

SDU

Ministère de la Construction,
de l'Urbanisme, de la Ville et du Cadre de Vie

SDU

Schéma Directeur d'Urbanisme
de la ville de **Pointe-Noire**

Novembre 2016



REPUBLIQUE DU CONGO
PROJET EAU ELECTRICITE ET
DEVELOPPEMENT URBAIN (PEEDU)
Cofinancement Congo/Banque Mondiale



Keios Srl ● Via G. Calderini n. 68 - 00196 Roma, Italia
T +39 063233296 ● info@keios.it ● www.keios.it

ASSURANCE QUALITÉ ISO 9001

Projet : Actualisation des Schémas Directeurs d'Urbanisme des villes de Brazzaville et Pointe-Noire (DP N° SC 005/13-COB - Crédit : 4701-CG)

Numéro du projet : 1401 Congo SDU

Document : Schéma Directeur d'Urbanisme de la ville de Pointe-Noire

Rendu. Version	Date	Rédigé	Vérifié	Approuvé
5	28/10/16	J.Chenal, E. Maceratini, C. Ditengo, J. Koua Oba, S. Nzaou, F. Caporali, K.Chetel, L. Boccardi, A. Zagaria, P. De Patto	Jérôme Chenal Chef de mission, Elisa Maceratini Directeur de projet adjoint	Raffaele Gorjux Directeur gérant
6.1	21/11/16	J.Chenal, E. Maceratini, C. Ditengo, J. Koua Oba, S. Nzaou, F. Caporali, K.Chetel, L. Boccardi, A. Zagaria, P. De Patto	Jérôme Chenal Chef de mission, Elisa Maceratini Directeur de projet adjoint	Raffaele Gorjux Directeur gérant
6.2	30/11/16	J.Chenal, E. Maceratini, C. Ditengo, J. Koua Oba, S. Nzaou, F. Caporali, K.Chetel, L. Boccardi, A. Zagaria, P. De Patto	Jérôme Chenal Chef de mission, Elisa Maceratini Directeur de projet adjoint	Raffaele Gorjux Directeur gérant

Fichier : 1401 PNR 6.2 - Schéma Directeur d'Urbanisme de Pointe-Noire (2016-11-30).pdf

MOT DU MINISTRE DE LA CONSTRUCTION, DE L'URBANISME, DE LA VILLE ET DU CADRE DE VIE

Notre mission aujourd'hui est de réfléchir à l'avenir de nos villes. Trop longtemps laissées de côté, elles doivent être pensées non plus comme des contraintes, mais comme des formidables opportunités de développement économique et social.

Pointe-Noire, notre principale ville industrielle du pays, doit œuvrer pour fournir à ses populations un cadre de vie optimal tout en misant sur ce qui fait sa force principale : l'activité économique et le potentiel touristique. Dans une concurrence de plus en plus forte des villes portuaires de la sous-région, Pointe-Noire a tous les atouts pour se positionner et jouer un rôle important au niveau international.

Pour nos habitants, nous allons développer des réseaux d'eau, d'électricité, de voirie, d'assainissement, de transports publics et des équipements de base. Nous allons également nous atteler à contenir l'urbanisation accélérée, en densifiant les quartiers existants, afin d'éviter un étalement urbain trop important qui aurait comme conséquence de mettre à mal notre objectif de rendre accessible les infrastructures et les équipements au plus grand nombre.

Nous allons penser Pointe-Noire en favorisant de grands pôles urbains aux fonctions spécifiques (industrielle, éco-touristique, universitaire, etc.), reliés entre eux par des axes de transport. Ces grands pôles donneront une structure claire à la ville et renforceront ainsi son identité.

Pointe-Noire a le potentiel pour devenir, ou redevenir **Pointe-Noire la belle** ou **Ponton la belle**. Un programme d'amélioration des conditions de vie avec des stratégies d'embellissement du centre-ville et de valorisation des ressources naturelles et construites permettra d'atteindre cet objectif à l'horizon 2035.

Pour cela, nous avons besoin d'une rupture avec des pratiques anciennes de l'aménagement et de la planification urbaine, en s'arrimant aux formes de gouvernance adaptées au monde contemporain dans lequel nous vivons.

Une vision pour l'avenir et la gouvernance qui va de pair ont besoin de s'appuyer sur des documents d'urbanisme contemporain, actualisés, qui montrent les enjeux de demain et apportent les actions à mettre en œuvre. C'est l'objectif principal de notre nouveau Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) qui, tirant les leçons du passé, nous pousse vers l'avenir. Il est la première pierre d'une série d'outils de planification qui donneront un cadre au développement de Pointe-Noire pour les vingt prochaines années.

Alphonse Claude N'SILOU
MINISTRE D'ÉTAT

Table des matières

Les objectifs du SDU.....	1
Partie 1 : Diagnostic et stratégie de développement.....	3
1. Le diagnostic urbain.....	5
2. Les enjeux urbains pour la ville de Pointe-Noire.....	12
3. Perspectives démographiques.....	16
4. Orientations stratégiques.....	18
5. Principes généraux de mise en œuvre des actions.....	20
6. Actions et actions spécifiques.....	21
7. Synthèse des orientations, actions et actions spécifiques.....	32
8. Vision à long terme de la ville : Horizon 2035.....	40
Partie 2 : Propositions spatiales.....	45
9. La structure urbaine.....	47
10. L’habitat.....	53
11. L’environnement.....	59
12. Les infrastructures.....	65
13. La mobilité.....	71
14. Le Schéma Directeur d’Urbanisme.....	75
Liste des abréviations.....	79

Liste des cartes

1. Structure urbaine.....	51
2. Habitat.....	57
3. Environnement.....	63
4. Infrastructures.....	69
5. Mobilité.....	73
6. Schéma Directeur d’Urbanisme.....	77

Annexe

Schéma Directeur d’Urbanisme (planche A1)

Les objectifs du SDU

Les enjeux actuels du développement urbain démontrent la nécessité de l'élaboration d'un nouveau Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) pour la ville de Pointe-Noire. Ce SDU est, pour tous les acteurs publics, le véritable outil d'aide à la décision et notamment dans la définition d'un nouveau processus d'encadrement du développement urbain de Pointe-Noire, pour que celle-ci puissent trouver un équilibre et une cohérence entre les impératifs économiques et les objectifs d'aménagement. Concrètement, il s'agit de :

- Identifier le positionnement de la ville dans le cadre d'une compétition globale et favoriser les opportunités de développement économique équitable, proposant des orientations stratégiques d'aménagement du territoire ;
- Améliorer le cadre de vie des populations, l'accès à l'habitat, aux services de base, aux infrastructures en portant une attention particulière aux intérêts des citoyens, y compris aux couches les plus défavorisées de la population ;
- Poursuivre le principe de durabilité, minimiser la dégradation de l'environnement et la pollution et réduire l'impact des risques naturels.

Au niveau des **caractéristiques principales**, un Schéma Directeur d'Urbanisme (SDU) :

- Comprend toute l'aire urbaine et ses environs, c'est-à-dire tout le territoire qui doit être urbanisé ou maîtrisé à long terme ;
- Considère une longue période, c'est-à-dire un horizon pour 2035, soit de 20 ans ;
- Sert à fixer la stratégie générale de développement spatial et constitue avant tout un document de programmation et de planification ;
- Est contraignant pour l'administration, qui doit intégrer ses orientations et obligations dans ses décisions et actions, mais il n'est pas opposable au tiers.

A côté de cette utilisation directe comme instrument de contrôle et de planification urbaine, il ne faut pas sous-estimer le rôle qu'un SDU peut jouer comme outil de coordination en influençant les anticipations des opérateurs publics et privés. Il est évident qu'à partir du moment où les intentions des pouvoirs publics sont connues, les différents acteurs essaieront d'y conformer leurs projets, ne serait-ce que pour éviter des ennuis, des retards et des difficultés administratives.

Cette anticipation se traduira essentiellement dans leurs stratégies en matière d'implantation d'activités et d'acquisition foncière.

En termes de limite, le SDU à sa propre limite à ne pas confondre avec les limites administratives, les limites d'urbanisation ou encore les limites de la zone urbaine à l'horizon 2035.

La délimitation du SDU a fait l'objet des nombreuses consultations avec les parties prenantes et a été déterminée, de façon partagée, en considérant l'expansion de la ville vers ses axes principaux (les routes nationales) et la forêt d'eucalyptus existante, comme ceinture verte à créer pour limiter l'expansion.

Il est important de considérer la limite du SDU comme limite de la vision de la ville dans les 20 prochaines années, mais pas comme limite administrative.

Les points de repère par rapport aux axes nationaux : le long de la RN5, en correspondance du village de Boueti, après les Gorges de Diosso ; le long de la RN1 en correspondance du village de Boututo, après Mengo ; le long de la RN4 en correspondance de la rivière La Louémé . Les points de repère par rapport au système hydrographique sont le long de la rivière Bimbakassa et le long de la rivière La Louémé.



Partie 1:
Diagnostic et stratégie
de développement

1. Le diagnostic urbain

Le diagnostic fait une synthèse de toutes les problématiques urbaines de Pointe-Noire. Il est ici dans sa forme synthétique pour faciliter sa lecture. La version complète peut être consultée dans les études préparatoires au présent document.

CADRE POLITIQUE ET LÉGAL

La République du Congo a mis en place un dispositif suffisamment complet pour encadrer aussi bien la planification que le développement urbain. La ville de Pointe-Noire, au même titre que toutes les autres villes du pays, profitera de ce dispositif pour amorcer véritablement un développement intégré de son territoire.

Les éléments de ce dispositif sont :

- La stabilité politique du pays, qui rassure les investisseurs nationaux et étrangers ;
- La stabilité économique, qui reste maintenue malgré les variations des cours du pétrole, principale ressource économique du pays ;
- Les nouvelles ressources minières, qui vont soutenir les efforts de diversification des activités économiques et booster la croissance économique du pays ;
- La mise en œuvre de la politique de municipalisation accélérée, qui permet à l'État de doter les principaux centres urbains du pays en infrastructures et équipements modernes ;
- Le dispositif législatif encadrant l'aménagement du territoire, l'urbanisme et l'environnement. Les différents textes légaux montrent que le développement urbain, en général, est bien encadré ;
- La politique volontariste du gouvernement d'imprimer un nouveau développement à la capitale économique du pays. Cela s'observe par la réalisation de grandes infrastructures nouvelles.

CADRE PHYSIQUE

La ville de Pointe-Noire présente une topographie très variée qui comporte de nombreux atouts et aussi de fortes contraintes d'aménagement. On distingue ainsi :

- Une vaste plaine débouchant sur le littoral maritime, qui offre des possibilités diverses d'occupation ;
- Un important littoral maritime s'étirant sur plus de 50 km, disposant de sites agréables comme la Pointe Indienne et la Baie de Loango ;
- Un rempart constitué de plateaux dont les hauteurs atteignent parfois 100 m d'altitude, qui sont des contraintes à l'extension de la ville ;
- Des lacs, cours d'eau et rivières qui serpentent le territoire sont parfois bordés de zones marécageuses difficilement constructibles ;
- De nombreux bassins versants qui facilitent l'écoulement naturel des eaux de ruissellement ;
- Une ceinture verte, la forêt d'eucalyptus.

Cette diversité du site de Pointe-Noire qui constitue aussi sa richesse, justifie une occupation judicieuse et planifiée qui permet d'éviter des surcoûts d'investissements liés à l'urbanisation incontrôlée. En effet, elle détermine des zones urbanisables et des zones non urbanisables.

Cette identification des zones se fait sur le périmètre du SDU où les sites urbains sont repérés visuellement ; les terrains lotis, mais qui ne sont pas mis en valeur, ne sont ainsi pas considérés comme des terrains urbains, même s'ils ne peuvent pas totalement être considérés comme des terrains libres.

Dans le périmètre du SDU, après avoir retiré les terrains urbains, on retire aussi les terrains inondables et à fortes pentes ainsi que tous les autres terrains qui pourraient avoir une valeur de patrimoine ou écologique.

Le solde des terrains restant sont ceux pouvant être urbanisables ou potentiellement urbanisables puisqu'ils le sont uniquement si une coordination avec les transports se fait.

ÉVOLUTION ÉCONOMIQUE ET DES SECTEURS D'ACTIVITÉS

Principale plate-forme économique du pays, Pointe-Noire est une ville dynamique et très attractive car elle dispose d'atouts indéniables, à savoir :

- Les matières premières importantes constituées du pétrole et de la potasse ;
- Une main d'œuvre abondante attirée par les nombreuses offres d'emplois des secteurs pétrolier, ferroviaire, portuaire et industrielle ;
- Une des plus importantes plateformes de production pétrolière d'Afrique autour de laquelle se développent de nombreux services de sous traitants ;
- Des activités portuaires et ferroviaires intenses qui attirent de nombreux migrants économiques ;
- Une économie qui amorce sa diversification avec le développement des mines et du commerce du bois de grume ;
- La présence de nombreuses entreprises industrielles et pétrolières ;
- La création future d'une ZES ;
- Un grand potentiel dans le domaine de l'énergie avec la réalisation de centrales électriques.

Ces atouts constituent de réelles forces pour capter les investissements directs étrangers, mais également pour les investisseurs nationaux.

Pour le secteur de l'emploi, l'analyse de l'emploi à Pointe-Noire fait apparaître :

- Des secteurs secondaire et tertiaire très dynamiques, qui renforcent son statut de principal centre économique du pays ;
- Une forte concentration des emplois modernes du pays, qu'on retrouve principalement dans l'arrondissement central Lumumba ; cependant une amorce d'implantation d'une zone industrielle le long de la RN5 va favoriser le développement de nouvelles zones d'activités dans les arrondissements Mongo Poukou, Loandjili et Ngoyo ;
- Une prolifération d'activités informelles, principales sources de création d'emplois, fortement présente dans les arrondissements populaires (Loandjili, Ngoyo, Mvou Mva et Tié Tié).

ÉVOLUTION SPATIALE

Aujourd'hui, Pointe-Noire s'étend sur environ 15 400 hectares pour une population de plus d'un million d'habitants. À l'instar de la plupart des grandes villes côtières et pétrolières, l'évolution spatiale de Pointe-Noire de 1974 à 2014 s'est traduite par :

- Une croissance régulière et forte de la tache urbaine de la ville de Pointe-Noire, dont la surface a pratiquement triplé en 30 ans, passant de 5 500 ha en 1974 à près de 14 800 ha en 2014 (estimation de la tache urbaine). Ce qui s'est traduit par une extension annuelle de 300 ha pendant la période (1974-2014), entraînant un étalement urbain continu ;
- Des extensions importantes localisées principalement au sud le long de la RN4 ; à l'est le long de la RN5 et au nord le long de la RN1, la partie ouest étant bloquée par l'Océan Atlantique ;
- Une polarisation maximale (structure mono centrique), là où la ville s'est développée à l'origine : arrondissement Lumumba, qui concentre les fonctions extra-locales d'ordre administratif, politique, commercial et de services. Les arrondissements Mvou Mvou et Tié-Tié sont de véritables centres d'activités sociales, bien qu'ayant un caractère populaire. En revanche les arrondissements Ngoyo, Loandjili et Mongo Poukou sont véritablement des zones dortoirs et populaires dont les poussées spatiales dépassent les limites administratives ;

- Une aire d'influence de plus en plus large, s'étendant au delà des limites administratives et englobant les territoires limitrophes de Ndjéno et Tchiamba Nzassi (au sud), de Loango (à l'Ouest) et de Bondi (au Nord). Avec cette aire d'influence, il faut appréhender le développement de Pointe-Noire dans un environnement plus vaste de plus de 25 000 ha.

CARACTÉRISTIQUES ET ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUES

L'analyse de l'évolution de la population est essentielle pour faire une estimation des surfaces nécessaires pour loger cette population. La question centrale est d'examiner comment cette nouvelle population se répartira sur le site de la ville.

En 2007, la population de Pointe-Noire est évaluée à environ 715 334 habitants, d'après les résultats définitifs du RGPH.

Les projections démographiques réalisées dans le cadre du SDU de Pointe-Noire se sont basées sur des hypothèses de fécondité, mortalité et migration à travers les taux d'accroissement ci-dessous.

Tableau 1 : Taux d'accroissement inter-censitaire entre différents recensements

Période inter-censitaire (Pointe-Noire)	Taux d'accroissement
1984-1996	3,4 %
1996-2007	4,0 %
2007-2016 (estimation Keios)	4,6 %

Source : RGPH-2007 et estimation Keios, 2016

L'estimation entre 2007 et 2016 est prise de manière linéaire basée sur les périodes précédentes 1984-1996 et 1996-2007.

Les hypothèses de calcul sont basées sur :

Hypothèse sur la fécondité

L'indice synthétique de fécondité (ISF) est passé de 5,9 enfants par femme au RGPH-1984 à 4,9 enfants par femme au RGPH-2007, ceci correspond à une baisse moyenne de 0,05 enfant par an. Suivant cette tendance, on estime la valeur de l'ISF à 4,75 enfants par femme en 2010, 4,5 enfants par femme en 2015 et 4,25 enfants par femme en 2020, 4 enfants par femme en 2025, 3,75 enfants par femme en 2030 et 3,5 enfants par femme en 2035.

Hypothèse sur la mortalité

L'espérance de vie à la naissance des individus est passée de 51,1 ans en 1984 à 51,6 ans en 2007. Ce qui se traduit par un gain moyen de 0,02 par an. En appliquant cette tendance, l'espérance de vie demeure de l'ordre de 51,6 ans en 2010, 51,7 ans en 2015, 51,8 ans en 2020, 51,9 ans en 2025, 60 ans en 2030 et 60,1 ans en 2035.

Hypothèse sur la migration

En l'absence de données fiables sur la migration, les projections sont élaborées en tenant compte des scénarios. En prenant 2007 comme année de base « année 0 » et 2016 comme année de départ, on a choisi un taux d'accroissement de 4,6% entre cette période. De 2016 à l'horizon 2035, quatre scénarios de croissance ont été élaborés. L'analyse de l'évolution de la population fait apparaître les caractéristiques suivantes :

- Un rythme de croissance démographique très fort ces vingt dernières années faisant passer le taux annuel de 7,6% (1974-1984) à 6,9% (1984-2007) ; le boom pétrolier ayant attiré de très nombreuses populations ;
- Un apport migratoire toujours prépondérant du fait de la forte attractivité économique de la ville de Pointe-Noire ;
- Les migrations liées aux troubles sociopolitiques des années 1990 ;
- Un rajeunissement de la population, plus de 86,2% de la population à moins de 35 ans.

SITUATION FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE

La situation foncière de la ville de Pointe-Noire se caractérise par :

- L'absence de maîtrise de la production de terrains urbains ; les propriétaires terriens étant encore les véritables maîtres du système ;
- Une procédure d'acquisition des terrains urbains encore traditionnelle et empirique, qui ne permet pas à l'État de collecter efficacement l'impôt foncier ;
- Des conflits fonciers persistants malgré la création de l'Association des Terriens du Kouilou ;
- Des difficultés pour l'État de constituer des réserves foncières.

Le secteur de l'habitat et du logement se caractérise par :

- La prolifération de quartiers d'habitat précaire notamment dans les zones marécageuses et inconstructibles (lits des rivières) ;
- Des quartiers périphériques de plus en plus grands et dépourvus d'équipements et de réseaux routiers ;
- Un habitat enclavé par endroit dû à l'absence de voies de desserte ;
- Le développement d'un seul programme immobilier (projet du Camp Iget) de construction par l'État de logements sociaux alors que la demande et les besoins sont immenses ;
- Le développement de programmes immobiliers de standing aussi bien dans le centre-ville que dans les arrondissements périphériques ;
- Le déficit de logements encore important et l'absence de véritables logements sociaux.

LES RÉSEAUX DE VOIRIES

Le réseau viaire se caractérise par :

- Une forte disparité dans la répartition des voies entre les arrondissements ; voirie plus dense dans le centre-ville (arrondissements de Lumumba, Mvou Mvou et Tié Tié) et moins dense à la périphérie (arrondissements de Ngoyo, Loandjili, Mongo Poukou) ;
- Les voiries secondaires et tertiaires de très mauvaise qualité souvent non carrossables et toujours bordées par le sable ;
- Une forte concentration de voies bitumées dans les arrondissements centraux ;
- Un faible réseau de voies structurantes (voies primaires) ;
- Absence de voies de contournement ou de voirie dédiée pour faciliter la circulation des camions en dehors des zones d'habitation ;
- Faible gabarit des voiries primaires et secondaires, qui n'arrivent pas à supporter convenablement le trafic des véhicules, d'où les nombreuses congestions de la circulation.

