la circulation, nous nettoignons la ville au même moment. »

### **III. 2. 1. Amendes pour jet de déchets**

Tout déchet jeté en véhicule entraîne une amende immédiate, prélevée conjointement sur le chauffeur et le receveur (terme employé pour désigner l'aide chauffeur ou contrôleur). Pour les piétons, obligation de ramasser le déchet et de le présenter au poste de police de secteur accompagné d'un agent municipal, avec verbalisation immédiate.

L'amende est symbolique mais inexorable, et les contrevenants sont photographiés et publiés sur les réseaux de la ville. Ceci couple coût individuel et réputation sociale, deux leviers puissants d'amélioration du civisme.

La campagne de communication qui accompagne : « Kinshasa se respecte, les Kinois se respectent. »

### **III. 2. 2. Salongo renforcé et mobilisation citoyenne**

Le Salongo (jour communautaire de travail manuel) est reformaté : obligation hebdomadaire de participer au curage des caniveaux devant chaque parcelle sur les principales avenues et marchés. Chaque habitant doit fournir une preuve de participation au chef d'avenue.

Une exonération est possible via versement d'une petite contribution au fonds local (remise aux responsables des jeunes travailleurs, en l'occurrence le chef d'avenue pour le curage de caniveaux et le balayage des avenues). Les chefs d'avenue reçoivent une habilitation légale à adresser les contrevenants à la justice locale. Ceci transforme le Salongo d'un événement sporadique en mécanisme institutionnel continu.

Le résultat escompté : amélioration de la propreté urbaine et changement des comportements civiques par la participation obligatoire.

### **III. 3. Pilier 3 : Inondations et prévention infrastructurelle légère**

Les inondations résultent de trois facteurs<sup>17</sup> : croissance démographique non planifiée, conceptions et constructions irrégulières occupant les zones à risque, caniveaux bouchés. Les deux premiers sont de long terme ; le troisième est adressable immédiatement.

#### **III. 3. 1. Vidage des fosses septiques et contrôle sanitaire**

Descentes obligatoires dans les quartiers à risque les jours de forte pluie (pendant la pluie) pour le constat immédiat afin d'agir ou de corriger l'agir. Durant ces descentes, tout propriétaire d'une maison ou d'une parcelle, voire un gardien parcellaire, vidant une fosse septique vers les caniveaux publics, fera l'objet d'une interpellation immédiate. Fondement légal : mise en danger délibérée de la santé publique. Amende, en cas de récidive : une amende confiscatoire ; ou l'escalade

---

<sup>17</sup> GRINDLE, MERILEE S., *Good Enough Governance*, Harvard University Press, Cambridge, MA, 2004 ; MATT A., PRITCHETT L., et WOOLCOCK M., *Building State Capability*, Oxford University Press, Oxford, 2017.

judiciaire en cas de résistance. Message : « Protéger les caniveaux, c'est protéger chaque famille. »

### **III. 3. 2. Taxe innovante sur les vendeurs d'eau en bouteille**

Les bouteilles plastiques obstruent les caniveaux. Une taxe mineure (2500-5000 FC soit l'équivalent de 1 à 2 \$ USD par jour de vente) est prélevée auprès des vendeurs formels, collectée via la direction municipale. La destination : la taxe collectée est versée dans le compte fonds de curage des caniveaux et sensibilisation environnementale de la municipalité.

Argument : « Les bouteilles que vous vendez obstruent nos caniveaux. Une contribution modeste assure leur entretien et votre profitabilité à long terme. »

Ceci crée une source de financement pour la maintenance sans charge budgétaire gouvernementale et implique directement les vendeurs dans la solution.

### **III. 3. 3 Déguerpissement et arrestation des récidivistes**

Poursuite ferme du déguerpissement des zones à inondation chronique, avec préavis légal de 5 jours minimum. Message clair : « Avant d'acquérir une parcelle ou une maison, vérifier le statut du lotissement. La loi protège les acquéreurs réguliers. »

Les individus ayant reçu l'indemnisation et réoccupant les mêmes zones feront l'objet des poursuites judiciaires. Une cartographie publique des zones sécurisées montre le progrès.

Ces mesures sont plus légères que des projets infrastructurels mais adressent directement les comportements créant la vulnérabilité.

### **III. 4. Stratégie de communication intégrée**

La stratégie de communication est conçue comme un levier d'accompagnement du changement comportemental, articulé autour d'une progression narrative et opérationnelle en trois phases complémentaires.

#### **III. 4. 1. Phase 1 : Affirmation de l'autorité (Semaines 1-2)**

Cette phase vise à rétablir la crédibilité et la visibilité de l'autorité publique dans la gestion de l'espace urbain. Elle repose sur une communication régulière et factuelle autour des actions menées sur le terrain : descentes du gouverneur,

opérations de contrôle, sanctions appliquées (arrestations, amendes), et mesures correctives immédiates.

La production et la diffusion de formats courts et percutants (vidéos, capsules visuelles, avant/après) permettent de montrer l'impact concret et rapide des interventions : fluidification de la circulation, dégagement des emprises publiques, assainissement des rues et carrefours. Titre de la communication : « Reprendre la dignité urbaine »

Objectif stratégique : inverser la perception d'inaction ou de léthargie institutionnelle et installer l'image d'un pouvoir public engagé, présent et déterminé à faire respecter l'ordre urbain.

### **III. 4. 2. Phase 2 : Valorisation citoyenne (semaines 2-4)**

Cette phase est consacrée à la mise en valeur des comportements civiques exemplaires afin de renforcer l'adhésion sociale et l'appropriation collective des normes urbaines. Elle s'appuie sur une narration positive, centrée sur les histoires d'impact illustrant les bénéfices concrets du civisme urbain : familles soulagées par la fluidité retrouvée des voies de circulation, enfants évoluant en toute sécurité dans des rues propres et dégagées, amélioration perceptible du cadre de vie quotidien.

La démarche inclut également l'identification et la valorisation de citoyens modèles, tels que des chauffeurs respectueux du code de la route ou des habitants activement engagés dans les actions communautaires de salubrité (Salongo). Ces figures de référence servent de leviers d'entraînement social et de diffusion des bonnes pratiques.

Des hashtags mobilisateurs peuvent accompagner cette dynamique sur les supports de communication et les réseaux sociaux (par exemple : #RespectUrbain, #CivismeEnAction, #Routelibre), afin de renforcer la visibilité et l'appropriation collective du message.

L'objectif stratégique, c'est d'opérer une transition d'une logique de sensibilisation à tonalité punitive vers une culture de reconnaissance et de célébration du civisme collectif, favorisant un changement durable des comportements urbains.

---

### **III. 4. 3. Phase 3 : Imputabilité institutionnelle et ancrage durable (semaine 4 et au-delà)**

Cette phase marque la transition de l'action immédiate vers une gouvernance urbaine à long terme, fondée sur la redevabilité, la coordination institutionnelle et la durabilité des réformes engagées. Elle prévoit l'annonce officielle de la mise en place d'une commission spéciale de suivi, chargée d'identifier, de coordonner et d'évaluer les solutions structurelles aux dysfonctionnements urbains constatés.

La stratégie inclut le renforcement du partenariat avec la Présidence, afin d'inscrire les actions menées dans une vision nationale et prospective de la gouvernance urbaine, garantissant la cohérence entre les mesures locales et les orientations stratégiques de l'État.

La communication accompagne cette transition en mettant l'accent sur la consolidation des acquis à court terme (ordre, fluidité, salubrité) tout en explicitant les réformes structurelles en cours ou à venir (cadre réglementaire, aménagement urbain, dispositifs de contrôle pérennes).

L'objectif stratégique, c'est de démontrer que l'engagement des autorités publiques ne relève pas d'une action ponctuelle ou conjoncturelle, mais s'inscrit dans une stratégie institutionnelle durable, fondée sur l'imputabilité, la continuité de l'action publique et la transformation structurelle de la ville.

En somme, le modèle proposé repose sur une logique d'intégration : les quatre piliers se renforcent mutuellement. Les opérations de circulation créent la visibilité de l'autorité ; les mesures contre l'insalubrité mobilisent les citoyens ; la prévention des inondations démontre l'efficacité à court terme ; la communication consolide les acquis et prépare l'institutionnalisation. Cette cohérence systémique constitue la condition de durabilité du modèle.

## **IV. RESULTATS ESCOMPTES ET CRITERES DE SUCCES**

Sur un horizon opérationnel de trois à quatre semaines, les résultats attendus se déclinent en indicateurs mesurables, combinant des dimensions quantitatives et qualitatives, afin de rendre compte de la complexité du changement urbain.