LES SERVICES URBAINS

La fourniture des services urbains porte sur les réseaux d'assainissement, sur l'alimentation en eau potable, la distribution de l'électricité l'éclairage public et la collecte des ordures ménagères.

ÉVACUATION DES EAUX USÉES

La situation se présente de la manière suivante :

- Une prédominance du système d'assainissement individuel (fosses septiques et puits perdus) dont l'entretien reste problématique ;
- Le manque d'un réseau collectif d'assainissement du centre-ville, entraînant le débordement des eaux vannes hors des regards et autres ouvrages, créant ici et là des poches d'insalubrité ;
- Une pollution croissante des rivières et lacs ; ces derniers deviennent les principaux exutoires des eaux usées.

DRAINAGE DES EAUX PLUVIALES

Le système d'évacuation des eaux de pluie à Pointe-Noire est très peu performant. Il présente certes l'existence de nombreux talwegs et exutoires naturels mais ceux-ci sont de plus en plus occupés par des constructions. On note également une détérioration constante des infrastructures et ouvrages routiers, dont l'entretien devient de plus en plus onéreux ainsi qu'un mauvais usage des ouvrages de drainage par les populations qui en font les lieux de dépôts des ordures ménagères, les rendant ainsi inopérants.

Dans les quartiers périphériques, c'est tout simplement une absence totale de réseaux de drainage des eaux.

ALIMENTATION EN EAU POTABLE

La distribution de l'eau potable est le service marchand qui connaît un très faible développement. On note ainsi seulement 75 000 abonnés sur une population de plus de 1 million d'habitants ce qui démontre le très faible accès des populations au réseau d'eau potable. De plus, la très grande partie des ménages localisés dans les arrondissements périphériques et dans les quartiers d'habitat informel, n'a pas accès à l'eau potable ; ces ménages s'approvisionnent en eau auprès des revendeurs privés, en puisant dans les puits ou dans les rivières. Ces dernières eaux sont très souvent de mauvaise qualité, ce qui a pour conséquence de provoquer des maladies d'origine hydrique.

COLLECTE DES ORDURES MÉNAGÈRES

La collecte des ordures ménagères à Pointe-Noire est véritablement problématique. Elle se caractérise de la manière suivante :

- Un système de collecte des ordures ménagères en régie mise en place par la Mairie de Pointe-Noire mais qui s'avère très peu performant et très limité ;
- Un développement de dépôts sauvages à l'intérieur des ravins et aux abords des voies ;
- La prépondérance d'un système informel de collecte des ordures très insuffisant et mal organisé ;
- L'inaccessibilité de certains quartiers aux camions de collecte ;
- La pollution de l'eau par l'utilisation des canaux d'évacuation des eaux pluviales comme lieux de dépôts des ordures ;
- La pollution de l'air par la prépondérance de la destruction par le feu des déchets ménagers par brûlage ;
- La mauvaise organisation et coordination des structures de collecte et de gestions des déchets ménagers ;
- L'absence de décharges publique set centres de traitement des ordures.

LE TRANSPORT URBAIN

Le déséquilibre spatial entre l'habitat et les emplois, l'extension incontrôlée de la ville et la mono fonctionnalité des quartiers engendrent de nombreux déplacements et une forte sollicitation des moyens de transport en commun. Ce secteur se caractérise par :

- L'existence à l'état embryonnaire d'une société publique de transport collectif ;
- L'existence de nombreux sites habités non desservis par les transports collectifs privés ;
- Les caprices des transporteurs aux heures de pointes qui complexifient la mobilité des personnes ;
- La faiblesse des infrastructures de transport (arrêts de bus, aires de stationnement).

LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS

Dans le secteur de l'éducation et de la santé, les problèmes se présentent de la manière suivante :

- La vétusté des installations, qui souffrent pour la plupart du manque d'entretien ;
- La mauvaise répartition des infrastructures sur le territoire de l'agglomération totalement concentrées au centre-ville ;
- Le sous-équipement criard de certains arrondissements, qui oblige les populations à de longs déplacements pour fréquenter certains équipements.

LES SECTEURS DE LA CULTURE, DU TOURISME, DES SPORTS ET LOISIRS

Le constat est le suivant :

- Le manque d'équipements aussi bien au niveau urbain que départemental ;
- L'absence de politique de promotion et de sensibilisation des populations ;
- La faible exploitation du tourisme, notamment le littoral maritime et le patrimoine culturel, par exemple le patrimoine architectural du Centre-ville (Gare CFCO), le site historique de Loango, les beautés de la côte maritime, les réserves naturelles (Conkouati Tchimpounga, les lacs Cayo et Nanga).

LES GRANDS PROJETS EN COURS

De nombreux projets sont en cours (en phase d'étude ou en cours de réalisation). Ils ont un impact majeur sur le développement futur de l'agglomération et doivent être pris en compte dans la planification comme des données de base.

LA ZONE ÉCONOMIQUE SPÉCIALE DE POINTE-NOIRE

Situé au Nord de la ville, cette Zone Économique Spéciale est la résultat d'une coopération intense avec la Chine. Extrêmement récente, son programme n'est pas encore connu mais sera sans aucun doute mixte, tant la ZES couvre une surface importante d'environ 8 000 hectares. Elle englobe la ville de Loango et couvre des zones en cours d'urbanisation.

Il sera nécessaire de faire un plan d'urbanisme de détails qui prenne en compte l'intérieur de la ZES et de l'aménager en fonction de l'existant, mais il sera aussi nécessaire de considérer ce qui est projeté autour afin d'éviter que la ZES ne soit une zone sans connexion avec son contexte, mais que petit à petit elle devienne un morceau de Pointe-Noire à part entière.

L'enjeu de planification pour le ZES est fondamental tant celle-ci est démesurée par rapport au territoire actuel de la ville de Pointe-Noire. De cette faiblesse, il est possible d'en faire une opportunité pour la ville et cela passe par une planification de la ZES qui prendrait en compte l'ensemble des acteurs, des différents ministères aux pouvoirs locaux.

GRAND PROJET PÉTROLIER

Pour l'amélioration des activités d'extraction de pétrole, d'exploitation minière et de commerce de Pointe-Noire, il est prévu l'implantation de grands projets de développement des infrastructures technologiques et industrielles, en particulier :

- La création d'une zone économique spéciale (ZES) ;
- La réalisation d'une nouvelle plate-forme pétrolière de l'entreprise Total ;
- La création d'une zone d'extraction et de transformation de la potasse.

Ces projets sont d'une grande importance pour l'analyse urbaine de Pointe-Noire, parce que leur mise en œuvre se traduira par une augmentation de l'offre d'emplois et de la demande de mobilité. Il sera donc nécessaire de prévoir une amélioration du réseau de transport et des équipements publics, en envisageant une possible expansion urbaine à proximité de ces nouveaux équipements économiques.

LE PORT AUTONOME DE POINTE-NOIRE

Le programme d'extension du Port Autonome de Pointe-Noire (PAPN) est un des plus importants projets de développement de la ville.

Dès la création du Port Autonome de Pointe-Noire en 2000, l'une des priorités de la Direction Générale du PAPN a été de réhabiliter les installations existantes et d'adapter le Port aux nouvelles conditions du trafic.

LE NOUVEAU PORT MINÉRALIER

Le port minéralier de Pointe-Noire sera construit sur une surface d'environ 1 300 hectares, sur la ligne côtière située au nord du port autonome, pour permettre aux entreprises minières congolaises d'acheminer les minerais

vers l'Europe et l'Asie. Le nouveau port disposera des postes à quai de grandes échelles d'une capacité 1000 à 5000 tonnes pour les marchandises en vrac; des postes à quai polyvalents d'une capacité 50 000 tonnes ; des postes à quai pour des bateaux de travail qui feront au total 31 postes à quai permettant d'envisager le traitement d'une centaine de nouveaux métaux sur le port.

LE NOUVEAU SIÈGE DU PORT

Dans le cadre du programme d'extension et de modernisation des installations portuaires il est prévu le projet de réalisation du nouveau siège administratif du Port Autonome de Pointe-Noire.

Cet immeuble, qui se construit depuis 2011 au bord de l'Océan Atlantique, devrait faciliter l'accès des usagers à l'administration portuaire.

LA RÉHABILITATION DE LA LIGNE DE CHEMIN DE FER

Pour faciliter les échanges entre Pointe-Noire et les autres villes du Congo et des pays voisins, toute la chaîne de transport ferroviaire est dans un processus de renouvellement.

Le chantier de réhabilitation des 510 km de rail du Chemin de Fer Congo-Océan (CFCO), seule voie terrestre reliant Pointe-Noire à Brazzaville, est en cours.

LE RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

En plus des grandes infrastructures de transport qui vont favoriser le développement de Pointe-Noire, on peut citer aussi les projets de renforcement du réseau routier national, tel que prévu par le Plan National des Transports, adopté en 2007, qui vise trois objectifs :

- Relier le nord au sud du pays par deux grandes dorsales, l'une située à l'est et l'autre à l'ouest ;
- Construire des transversales de part et d'autre de ces axes ;
- Interconnecter le réseau routier congolais avec ceux de ses voisins.

LE PROGRAMME SPÉCIAL D'AMÉNAGEMENT URBAIN

Le « Programme spécial d'aménagement urbain », proposé par le Département de Pointe-Noire, dans le cadre du programme de « Municipalisation accélérée additionnelle du département de Pointe-Noire », comprend une série de projets visant à améliorer les équipements et infrastructures de Pointe-Noire, et en particulier, la voirie, le réseau de transport public, les espaces verts et les équipements socio-collectifs, administratifs et judiciaires.

LE PROGRAMME PARTICIPATIF D'AMÉLIORATION ET DE PRÉVENTION DES BIDONVILLES

La présence de bidonvilles est une réalité dans le paysage urbain de Pointe-Noire. La ville et le Département du Kouilou ont été les premières localités à bénéficier du Programme de la municipalisation accélérée, mais malheureusement, comme souligné dans le rapport d'ONU-HABITAT de 2012, le budget communal ne permet pas de résoudre les problèmes de l'habitat précaire qui, au fil du temps, a pris des proportions énormes.

C'est dans ce cadre que se situe le Programme Participatif d'Amélioration des Bidonvilles (PPAB), qui est en train d'être mis en œuvre à Pointe-Noire grâce à un partenariat tripartite entre la commission Européenne, le groupe des États ACP, et l'ONU-HABITAT.

LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL

Le secteur du logement, dans les dernières années est devenu un domaine de forte croissance, dû à la situation de déficit que connaît la ville de Pointe-Noire. L'offre de logements décents est faible aussi bien pour les catégories les moins favorisées de la population que pour les plus riches et les investisseurs internationaux basés au Congo.

A titre d'exemple, on peut citer la société SOPRIM active dans le domaine du développement résidentiel. On citera également le projet Kounda de Maison Sans Frontière (MSF) qui prévoit la réalisation d'une zone d'habitat de moyen et haut standing ainsi qu'une zone de commerces, de loisirs et une zone hôtelière.

2. Les enjeux urbains pour la ville de Pointe-Noire

Les analyses basées sur le diagnostic permettent de mettre en relief les principaux enjeux du développement urbain de la ville de Pointe-Noire.

LES OUTILS DE PLANIFICATION

La ville de Pointe-Noire a été dotée d'un SDU au cours des années 80. Trente ans après, il s'avère largement dépassé au regard de l'urbanisation actuelle et ne répond plus aux objectifs fixés par le Gouvernement. Ainsi, faute d'un cadre réglementaire et administratif efficace pour faire respecter l'occupation des sols ou la non-constructibilité de certaines zones. Les documents d'aménagement et d'urbanisme des années 1980 ont été contredits dans leur essence par ce qui s'est produit depuis cette période jusqu'à ce jour. Aujourd'hui, ces villes présentent de nombreuses contraintes du fait de la dégradation de la situation d'ensemble où les services urbains n'ont pu suivre la croissance spatiale et démographique. Les zones initialement affectées aux grands équipements, industries et investissements spécifiques, aux espaces verts, voire les zones réputées inconstructibles, sont désormais colonisées par l'habitation, particulièrement par l'habitat informel.

LE DISPOSITIF INSTITUTIONNEL

Du point de vue institutionnel, le dispositif mis en place pour assurer une gestion efficiente des espaces urbains à Pointe-Noire voit l'intervention de plusieurs institutions avec des rôles et des attributions, qui parfois se chevauchent, voire s'entrechoquent. Sur la question foncière notamment, plusieurs ministères sont impliqués, auxquels il faut ajouter les départements, les municipalités et les arrondissements.

On constate ainsi que sur le foncier, la multitude d'intervenants est source de blocage et d'incohérence dans le contrôle de l'usage des sols. Dans bien des domaines, ces situations sont perceptibles, rendant parfois la gestion urbaine sans véritable responsabilité. Le SDU a ainsi pour objectif de créer les conditions pour une amélioration du dispositif institutionnel de gestion de Pointe-Noire.

L'autre enjeu institutionnel est celui de la définition de la limite physique et administrative de la ville qu'il faut réétudier et redessiner en fonction de l'avancée de l'urbanisation actuelle sur des territoires toujours plus vastes.

LA QUALITÉ DE VIE DANS LES QUARTIERS

Le Gouvernement congolais a pris conscience des mauvaises conditions d'habitation des populations et s'est par conséquent engagé dans de vastes programmes de construction de logements sociaux. Cependant, bien que de nombreux projets aient vu le jour, les conditions d'accès à ces logements ne sont pas à la portée de la frange importante de la population à bas revenus de Pointe-Noire.

Face à l'immense besoin en logements, cette population a recours à l'habitat précaire, qui sont constitués en majorité de logements construits en dehors du cadre normatif, ou de constructions réalisées sans autorisation préalable de l'autorité d'urbanisme ou encore sans obtention d'un permis de construire.

Il est donc utile de voir la question de l'habitat sous le triple aspect de la restructuration des quartiers précaires, la mise en place de programmes de logements pour les plus pauvres, mais également questionner la desserte des quartiers-dortoirs existants et leur structuration pour en faire des parties de la ville à part entière.

L'ACCÈS AUX SERVICES DE BASE

Le secteur hydraulique connaît de grandes difficultés dues aux faiblesses dans le traitement des eaux, au manque de produits et à la faible capacité de la société concessionnaire de ce service. Les équipements et les installations de la Société Nationale de Distribution d'Eau (SNDE) sont pour la plupart vétustes et insuffisants pour satisfaire les besoins des populations (réseau datant de l'époque coloniale, réseau dépendant des forages, branchements informels sont la norme, perte du réseau très importante). Ainsi, même à Pointe-Noire, les populations n'accèdent pas facilement à l'eau potable toute la journée à cause des coupures intempestives. Les populations sont astreintes à l'attente de l'eau jusqu'à des heures indues ou à en acheter à des coûts exorbitants ou encore à recourir à d'autres sources d'eau non traitée. La distribution presque gratuite de l'eau potable par le biais du prix forfaitaire ne permet pas à la SNDE un renouvellement de ses équipements et une extension de son réseau. La pauvreté des ménages et l'occupation anarchique des espaces ne permettent pas à tous les habitants d'utiliser l'électricité. Des problématiques importantes sont également liées à l'évacuation des eaux pluviales et usées ainsi qu'à la collecte des ordures ménagères.

Si l'on considère également les équipements de santé et d'éducation comme des services de base, l'étalement urbain, la prolifération des quartiers sont autant de causes d'un manque de plus en plus important de structures scolaires et de santé pour les habitants de Pointe-Noire.

LA CONSOMMATION D'ESPACE

L'extension non maîtrisée des quartiers et des villes ne s'accompagne pas d'une augmentation de la capacité de production et de prestations de services de l'État. Disposer d'une parcelle de terrain et y construire, pour échapper aux charges locatives, est le souci majeur des citoyens congolais ; ce qui occasionne cette consommation abusive de l'espace sans aucun aménagement préalable des services appropriés. Cette consommation abusive d'espace est particulièrement à l'origine d'un renforcement de l'étalement de Pointe-Noire. La ville s'étend sans véritable limite sur des sites parfois inconstructibles, avec pour conséquence l'enclavement des quartiers, l'absence d'équipements et d'infrastructures, les inondations et éboulements de terrains avec leurs corollaires de morts d'hommes, de dégâts matériels, etc. La maîtrise de l'extension urbaine est donc fondamentale pour Pointe-Noire.

Paradoxalement, en même temps que la maîtrise des extensions, il faut créer des réserves foncières pour les projets structurants. Sans ces réserves, l'État et les communes n'ont pas de possibilité d'actions sur le territoire.

LA MOBILITÉ URBAINE

À Pointe-Noire, les infrastructures et les services de transports sont clairement insuffisants. Pointe-Noire dispose actuellement d'une société publique de transport collectif à l'état embryonnaire. Elle dispose également des taxis et de mini cars de transport collectif (reconnaissables par leurs couleurs spécifiques « Bleu blanc ») gérés par des privés. Les infrastructures de communication physique sont dans un état désastreux, suite aux dégradations subies par l'intensité de leur usage et à l'insuffisance ou au manque d'entretien. Les déplacements pendulaires sont très fréquents du fait de la configuration de la structure urbaine dans laquelle les principaux lieux d'activités sont regroupés au centre-ville et les logements à la périphérie des villes. Ainsi, aux heures de pointe les engorgements des voies sont importants notamment dans le sens périphérie – centre-ville aux heures de travail et dans le sens inverse à la descente du travail. C'est à ces heures que le déficit en moyen de transport est le plus perceptible. Dans le cas spécifique de Pointe-Noire, la faiblesse du réseau de voiries fait que les embouteillages sont quasi permanents.

Lorsque l'on parle de mobilité urbaine vient la question de l'accessibilité des quartiers, qu'ils soient précaires ou dortoirs. La mobilité doit être pensée également en termes de désenclavement et de qualité de vie.

LA STRUCTURE URBAINE

À force de se développer hors de tout plan d'urbanisme, la ville de Pointe-Noire manque d'une structuration claire de son territoire. Cette structure est généralement donnée par les grands axes de circulation et le réseau d'infrastructures et d'équipements. Aujourd'hui, après quelques décennies de laisser aller, la ville a besoin d'être

retracée en passant par la restructuration de la voirie, la revitalisation du centre-ville et la création de pôles d'équipements...

Cette structure urbaine questionne ainsi les réseaux d'infrastructures que sont l'eau, l'assainissement et l'électricité, la voirie et montre la nécessité de les renouveler (certains sont de 1954) et de les développer.

L'ENVIRONNEMENT

L'assainissement de Pointe-Noire pose problème et le résoudre doit figurer parmi les priorités de la ville. L'assainissement a des répercussions sur la santé des populations aussi bien que sur l'image de la ville pour un investisseur externe, il joue donc un rôle essentiel, aussi pour le développement économique. L'assainissement pèse également lourdement sur l'environnement et la capacité des milieux naturels à jouer leur rôle.

De ce fait le problème de l'environnement n'est pas uniquement lié à l'assainissement mais doit être pensé dans son ensemble, à la fois au niveau des écosystèmes comme de son rôle dans le développement des activités de tourisme et de loisirs. L'environnement est souvent – pour ne pas dire toujours – vu comme une conséquence, or il s'agit d'inverser cette vision pour le mettre au centre de nos préoccupations de développement.

L'environnement est une vaste thématique dans laquelle on trouve également les enjeux suivants pour Pointe-Noire :

- La ceinture verte à sauvegarder et renforcer ça et là ;
- Le système hydrographique à protéger et mettre en valeur ;
- Un littoral naturel à protéger et valoriser.

L'APPRENTISSAGE DE LA VILLE : UN CENTRE-VILLE À METTRE EN VALEUR

La ville qui jadis jouait un rôle pédagogique sur les populations, ne joue plus ce rôle et n'est plus considérée que comme le support de pratiques et d'activités, mais pas comme un espace noble, de vie, d'apprentissage, un espace qui apprend aux habitants à devenir des citoyens. Cela passe par les aménagements et le respect de ceux-ci, cela passe par le respect des règles de conduite en milieu urbain, allant des règles de circulation aux règles du savoir vivre. La ville doit retrouver son rôle « d'école à ciel ouvert » pour toutes les populations y habitant comme pour le migrant fraîchement arrivé de sa campagne à la recherche d'opportunités.