#### IV. 1. Résultats immédiats et indicateurs de performance à court terme

Tableau n°02 : Indicateurs de performance à court terme

Domaine	Indicateurs et cibles
Circulation	Réduction de 20 à 30 % des temps de transit sur les axes critiques, mesurée par des relevés directs et corroborée par les rapports des agents opérationnels.
Propreté urbaine	Amélioration visible et documentée dans les zones d'intervention, évaluée par des observations qualitatives et des comparaisons avant/après appuyées par des photographies géolocalisées.
Traitement médiatique	Évolution du ton éditorial, passant d'une logique de dénonciation à une lecture critique du progrès, mesurée par une analyse de contenu des médias.
Opinion publique	Stabilisation, voire amélioration, du niveau de satisfaction citoyenne, appréciée à travers des enquêtes de perception ou des mécanismes d'auto-rapportage.
Civisme urbain	Augmentation des auto-signallements citoyens des infractions et incivilités, interprétée comme un indicateur de confiance accrue dans l'action institutionnelle.

Source : Conception de l'auteur.

Ces indicateurs associent volontairement des critères objectifs (fluidité de la circulation, salubrité des espaces) et subjectifs (perception médiatique, comportements civiques). Cette combinaison reflète la nature systémique du changement urbain, qui dépend à la fois de transformations matérielles observables et de reconfigurations discursives et comportementales.

Toutefois, la durabilité de ces résultats ne peut être pleinement évaluée qu'à moyen et long terme. Le risque d'une « fatigue des réformes », susceptible d'entraîner un retour progressif aux comportements antérieurs, demeure réel<sup>18</sup>. D'où l'importance cruciale de l'institutionnalisation des changements : le passage de mesures exceptionnelles et conjoncturelles à des règles ordinaires, intégrées et stabilisées au sein des structures administratives et des pratiques de gouvernance urbaine.

#### IV. 2. Cadre d'analyse, suivi et durabilité des résultats

Au-delà des résultats immédiats attendus, l'évaluation du succès de l'intervention repose sur un cadre d'analyse structuré intégrant un dispositif de suivi-évaluation et des indicateurs adaptés aux réalités opérationnelles urbaines,

<sup>18</sup> MUKUNA, D-S., *Op. cit.*

afin d’apprécier non seulement l’atteinte des objectifs à court terme, mais aussi la consolidation et la durabilité des changements engagés.

**IV. 2. 1. Cadre logique synthétique (Objectifs – Résultats – Indicateurs – Sources)**

L’objectif global est d’améliorer durablement la gouvernance urbaine par le rétablissement de l’ordre, du civisme et de la qualité de vie dans les espaces publics. De manière spécifique, il est question de restaurer la fluidité de la circulation et la salubrité urbaine ; modifier durablement les comportements citoyens ; renforcer la crédibilité et la redevabilité de l’action publique.

**Tableau n°03 : cadre logique synthétique (objectifs-résultats - indicateurs - sources)**

Niveau	Résultats attendus	Indicateurs clés	Sources de vérification
Impact	Amélioration durable de la qualité urbaine	Indice global de satisfaction urbaine	Enquêtes périodiques, rapports institutionnels
Effets (Outcomes)	Comportements urbains plus civiques	Baisse des infractions récurrentes, hausse des signalements citoyens	Police, services urbains, plateformes citoyennes
Produits (Outputs)	Routes dégagées, espaces assainis, règles respectées	Temps de transit, état de propreté, respect des emprises	Observations terrain, photos géolocalisées
Activités	Contrôles, sanctions, communication, mobilisation citoyenne	Nombre d’opérations, contenus diffusés	Rapports d’activité, médias

**Source :** Conception de l’auteur.

**IV. 2. 2. Dispositif de suivi-évaluation à 3, 6 et 12 mois**

Il est préconisé à 3 mois (court terme – consolidation immédiate) afin de procéder à la vérification du maintien des gains initiaux (circulation, propreté) ; à l’analyse de la continuité des comportements civiques et le suivi du ton médiatique (progression, stagnation ou retour critique).

A ce niveau, les outils mis à disposition sont autre des rapports opérationnels, revue de presse, observations terrain ciblées.

Pour l'échéance de 6 mois (moyen terme – risque de fatigue des réformes), il s'agira de l'identification des zones de relâchement ou de résistance ; de l'évaluation de l'efficacité des dispositifs de contrôle réguliers et de la mesure de la participation citoyenne (signalements, initiatives locales). Comme outils d'accompagnement, il faudra compter sur les audits urbains, enquêtes de perception, statistiques administratives.

Dans l'optique d'une période de 12 mois (long terme – institutionnalisation), il sera question de l'évaluation de l'intégration des mesures dans les pratiques normales ; de l'analyse de la stabilité des comportements sans pression exceptionnelle et de l'appréciation de la coordination interinstitutionnelle. Comme moyen de vérification, il faudra compter sur le rapport annuel de gouvernance urbaine, les indicateurs consolidés, les évaluations indépendantes.