C'est avant tout le centre-ville qui peut jouer ce rôle en s'appuyant sur la structure ancienne de ses rues et la proximité de la mer, comme autant d'éléments pouvant recréer une identité forte à Pointe-Noire.

LES MOYENS DE COMMUNICATION

On le voit aujourd'hui dans les pays où la couverture et le débit d'internet progresse rapidement, c'est une augmentation substantielle du PIB qui va de pair. Pointe-Noire n'a pas de débit internet suffisant pour une ville économique, moteur d'un pays et siège de grandes sociétés. Le manque d'investissements dans ce domaine et les barrières politiques maintiennent clairement Pointe-Noire dans une impossibilité de se développer de manière importante.

LA COORDINATION DES PROJETS EN COURS

La liste des projets en cours est longue et dépend à la fois des privés ou des autorités publiques, aussi bien au niveau des ministères que de la ville. Il y a un besoin aujourd'hui de coordonner cet ensemble de projets pour s'assurer 1) qu'ils entrent dans les orientations voulues par les autorités et 2) qu'ils soient judicieusement situés, ce qui malheureusement n'est que très rarement le cas. Pour des questions de disponibilité foncière, de nombreux projets s'implantent très loin de toute urbanisation, créant ainsi de l'étalement urbain que par ailleurs le SDU cherche à contenir.

Aujourd'hui, la ZES voit une partie de ses terrains construits au profit de l'habitat avec notamment le projet Kounda de MSF ce qui pourrait remettre en cause le tracé de la nouvelle ligne de chemin de fer si la ZES n'est plus qu'un quartier résidentiel. Au même moment, la SNDE avec l'appui de la société française EDF élabore un

plan d'électrification qui ne tient pas compte des enjeux actuels du SDU notamment en termes de zones de développement futur. Le Plan Directeur du PAPN semble ne pas vouloir chercher les synergies avec les autres réflexions sur Pointe-Noire et enfin des usines apparaissent sur le champ de minage sans programme d'habitat conjoint ce qui donnera au mieux de nombreux déplacements supplémentaires (alors que l'on cherche à réduire la congestion) et au pire de nouveaux quartiers précaires qu'il faudra un jour ou l'autre restructurer à grand frais.

3. Perspectives démographiques

Comme le développement spatial de Pointe-Noire est intimement lié à la situation économique du pays entier et des marchés internationaux, l'aspect prédictif d'un SDU doit tenir compte de plusieurs scénarios de développement économique et choisir un scénario tendance qui se situe dans une moyenne légèrement favorable, laissant la place à des adaptations possibles dans le cas où la situation évoluerait de manière positive ou négative. De cette façon, cela ménage une marge de manœuvre aux autorités publiques pour adapter le développement spatial en laissant le soin aux opérateurs privés de réguler et absorber l'accroissement démographique.

Pour la ville de Pointe-Noire, les autorités ont retenu le scénario n°2 « Tendance » qui prolonge l'augmentation du taux de croissance urbaine que la ville a connu dans les dernières décennies.

Ce scénario de développement prévoit en 2035 une population de 2 809 267 habitants pour Pointe-Noire.

Tableau 2 : Estimation de la population en 2035

Années	Population Ponte-Noire
Estimation 2016	1 072 245
Taux d'accroissement en %	5,2
2017	1 128 002
2018	1 186 658
2019	1 248 364
2020	1 313 279
2025	1 692 138
2030	2 360 986
2035	2 809 267

Sources : Estimation Keios, 2016

L'un des enjeux principaux pour les villes africaines, et Pointe-Noire ne déroge pas à la règle, c'est d'endiguer l'implantation de bidonvilles en encadrant la demande future dans des zones d'extension spatiale susceptibles de rester abordables à la grande majorité des nouveaux demandeurs, les moyens et la force d'intervention publics seront d'autant plus requis dans le cas d'une situation économique médiocre qui conduirait à un appauvrissement général de la population.

Au contraire, une embellie économique redonne aux marchés immobiliers privés toutes ses chances pour satisfaire une nouvelle demande plus solvable résultant d'un accroissement de la production congolaise et d'une meilleure redistribution des richesses produites.

Pointe-Noire, à l'instar de beaucoup de villes africaines, est prisonnière du paradoxe où les méfaits d'une économie atone doivent être compensés par un interventionnisme plus important des autorités publiques alors qu'à l'inverse une économie vertueuse est susceptible d'apporter elle-même les mécanismes de marché propres à son bon développement spatial.

Personne ne peut se prévaloir de pouvoir prédire le futur de Pointe-Noire sur le plan économique tant les paramètres qui entrent en jeu dépassent largement le cadre de la ville, du pays, de la sous-région et même du continent. La récente crise pétrolière mondiale et la baisse des prix du baril en est un bon exemple. La

diversification en cours de l'économie congolaise va dans le sens d'une moins grande dépendance à la production de pétrole et les effets sur les villes en seront d'autant atténués.

Le facteur climatique est également à même de provoquer un exode rural important qui viendra augmenter la masse des ménages sans revenus à la périphérie de Pointe-Noire et obligera la ville à accroître la mise à disposition de terrains à prix encadrés pour éviter l'extension des quartiers précaires. Cet afflux possible de ménages plus pauvres sur Pointe-Noire peut être contrebalancé sur un plan économique par une embellie sur les marchés internationaux. L'économie de redistribution qui naîtra de cette nouvelle situation est de nature à compenser quelque peu la perte de revenus des familles quittant leurs villages par le développement de la consommation, de travaux, de services qui sera généré.

Mais, il est également probable que la redistribution de richesse se fasse de la même manière qu'à l'heure actuelle, c'est-à-dire en conservant une structure de répartition des revenus très contrastée qui maintiennent la présence d'un pourcentage important de ménages en état de précarité. Dans tous les cas de figure et selon le principe d'adoption d'un scénario économique intermédiaire, mais légèrement favorable, il convient par prudence de conserver une hypothèse d'un nombre important de ménages susceptibles de ne pas pouvoir se loger sur le marché libre immobilier. En conséquence, le SDU devra prendre en compte cette donnée importante et il est fort probable que l'urbanisation se développe le long des axes prioritairement, notamment les routes nationales numéro 1, 4 et 5.

Sur la base du scénario choisi, il est possible de définir le besoin en surface dont la ville aura besoin pour les 20 prochaines années.

Tableau 3 : Estimation du besoin en surface

	Ponte-Noire
Population 2016	1 072 245
Superficie (ha) 2016	15 400
Densité (pers./ha) 2016	70
Population 2035	2 809 267
Différence population	1 737 022
Densité (pers./ha)	80
Besoin en ha	21 713
% d'augmentation par rapport à 2016	141
Densité (pers./ha), idem 2016	70
Besoin en ha	24 815
% d'augmentation par rapport à 2016	161

Sources : Estimation Keios, 2016

Partant d'une population connue en 2016 et d'une superficie connue également, il est possible de définir une densité brute (avec surface cessible, mais également surface d'équipements, d'infrastructures) de 70 habitants par hectare.

Avec une densité équivalente à celle de 2016, ce ne sont pas moins de 24 815 nouveaux hectares qu'il faudrait trouver pour le développement de Pointe-Noire à l'horizon 2035.

Si on augmente la densité de 10 habitants par hectare, le besoin en superficie à l'horizon 2035 est alors de 21 713 ha.

4. Orientations stratégiques

Si les perspectives démographiques donnent avant tout le résultat de facteurs externes à la ville, les orientations donnent maintenant les facteurs internes et montrent la vision politique de la ville, les aspirations qu'il s'agira ensuite de spatialiser. Sur la base des scénarios, on peut voir les différences d'implantation ; les orientations sont là pour promouvoir un développement important voulu par les pouvoirs publics.

Un SDU est un document prospectif qui repose sur l'adoption d'orientations qui constituent la trame de fond qui sous-tend son exécution. Ces orientations fondent une stratégie qui doit être intégrée au programme d'actions des différentes autorités publiques concourant à l'organisation spatiale du développement de Pointe-Noire. Ces orientations, discutées avec les différentes autorités publiques, sont déclinées, ci-après, en termes génériques d'abord, puis de manière spécifique.

A. REDÉFINIR LA GOUVERNANCE

On attend gouvernance au sens large, à la fois dans les rapports hiérarchiques entre les acteurs qui font la ville, mais également dans les outils à disposition de ces acteurs, voire même les questions liées à la formation des différents professionnels de la gestion et de la planification urbaine.

B. AMÉLIORER LE CADRE DE VIE DU PLUS GRAND NOMBRE

Améliorer les conditions de vie et d'activités du plus grand nombre pour atténuer les effets de la pauvreté. Dans les conditions actuelles de Pointe-Noire, comme dans toutes les grandes villes d'Afrique, la question de la pauvreté de la majorité des populations est caractérisée par des revenus très bas, obtenus à partir d'activités informelles souvent précaires et non stables, l'habitat précaire d'auto-construction et l'absence de services urbains de base. Pour réduire ces effets de la pauvreté du plus grand nombre, les pouvoirs publics doivent mener des actions en mettant en œuvre des programmes portant sur, l'amélioration des voiries tertiaires pour rendre accessible les quartiers périphériques, la gestion efficace des espaces publics et la réhabilitation de l'image de la ville afin de restaurer les fonctionnalités urbaines de Pointe-Noire.

Les programmes de développement des services de base doivent bien sûr venir compléter les programmes d'amélioration des conditions de vie.

C. AMÉLIORER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DE LA VILLE

L'enjeu environnemental ne se décline pas uniquement en terme d'assainissement, mais renvoie à la fois au paysage, aux sites naturels, à la lutte contre les érosions, à l'agriculture urbaine et cætera. Avoir comme objectifs les questions de qualité de l'environnement ont un lien direct avec la santé des populations, l'attrait touristique de certains sites ou encore la diversité des écosystèmes.

La santé devrait être au centre des préoccupations de la force publique. Agir sur l'environnement, c'est permettre aux populations d'éviter des maladies et donc d'avoir une force de travail pour développer l'activité économique.

Enfin, lorsque l'on parle d'environnement dans le cas de Pointe-Noire, il faut forcément parler des questions d'érosion. Des solutions rapides doivent être trouvées pour arrêter l'érosion qui fait de plus en plus de victimes dans les quartiers.

D. DÉVELOPPER POINTE-NOIRE COMME DESTINATION TOURISTIQUE

La mer, un lac, une côte sauvage, un lieu de mémoire sont autant de points forts pour le développement du tourisme. Le chemin est long car rien n'est pour l'heure fait pour le tourisme, mais les qualités des sites de Pointe-Noire et la disponibilité foncière tout comme son accessibilité internationale devraient permettre l'émergence du tourisme. Cependant, les aménagements urbains ne sont qu'un élément parmi d'autres, mais le développement du tourisme doit s'inscrire dans un processus plus vaste que la question urbaine.

Pour le tourisme international, il faut à la fois penser aux lieux d'accueil, mais également aux voyages, depuis leur point de départ jusqu'à la chambre d'hôtel. Il est nécessaire de questionner le rôle des visas, le prix des billets d'avion par rapport à d'autres destinations touristiques, les standings des hôtels avec des coûts raisonnables, les connexions internet. D'un point de vue urbain, le levier est faible dans tout le processus de développement du tourisme.

E. AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ DES TERRITOIRES

Le développement économique est souvent un des objectifs principaux pour une ville. Mais décréter cela ne suffit pas, voire ne sert à rien si les conditions pour accueillir ce développement ne sont pas en place. Il s'agit à la fois de mettre en place des zones dédiées à l'économie tout en mixant les fonctions, mais également de permettre la connexion de ces zones entre elles et avec le reste du pays, voire de la sous-région. Une zone industrielle ne sert à rien si elle n'est pas accessible, si elle dégrade l'environnement, si elle favorise l'implantation de nouveaux bidonvilles en étant trop loin des zones d'habitat.

Il faut enfin tenir compte de la pollution due aux émanations des odeurs de gaz, de pétrole et les fumées des usines existantes dans la ville.

F. DONNER À LA VILLE UNE IDENTITÉ FORTE

Turner la ville vers la mer, c'est certes une volonté politique, mais c'est un enjeu réel pour donner à Pointe-Noire une identité plus forte. Dans cette optique, il est nécessaire de restructurer le centre-ville. L'identité forte peut également se faire avec l'environnement. Positionner Pointe-Noire comme une ville à haute valeur environnementale, au bord de la mer, avec un centre-ville structuré, piéton, agréable et conviviale est sans doute une première étape pour redonner une identité claire à la ville.

G. FAIRE DE POINTE-NOIRE UNE VILLE DE LOISIRS

Pour le bien-être des populations, les loisirs deviennent de plus en plus importants dans la planification des villes. Alors que le tourisme essaie de capter les flux d'étrangers, le développement des loisirs est une réponse locale à une demande de plus en plus internationale. Au Nord, la majorité des trajets en voiture se font pour des loisirs et plus pour le travail. Si cette situation est encore très différente au Sud, elle change très rapidement ; la demande de loisirs augmentant, tout d'abord pour les classes les plus aisées, mais de plus en plus pour les classes économiques faibles.

5. Principes généraux de mise en œuvre des actions

Une série de cinq principes généraux et transversaux doivent devenir des mécanismes lors de la mise en œuvre des actions.

PENSER LES ACTIONS DE LA GESTION LA PLUS « SOFT » À L'AMÉNAGEMENT LE PLUS « HARD »

Lorsqu'il est question de gestion et d'aménagement urbain, la tendance à d'abord penser en termes d'infrastructures est grande. Or aujourd'hui, il est nécessaire de repenser nos manières de faire de l'urbanisme. La règle est toujours d'aller de la gestion « soft » la plus simple et la moins coûteuse vers la construction d'infrastructures (« hard ») coûteuse et difficile techniquement. Avant l'application de cette règle simple, il est primordial d'avoir clairement identifié les objectifs.

DIVERSIFIER LES MÉCANISMES FINANCIERS

Après des décennies de financement par les bailleurs ou par l'État, il est important de sortir de cette unique manière de faire afin de développer d'autres types de financements des villes. Le partenariat public-privé en est une, mais les villes doivent également réfléchir à d'autres manières de capter de nouvelles ressources. A ce niveau, tout est à inventer tant les solutions innovantes n'ont jamais été testées.

RENDRE LES SOLUTIONS ÉVOLUTIVES

Afin de ne pas subordonner la mise en œuvre du SDU à de préalables réformes institutionnelles complètes (exemple de la gestion foncière, exigeant un temps important de négociations et d'ajustement), la stratégie du SDU doit être structurée en plusieurs étapes. Les principes d'actions sont formulés de telle manière qu'ils permettent de répondre aux différents scénarios de développement de la ville.

LA CONTINUITÉ ET COHÉRENCE DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Dans l'ensemble, les principes d'actions préconisées dans le SDU doivent ensuite se retrouver dans les PDU et autres plans de détails, c'est pourquoi les orientations et les actions doivent être validées par les autorités. Les divers schémas (assainissement, électricité, ...) doivent également prendre comme base de travail et de réflexion le SDU sans quoi la planification prônée n'aura aucune portée réelle.

PRISE EN COMPTE DES MÉCANISMES ACTUELS D'URBANISATION

Les principes proposés reposent sur l'observation des mécanismes actuels de densification des quartiers (autant précaires que haut standing) et les intègrent implicitement. A terme, l'objectif est de favoriser une meilleure maîtrise de l'occupation de l'espace par l'adoption de mécanismes institutionnels et juridiques appropriés. La planification urbaine ne se fait ainsi pas en fonction de ce que l'on imagine, mais correspond à des pratiques urbaines réelles.

6. Actions et actions spécifiques

Les orientations se déclinent en actions qui permettent leur mise en œuvre. Ces actions sont ensuite imaginées en terme d'actions spécifiques à voir comme des projets permettant la réalisation de l'action et donc de l'orientation.

RÉGULER LES MARCHÉS FONCIERS

La mise en œuvre de ces principes nécessitera de définir les mécanismes de régulation de production foncière. Pour cela, il faut réglementer le nombre de « lotisseurs » institutionnels et l'instauration d'un organe de coordination, ainsi que mettre en place les outils de financement de la viabilisation des lotissements qui profite au plus grand nombre. Cet enjeu majeur nécessite de revoir les relations avec les propriétaires fonciers actuels et leur place dans la production foncière compte tenu du rôle majeur qu'ils jouent.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Consolider et harmoniser la politique foncière actuelle ;
- Redonner à l'urbanisme le rôle central pour la planification et la gestion foncière urbaine ;
- Récupérer des zones du domaine public ;
- Harmoniser le rôle des acteurs coutumiers dans la production foncière ;
- Créer des réserves foncières (mise en défends, expropriation, acquisition) ;
- Développer des zones pour l'habitat social ;
- Renforcer la police de l'urbanisme.

METTRE EN PLACE DE NOUVEAUX OUTILS DE PLANIFICATION

Le présent rapport est une première étude dans la mise à jour des outils de planification. L'étape suivante pour Pointe-Noire est de produire un PDU (Plan Directeur d'Urbanisme) puis sur des secteurs particuliers de prévoir des plans de détails. Le réaménagement du centre-ville devrait passer par un tel plan où sont indiqués les aménagements à prévoir à court, moyen et long terme.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Faire les PDU et les plans d'urbanisme de détails sur les zones spéciales ;
- Déterminer des Zones d'Aménagements Concertés (ZAC) ;
- Créer un Observatoire Urbain de la ville (centre de documentation et de coopération technique transversale) ;
- Mettre en place un programme d'assistance technique pour accompagner la mise en œuvre du plan.

FORMER LES CADRES DE L'ADMINISTRATION

Parallèlement à la mise à jour des outils d'urbanisme, il est important de former une nouvelle génération de cadres qui pourront, dans les années prochaines, mettre en œuvre les différentes orientations prises pour le futur de Pointe-Noire. Si au début des années 1980, lors de la confection des précédents plans, de jeunes urbanistes se sont formés, depuis la relève tarde à apparaître. Il est ainsi important de mettre en place un dispositif de formation des cadres et des futurs cadres pour s'assurer que les outils d'urbanisme soient, sur le long terme, utiles pour la gestion du cadre urbain.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Développer un programme de formation continue en cours d'emploi ;
- Faire participer intensément les jeunes cadres au développement des plans d'urbanisme.

PARTAGER DE L'INFORMATION ENTRE LES ACTEURS DU SECTEUR

Jusqu'aujourd'hui, les données urbaines sont gardées jalousement par les différents acteurs publics et privés. Or plus la donnée urbaine est libre de droit, plus elle favorise les projets et permet de travailler rapidement. Les bases de données SIG en *open-source*, libre d'accès par tous et mise à jour au fur et à mesure des projets de développement permet de mutualiser les compétences et le travail mais aussi de pouvoir rapidement développer des projets. De plus, plus il existe de données en ligne, de données facilement accessibles, plus les professionnels s'y intéressent.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Créer un serveur SIG en *open access* ;
- Mettre à jour le site web du Ministère et en faire un guichet virtuel.

DÉVELOPPER LA PÉDAGOGIE DE LA VILLE

Nous avons vu que les villes du passé jouaient un rôle non négligeable dans l'apprentissage de la citoyenneté. Il est aujourd'hui primordial de retrouver ce rôle perdu par des projets modèles qui feront ensuite école dans le reste de la ville. L'exemple d'une voie restructurée où les règles de la circulation seraient respectées, les déchets ramassés deviendraient un exemple pour le reste des espaces publics. C'est le premier papier jeté par terre qui rend légitime tous les autres jetés ensuite. Un espace doit être géré de manière exemplaire pour que s'installe une dynamique positive de bonne gestion et de comportement citoyen.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Enlever les embarras sur quelques rues du centre-ville ;
- Faire des aménagements d'espaces publics comme « projet pilote » (par exemple l'aménagement partiel de la rivière Songolo) ;
- Créer une police municipale ;
- Développer des programmes « Éducation, Information et Communication » (EIC) pour les cadres, les professionnels, les usagers et les habitants.

UTILISER L'ARSENAL DE LOIS ET RÈGLEMENTS EXISTANTS

Aujourd'hui, un grand nombre de lois et de règlements existent mais ne sont tout simplement pas appliqués. Avant de questionner le cadre légal et apporter des modifications, il convient de tester son application. Pour cela, il faut mettre en place une procédure et des contrôles très stricts afin de faire appliquer les lois. Une fois l'arsenal légal utilisé, il s'agira ensuite d'évaluer la pertinence de telles ou telles lois, mais dans une deuxième étape uniquement.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Mettre en place une commission interministérielle pour vérifier la cohérence des lois et des règlements ;
- Créer une police municipale ;
- Développer des programmes EIC pour les cadres, les professionnels, les usagers et les habitants.

AMÉLIORER PRIORITAIREMENT LE CADRE DE VIE DES MÉNAGES À BAS REVENUS DANS LES QUARTIERS EXISTANTS ET OUVRIR SI BESOIN À L'URBANISATION DE NOUVELLES ZONES D'EXTENSION URBAINE

Face à un marché foncier existant excluant une large majorité des ménages et afin de prévenir le développement de quartiers précaires, il apparaît nécessaire de circonscrire un nombre limité de zones à l'urbanisation répondant à la demande des ménages les plus pauvres. La taille des parcelles et le niveau (sommaire) de viabilisation devront être adaptés aux revenus des ménages. Enfin, la localisation à proximité du centre-ville ou sur un grand axe de communication est un critère essentiel de choix de résidence. Ce premier principe de planification reste cependant fortement soumis aux capacités institutionnelles de contrôle, afin de limiter les phénomènes spéculatifs et affecter les parcelles aux réels demandeurs à des prix publics.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Restructurer les quartiers précaires (Mbota, KM4, Bissongo et Dibodo) : développer un projet pilote ;
- Créer des réserves foncières pour les zones d'habitat social dans les nouveaux lotissements ;
- Mettre en place une politique de l'habitat pour les populations les plus défavorisées.

MAÎTRISER LA CROISSANCE URBAINE PAR LA MISE EN ŒUVRE DE PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURES

Le développement des infrastructures (routières, d'adduction d'eau, chemin de fer) est l'un des principaux facteurs de développement des quartiers ou de densification des lotissements existants. La programmation des infrastructures apparaît comme un instrument clé de la croissance urbaine et devrait respecter comme principes :

- De ne pas favoriser la dispersion urbaine (cas des investissements dans les zones résidentielles périphériques très faiblement peuplées) ;
- De s'intégrer dans l'armature urbaine existante, en particulier de renforcer les liaisons inter-quartiers.

Pour ce faire, un plan de phasage de développement de la ville (à travers le programme directeur d'investissement parallèle au développement du PDU) est primordial.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Améliorer le réseau viaire existant et développer un nouveau système de voirie ;
- Développer un plan directeur d'assainissement ;
- Développer un plan directeur de gestion des déchets solides ;
- Densifier le réseau d'adduction en eau potable ;
- Densifier et étendre le réseau d'électricité ;
- Densifier le réseau TIC ;
- Développer un système de transport public en site propre (train léger, bus express, etc.) comme colonne vertébrale de l'urbanisation.

ENCADRER LE PROCESSUS DE RESTRUCTURATION DU CENTRE-VILLE

Le centre-ville subit actuellement d'importantes mutations (nombreuses constructions en cours) qui ne sont pour le moment pas ou peu encadrées par les autorités. L'objectif est d'encourager le processus de densification en cours du centre-ville tout en garantissant une mixité des fonctions et une gestion rationnelle de l'espace. Il s'avère cependant nécessaire de trouver des mécanismes de partenariat avec les porteurs de projets (petits ou moyens commerçants) et permettre une transformation progressive plutôt que de lancer un grand projet d'aménagement. Les questions de la circulation, du stationnement et de l'aménagement urbain seront essentielles pour accompagner cette mutation. Il conviendrait d'opter pour une politique d'aménagement de corps de rue qui interdise le stationnement sauvage, redonne une priorité aux piétons et libère des espaces pour encadrer le stationnement.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville ;
- Réaliser un circuit patrimonial ;
- Élaborer un plan de valorisation du centre-ville ;
- Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme ;
- Réhabiliter la Gare Centrale comme site touristique.

FAVORISER LES OPÉRATIONS GÉNÉRATRICES DE REVENUS

Dans la liste des actions à mener, les pouvoirs publics favoriseront dans un premier temps les opérations génératrices de revenus. On développera plus rapidement le projet de marché plutôt que l'aménagement d'un espace public. Mais l'un peut être associé à l'autre facilement avec d'un côté des opérations qui génèrent des revenus avec financement d'autres opérations plus coûteuses. Le marché peut dans ce cas financer également les espaces publics alentours.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Organiser et encadrer les activités informelles génératrices de revenus (transport, artisanat, pêche et petit commerce) ;
- Mettre en place un programme de revenus municipaux innovants (publicité, parkings payants, mobilier urbain, etc...) ;
- Moderniser et restructurer les marchés domaniaux.

METTRE EN PLACE DE NOUVEAUX CIMETIÈRES

Les cimetières posent des problèmes dans les villes, et plus la ville se peuple, plus la superficie dévolue aux cimetières est importante. Dans la perspective d'un développement important de la ville, il est primordial de gérer cette question du cimetière et de prévoir des réserves foncières en suffisance pour les 20 prochaines années sur les axes RN1, RN4 et RN5 à des distances raisonnables.

Action spécifique à mettre en œuvre :

- Mettre en place deux cimetières le long de la RN1 et de la RN4 à l'horizon de 30 ans.

FAVORISER LA MIXITÉ DES FONCTIONS AU SEIN DES QUARTIERS (RÉSIDENTIELLES, ÉQUIPEMENTS, ESPACES DE REPOS, COMMERCIALES OU ARTISANALES)

D'après la structure et le fonctionnement actuel de l'économie (majoritairement informel et de services), il apparaît justifié de projeter deux types de zones distinctes. A la fois les grandes zones industrielles ou d'artisanat pour les grandes sociétés, mais à la fois, il faut prudemment garder la mixité des fonctions au centre-ville, mais également dans les quartiers.

De plus, la ville manque par ailleurs singulièrement d'espaces publics de rencontre, de repos et de jeux, ainsi il semble concevable d'agrémenter les aires d'équipements au sein des lotissements d'espaces ombragés alliant un espace de repos pour les adultes, un terrain de jeux pour les tout-petits et une aire multi-sports pour les adolescents. Des propositions seront faites dans ce sens dans les chapitres ultérieurs. La création des pôles d'équipements sera la solution idéale pour atteindre cet objectif.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Construire des pôles-équipements de quartier multifonctions ;
- Acquérir de la réserve foncière pour contrôler le développement urbain.

METTRE À NIVEAU LES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE BASE

L'objectif est de permettre d'avoir une couverture des réseaux et des services sur l'ensemble du territoire de la ville. Pour cela, il faut une programmation qui tient compte de l'existant, mais également de la densité de population dans les quartiers. En effet, on préfère généralement mettre des réseaux dans des zones de forte densité (lorsqu'on ne travaille pas dans le très haut standing) pour des raisons de rentabilité.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Améliorer le réseau viaire existant et développer un nouveau système de voiries ;
- Développer un plan directeur de l'assainissement collectif en cohérence avec le SDU ;
- Développer un plan directeur de gestion des déchets solides en cohérence avec le SDU ;
- Densifier et réparer le réseau d'adduction en eau potable en cohérence avec le SDU ;
- Densifier et réparer le réseau d'électricité en cohérence avec le SDU ;
- Réaliser un système de décharge publique ;
- Réaliser des « pôles-équipements » de proximité.

RENFORCER DES CENTRES SECONDAIRES EXISTANTS

L'objectif de rééquilibrage des grandes fonctions urbaines, face à la sur-concentration du centre-ville passe par la « déconcentration » des activités, équipements ou services au profit de pôles secondaires. Des expériences menées dans d'autres villes africaines ont montré les limites des projets créant ex-nihilo des « centralités » secondaires.

Le principe retenu pour le SDU en la matière est donc de préférer le renforcement des centres secondaires existants plutôt qu'une création ex-nihilo qui aurait peu de chance de prendre.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Renforcer les pôles embryonnaires existants à travers l'acquisition du foncier (le cas échéant) et la réalisation des équipements de proximité ;
- Mettre en place un programme de promotion d'activités économiques au sein des pôles secondaires ;
- Contrôler et limiter les pollutions ;
- Développer le train comme colonne vertébrale de l'urbanisation ;
- Faire un contrôle systématique des rejets des industries.

CONTRÔLER LA LIMITE URBANISABLE : RÉAFFIRMATION DU PRINCIPE DE FORÊT COMME LIMITE DE L'URBANISATION (CEINTURE VERTE)

Traditionnellement, les « ceintures vertes » consistent à bloquer la progression des taches urbaines en les encerclant d'une zone non constructible. Elles obéissent à des objectifs variables : renforcer la compacité urbaine, limiter les coûts des réseaux, créer des zones de détente. Les forêts d'eucalyptus peuvent dans ce cas très facilement jouer ce rôle.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Établir une zone interdite à la construction autour de la ville ;
- Mettre en place un projet d'intensification des plantations d'arbres et de diversification des forêts ;
- Faire un cadre de concertation avec les communautés pour la gestion des espaces de forêts.

CRÉER ET PROTÉGER LES ESPACES VERTS

Qu'ils soient dans le périmètre urbain au centre-ville, en périphérie ou hors du périmètre, il faut aujourd'hui protéger les espaces verts, en faire des zones *non-aedificandi* et mettre en place un système de gestion de ces espaces. Ils peuvent être des lieux de loisirs, de culture ou d'élevage aussi bien que des lieux de production de bois, mais également des lieux de biodiversité. Dans tous les cas, l'urbanisation finit toujours petit à petit par

détruire les espaces verts : il est essentiel de mettre en place les mesures réglementaires et physiques de protection de ces espaces.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Réaliser des actions de reboisement sur la base d'un « Plan vert participatif » ;
- Réhabiliter et protéger les mangroves dans un cadre participatif ;
- Créer des parcs publics.

METTRE EN VALEUR ET PROTÉGER LE SYSTÈME HYDROGRAPHIQUE

Pour des raisons de structuration de l'espace, le réseau hydrographique est important car il fait partie de « l'ADN » du site de Pointe-Noire et donc il est partie intégrante de l'identité du lieu.

Au-delà des questions d'identité, il est surtout important que le réseau hydrographique joue son rôle premier, celui d'évacuer les eaux.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Réaliser des actions d'aménagement des rivières, autres cours d'eau et zones humides sur la base d'un « Plan bleu participatif » ;
- Aménager les lits et les berges des rivières et réaliser un système de voies vertes le long des cours d'eau ;
- Développer un système de transport public sur l'eau ;
- Dégager les cours d'eau des déchets et autres éléments encombrants.

CRÉER LE RÉSEAU D'ASSAINISSEMENT DE LA VILLE

L'assainissement des villes a un impact direct sur la santé des populations, mais également sur les paysages urbains. Une ville propre montre à la fois la puissance publique à l'œuvre, mais évite surtout de nombreuses maladies et décès.

Action spécifique à mettre en œuvre :

- Développer un plan directeur d'assainissement en cohérence avec le SDU.

PROTÉGER LES LACS ET AUTRES SITES NATURELS

Si dans le cas des espaces verts, il faut protéger leur usage économique, dans le cas de la protection des lacs et autres sites naturels, c'est surtout leur valeur écologique qu'on protège.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Réhabiliter et conserver les lacs et les lagunes: Loufaleba, Cayo, Tchimpounga et Nanga ;
- Élaborer un plan participatif d'aménagement, de valorisation et de gestion des rivières des lacs.

LUTTER CONTRE L'ÉROSION, LES INONDATIONS ET L'ENSABLEMENT

De nombreuses habitations sont en danger à cause de l'érosion, il faut trouver rapidement des solutions techniques pour y remédier. Il ne s'agit pas d'appliquer une seule et unique solution, mais pour chaque cas de trouver la solution la plus adaptée, allant de la végétalisation à l'interdiction de construire, voire à l'expropriation parfois.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Faire un recensement systématique des zones à risque à interdire à la construction ;
- Sécuriser les zones à fort risque ;
- Mettre en place un programme participatif de recasement des populations vivant dans les zones dangereuses ;
- Développer un projet pilote de fixation des sols ;

- Élaborer un plan de gestion des risques environnementaux.

CONTRÔLER ET LIMITER LES POLLUTIONS

La puissance industrielle de Pointe-Noire à son corollaire : une grande pollution. Il s'agit de prendre en compte cette donnée importante lors de la création des nouvelles zones d'activités, mais également de travailler sur les zones existantes où il faut faire des contrôles systématiques des rejets (fumée, eaux usées, ...).

Dans le domaine du transport, ce sont les transports en commun qui permettent réellement de diminuer les effets des voitures individuelles. La promotion de ce type de transport permet donc de lutter intensément contre les pollutions.

Globalement, toutes les énergies renouvelables doivent œuvrer dans le sens d'une réduction de l'impact de la pollution sur l'habitat.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Développer le réseau de transport public comme alternative au transport individuel ;
- Faire un contrôle systématique des déchets spéciaux (des industries, des hôpitaux, ...)
- Faire un contrôle systématique des nuisances urbaines (bruits, odeurs, ...)
- Développer un plan directeur de gestion des déchets solides ;
- Créer une police municipale ;
- Mettre en valeur la côte océane en tant que ressource de la ville.

METTRE EN VALEUR LA CÔTE OCÉANE EN TANT QUE RESSOURCE DE LA VILLE

La ville trop longtemps a tourné le dos à la mer, elle doit aujourd'hui voir l'océan comme une ressource à part entière et développer des activités le long de la côte. Pour cela, il est important de planifier et de réglementer les usages qui peuvent être parfois en concurrence.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Faire un plan d'actions pour le recasement du Village des Pêcheurs ;
- Développer un port de plaisance ;
- Réhabiliter et protéger les mangroves dans un cadre participatif ;
- Aménager le front de mer.

GÉRER LES DÉCHETS

La filière des déchets doit être pensée depuis le ménage, voire en amont jusqu'à la décharge hors les murs de la ville. Une politique de diminution des emballages peut être faite dès les lieux de vente, ce qui diminue les déchets des ménages. Une politique d'utilisation des matériaux compostables doit également permettre une diminution des déchets sortant des ménages. Ensuite, c'est l'ensemble de la filière qui doit être pensée.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Développer un plan directeur de gestion des déchets solides en cohérence avec le SDU ;
- Réaliser un système de décharges publiques.

DÉVELOPPER L'EIC EN MATIÈRE DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT

La gestion à long terme est surtout une question de prise de conscience de la part des populations et en amont de la part des autorités. Pour ces différents publics, l'éducation à l'environnement, l'information et la communication sont capitales pour atteindre des objectifs à long terme.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Développer une stratégie de communication de la Mairie ;

- Former les cadres en charge du développement urbain ;
- Mettre en place une plate-forme web.

PROTÉGER ET VALORISER LE LITTORAL NATUREL ET LE FRONT DE MER

Les bords de mer font l'objet de nombreux conflits d'usage (maraîchage, activités touristiques, industrielles, occupation résidentielle illégale) qui nécessiteraient d'être clarifiés par l'adoption de simples mesures d'affectation. Sans encadrement ou mesures de prévention, ces espaces privilégiés sont fortement menacés d'une occupation incohérente, entraînant de lourdes conséquences (économiques, sociales mais aussi environnementales) nuisibles au développement de l'agglomération. Des règles d'occupation et de construction (suffisamment simples pour être appliquées) seront spécifiquement établies sur les bords de mer.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Faire un plan d'action pour le recasement du Village des Pêcheurs ;
- Développer un port de plaisance ;
- Réhabiliter et protéger les mangroves dans un cadre participatif ;
- Aménager le front de mer ;
- Protéger et valoriser la Baie de Loango et le site de l'ancien port d'embarquement des esclaves ;
- Protéger et valoriser la Côte Sauvage ;
- Protéger et valoriser la Côte Matève.

ENCADRER LE PROCESSUS DE MUTATION DU CENTRE-VILLE

Il est nécessaire de repenser les espaces publics, les accès, le stationnement du centre-ville pour en faire le lieu de référence de Pointe-Noire, puis en faire le lieu d'apprentissage du reste de la ville, mais aussi pour en faire un lieu de haut potentiel économique. Pour cela, il faut à la fois réglementer et à la fois réaménager. Ce processus doit se faire de manière concertée entre les différents acteurs publics comme privés.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville ;
- Réaliser un circuit patrimonial ;
- Élaborer un Plan de valorisation du centre-ville ;
- Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme ;
- Réhabiliter la Gare Centrale comme site touristique.

METTRE EN VALEUR LES SITES À FORT POTENTIEL TOURISTIQUE (NATURE, CULTURE, ...)

Le développement du tourisme passe par la mise en valeur des sites à forte valeur « touristique ». Il peut s'agir de sites naturels ou de sites culturels. L'enjeu dans ces sites, surtout sur la première catégorie, est de mettre en valeur des sites qui doivent garder une valeur importante tout en accueillant de plus en plus de monde qui par définition vont dégrader ces espaces. Il s'agit donc de trouver comment protéger les paysages, la biodiversité pour donner un intérêt au site en développant des activités qui ne doivent pas atténuer l'intérêt du site.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Élaborer un Plan de valorisation touristique de la Pointe Indienne ;
- Élaborer un Plan de valorisation touristique des Gorges de Diosso ;
- Élaborer un Plan de valorisation touristique des lacs et de la Côte Matève ;
- Élaborer un Plan de valorisation touristique du centre-ville ;
- Élaborer un Plan d'aménagement touristique du tronçon de la «Route des esclaves » de Pointe-Noire ;
- Réaliser un nouveau chemin de fer pour la connexion des sites touristiques ;

- Intégrer le PAPN dans le circuit touristique de la ville.

CONTRÔLER ET ORIENTER LA CROISSANCE URBAINE PAR LA MISE EN ŒUVRE DE PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURES

Les grandes infrastructures urbaines permettent généralement de structurer la ville et d'orienter la croissance. Ce sont en principe les infrastructures liées à la mobilité qui donnent les résultats les plus probants. En effet, la route permet de désenclaver des quartiers périphériques alors que les transports publics, par bus ou par train, donnent une possibilité de déplacer beaucoup de monde en peu de temps, ouvrant des possibilités d'extension urbaine sur de nouveaux territoires.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Améliorer le réseau viaire existant et développer un nouveau système de voirie ;
- Développer un plan directeur d'assainissement ;
- Développer un plan directeur de gestion des déchets solides ;
- Densifier le réseau d'adduction en eau potable ;
- Densifier et étendre le réseau d'électricité ;
- Densifier le réseau TIC ;
- Développer un système de transport public en site propre (train léger, bus express, etc.) comme colonne vertébrale de l'urbanisation.

PROTÉGER LE PATRIMOINE BÂTI ET NATUREL

Au centre-ville, une série de constructions méritent d'être mises en valeur. Ce sont les grands bâtiments historiques qui ont une qualité patrimoniale. Ils sont relativement nombreux mais généralement dans un état délabré, tant la question du patrimoine n'est pas au centre des préoccupations des gestionnaires urbains.

Au niveau naturel, il s'agit surtout du littoral, des lacs, lagunes, rivières qui traversent la ville, mais quel que soit le type de patrimoine, il est important d'y porter une attention toute particulière tant une fois mis en valeur, les répercussions sur le cadre de vie ou sur le tourisme peuvent être importantes.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville ;
- Réaliser un circuit patrimonial ;
- Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme ;
- Réhabiliter la Gare Centrale comme site touristique.

CRÉER UN RÉSEAU D'ESPACES PUBLICS PIÉTON CONNECTÉ À LA MER

Il manque aujourd'hui une triple réflexion au centre-ville. Premièrement comment connecter la ville et le littoral, deuxièmement quel est le rôle du piéton et troisièmement quels aménagements pour les espaces publics. Cette triple interrogation doit être la possibilité d'articuler le réseau d'espaces, les aménagements et la fluidité piétonne. Il a y donc un enjeu de taille pour le centre de Pointe-Noire qui en l'état montre un potentiel énorme.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Réaliser une promenade verte sur la rivière Songolo (connexion Baie de Pointe-Noire - Gare de Tié Tié - les lacs) : tronçon pilote ;
- Réaliser un système d'espaces publics connectés par les voies vertes (le long des rivières).