#### **IV. 2. 3. Adaptation des indicateurs aux réalités opérationnelles des villes congolaises**

Les indicateurs proposés tiennent compte des contraintes locales. Pour la circulation, le temps de trajet sur axes critiques (relevé par agents de terrain et chauffeurs) est privilégié aux capteurs numériques. Pour la propreté, l'évaluation repose sur l'état visible des caniveaux, marchés et carrefours, ainsi que sur la participation au Salongo.

Le suivi médiatique combine l'analyse des radios locales, chaînes nationales et réseaux sociaux. L'opinion publique est appréhendée par des méthodes légères : micro-sondages, focus groups, retours des chefs de quartiers et auto-rapportage via WhatsApp ou numéros verts. Enfin, les signalements citoyens sont interprétés comme indicateurs de confiance institutionnelle plutôt que comme marqueurs de désordre.

En définitive, l'efficacité de la réforme ne repose pas uniquement sur l'intensité initiale des actions, mais sur leur normalisation progressive. La réussite réside dans la capacité de l'État à transformer une séquence exceptionnelle de restauration de l'ordre en une culture administrative et citoyenne durable, où le civisme devient une norme sociale plutôt qu'une réaction à la contrainte.

## **V. ARGUMENTS CONTEXTUELS ET RESILIENCE POLITIQUE**

Toute intervention publique d'ampleur s'expose inévitablement à des critiques. Loin de les éluder, ce point anticipe les principales objections susceptibles d'être formulées et propose des contre-argumentaires de résilience politique, fondés sur l'observation empirique, la rationalité institutionnelle et l'intérêt collectif.

### **V. 1. Sur l'explosion démographique**

Kinshasa connaît une explosion démographique caractérisée par une croissance urbaine rapide alimentée par un fort taux de natalité et des flux migratoires internes massifs. Cette croissance accélérée met sous pression les infrastructures et les services publics, logement, eau, assainissement, santé et éducation, et favorise l'expansion des quartiers informels. Le « bombe démographique » se traduit aussi par un important vivier de jeunes confrontés au chômage et à la précarité, posant des défis majeurs pour la gouvernance et le développement durable de la ville.

#### **V. 1. 1. Critique récurrente**

« Kinshasa accueille une population bien supérieure à sa capacité initiale. Comment la discipline civique pourrait-elle résoudre un problème structurel d'une telle ampleur ? »

#### **V. 1. 2. Argument de réponse**

La pression démographique constitue une contrainte objective, mais ne saurait être invoquée comme une excuse à l'effondrement de l'ordre civil. L'ordre urbain, la propreté et le civisme ne dépendent pas mécaniquement de la taille de la population, mais de la discipline collective et de l'effectivité de la règle. Indépendamment de la densité urbaine, chaque citoyen conserve la capacité de choisir le respect de la loi. Les expériences comparables documentées ailleurs (notamment à Lagos) en apportent une démonstration empirique : même dans un contexte de forte densité, l'application visible et équitable des règles produit des résultats immédiats.

Par ailleurs, l'amélioration de la circulation et de la salubrité bénéficie simultanément aux ménages, aux entreprises et aux services publics. Il s'agit d'un jeu à somme positive, et non d'un sacrifice imposé à certains au profit d'autres.

## **V. 2. Sur la crise de la planification urbaine**

En guise de critique récurrente, on note « les erreurs historiques de planification urbaine sont irréversibles. À quoi bon appliquer la loi dans une ville structurellement mal conçue ? »

L'argument de réponse est que les déficits de planification du passé sont largement documentés. Ils constituent un héritage contraignant, mais ne sauraient justifier l'inaction présente. La stratégie adoptée repose sur un double registre : gestion rigoureuse de l'existant et préparation stratégique de l'avenir. Les améliorations mesurables observées en l'espace de trois à quatre semaines démontrent que, même en l'absence de refondation urbaine immédiate, le civisme et l'application du droit génèrent des gains tangibles. En outre, une application crédible et cohérente des règles crée un environnement politique et institutionnel plus propice à la mobilisation de financements en faveur de réformes structurelles. Autrement dit, l'ordre précède l'investissement, et non l'inverse.

## **V. 3. Sur la vulnérabilité climatique**

Comme critique récurrente, on épingle « les changements climatiques sont inéluctables. Le nettoyage des caniveaux ne saurait empêcher les inondations. »

L'argument de réponse est que le changement climatique représente un défi global, mais il n'annule pas la capacité d'action locale. Chaque comportement civique, notamment le respect des caniveaux et des espaces publics, renforce la résilience immédiate des communautés urbaines. À court terme, l'adaptation repose sur des outils disponibles : caniveaux fonctionnels, gestion des zones à risque, comportements responsables. Ces mesures ne suppriment pas totalement le risque, mais en réduisent significativement l'ampleur et la fréquence. Les investissements infrastructurels lourds demeurent nécessaires à long terme, mais leur efficacité dépendra largement de l'existence préalable d'un civisme urbain stabilisé, condition essentielle de toute politique climatique durable.

## **V. 4. Sur l'incivisme perçu des populations**

La critique récurrente est ce qui suit : « les Kinois seraient inciviques par nature ; aucune opération ponctuelle ne saurait modifier cette réalité. »

L'argument de réponse est que cette lecture relève d'un déterminisme culturel qui ne résiste ni à l'analyse sociologique ni à l'observation empirique.

L'incivisme est moins une disposition innée qu'un calcul rationnel conditionnel : « Je respecte la règle si je constate que les autres la respectent et que l'État l'applique équitablement. » Le modèle proposé répond précisément à cette équation en restaurant la crédibilité de l'autorité publique. Lorsque l'État agit de manière visible, cohérente et sans exception, les citoyens ajustent rapidement leurs comportements.

Il se crée alors une boucle de confiance vertueuse : une application équitable entraîne une adaptation comportementale qui entraîne une amélioration des conditions urbaines qui entraîne un renforcement de la confiance institutionnelle. Cette dynamique est observable en quelques semaines, et non sur plusieurs années.

Ces quatre objections, bien que légitimes, reposent sur des prémisses contestables. Le modèle proposé ne prétend pas résoudre les défis structurels de Kinshasa, mais démontrer que des améliorations significatives sont possibles à court terme, créant les conditions politiques et sociales favorables à des réformes plus profondes.

## **VI. REPRODUCTIBILITE ET APPLICABILITE DANS D'AUTRES CONTEXTES SUBSAHARIENS**

Cette section examine la transférabilité du modèle à d'autres villes africaines, en distinguant les éléments universellement reproductibles de ceux nécessitant une adaptation contextuelle.

L'applicabilité du modèle à d'autres contextes est étayée par des expériences documentées. À Lagos, les interventions de l'administration Fashola (2007-2015) ont produit des améliorations mesurables de la circulation et de la propreté urbaine par des mécanismes similaires : leadership visible, application équitable des règles, et communication stratégique.<sup>19</sup> À Nairobi, Klopp a identifié les mêmes leviers institutionnels comme déterminants de la mobilité urbaine<sup>20</sup>. Ces analogies suggèrent que le modèle kinois n'est pas un cas isolé, mais s'inscrit dans une configuration plus large de gouvernance urbaine subsaharienne.

---

<sup>19</sup> *Ibidem*.

<sup>20</sup> FOURCHARD L., « Lagos, Koolhaas and Partisan Politics in Nigeria », in International Journal of Urban and Regional Research, vol. 35, n°1, 2011, pp. 40–56.

D'autres villes africaines confrontées à des défis similaires : Abidjan, Douala, Dar es Salaam ; pourraient constituer des terrains d'application pertinents, sous réserve d'une adaptation aux spécificités juridiques et institutionnelles locales.

### **VI. 1. Éléments hautement reproductibles**

Les composantes suivantes constituent le noyau répliquable du modèle : leadership visible et opérations médiatisées : applicable à tout contexte où l'autorité locale dispose d'un pouvoir effectif ; sanctions immédiates de l'incivisme : mécanisme universel, peu coûteux et dissuasif ; communication intégrée et stratégique : efficacité indépendante du contexte géographique ; et réglementation simple et ciblée (permis, plaques, signaux lumineux) : facilement adaptable aux priorités locales.

### **VI. 2. Éléments dépendants du contexte**

Certains paramètres requièrent une adaptation locale : priorités sectorielles (circulation, déchets, inondations, sécurité) ; cadre juridique : les régimes de flagrance et d'intervention varient selon les pays ; capacité administrative : les villes à gouvernance fragile nécessitent un appui supralocal et économie politique locale : la résistance des élites varie selon les contextes.

Malgré ces variations, la structure fondamentale du modèle : leadership visible, application équitable du droit, communication stratégique ; demeure transférable.

### **VI. 3. Conditions préalables au succès**

Trois conditions sont déterminantes : la volonté politique incarnée du leadership (absence de délégation totale) ; l'égalité devant la loi, y compris pour les élites locales et la capacité de diffusion médiatique du discours public.

Lorsque ces conditions font défaut, l'intervention produit des effets limités ou non durables. Toutefois, même lorsque ces conditions sont réunies, le modèle n'est pas exempt de risques. La section suivante examine les principales limites et vulnérabilités de l'intervention proposée.