RÉINTÉGRER LE PORT DE POINTE-NOIRE DANS LA VILLE

Le port autonome, comme son nom l'indique, est séparé du reste de la ville. Si généralement le terme autonome renvoie à la gestion des activités du port, il faut constater à Pointe-Noire que le port et la ville ne cohabitent pas

alors que celui-ci se trouve pourtant au centre-ville. Cette situation, si elle faisait sens jadis n'est plus aujourd'hui à l'ordre du jour dans la plupart des grandes villes portuaires mondiales où les ports sont devenus des attractions touristiques qui se visitent et qui sont intégrés dans la ville. Pointe-Noire a un urgent besoin d'être une ville portuaire et de rendre le port à la ville (il est évident qu'une partie du port doit rester fermée au public pour des raisons de sécurité)

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Intégrer le PAPN dans le circuit touristique de la ville ;
- Intégrer le Port Autonome au PDU et aux plans de détails.

DÉVELOPPER UN PORT DE PLAISANCE

Le Port autonome est pour les navires commerciaux, mais n'est pas fait pour la marine de plaisance. Or si Pointe-Noire veut se développer comme ville de tourisme et comme ville de loisirs, un port de plaisance est une grande plus-value à la fois pour les habitants de la ville, mais également pour les touristes venant par mer.

Action spécifique à mettre en œuvre :

- Réaliser un port de plaisance dans la ZES.

OPTIMISER LA LOCALISATION DES ZONES INDUSTRIELLES EXISTANTES

L'emplacement des zones industrielles doit être pensé en fonction des critères d'accessibilité, mais également de diffusion des pollutions inhérentes à cette zone. Le sens des vents dominants est de ce fait très important pour la localisation des zones industrielles. Aujourd'hui, des zones se développent çà et là répondant à l'unique critère de disponibilité foncière. Il faut donc optimiser et développer les zones localisées idéalement tout en minimisant le rôle des autres zones, celle dont l'implantation n'est pas idéale.

De plus la conjoncture économique actuelle ne conduit pas à envisager le développement de nouvelles zones industrielles dans l'immédiat. La réservation de centaines d'hectares destinée à des activités industrielles peu enclines à croître paraît inutile.

Action spécifique à mettre en œuvre :

- Faire l'inventaire des zones existantes et des potentiels de développement.

MAÎTRISER L'URBANISATION

La ville doit mettre en place un système lui permettant d'avoir la maîtrise de l'urbanisation. Le laisser aller coûte tellement cher qu'il faut stopper aujourd'hui les manières informelles de proposer le développement d'une urbanisation contrôlée et encadrée par les autorités.

Action spécifique à mettre en œuvre :

- Développer le train comme colonne vertébrale de l'urbanisation.

RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DE LA DESTINATION POINTE-NOIRE

Il s'agit de ne pas laisser Pointe-Noire à la seule économie du pétrole, mais de diversifier l'industrie, de promouvoir l'artisanat, l'agriculture urbaine, mais également l'élevage, la pêche et le tourisme.

Action spécifique à mettre en œuvre :

- Développer les pôles spécialisés ouverts sur la sous-région et à l'international (tourisme, sport, santé, université, logistique, etc.) ;
- Renforcer la compétitivité du PAPN ;
- Mettre en place une stratégie de marketing urbain.

DÉVELOPPER DE NOUVEAUX LIEUX DE LOISIRS

Les lieux de loisirs sont pour la population résidente de Pointe-Noire, ils se différencient de ce fait des lieux strictement touristiques qui attirent aussi des gens venant de l'extérieur. Les lieux de loisirs ne sont souvent pas les mêmes en fonction des classes sociales qui les pratiquent. Il faut ainsi faire la promotion de la mixité sociale dans les espaces publics de loisirs, mais dans un même temps, réfléchir aux différents types de loisirs des populations afin de permettre à tous les habitants de Pointe-Noire d'y trouver leur compte, du plus riche au plus pauvre.

Actions spécifiques à mettre en œuvre :

- Acquérir des terrains pour les espaces de sport, loisir et culture (terrains de sports, salles de spectacles, etc.) ;
- Faciliter des processus de partenariat public-privé ;
- Développer des conventions avec les chaînes hôtelières ;
- Aménager des promenades le long des plages (Côte Sauvage, Côte Matève et Côte de Loango) ;
- Réaliser une promenade verte sur la rivière Songolo (connexion Baie de Pointe-Noire - Gare de Tié Tié - les lacs) : tronçon pilote ;
- Réaliser un système d'espaces publics connectés par les voies vertes (le long des rivières).

7. Synthèse des orientations, actions et actions spécifiques

Le tableau ci-dessous montre la relation entre les orientations et les actions. Chaque action se décline ensuite en actions spécifiques comme autant de projets concrets.

Orientations	Actions	Actions spécifiques
A. Redéfinir la gouvernance	Réguler des marchés fonciers	<ul style="list-style-type: none"> • Consolider et harmoniser la politique foncière actuelle • Redonner à l'urbanisme le rôle central pour la planification et la gestion foncière urbaine • Récupérer des zones du domaine public • Harmoniser le rôle des acteurs coutumiers dans la production foncière • Créer des réserves foncières (mise en défends, expropriation, acquisition) • Développer des zones pour l'habitat social • Renforcer la police de l'urbanisme
	Mettre en place de nouveaux outils de planification	<ul style="list-style-type: none"> • Faire les PDU et les plans d'urbanisme de détails sur les zones spéciales • Déterminer des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) • Créer un Observatoire Urbain de la ville (centre de documentation et de coopération technique transversale) • Mettre en place un programme d'assistance technique pour accompagner la mise en œuvre du plan
	Former les cadres	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un programme de formation continue en cours d'emploi • Faire participer intensivement les jeunes cadres au développement des plans d'urbanisme
	Partager l'information entre acteurs du secteur	<ul style="list-style-type: none"> • Créer un serveur SIG en <i>open access</i> • Créer le site web du ministère et en faire un guichet virtuel
	Développer la pédagogie de la ville	<ul style="list-style-type: none"> • Enlever les embarras sur quelques rues de la ville • Faire des aménagements d'espace publique comme « projet-pilote » (par exemple aménagement partiel de la rivière Songolo) • Créer une police municipale • Développer des programmes d'Éducation, Information et Communication (EIC) pour les cadres, les professionnels, les usagers et les habitants

Orientations	Actions	Actions spécifiques
	Utiliser et renforcer l'arsenal de lois et règlements	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place une commission interministérielle pour vérifier la cohérence des lois et règlements • Créer une police municipale • Développer des programmes d'Éducation, Information et Communication (EIC) pour les cadres, les professionnels, les usagers et les habitants
B. Améliorer le cadre de vie du plus grand nombre	Améliorer prioritairement le cadre de vie des ménages à bas revenus dans les quartiers existants et ouvrir si besoin à l'urbanisation de nouvelles zones d'extension urbaine	<ul style="list-style-type: none"> • Restructurer les quartiers précaires (Mбота, KM4, Bissongo et Dibodo) : développer un projet-pilote • Créer des réserves foncières pour les zones d'habitat social dans les nouveaux lotissements • Mettre en place une politique de l'habitat pour les populations les plus défavorisées
	Maîtriser la croissance urbaine par la mise en œuvre de programmes d'infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le réseau viarie existant et développer un nouveau système de voirie • Développer un plan directeur d'assainissement • Développer un plan directeur de gestion des déchets solides • Densifier le réseau d'adduction en eau potable • Densifier et étendre le réseau d'électricité • Densifier le réseau TIC • Développer un système de transport public en site propre (train léger, bus express, etc.) comme colonne vertébrale de l'urbanisation
	Encadrer le processus de restructuration du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville • Réaliser un circuit patrimonial • Élaborer un plan de valorisation du centre-ville • Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme • Réhabiliter de la Gare Centrale comme site touristique
	Favoriser les opérations génératrices de revenus	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser et encadrer les activités informelles génératrices de revenus (transport, artisanat, pêche et petit commerce) • Mettre en place un programme de revenus municipaux innovants (publicité, parkings payants, mobilier urbain, etc.) • Moderniser et restructurer les marchés domaniaux
	Mettre en place de nouveaux cimetières	<ul style="list-style-type: none"> • Mettre en place deux cimetières le long de la RN1 et de la RN4 à l'horizon de 30 ans
	Favoriser la mixité des fonctions au sein des quartiers (résidentielles, équipements, espaces de repos, commerciales ou artisanales)	<ul style="list-style-type: none"> • Construire des pôles-équipements de quartiers multifonctions • Acquérir de la réserve foncière pour maîtriser le développement urbain

Orientations	Actions	Actions spécifiques
	Mettre à niveau les services de base, équipements et infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le réseau viaire existant et développer un nouveau système de voirie • Développer un plan directeur d'assainissement en cohérence avec le SDU • Développer un plan directeur de gestion des déchets solides en cohérence avec le SDU • Densifier et réparer le réseau d'adduction en eau potable en cohérence avec le SDU • Densifier et réparer le réseau d'électricité en cohérence avec le SDU • Réaliser un système de décharges publiques • Réaliser des "pôles-équipements" de proximité
	Renforcer les pôles urbains secondaires existants	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les pôles embryonnaires existants à travers l'acquisition du foncier (le cas échéant) et la réalisation des équipements de proximité • Mettre en place un programme de promotion d'activités économiques au sein des pôles secondaires
	Contrôler et limiter les pollutions	<ul style="list-style-type: none"> • Développer le réseau du transport public comme alternative au transport individuel • Faire un contrôle systématique des déchets spéciaux (des industries, des hôpitaux, etc.) • Faire un contrôle systématique des nuisances urbaines (bruit, odeur, etc.) • Développer un plan directeur de gestion des déchets solides • Créer une police municipale
C. Améliorer la qualité environnementale de la ville	Contrôler la limite urbanisable : réaffirmation du principe de forêt comme limite de l'urbanisation (ceinture verte)	<ul style="list-style-type: none"> • Établir une zone interdite à la construction autour de la ville • Mettre en place un projet d'intensification des plantations d'arbres et de diversification des forêts • Faire un cadre de concertation avec les communautés pour la gestion des espaces de forêts
	Créer et protéger les espaces verts	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des actions de reboisement sur la base d'un « Plan vert participatif » • Réhabiliter et protéger les mangroves dans un cadre participatif • Créer des parcs publics
	Mettre en valeur et protéger le système hydrographique	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser des actions d'aménagement des rivières, autres cours d'eaux et zones humides sur la base d'un « Plan bleu participatif » • Aménager les lits et les berges des rivières et réaliser un système de voies vertes le long des cours d'eaux • Développer un système de transport public sur l'eau • Dégager les cours d'eaux des déchets et autres éléments encombrants
	Créer le réseau d'assainissement de la ville	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un plan directeur d'assainissement en cohérence avec le SDU

Orientations	Actions	Actions spécifiques
	Protéger et valoriser les lacs et autres sites naturelles	<ul style="list-style-type: none"> • Réhabiliter et conserver les lacs et les lagunes: Loufaleba, Cayo, Tchimpounga et Nanga • Élaborer un plan participatif d'aménagement, valorisation et gestion des rives des lacs
	Lutter contre l'érosion, les inondations et l'ensablement	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un recensement systématique des zones à risque à interdire à la construction • Sécuriser les zones à fort risque • Mettre en place un programme participatif de recasement des populations vivant dans les zones dangereuses • Développer un projet pilote de fixation des sols • Élaborer un plan de gestion des risques environnementaux
	Contrôler et limiter les pollutions	<ul style="list-style-type: none"> • Développer le réseau du transport public comme alternative au transport individuel • Faire un contrôle systématique des déchets spéciaux (des industries, des hôpitaux, etc.) • Faire un contrôle systématique des nuisances urbaines (bruit, odeur, etc.) • Développer un plan directeur de gestion des déchets solides • Créer une police municipale
	Mettre en valeur la côte océane en tant que ressource de la ville	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un plan d'action pour le recasement du Village des Pêcheurs • Développer un port de plaisance • Réhabiliter et protéger les mangroves dans un cadre participatif • Aménager le front de mer
	Gérer les déchets	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un plan directeur de gestion des déchets solides en cohérence avec le SDU • Réaliser un système de décharges publiques
	Développer l'EIC (Education, Information, Communication) en matière de gestion de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Développer une stratégie de communication de la Mairie • Former les cadres en charge du développement urbain • Mettre en place une plate-forme web
D. Développer Pointe-Noire comme destination touristique	Protéger et valoriser le littoral naturel et le front de mer	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un plan d'action pour le recasement du Village des Pêcheurs • Développer un port de plaisance • Réhabiliter et protéger les mangroves dans un cadre participatif • Aménager le front de mer • Protéger et valoriser la Baie de Loango et le site de l'ancien port d'embarquement des esclaves • Protéger et valoriser la Côte Sauvage • Protéger et valoriser la Côte Matève

Orientations	Actions	Actions spécifiques
	Encadrer le processus de mutation du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville • Réaliser un circuit patrimonial • Élaborer un Plan de valorisation du centre-ville • Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme • Réhabiliter la Gare Centrale comme site touristique
	Mettre en valeur les sites à fort potentiels touristiques (nature, culture, ...)	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer un plan de valorisation touristique de la la Baie de Loango • Élaborer un plan de valorisation touristique de Gorges de Diosso • Élaborer un Plan de valorisation touristique des lacs et de la Côte Matève • Élaborer un Plan de valorisation touristique du centre-ville • Élaborer un Plan d'aménagement touristique du tronçon de la "Route des esclaves" de Pointe-Noire • Réaliser un nouveau chemin de fer pour la connexion des sites touristiques • Intégrer le PAPN dans le circuit touristique de la ville
	Contrôler et orienter la croissance urbaine par la mise en œuvre de programmes d'infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le réseau viaire existant et développer un nouveau système de voirie • Développer un plan directeur d'assainissement • Développer un plan directeur de gestion des déchets solides • Densifier le réseau d'adduction en eau potable • Densifier et étendre le réseau d'électricité • Densifier le réseau TIC • Développer un système de transport public en site propre (train léger, bus express, etc.) comme colonne vertébrale de l'urbanisation
	Protéger le patrimoine bâti et naturel	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville • Réaliser un circuit patrimonial • Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme • Réhabiliter de la Gare Centrale comme site touristique
	Créer un réseau d'espaces publics et piétons connectant la ville à la mer	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser une promenade verte sur la rivière Songolo (connexion Baie de Pointe-Noire-Gare de Tié Tié - les lacs) : tronçon pilote • Réaliser un système d'espaces publics connectés par les voies vertes (le long des rivières)
	Réintégrer le port de Pointe-Noire dans la ville	<ul style="list-style-type: none"> • Intégrer le PAPN dans le circuit touristique de la ville • Intégrer le Port Autonome aux PDU et aux plans de détails
	Développer un port de plaisance	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un port de plaisance dans la ZES

Orientations	Actions	Actions spécifiques
E. Améliorer la compétitivité de Pointe-Noire	Renforcer la compétitivité de la destination Pointe-Noire	<ul style="list-style-type: none"> • Développer les pôles spécialisés ouverts sur la sous-région et à l'international (tourisme, sport, santé, université, logistique, etc.) • Renforcer la compétitivité du PAPN • Mettre en place une stratégie de marketing urbain
	Optimiser la localisation des zones industrielles existantes	<ul style="list-style-type: none"> • Faire l'inventaire des zones existantes et des potentiels de développement
	Renforcer les pôles urbains secondaires existants	<ul style="list-style-type: none"> • Renforcer les pôles embryonnaires existants à travers l'acquisition du foncier (le cas échéant) et la réalisation des équipements de proximité • Mettre en place un programme de promotion d'activités économiques au sein des pôles secondaires
	Favoriser la mixité des fonctions au sein des quartiers (résidentielles, équipements, espaces de repos, commerciales ou artisanales)	<ul style="list-style-type: none"> • Construire des pôles -équipements de quartier multifonctions • Acquérir de la réserve foncière pour maîtriser le développement urbain
	Maîtriser la croissance urbaine par la mise en œuvre de programmes d'infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le réseau viaire existant et développer un nouveau système de voirie • Développer un plan directeur d'assainissement • Développer un plan directeur de gestion des déchets solides • Densifier le réseau d'adduction en eau potable • Densifier et étendre le réseau d'électricité • Densifier le réseau TIC • Développer un système de transport public en site propre (train léger, bus express, etc.) comme colonne vertébrale de l'urbanisation
	Encadrer le processus de restructuration du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville • Réaliser un circuit patrimonial • Élaborer un Plan de valorisation du centre-ville • Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme • Réhabiliter de la Gare Centrale comme site touristique
	Favoriser les opérations génératrices de revenus	<ul style="list-style-type: none"> • Organiser et encadrer les activités informelles génératrices de revenus (transport, artisanat, pêche et petit commerce) • Mettre en place un programme de revenus municipaux innovants (publicité, parkings payants, mobilier urbain, etc.) • Moderniser et restructurer les marchés domaniaux

Orientations	Actions	Actions spécifiques
F. Donner une identité forte à la ville	Développer la pédagogie de la ville	<ul style="list-style-type: none"> • Enlever les embarras sur quelques rues de la ville • Faire des aménagements d'espace publique comme « projet-pilote » (par exemple aménagement partiel de la rivière Songolo) • Créer une police municipale • Développer des programmes d'Éducation, Information et Communication (EIC) pour les cadres, les professionnels, les usagers et les habitants
	Protéger le patrimoine bâti et naturel	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville • Réaliser un circuit patrimonial • Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme • Réhabiliter de la Gare Centrale comme site touristique
	Encadrer le processus de restructuration du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville • Réaliser un circuit patrimonial • Élaborer un plan de valorisation du centre-ville • Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme • Réhabiliter de la Gare Centrale comme site touristique
	Protéger et valoriser le littoral naturel et le front de mer	<ul style="list-style-type: none"> • Faire un plan d'action pour le recasement du Village des Pêcheurs • Développer un port de plaisance • Réhabiliter et protéger les mangroves dans un cadre participatif • Aménager le front de mer • Protéger et valoriser la Baie de Loango et le site de l'ancien port d'embarquement des esclaves • Protéger et valoriser la Côte Sauvage • Protéger et valoriser la Côte Matève
G. Faire de Pointe-Noire une ville de loisirs	Encadrer le processus de restructuration du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> • Élaborer une liste indicative du patrimoine historique de la ville • Réaliser un circuit patrimonial • Élaborer un plan de valorisation du centre-ville • Réhabiliter le patrimoine historique du centre-ville comme équipements de culture/tourisme • Réhabiliter de la Gare Centrale comme site touristique

Orientations	Actions	Actions spécifiques
	Développer de nouveaux lieux de loisirs	<ul style="list-style-type: none"> • Acquérir des terrains pour les espaces de sport, loisir et culture (terrains de sports, salles de spectacles, etc.) • Faciliter des processus de partenariat public-privé • Développer des conventions avec les chaînes hôtelières • Aménager des promenades le long des plages (Côte Sauvage, Côte Matève et Côte de Loango) • Réaliser une promenade verte sur la rivière Songolo (connexion Baie de Pointe-Noire-Gare de Tié Tié - les lacs) : tronçon pilote • Réaliser un système d'espaces publics connectés par les voies vertes (le long des rivières)
	Favoriser la mixité des fonctions au sein des quartiers (résidentielles, équipements, espaces de repos, commerciales ou artisanales)	<ul style="list-style-type: none"> • Construire des pôles-équipements de quartier multifonctions • Acquérir de la réserve foncière pour maîtriser le développement urbain

8. Vision à long terme de la ville : Horizon 2035

DES OBJECTIFS CLAIRS

Une vision à long terme, pour une ville, présuppose une vision claire et des objectifs simples. Pour la vision, c'est par le truchement des orientations qu'elle se met en place, les objectifs, eux, sont les suivants :

« POINTE-NOIRE LA BELLE »

Dans une vision à long terme, il est important de définir clairement les ambitions de la ville et de s'y tenir. Si ces ambitions peuvent être multiples, elles se réunissent ici sous un seul slogan : « Pointe-Noire la belle ».

Au-delà du slogan, il devient important ensuite que les actions spécifiques du présent rapport, mais aussi que toutes les prises de décisions politiques, les projets qui viendront par la suite aillent dans le même sens, c'est-à-dire de rendre à Pointe-Noire sa beauté.

Il est ainsi nécessaire d'articuler les différents domaines d'intervention des pouvoirs publics tout comme les initiatives privées afin d'œuvrer dans une voie commune. A titre d'exemple, le développement du tourisme doit s'articuler avec la protection du patrimoine, qu'il soit naturel ou construit. C'est la nature préservée, la beauté des paysages que les touristes viendront voir.

UNE DENSIFICATION NÉCESSAIRE

La question de la densification doit être au centre des débats. Même si elle n'est pas très populaire, les 1.8 millions d'habitant de plus dans un horizon de 20 ans ne vont pas pouvoir s'installer comme ça s'est fait jusqu'aujourd'hui et quasiment passer de 1 à 3 la superficie de la zone urbaine. Sachant qu'aujourd'hui la puissance publique n'arrive pas à équiper l'ensemble des quartiers de la même manière, il semble nécessaire de trouver des solutions. De plus, le nombre de ménages a tendance à augmenter ce qui pourrait donner en 2035 une dé-densification de la ville si on ne fait pas attention et si des mesures ne sont pas rapidement mises en place.

Pour densifier, les deux méthodes classiques sont la construction en hauteur et la réduction de la taille des parcelles. Au regard de la demande qui va être forte au moins jusqu'en 2035, il va falloir dans de nombreux secteurs combiner les deux approches.

Dans les anciens quartiers déjà denses, la marge de progression est faible et on peut considérer que le quartier est complet.

Les quartiers récents sont eux faiblement denses mais déjà partiellement mis en valeur, le potentiel est grand, mais il sera difficile de réduire la taille des parcelles puisque déjà occupées pour la plupart, il faudra dans ce cas mettre en place les mécanismes de promotion de la construction en hauteur.

Les lotissements futurs, même s'ils sont déjà attribués peuvent être remembrés sans trop d'effort, il est ainsi possible de jouer sur la forme des parcelles.

UNE COORDINATION URBANISME ET TRANSPORTS

Le système de transport doit être mis au service des zones d'habitat nouvelles et à densifier. On ne construit pas de nouvelles routes sans les ancrer au développement spatial de la ville. Cela permet ainsi de rentabiliser l'investissement et de rationaliser les déplacements.

Dans le cas de Pointe-Noire, la ligne de chemin de fer devrait jouer un rôle majeur dans le système des transports permettant, autour des gares, le long de la ligne, de promouvoir une implantation très dense pour de l'habitat et des services.

UNE GOUVERNANCE MISE À JOUR

Les objectifs les plus clairs ne pourront pas être mis en œuvre sans une refonte de la gouvernance au sens large. Il faut, dans un même temps, revoir les textes liés au foncier, les faire appliquer, éclaircir les prérogatives des uns et des autres, former des cadres à même de comprendre les enjeux. Il ne s'agit pas ici d'impacter un domaine, mais bien plusieurs domaines et de manière simultanée si on veut avoir un impact sur le contrôle de développement physique de la ville.

DÉFINITION DES SURFACES NÉCESSAIRES À L'HORIZON 2035

Le territoire de la ville de Pointe-Noire a été découpé en type de tissu urbain comme par exemple les zones urbaines à mettre en valeur, les zones à rénover et densifier ou encore les quartiers précaires à restructurer.

A ces différents types de quartiers, on applique une densité moyenne additionnelle par rapport à la situation 2016. Cette méthode qui découpe le territoire en différentes typologies de quartiers permet d'être plus précis dans l'estimation des surfaces à urbaniser. Elle prend en compte les densités brutes, c'est-à-dire prenant l'ensemble de la surface, y compris les surfaces de voiries, les espaces publics et autres surfaces dévolues aux équipements. Cela signifie que dans les zones nouvelles à urbaniser, le nombre d'hectares prend en compte également les zones non cessibles pour l'habitat.

Tableau 4 : Estimation de la population en 2035 dans la zone bâtie

Zones urbaines	Hectares	Densité moyenne actuelle	Population 2016	Densité additionnelle	Population additionnelle	Densité à 2035	Estimation population 2035
Zone à mettre en valeur	267	100	26 700	0	0	140	26 700
Zone à densifier et consolider	4 375	100	437 471	10	0	110	437 471
Zone à structurer et densifier	9 216	45	414 706	60	552 941	110	967 647
Zone à densifier fortement	7 997	5	39 984	105	839 654	110	879 637
Quartiers précaires à restructurer	650	130	84 500	-30	-19 500	110	65 000
Habitat en zone accidentée à relocaliser	550	125	68 750	-135	-74 250	0	-5 500
Grands projets immobiliers (Kounda)	378.28	0	0	50	12 000	50	12 000
Total zones urbaines	23 054	70	1 072 245	40	1 404 595	110	2 370 955

Source : Estimation Keios, 2016

Tableau 5 : Estimation de la population à loger dans les zones d'extension

Estimations de population à loger dans les zones d'extension	Population
Estimation population en 2035	2 809 267
Population en 2016	-1 072 245
Population des quartiers précaires à reloger	19 500
Population en zones accidentées à relocaliser	74 250
Population additionnelle dans les zones urbaines	-1 404 595
Population additionnelle à loger	426 177

Source : Estimation Keios, 2016

Tableau 6 : Estimation du besoin en hectares

Estimation des besoins en hectares	Population	Densité Prévue	%	ha
Population additionnelle à loger	426 177			
- en autoconstruction	127 758	110	30,00%	1 161
- en habitat planifié	298 419	230	70,00%	1 297
Hectares nécessaires				2 459

Sources : Estimation Keios, 2016

Les besoins pour accueillir le développement de la ville de Pointe-Noire à l'horizon 2035 sont, comme nous le montre le tableau ci-dessus, de 2 459 hectares, soit environ 130 hectares par an durant les 19 prochaines années.

DÉLIMITATION DES ZONES URBAINES ET À URBANISER

Dans les zones urbaines existantes, il y a celles qui pourront faire l'objet d'une densification et d'autres où le processus est terminé et ne permet pas de densifier plus dans les conditions actuelles. Les zones pouvant être densifiées le pourront uniquement avec un programme qui accompagne cette densification. Il est peu probable qu'elles se densifient de manière « naturelle » et sans mesures strictes, il n'y aura pas de densification.

Enfin les zones à urbaniser dans un horizon 2035 doivent faire l'objet d'un travail important afin d'éviter qu'elles ne soient couvertes que de lotissements conçus par des géomètres, mais qu'elles acquièrent une qualité urbaine qui fera la ville de Pointe-Noire de demain.

Tableau 7 : Proposition du SDU en chiffres

Zones urbaines à maîtriser	ha
Zone à mettre en valeur	267
Zone à densifier et consolider	4 375
Zone à structurer et densifier	9 216
Zone à densifier fortement	7 997
Quartiers précaires à restructurer	650
Habitat en zone accidentée à relocaliser	550
Grands projets immobiliers (Kounda)	378
Total zones urbaines	23 054

Zones à urbaniser	ha
Zone d'extension de l'habitat social	1 138
Zone d'extension de l'habitat moyen standing	1 446
Zone d'extension de l'habitat haut standing	490
Total zones à urbaniser	3 074

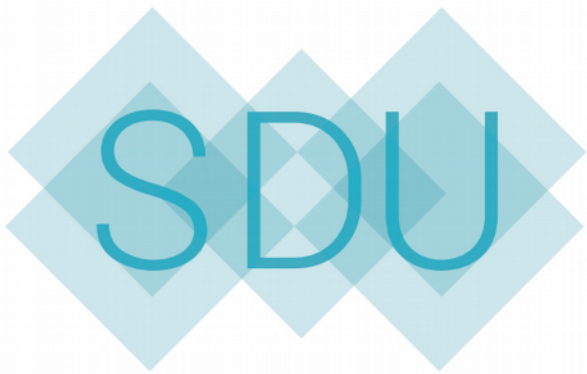
Grands pôles urbains	ha
Pôle du centre-ville	2 633
Pôle éco-touristique (RN5)	2 120
Pôle du centre-ville de Loango	550
Pôle universitaire	1 050
Pôle industriel (RN1)	2 120
Pôle santé	2 193
Pôle éco-touristique (RN4)	4 931
Pôle industriel et logistique (RN4)	2 033
Total pôles urbains	17 630

Pôles secondaires	ha
Pôle secondaire à renforcer (11 x 10 ha)	110
Pôle secondaire à créer (23 x 10 ha)	230
Total pôles secondaires	340

Réserves foncières	ha
Nouveaux cimetières	92
Nouvelles décharges publiques	33
Nouvelles gares/stations de train	26
Gares routières	15
Pôles-équipements	220
Ceinture verte	10 020
Bandes riveraines urbaines	10 981
Total réserves foncières	21 387

Source : Estimation Keios, 2016

Le tableau ci-dessus nous donne avec précision les superficies à donner à l'urbanisation à l'horizon 2035 dans ses différentes affectations.



Partie 2:
Propositions spatiales

9. La structure urbaine

Le Schéma Directeur d'Urbanisme envisage des actions sur la structure urbaine de Pointe-Noire à travers la maîtrise :

- Des grands pôles urbains ;
- Des pôles secondaires ;
- Des équipements et infrastructures ;
- De la mobilité.

L'objectif des actions sur la structure urbaine est de maîtriser le développement futur de la ville, en harmonisant l'existant avec les prévisions de croissance pour les 20 prochaines années, en cohérence avec les orientations déterminées de façon partagée avec ses parties prenantes.

LES GRANDS PÔLES URBAINS

Pour faire de Pointe-Noire une ville inclusive et compétitive, à l'instar de ce qui était prévu par l'ancien SDU des années 80, le Schéma Directeur d'Urbanisme de 2016 détermine la création de sept grands pôles urbains, localisés de façon équilibrée le long des trois axes principaux de la ville (les routes nationales) et de la future rocade, en correspondance avec les lieux à fort potentiel économique (la ZES, la nouvelle usine de potasse, les zones à vocation touristique, etc.) et/ou de fort intérêt collectif (le nouvel hôpital, le futur pôle universitaire, etc.).

Les sept grands pôles, qui seront réalisés comme des Zones d'Aménagement Concertée (ZAC), auront trois vocations principales :

- Le développement éco-touristique ;
- Le développement industriel et logistique ;
- Les équipements publics de niveau urbain.

LES PÔLES ÉCO-TOURISTIQUES

Pointe-Noire sera dotée de deux pôles à vocation éco-touristique¹, l'un sur la RN4 (P1), en correspondance des sites à fort potentiel touristique de la Baie de Loango et des Gorges de Diosso et l'autre sur la RN5 (P6) dans la zone des lacs.

Le pôle éco-touristique sur la RN4 offrira aux visiteurs une expérience touristique unique, à la découverte de l'histoire du Congo dans l'ancien Royaume de Loango (le Musée de Loango et la « Route des esclaves » entre autres sites historiques) et des beautés naturelles de la Baie de Loango et des Gorges de Diosso.

Le deuxième pôle éco-touristique, le long de la RN5, permettra de profiter d'une expérience touristique alternative à celle du balnéaire, en découvrant le « Lac aux papyrus » (Lac Cayo) et les lagunes, ainsi que la longue plage de sable fin de Côte Matève.

Ces deux pôles représentent une opportunité pour Pointe-Noire de développer son potentiel touristique et en même temps de protéger et valoriser ses ressources naturelles.

¹ Avec le terme « éco-tourisme », on identifie l'ensemble des activités touristiques pratiquées en milieu naturel dans le respect de l'environnement, et contribuant au développement de l'économie locale. (Source: Larousse).

LES PÔLES INDUSTRIELS ET LOGISTIQUES

Le SDU identifie le développement de deux pôles à vocation industrielle et logistique : un pôle industriel le long de la RN1, proche du grand chantier du champ de minage (forage de potasse) et de l'usine de potasse et un pôle industriel et logistique le long de la RN4.

Dans le pôle industriel le long de la RN1 se développera le grand projet de potasse du Kouilou, un projet de développement des activités d'exploitation minière promu par la République du Congo et la société MAG Minerals. Ce pôle aura une forte influence sur le développement économique des départements du Kouilou et de Pointe-Noire, en apportant une offre significative d'emplois et une augmentation des moyens de transports lourds.

Le second pôle sera créé le long de la RN4 entre le terminal de Djeno et la rivière Loueme. Sa vocation logistique est justifiée par sa position stratégique entre le PAPN et le nouveau port sec qui sera réalisé dans les prochaines années avant la frontière avec l'Angola.

LES PÔLES D'ÉQUIPEMENTS

A l'emplacement du nouvel Hôpital Départemental – qui est en train d'être réalisé entre la Gare de Tié Tié et Ngoyo – le SDU prévoit le développement d'un pôle sanitaire et de formation dans le domaine médical (centre hospitalier, centres de santé, etc.), afin de doter la ville d'une meilleure couverture sanitaire et d'offrir des opportunités d'étude et de travail.

De l'autre côté de la ville, entre le nouveau pôle industriel (P4) et la ZES, sera développé le pôle universitaire, avec le nouveau siège de l'Université publique dont la réalisation est prévue dans les années à venir.

Ce pôle accueillera également l'hébergement des étudiants et des équipements de proximité pour la nouvelle zone d'habitat qui se développera à côté.

Étant donné l'importance de la ville de Loango, chef-lieu du Département du Kouilou, un pôle à vocation administratif sera développé (P2), pour y accueillir le nouvel hôpital départemental qui est en train d'être bâti le long de la RN5, les sièges du conseil départemental, de la sous-préfecture et de la Mairie de Loango, des logements pour les fonctionnaires départementaux et les services qui vont accompagner cela.

LE PÔLE DU CENTRE-VILLE

Le centre-ville de Pointe-Noire, en raison de la concentration des fonctions politiques, administratives et des principales activités économiques liées à la mer et au pétrole, représente le grand pôle existant de la ville. Pour renforcer son rôle de centralité primaire et réhabiliter le patrimoine historique de la ville coloniale, le SDU prévoit, entre ses actions principales, d'encadrer le processus de restructuration et de valorisation du pôle.

LES PÔLES SECONDAIRES

Pour améliorer le cadre de vie des ménages dans les quartiers existants et favoriser la mixité des fonctions au sein des quartiers, le SDU identifie des pôles secondaires à renforcer dans les zones urbaines à structurer et densifier et des pôles secondaires à créer dans les zones à densifier fortement et d'extension de l'habitat.

L'identification des pôles à renforcer a été faite en considérant les nœuds existants d'« équipement de proximité - activités économiques ».

Pour les pôles secondaires à créer, le SDU identifie des zones de réserves foncières proches à acquérir (d'environ 10 hectares) dans les zones à densifier fortement et d'extension de l'habitat et des berges des rivières, tout en considérant leur accessibilité et leur connexion avec les autres pôles secondaires et primaires. Les pôles secondaires vont devenir des « poumons de vie publique » pour la ville de Pointe-Noire, dotés d'équipements de proximité (écoles, centres de santé, terrains de sport, etc.), d'activités économiques, de commerces et d'espaces verts.

LES ÉQUIPEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES

Le SDU envisage de rééquilibrer la dotation des grands équipements et infrastructures de la ville, pour répondre à son rôle de ville économique et s'ouvrir à de nouvelles opportunités dans le secteur industriel et touristique.

Cette action sera réalisée à travers l'articulation des grands chantiers en cours avec la réalisation des nouvelles infrastructures et équipements. Parmi les grands travaux prévus :

- La modernisation du PAPN (projet financé par AFD) ;
- La création d'une Zone économique spéciale (ZES, projet des Grands Travaux) ;
- La réalisation d'un Port minéralier, entre la CORAF et la Pointe Indienne (projet Grands Travaux) ;
- La construction d'un nouveau Port de plaisance à l'embouchure de la rivière Songolo, proche du Village des pêcheurs (à déplacer au-delà de la Baie de Loango) ;
- La réalisation de deux nouveaux Hôpitaux départementaux, un dans la zone du Péage Nord, le long de la RN5 et l'autre proche du péage Sud (chantier en cours de finalisation) ;
- La réalisation de deux nouveaux cimetières, le long de la RN1 et de la RN4 ;
- La création d'une nouvelle décharge, près de la Rcade ;
- La réalisation d'un abattoir, entre la Rivière Rouge et la CORAF.

LA MOBILITÉ

Grands pôles urbains, pôles secondaires et équipements seront connectés entre eux par un système de voirie primaire (Rcade-Corniche) et secondaire (voirie secondaire à prolonger et nouvelles voiries à réaliser), mais aussi par un nouveau système de transport sur rail.

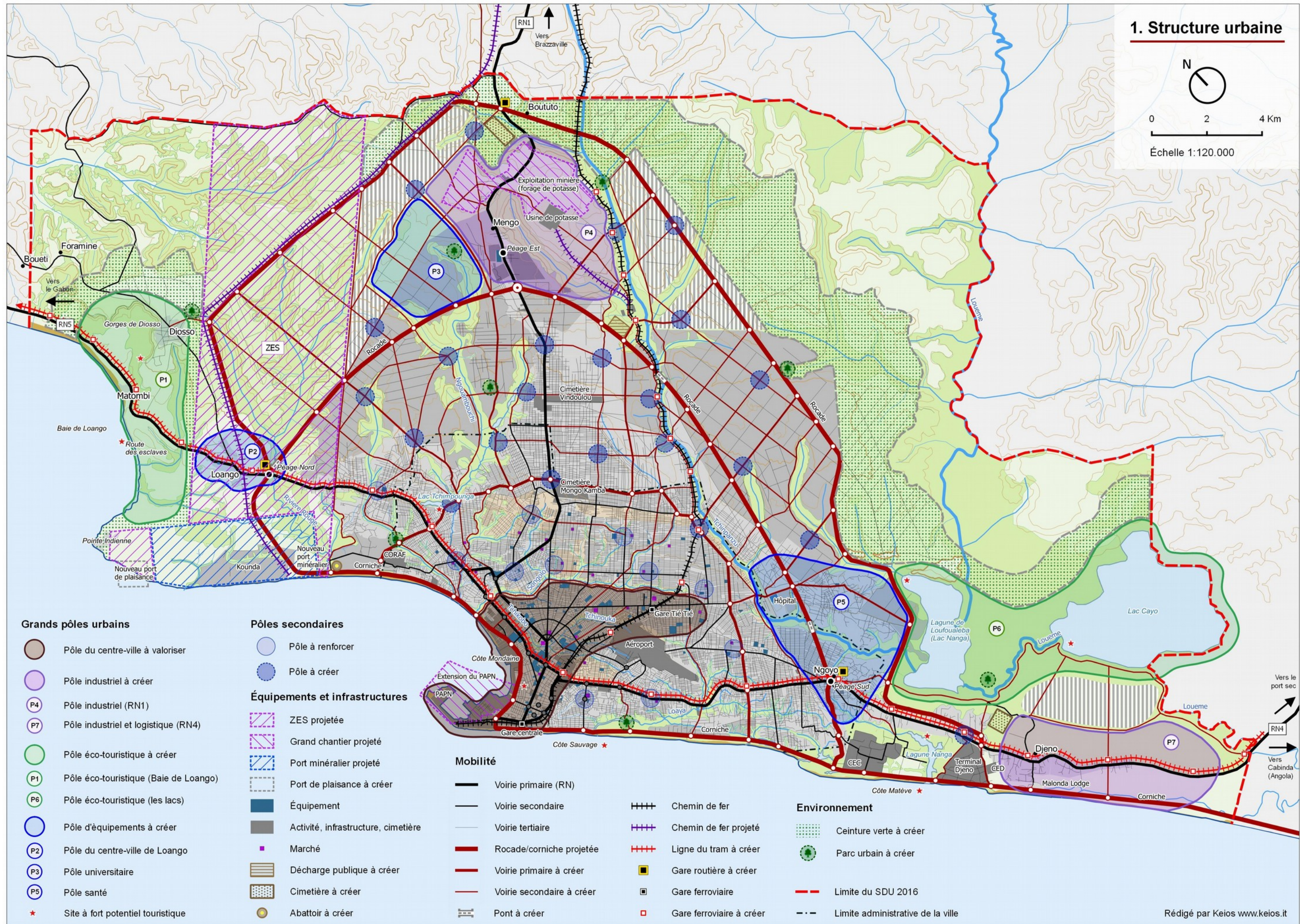
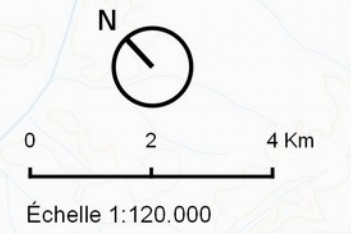
La future Rcade, en phase d'étude, doit permettre une connexion transversale alternative aux trois routes nationales - aujourd'hui surchargées – accessibles des péage Nord, péage Est (à travers la réalisation, en cours, d'un nouvel échangeur le long de la RN1) et le péage Sud.