## **VII. LIMITES, RISQUES ET REMARQUES CRITIQUES**

Tout modèle d'intervention publique comporte des vulnérabilités. Cette section identifie cinq risques majeurs susceptibles de compromettre l'efficacité ou

la durabilité du dispositif proposé, et propose pour chacun des mesures d'atténuation.

### **VII. 1. Risque de fatigue des réformes**

L'un des risques majeurs réside dans l'essoufflement de l'engagement politique initial. Lorsque les opérations se raréfient ou cessent, les comportements inciviques tendent à réapparaître rapidement.

En guise de mesures d'atténuation, il s'avère que l'institutionnalisation constitue la réponse centrale. Les pratiques nouvelles doivent être intégrées aux structures administratives ordinaires, aux routines de contrôle et aux mécanismes de gouvernance, afin de dépasser le stade de l'exceptionnel et d'ancrer durablement le changement. Concrètement, cela implique la mise en place d'une commission permanente de suivi, l'instauration d'objectifs opérationnels clairs en matière de contrôle et de verbalisation, ainsi qu'une évaluation trimestrielle des performances.

### **VII. 2. Risque de perception d'autoritarisme**

L'application rigoureuse de la loi peut être perçue comme autoritaire ou discriminatoire, en particulier lorsqu'elle cible de manière visible certains groupes sociaux vulnérables (par exemple les vendeurs ambulants).

Pour atténuer, il est préconisé la réduction de ce risque repose sur une communication explicite du principe d'égalité devant la loi (aucune exemption) et sur une application effectivement équitable des règles. L'inclusion d'opérations symboliques touchant également les élites, telles que la confiscation de plaques officielles frauduleuses ou l'annulation de privilèges indus, joue un rôle déterminant pour signaler l'impartialité de l'action publique. Par ailleurs, la transparence des critères d'intervention, combinée à une communication régulière sur les objectifs et les résultats des opérations, contribue à limiter les perceptions d'arbitraire et à renforcer la légitimité institutionnelle.

### **VII. 3. Risque de corruption locale**

Un risque majeur réside dans la possibilité que des agents de terrain acceptent des pots-de-vin, vidant ainsi l'intervention de sa substance et sapant la confiance citoyenne.

L'atténuation de ce risque implique une supervision directe et visible du leadership, une rotation rapide des personnels affectés aux opérations sensibles, des audits ponctuels, ainsi que des mécanismes de reconnaissance publique pour les agents ou citoyens dénonçant des abus. La mise en place d'une plateforme citoyenne anonyme de signalement constitue également un outil efficace de pression sociale et institutionnelle contre la corruption.

#### **VII. 4. Opposition des élites impliquées**

Les acteurs bénéficiant du statu quo, comme : les contrebandiers, les trafiquants de plaques, les opérateurs économiques ou les responsables politiques échappant aux contrôles, sont susceptibles d'opposer une résistance active, directe ou indirecte, à l'intervention.

Pour atténuer, il faudrait que cette résistance appelle un appui politique explicite au plus haut niveau, notamment de la Présidence, ainsi qu'une distinction claire entre l'application impartiale de la loi et toute lecture de persécution politique. Une préparation médiatique et juridique rigoureuse est indispensable afin de justifier les mesures prises face aux critiques. Il convient de souligner que l'échec éventuel de l'intervention peut résulter davantage d'une opposition élitaire coordonnée que d'une faiblesse conceptuelle du modèle lui-même.

#### **VII. 5. Limites liées aux déficits infrastructurels**

Le modèle proposé optimise l'utilisation de l'infrastructure existante, mais ne crée pas de capacité nouvelle. Lorsqu'une voie structurante est inexistante ou gravement déficiente, aucune opération de régulation ne peut s'y substituer.

Dans la perspective d'atténuation, il importe de cadrer clairement l'intervention comme une réponse de court terme, visant à créer les conditions politiques, administratives et sociales favorables à des réformes infrastructurelles de long terme, et non à s'y substituer. En ce sens, une gouvernance urbaine crédible aujourd'hui augmente significativement la probabilité d'obtenir des financements structurels demain.

Ces cinq risques ne sont pas rédhibitoires. Ils appellent à une vigilance constante, une communication transparente et une volonté politique soutenue. Le modèle proposé intègre ces vulnérabilités comme paramètres de pilotage plutôt que comme obstacles insurmontables.