Une autre grande infrastructure en phase d'étude est la Corniche, pour connecter la mer à la ville et en même temps dégager la RN4.

Les routes nationales seront desservies par de nouvelles infrastructures (telles que des gares routières) et feront l'objet d'actions de renouvellement et de désengorgement par la rcade.

Le système de voiries secondaires, aujourd'hui très faible, sera renforcé à travers le prolongement et la réhabilitation de la voirie existante et la création de nouvelles rues bitumées, de façon à créer un réseau cohérent avec le développement de la ville. De cette façon, le SDU doit permettre le développement d'une meilleure accessibilité à Pointe-Noire depuis l'extérieur et une circulation fluide entre les différentes zones de la ville.

1. Structure urbaine



- Grands pôles urbains**
- Pôle du centre-ville à valoriser
 - Pôle industriel à créer
 - P4 Pôle industriel (RN1)
 - P7 Pôle industriel et logistique (RN4)
 - Pôle éco-touristique à créer
 - P1 Pôle éco-touristique (Baie de Loango)
 - P6 Pôle éco-touristique (les lacs)
 - Pôle d'équipements à créer
 - P2 Pôle du centre-ville de Loango
 - P3 Pôle universitaire
 - P5 Pôle santé
 - ★ Site à fort potentiel touristique

- Pôles secondaires**
- Pôle à renforcer
 - Pôle à créer
- Équipements et infrastructures**
- ZES projetée
 - Grand chantier projeté
 - Port minéralier projeté
 - Port de plaisance à créer
 - Équipement
 - Activité, infrastructure, cimetière
 - Marché
 - Décharge publique à créer
 - Cimetière à créer
 - Abattoir à créer

- Mobilité**
- Voirie primaire (RN)
 - Voirie secondaire
 - Voirie tertiaire
 - Rociade/corniche projetée
 - Voirie primaire à créer
 - Voirie secondaire à créer
 - Pont à créer

- Chemin de fer
- Chemin de fer projeté
- Ligne du tram à créer
- Gare routière à créer
- Gare ferroviaire
- Gare ferroviaire à créer

- Environnement**
- Ceinture verte à créer
 - Parc urbain à créer
 - Limite du SDU 2016
 - Limite administrative de la ville

Rédigé par Keios www.keios.it

10. L'habitat

Le Schéma Directeur d'Urbanisme envisage l'amélioration du cadre de vie du plus grand nombre à travers des actions sur l'habitat comme la densification et la réhabilitation de l'habitat existant, la restructuration des quartiers précaires ou encore l'ouverture à l'urbanisation des nouvelles zones.

Les logements, les équipements de proximité et les espaces publics feront l'objet d'actions prioritaires dans les zones d'habitat, autant que la voirie et les services de base.

Le Schéma Directeur d'Urbanisme envisage le passage progressif des typologies de logements individuels aux typologies de logements collectifs, pour mieux accompagner le processus de densification des zones urbaines.

Les équipements seront disposés, selon les nécessités, soit dans les pôles secondaires, soit à l'intérieur des tissus résidentiels.

Les parcs publics et les espaces paysagers seront disposés dans les nouvelles zones d'urbanisation et ceux déjà existants seront améliorés.

LES ZONES URBAINES

ZONES À METTRE EN VALEUR

Le centre-ville de Pointe-Noire nécessite un plan intégré de mise en valeur, comme décrit précédemment. L'habitat dans le centre-ville demande des interventions, telles que :

- La conservation du patrimoine historique/architectural ;
- La maîtrise du processus de gentrification ;
- La réhabilitation des zones d'habitat existantes ;
- L'amélioration des équipements de proximité, des espaces publics, de la voirie et des services de base ;
- La création de nouveaux logements ;
- La maîtrise du commerce informel.

ZONES À DENSIFIER ET CONSOLIDER

Les quartiers proches du centre-ville (entre le fleuve Tchinouka et le cimetière Mongo Kamba) nécessitent des opérations :

- La maîtrise du processus de densification spontanée de l'habitat ;
- La réhabilitation des zones d'habitat existantes ;
- L'amélioration des équipements de proximité, des espaces publics, de la voirie et des services de base ;
- La création, où possible, de nouveaux logements, équipements de proximité, espaces publics, voirie et services de base ;
- Le renforcement des pôles secondaires existants ;
- La maîtrise du commerce informel.

QUARTIERS PRÉCAIRES À RESTRUCTURER

Le SDU envisage, entre ses actions prioritaires, une stratégie de restructuration des quartiers précaires dans les zones où la population s'est installée de façon anarchique et souvent malgré la présence de sérieuses contraintes physiques (zones inondables, le long des berges des rivières, etc.).

Dans les actions à développer, il y aura :

- La relocalisation de logements bâtis dans les zones de grand risque ;
- La sécurisation des zones à restructurer ;
- La réhabilitation des zones d'habitat existantes ;
- La création des pôles secondaires ;
- La création des nouveaux logements, équipements de proximité, espaces publics, voirie et services de base ;
- La maîtrise du commerce informel.

ZONES À STRUCTURER ET DENSIFIER

Dans les tissus urbains semi-complets de la ville, en train de se développer le long de la RN1, au-delà du Cimetière Mongo Kamba, et le long de la RN4 et de la RN5, le SDU envisage les opérations suivantes :

- La maîtrise et facilitation du processus de densification de l'habitat ;
- La réhabilitation des zones d'habitat existantes ;
- L'amélioration des équipements de proximité, des espaces publics, de la voirie et des services de base ;
- La création des pôles secondaires ;
- La création, où possible, de nouveaux logements, équipements de proximité, espaces publics, voirie et services de base.

ZONES À DENSIFIER FORTEMENT

Dans les quartiers en cours de développement, au-delà de la limite administrative de la ville, le SDU prévoit que c'est dans ces quartiers qu'iront se localiser une grande partie des nouveaux habitants de Pointe-Noire des prochaines années. Pour que cela soit possible dans le cadre d'un processus d'expansion durable, le SDU envisage les opérations suivantes :

- La maîtrise et la facilitation du processus de densification de l'habitat (pour passer de la densité actuelle de 5 habitants par hectares à 110 habitants par hectares) ;
- La création des pôles secondaires ;
- La création d'équipements de proximité, d'espaces publics, de voirie et de services de base.

ZONES D'EXTENSION DE L'HABITAT À CRÉER

Pour localiser la population future de Pointe-Noire dans les 20 prochaines années, le SDU envisage la réalisation de nouvelles zones d'habitat, à créer en proximité des nouveaux pôles urbains, connectées au système de transport public et privé et dotées d'équipements de proximité, d'espaces publics, d'infrastructures et de services de base.

De nouvelles zones d'habitat social seront réalisées à proximité du grand pôle à vocation industrielle (P4) pour y héberger les habitants des quartiers précaires à relocaliser et de nouvelles populations attirées par les opportunités de travail que vont offrir le pôle industriel, la ZES, le pôle universitaire . Ces zones seront desservies par la rocade, la voirie secondaire et un nouveau système de transport public routier et ferroviaire.

Des zones d'habitat moyen standing seront développées à côté du pôle universitaire (P3) et, de l'autre côté de la ville, entre le pôle éco-touristique des lacs (P6) et le pôle à vocation industrielle et logistique le long de la RN4 (P7). Ces zones, comme celles de l'habitat social, vont accueillir de nouveaux habitants attirés par l'offre de travail des pôles et vont être accessibles soit par la Rocade et la voirie secondaire à développer, soit par le nouveau système de train urbain.

Des zones d'habitat haut-standing seront réalisées entre le pôle universitaire (P2) et la nouvelle ZES, connectés avec la Rocade, la RN1 et les nouveaux systèmes de transport public.

GRANDS PROJETS IMMOBILIERS À METTRE EN COHÉRENCE

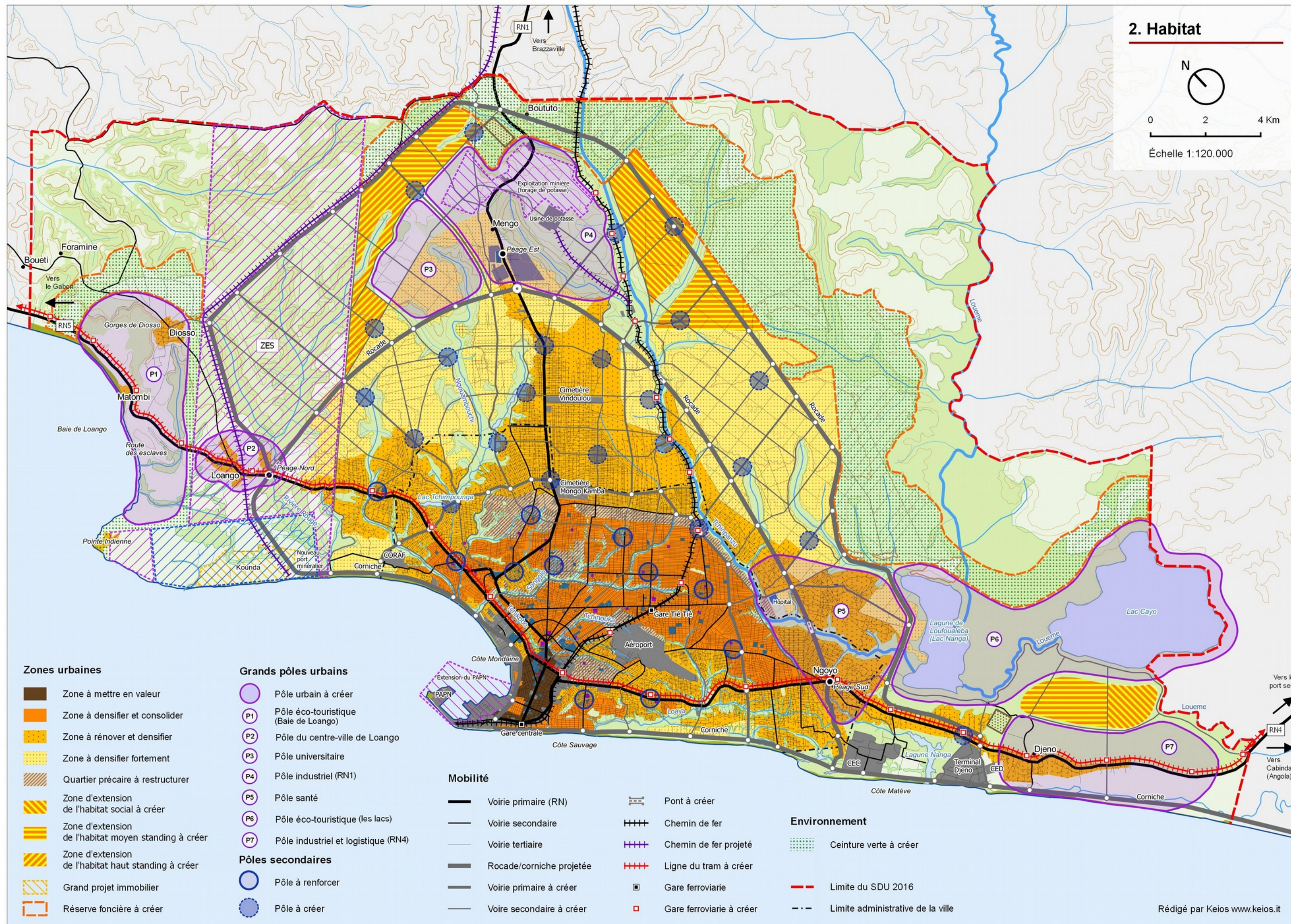
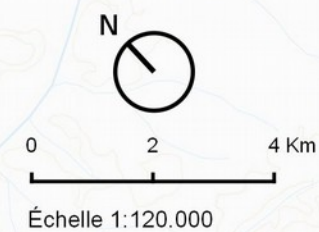
Les grands projets immobiliers en cours de réalisation à Pointe-Noire, comme le projet de Kounda de la société Maisons Sans Frontières, seront mis en cohérence avec les autres zones d'habitat de la ville.

RÉSERVES FONCIÈRES À CRÉER

Dans le cadre de ses actions spécifiques, Le SDU envisage la création de réserves foncières à travers de systèmes de mise en défends, d'expropriation et acquisition.

Les réserves foncières seront localisées en relation avec la forêt d'eucalyptus (pour la création d'une ceinture verte tout autour de la ville), des berges des rivières et des zones à aménager comme pôles secondaires.

2. Habitat



Zones urbaines

- Zone à mettre en valeur
- Zone à densifier et consolider
- Zone à rénover et densifier
- Zone à densifier fortement
- Quartier précaire à restructurer
- Zone d'extension de l'habitat social à créer
- Zone d'extension de l'habitat moyen standing à créer
- Zone d'extension de l'habitat haut standing à créer
- Grand projet immobilier
- Réserve foncière à créer

Grands pôles urbains

- Pôle urbain à créer
- Pôle éco-touristique (Baie de Loango)
- Pôle du centre-ville de Loango
- Pôle universitaire
- Pôle industriel (RN1)
- Pôle santé
- Pôle éco-touristique (les lacs)
- Pôle industriel et logistique (RN4)

Pôles secondaires

- Pôle à renforcer
- Pôle à créer

Mobilité

- Voirie primaire (RN)
- Voirie secondaire
- Voirie tertiaire
- Rocade/corniche projetée
- Voirie primaire à créer
- Voirie secondaire à créer
- Pont à créer
- Chemin de fer
- Chemin de fer projeté
- Ligne du tram à créer
- Gare ferroviaire
- Gare ferroviaire à créer

Environnement

- Ceinture verte à créer
- Limite du SDU 2016
- Limite administrative de la ville

Rédigé par Keios www.keios.it

11. L'environnement

Le Schéma Directeur d'Urbanisme envisage de faire de Pointe-Noire « la belle » en valorisant son environnement. Pour améliorer la qualité de vie des habitants et l'expérience urbaine de la ville en général (pour ses citoyens, mais aussi pour ses touristes et visiteurs de passage), le SDU prévoit des nombreuses actions comme :

- Mettre en valeur et protéger le système hydrographique ;
- Mettre en valeur la côte océane en tant que ressource de la ville ;
- Protéger et valoriser les lacs et autres sites naturels ;
- Contrôler la limite urbanisable à travers la réalisation d'une ceinture verte ;
- Créer, protéger et valoriser les espaces verts ;
- Réaliser un système de voies vertes, parcs urbains et espaces publics connectés.

L'ENVIRONNEMENT

SYSTÈME HYDROGRAPHIQUE À RÉCUPÉRER

Le système hydrographique représente une richesse importante pour la ville de Pointe-Noire, mais il n'est pas exploité. Le SDU envisage la récupération de toutes les rivières de la ville à travers le développement d'un « Plan bleu participatif » qui va rétablir la relation entre les citoyens de Pointe-Noire et ses cours d'eau traversant la ville. Dans les actions prioritaires voire urgentes, le SDU prévoit le nettoyage des cours d'eau des déchets et autres éléments encombrants.

LITTORAL ET FRONT DE MER À PROTÉGER ET VALORISER

Afin d'améliorer la qualité de vie de ses habitants - en rétablissant le rapport de la ville avec la mer - et faire de Pointe-Noire une destination touristique, le SDU prévoit des actions de protection et valorisation du littoral et front de mer (l'Océan Atlantique). Dans le cadre des actions prioritaires à développer, le SDU identifie les côtes de la Baie de Loango et de Pointe Indienne, la Côte Sauvage et la Côte Matève comme parties du littoral à protéger et à aménager rapidement.

LACS ET LAGUNES À PROTÉGER ET VALORISER

Dans les ressources naturelles de Pointe-Noire se trouvent aussi ses lacs et ses lagunes. Le SDU prévoit des actions prioritaires pour réhabiliter et conserver le Lac Tchimpounga, le Lac Cayo (aussi connu comme « Lac aux Papyrus »), la Lagune de Loufaleba et la Lagune Nanga.

SITES NATURELS À PROTÉGER

Le SDU identifie des sites naturels à forte valeur environnementale à protéger des actions de l'urbanisation, notamment les Gorges de Diosso et les lacs.

ZONES D'ÉROSION À STABILISER

Dans la ville de Pointe-Noire l'instabilité hydrogéologique est relativement limitée, mais de nombreux quartiers sont tout de même touchés par le phénomène comme c'est le cas à Mbota, KM4, Bissongo et Dibodo qui sont sujets à inondations et aux érosions.

La stratégie identifiée par le SDU consiste à la réalisation d'une étude qui prévoit les actions suivantes:

- Réalisation d'un diagnostic de l'hydrogéologie des zones collinaires urbaines sur la base des connaissances géologiques et sur la base de l'histoire des glissements de terrain dans la ville ;
- Définition d'une stratégie générale ;
- Répartition du territoire en zones selon la présence et l'intensité du risque ;
- Définition des stratégies pour chaque zone en identifiant les destinations les plus appropriées pour chaque zone et les moyens pour limiter les risques ;
- Sensibilisation de la population ;
- Élaboration des Cartes de risque pour établir les destinations des zones urbaines et interdire la construction si nécessaire.

Un projet pilote pour la consolidation d'un quartier à risque sera mené. Le quartier sera identifié aussi sur la base de la Carte de risque hydrogéologique et consistera en la réalisation d'ouvrages de drainage des eaux pluviales, la fixation du sol à travers des plantations végétales et des ouvrages pour la consolidation géotectonique comme des murs de soutien, des cloisons, des tirants. En outre, le SDU prévoit un Projet pilote de fixation des sols grâce à des plantations extensives d'espèces végétales appropriées.

ZONES VERTES À REBOISER ET À CRÉER

Afin d'améliorer la qualité environnementale de Pointe-Noire, le SDU prévoit de réaliser des actions de reboisement dans l'actuelle forêt d'eucalyptus en plantant différentes espèces arborescentes originaires du Congo. Pour compenser le déboisement nécessaire pour la réalisation de nouvelles zones d'habitat au nord de la ville, le SDU prévoit la création de nouvelles zones boisées, notamment à coté du grand pôle éco-touristique (P1) et du pôle industriel (P3).

CEINTURE VERTE À CRÉER

Dans le cadre des actions pour contrôler la limite urbanisable de Pointe-Noire, le SDU prévoit la création d'une « ceinture verte » continue à mettre en place autour de la ville - des Gorges de Diosso jusqu'au Lac Cayo - en contournant les grands pôles urbains, les zones d'extension de l'habitat et les zones à densifier fortement. Cette ceinture sera mise en place à travers un projet d'intensification des plantations d'arbres et de diversification des forêts.

VOIES VERTES À CRÉER

Le SDU envisage l'élaboration d'un Plan vert participatif sur le modèle du Plan bleu participatif pour les cours d'eau afin d'améliorer la qualité environnementale de la ville et lui donner une connotation verte, aujourd'hui presque inexistante. Dans ses actions les plus innovantes, le SDU prévoit la réalisation d'un système de voies vertes le long des berges des rivières et des voies secondaires pour permettre une mobilité piétonne intégrée au nouveau système de transport publics (routier, fluvial et ferré), aux pôles primaires et secondaires, aux parcs et à la mer. Ces voies vertes seront aménagées comme pistes piétonnes et cyclables, accompagnées par des trottoirs, des allées d'arbres et du mobilier urbain.