## VIII. IMPLICATIONS THEORIQUES ET PRATIQUES

Les résultats de cette recherche ne se limitent pas à une proposition opérationnelle contextualisée. Ils ouvrent également des perspectives analytiques plus larges, tant sur le plan théorique que pratique. Cette section examine les apports conceptuels du modèle proposé, ses implications pour l'action publique urbaine, ainsi que sa transférabilité potentielle à d'autres secteurs des politiques publiques.

### VIII. 1. Implications théoriques

Cette recherche contribue à trois débats théoriques majeurs, à savoir : civisme urbain, gouvernance urbaine et les contextualisés.

Sur le civisme urbain, elle démontre que le civisme n'est pas une donnée stable ou culturelle, mais le produit de croyances relatives à l'application effective du droit. Modifier ces croyances par un leadership visible et crédible transforme les comportements civiques. Cette approche s'inscrit dans une théorie comportementale du civisme<sup>21</sup>, en opposition aux lectures essentialistes.

Sur la gouvernance urbaine, elle recentre l'analyse sur la mise en œuvre (capacité d'action institutionnelle) plutôt que sur la seule planification (architecture institutionnelle). Même en contexte de planification déficiente, l'action gouvernementale peut produire des améliorations tangibles<sup>22</sup>, ce qui relativise le pessimisme planificateur.

Sur les solutions contextualisées, elle montre que des interventions à faible intensité budgétaire peuvent être particulièrement efficaces<sup>23</sup>, offrant des

---

<sup>21</sup> KLOPP, J. M., « Towards a Political Economy of Transportation Policy and Practice in Nairobi », in *Urban Forum*, vol. 23, n°1, 2012, pp. 1–21 ; TYLER, T. R., *Why People Obey the Law*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2006.

<sup>22</sup> TYLER, T. R., *Why People Obey the Law*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2006.

<sup>23</sup> GRINDLE M. S., *Good Enough Governance*. MA: Harvard University Press, Cambridge, 2004 ; MATT A., PRITCHETT L., et WOOLCOCK M., *Building State Capability*. Oxford: Oxford University Press, 2017.

perspectives aux gouvernements confrontés à des contraintes financières sévères<sup>24</sup>.

### **VIII. 2. Implications pratiques**

Pour les décideurs politiques et les administrateurs urbains, il faudrait l'engagement du leadership, l'équité légale, la communication intégrée et l'institutionnalisation.

La présence physique et visible du leadership constitue un investissement central en crédibilité politique. Elle mobilise peu de ressources financières, mais requiert du temps et un courage politique substantiel.

L'application équitable du droit, sans exception pour les élites, est un prérequis fondamental à l'augmentation du civisme. Toute sélectivité mine la légitimité de l'action publique.

Le récit public est aussi stratégique que l'action. Documenter, célébrer et contextualiser les opérations transforme des interventions ponctuelles en une politique publique cohérente.

La transition des mesures exceptionnelles vers des règles ordinaires est indispensable pour éviter la fatigue des réformes et assurer la durabilité des acquis.

### **VIII. 3. Implications pour d'autres domaines de politiques publiques**

Le triptyque leadership visible, application équitable, communication stratégique est potentiellement transposable à d'autres secteurs de l'action publique : sécurité, fiscalité, éducation ou santé. Dans chacun de ces domaines, la logique reste identique : restaurer la confiance entre institutions et citoyens par la démonstration tangible de l'engagement étatique. La lutte contre la fraude fiscale, par exemple, pourrait bénéficier d'opérations de contrôle visibles, d'une application non sélective des sanctions et d'une communication valorisant les contribuables conformes. Cette transférabilité sectorielle constitue une piste de recherche future.

---

<sup>24</sup> WATSON, V., « *Seeing from the South: Refocusing Urban Planning on the Globe's Central Urban Issues* », in *Urban Studies*, vol. 46, n°11, 2009, p. 2259–2275 ; MYERS, G., *African Cities: Alternative Visions of Urban Theory and Practice*, Zed Books, London, 2011.

---

## CONCLUSION

Les métropoles subsahariennes sont confrontées à une convergence de défis urbains qui excède les approches classiques centrées sur la planification et l'investissement massif. Cette étude propose une alternative fondée sur une stratégie intégrée de gouvernance urbaine, articulée autour de trois piliers : leadership visible, application équitable de la loi et communication intégrée, sans dépendance à des augmentations budgétaires significatives.

Le modèle proposé apparaît techniquement faisable et conceptuellement cohérent. À court terme (trois à quatre semaines), les résultats escomptés incluent une réduction mesurable de la congestion routière (20-30 %), une amélioration visible de la propreté urbaine, un basculement du discours public et une augmentation des signalements citoyens, interprétée comme un indicateur de confiance institutionnelle.

Ces résultats ne résolvent pas les problèmes structurels comme la croissance démographique non planifiée ou les déficits infrastructurels, mais créent un environnement urbain plus viable à court terme et plus favorable aux réformes structurelles à long terme.

Sur le plan théorique, cette recherche contribue à une compréhension renouvelée du civisme urbain, envisagé comme le produit de croyances institutionnelles plutôt que comme une disposition immuable. Sur le plan pratique, elle propose un modèle opérationnel adaptable à d'autres contextes urbains subsahariens.

La réussite du modèle repose sur trois conditions critiques : un leadership politiquement engagé et physiquement visible ; une application du droit équitable et sans exception ; et une institutionnalisation progressive des pratiques nouvelles.

Les questions ouvertes portent notamment sur la durabilité au-delà du court terme, la transférabilité sectorielle du modèle et son articulation avec les investissements infrastructurels lourds. Ces interrogations constituent un agenda de recherche future.

En définitive, cette étude soutient que, dans les contextes de ressources limitées, l'efficacité urbaine dépend moins des moyens financiers que du leadership, de l'équité légale et du civisme citoyen. Investir dans ces trois

dimensions constitue le socle sur lequel peuvent s'édifier les améliorations matérielles ultérieures.

### RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- ASCHER, F., *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Éditions de l'Aube, La Tour-d'Aigues, 2001.
- BEETHAM, D., *The Legitimation of Power*, Macmillan, London, 1991.
- CASTELLS, M., *Communication Power*, Oxford University Press, Oxford, 2009.
- CHABAL, P. et DALOZ, J.-P., *Africa Works: Disorder as Political Instrument*, James Currey, Oxford, 1999.
- FOURCHARD L., « *Lagos, Koolhaas and Partisan Politics in Nigeria* », in *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 35, n°1, 2011.
- FUKUYAMA, F., *Political Order and Political Decay: From the Industrial Revolution to the Globalization of Democracy*, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2014.
- GANDY, M., « *Planning, Anti-Planning and the Infrastructure Crisis Facing Metropolitan Lagos* », in *Urban Studies*, vol. 43, n°2, 2006.
- GRINDLE M. S., *Good Enough Governance*. MA: Harvard University Press, Cambridge, 2004.
- HAJER, M., *The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process*, Clarendon Press, Oxford, 1995.
- HOOD, C., *The Blame Game: Spin, Bureaucracy, and Self-Preservation in Government*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2011.
- KLOPP J. M., « *Towards a Political Economy of Transportation Policy and Practice in Nairobi* », in *Urban Forum*, vol. 23, n°1, 2012.
- LEFEBVRE, H., *Le droit à la ville*, Anthropos, Paris, 1968.
- LOMBARD, J. et NINOT, O., « *Connecter et intégrer: Les territoires et les mutations des transports en Afrique* », in *Bulletin de l'Association de Géographes Français*, vol. 87, n°1, 2010.
- MATT A., PRITCHETT L., et WOOLCOCK M., *Building State Capability*. Oxford: Oxford University Press, 2017.
- MUKUNA M. D.-S., *Explosion démographique et crise de planification en RDC : Enjeux, défis et stratégies pour un développement durable*, Éditions L'Harmattan, Paris, 2025.

- 
- MYERS, G., *African Cities: Alternative Visions of Urban Theory and Practice*, Zed Books, London, 2011.
  - OLSON M., *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*, Harvard University Press, Cambridge, MA, 1965.
  - ONU-HABITAT, *Rapport mondial sur les villes 2016: Urbanisation et développement - Émergence de nouvelles dynamiques*, Programme des Nations Unies pour les établissements humains, Nairobi, 2016.
  - OSTROM E., *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*, Cambridge University Press, Cambridge, 1990.
  - PARNELL, S. et PIETERSE, E., *Africa's Urban Revolution*, Zed Books, London, 2014
  - SIMONE, A., *For the City Yet to Come: Changing African Life in Four Cities*, Duke University Press, Durham, NC, 2004.
  - TYLER, T. R., *Why People Obey the Law*, Princeton University Press, Princeton, NJ, 2006.
  - UN-HABITAT, *World Cities Report 2020: The Value of Sustainable Urbanization*, United Nations Human Settlements Programme, Nairobi, 2020.
  - WATSON, V., « Seeing from the South: Refocusing Urban Planning on the Globe's Central Urban Issues », in *Urban Studies*, vol. 46, n°11, 2009.
  - World Bank, *Africa's cities: Opening doors to the world*, World Bank Publications, Washington, DC, 2019.