PARCS URBAINS ET ESPACES PUBLICS À CRÉER

La ville de Pointe-Noire ne dispose aujourd'hui d'aucun parc urbain et aucun espace public. Pour répondre à cette nécessité urgente, le SDU prévoit la réalisation de 7 parcs urbains dans des bandes riveraines existantes, connectés par les voies vertes et facilement accessibles de toute la ville. Le Schéma envisage aussi la création d'un réseau d'espaces publics dans chaque pôle secondaire, connecté par les voies vertes et la voirie secondaire pour doter la ville d'espaces pour les enfants, les jeunes, les adultes et vieux et, en général, pour renforcer la vie publique des habitants.

PARC LINÉAIRE À AMÉNAGER SUR LA RIVIÈRE SONGOLO

Avec sa grande emprise et son lit qui traverse la ville de l'Ouest à l'Est, la rivière Songolo est considérée par les habitants de Pointe-Noire comme l'un des cours d'eau les plus importants de la ville. Le SDU prévoit l'aménagement de ses berges comme un grand parc linéaire permettant de développer une connexion piétonne entre la mer et la ville (un port de plaisance sera réalisé à l'embauchage de la rivière Songolo) et en permettant

aux habitants d'arriver au nouveau pôle santé à pieds ou en vélo. Ces aménagements connecteront également en même temps les réseaux de voies vertes, les pôles, les gares et les espaces publics qui seront créés à Pointe-Noire dans les vingt prochaines années.

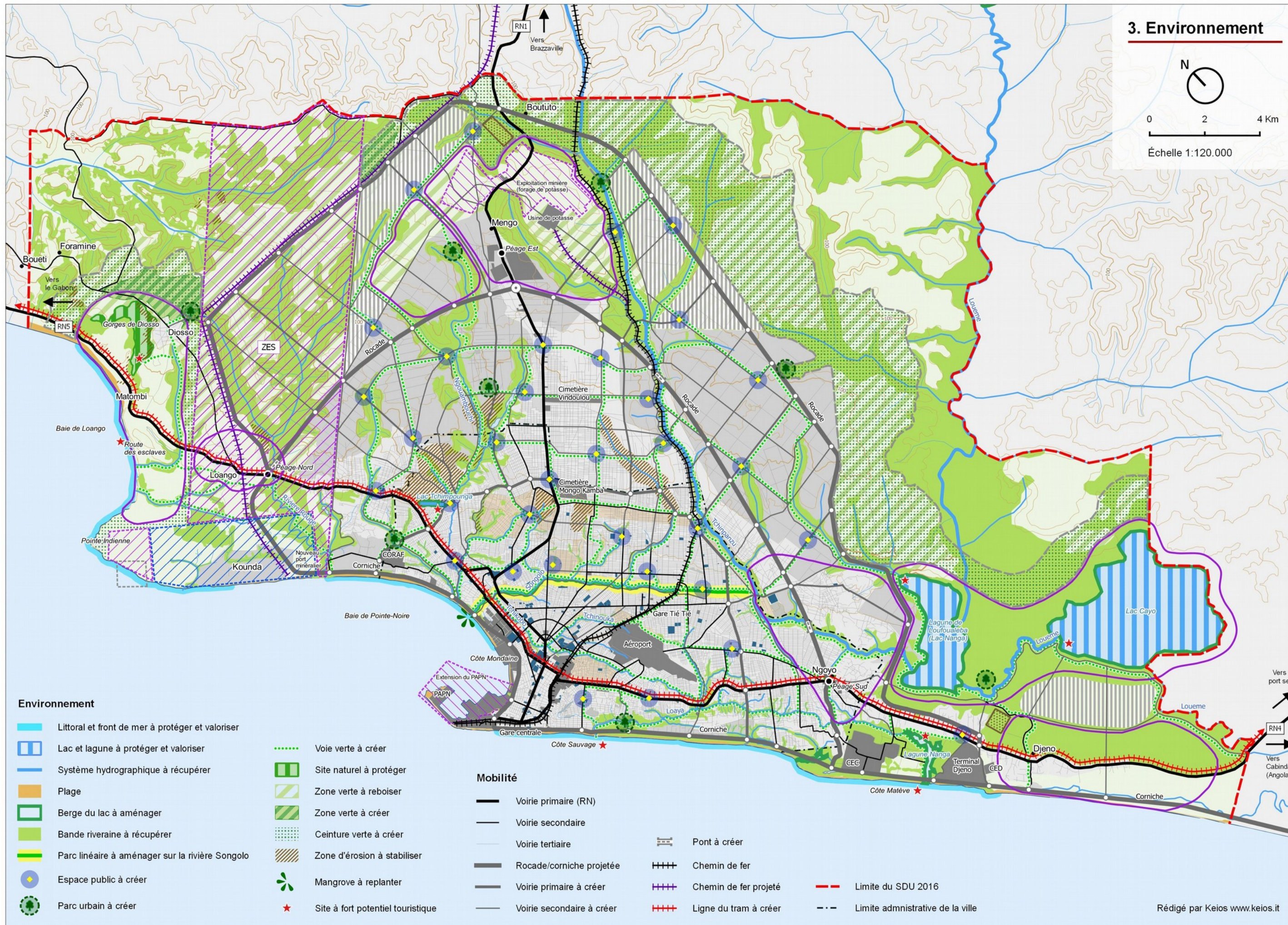
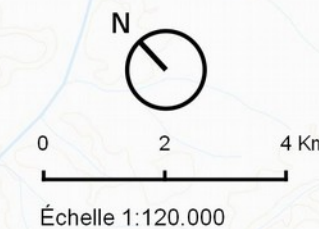
BERGES DU LAC À AMÉNAGER

Dans le cadre des actions de protection et valorisation des lacs Tchimpounga et Cayo, il est prévu l'aménagement de leurs berges pour permettre le développement des activités touristiques, sportives et de loisirs dans la ville et dans le pôle touristique le long de la RN4.

MANGROVES À REPLANTER

Pour la mise en valeur de la côte océane, l'une des actions du SDU est la réhabilitation, la protection des mangroves existantes et la création de nouvelles mangroves, notamment à l'embouchure de la rivière Songolo et dans d'autres zones qui restent à identifier. Pour cette action de replantation, le SDU prévoit l'élaboration d'un plan participatif à réaliser avec les communautés locales pour sensibiliser la population à l'importance de la protection de l'environnement.

3. Environnement



Environnement

- Littoral et front de mer à protéger et valoriser
- Lac et lagune à protéger et valoriser
- Système hydrographique à récupérer
- Plage
- Berge du lac à aménager
- Bande riveraine à récupérer
- Parc linéaire à aménager sur la rivière Songolo
- Espace public à créer
- Parc urbain à créer

- Voie verte à créer
- Site naturel à protéger
- Zone verte à reboiser
- Zone verte à créer
- Ceinture verte à créer
- Zone d'érosion à stabiliser
- Mangrove à replanter
- Site à fort potentiel touristique

Mobilité

- Voirie primaire (RN)
- Voirie secondaire
- Voirie tertiaire
- Rocade/corniche projetée
- Voirie primaire à créer
- Voirie secondaire à créer
- Pont à créer
- Chemin de fer
- Chemin de fer projeté
- Ligne du tram à créer

- Limite du SDU 2016
- Limite administrative de la ville

Rédigé par Keios www.keios.it

12. Les infrastructures

Le Schéma Directeur d'Urbanisme envisage de maîtriser la croissance urbaine par la mise en œuvre de programmes d'infrastructures et de nombreuses actions telles que :

- Réaliser une nouvelle infrastructure de production d'eau potable ;
- Densifier et réparer le réseau d'adduction en eau potable ;
- Améliorer la production d'électricité ;
- Densifier et réparer le réseau d'électricité ;
- Élaborer un plan directeur d'assainissement (eaux pluviales et usées) et réaliser de nouvelles infrastructures ;
- Élaborer un plan directeur de gestion des déchets solides ;
- Améliorer et élargir les décharges publiques.

INFRASTRUCTURES DE DESSERTE EN EAU, ÉLECTRICITÉ, GAZ ET TIC

DESSERTE EN EAU POTABLE

Actuellement le réseau d'adduction en eau potable (AEP) de Pointe-Noire est alimenté par 24 forages profonds (80-160 m). La production totale d'eau de la ville est de 2 800 m³/heure. Selon la SNDE, Pointe-Noire avec 1. 100 000 habitants on dénombre seulement 75 000 abonnés.

En regard de l'augmentation du nombre total des habitants de 1,1 millions à 2 millions dans un horizon de 20 ans, il sera nécessaire de prévoir une augmentation de la ressource actuelle de 2 800 m³/heure à 8 300 m³/heure en considérant une dotation brute de 100 l/hab.

Actuellement, une intervention en cours d'exécution consiste en la création de deux nouveaux forages de 100 m³/h, à savoir :

- Forage du domaine de l'école Tié-Tié, 3ème arrondissement ;
- Forage du domaine de l'école de Mvougou.

Malgré ces deux forages, la stratégie pour les 20 prochaines années devra prévoir la réalisation d'ouvrages importants pour la captation et/ou la potabilisation de l'eau.

Le système de production et de stockage, ainsi que le réseau de distribution devront recevoir des interventions conséquentes avec la réalisation d'ouvrages pour faire face à l'augmentation des volumes nécessaires.

L'actuel réseau de distribution est, quant à lui, affecté par de nombreuses fuites qui produisent des pertes significatives. Une intervention de réhabilitation de l'existant est par conséquent considérée comme prioritaire.

Toutes les interventions sur l'AEP devront être basées sur un modèle de simulation du réseau de la ville.

DESSERTE EN ÉLECTRICITÉ, GAZ ET TÉLÉCOMMUNICATIONS

Le réseau électrique est alimenté à partir d'une ligne haute tension au niveau national qui provient d'une centrale à gaz de 300 MW (CEC) et de 2 centrales à combustion en cours de réhabilitation (CED).

Les prévisions de croissance démographique font ressortir la nécessité d'une croissance de la livraison d'énergie électrique passant des actuels 160 MW à 300 MW. La CEC de Pointe-Noire est suffisante, à condition que la production ne soit destinée qu'à Pointe-Noire.

La croissance de la ville comportera naturellement la nécessité de réaliser également de nouvelles lignes haute et moyenne tension, de nouveaux postes de transformation, de nouvelles lignes de moyenne tension et de distribution urbaine.

Le secteur des télécommunications enregistre chaque année une activité intense, soutenue et en constante augmentation, ce qui implique la nécessité de nouvelles infrastructures de réseau qui devront satisfaire la demande croissante de flux de données.

La localité de Matombi, à 20 km de Pointe-Noire abrite depuis 2011 la fibre optique. Il s'agit d'une bretelle qui est reliée au câble sous-marin principal, à 300 km au large de la côte. Cette localisation permet de relier relativement facilement Pointe-Noire et de relier ainsi la ville au haut débit internet.

ASSAINISSEMENT

ASSAINISSEMENT DES EAUX PLUVIALES

Le système de drainage de Pointe-Noire est dans une situation critique. Plusieurs zones urbaines dans le centre et dans la périphérie subissent des inondations périodiques avec des risques importants pour les populations.

La cause du problème est l'insuffisance du réseau de drainage et l'utilisation inappropriée des corps récepteurs, dont la section hydraulique est encombrée par des déchets et de la végétation.

Dans ce cadre, une intervention en quatre lots, dans quatre arrondissements est en cours de réalisation dans la ville :

- LUMUMBA d'une longueur de 9 238,99 m ;
- MVOU-MVOU d'une longueur de 10 832,25 m ;
- TIE-TIE : d'une longueur de 7 560,26 m ;
- LOANDJILI d'une longueur 9 104,40 m.

La stratégie suggérée par le SDU prévoit la réalisation d'une cartographie des risques hydrologiques.

ASSAINISSEMENT DES EAUX USÉES

La situation actuelle de l'assainissement liquide de la ville de Pointe-Noire est précaire. Une minorité seulement des habitants est dotée d'un système d'assainissement individuel (puits noir ou fosse septique), les systèmes de traitement sont presque inexistantes et une grande quantité d'eaux noires est directement déversée dans les fleuves, les rivières, les canaux de drainage et les lagunes provoquant une pollution croissante et une situation sanitaire désastreuse.

La stratégie proposée dans le SDU devra prioritairement être confirmée et détaillée dans un Plan directeur d'assainissement liquide collectif. Pour le moment, le SDU prévoit un parcours graduel qui, à travers une séquence d'actions et de réalisations, améliorera l'assainissement liquide jusqu'au niveau optimal, toujours en tenant compte de la viabilité de l'ensemble du système.

Il est ainsi prévu la réalisation d'un réseau de collecteurs principaux à côté des cours d'eau et en front de mer. Ce réseau principal s'étendra jusqu'aux deux lagunes d'oxydation. Les lagunes seront localisées entre la Pointe Indienne, Loango et la Rivière Rouge et pour la seconde lagune entre le péage Sud et le Lac de Loufoualeba.

Après la réalisation des branchements à l'assainissement collectif, il faudra étudier l'option de doter le centre-ville d'une station de traitement des eaux noires (STEP) à travers une étude de faisabilité. L'étude évaluera les avantages d'un traitement plus efficace et d'un transport des eaux plus court ainsi qu'une estimation des coûts.

Dans un même temps, il faudra réaliser un recensement des décharges directes dans les canaux et des puits noirs, suivi par la réalisation de fosses septiques. L'adoption des fosses septiques permettra un premier traitement de sédimentation et fermentation anaérobique qui sera suivi par le lagunage. Pendant la période transitoire dans laquelle il y aura des fosses septiques qui ne se seront pas encore branchées au réseau d'égouts, il sera nécessaire de favoriser le service de vidange dans les lagunes.

En parallèle, il faudra procéder avec la construction des collecteurs d'assainissement liquide et des réseaux secondaires. Dans le centre-ville, les travaux seront compliqués parce qu'ils pourront aussi comporter des démolitions et des déplacements de population. Il faudra profiter de ces travaux pour réaliser la voirie et toutes les infrastructures, y compris les drainages pluviaux, les lignes électriques, de télécommunication et l'eau potable. La réalisation des collecteurs primaires et secondaires dans les zones d'extension de la ville sera plus simple grâce à une densité réduite de construction et à l'absence presque totale de routes bitumées.

GESTION DES DÉCHETS SOLIDES

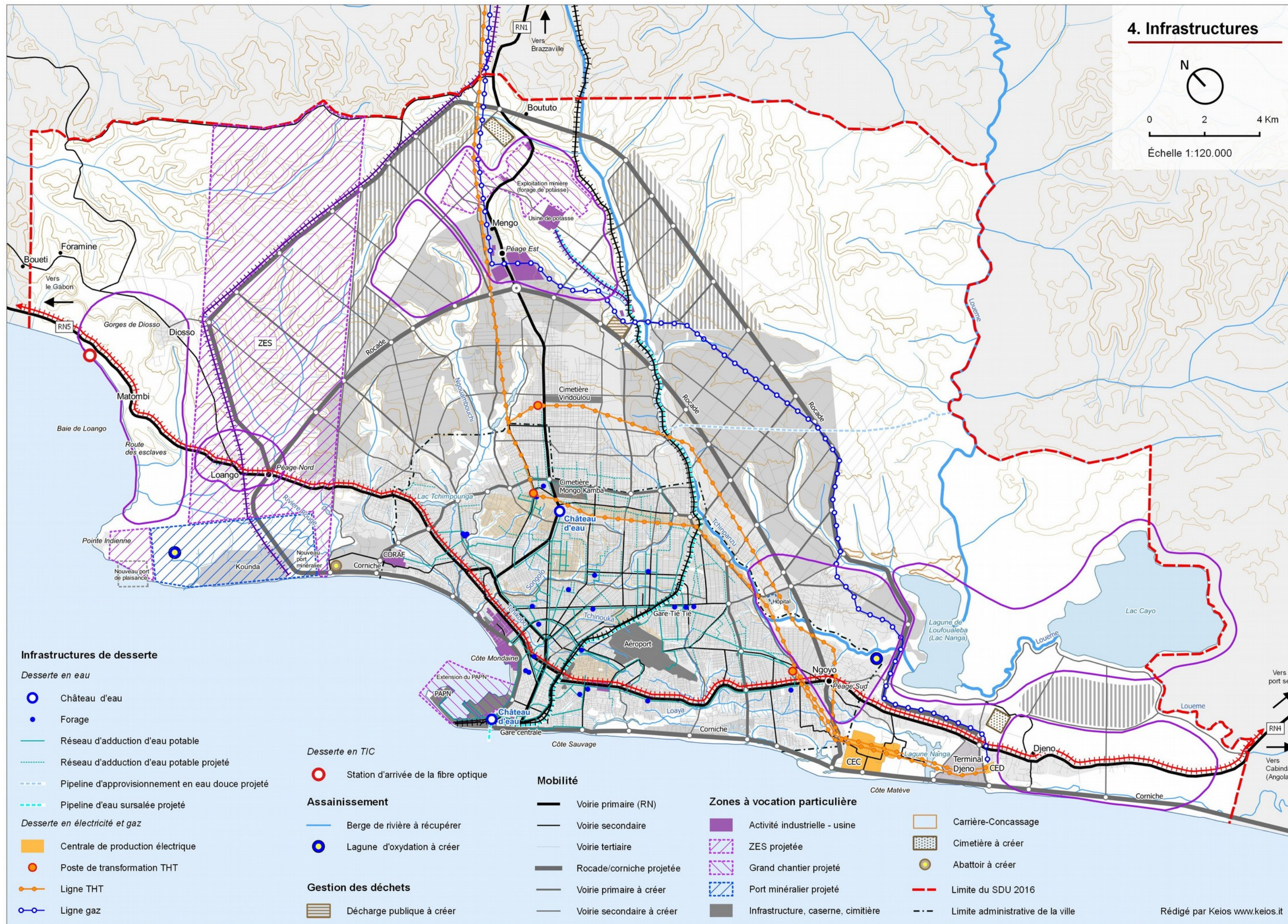
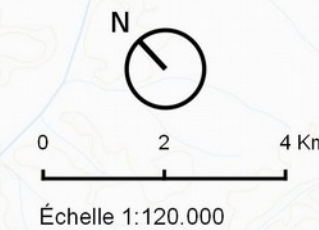
Une politique de gestion globale des déchets sur le territoire de la ville de Pointe-Noire est considérée comme urgente et prioritaire. Il est dans ce contexte prévu une stratégie pour réaliser les ouvrages qui permettront d'organiser la collecte et la disposition des ordures ménagères.

La stratégie devra être définie avec un Plan d'assainissement des déchets solides qui sera la première activité à réaliser dans le domaine. Cette stratégie se développe en deux phases, une première de 10 ans pendant laquelle il est prévu la réalisation d'un centre d'enfouissement technique (CET) d'un volume de 500 000 m³ où mettre les déchets solides collectés dans la ville. Un volume additionnel de 20-30% (100 000-150 000 m³) à côté sera destiné aux déchets spéciaux. Le CET d'une surface de 15 ha sera réalisé entre la nouvelle rocade et le chemin de fer existant. La collecte intermédiaire sera réalisée à travers des bennes d'un volume de 5-10 m³, bien distribuées sur le territoire urbain et facilement accessibles aux usagers. Les bennes seront localisées aussi dans le but de favoriser une première réutilisation différenciée des déchets actuellement réalisée à partir des ATOM ou des dépôts sauvages.

La seconde phase ensuite à comme but de garantir une durabilité économique à l'activité et de réduire les dimensions des décharges, en favorisant la valorisation énergétique des déchets, qui consiste notamment dans l'utilisation de déchets combustibles en tant que moyen de production d'énergie, par incinération directe avec ou sans autres combustibles, ou par tout autre procédé, mais avec récupération de la chaleur sous forme d'électricité.

L'incinérateur des déchets pourra être réalisé par une procédure BOT (Build, Operate and Transfer) qui prévoit un appel d'offre pour des groupes coassociés formés par les constructeurs et producteurs d'équipements électromécaniques pour le traitement des déchets. Le groupe attributaire s'engagera à construire et gérer le centre pour une période de 20 ans.

4. Infrastructures



Infrastructures de desserte

Desserte en eau

- Château d'eau
- Forage
- Réseau d'adduction d'eau potable
- Réseau d'adduction d'eau potable projeté
- Pipeline d'approvisionnement en eau douce projeté
- Pipeline d'eau sursalée projeté

Desserte en électricité et gaz

- Centrale de production électrique
- Poste de transformation THT
- Ligne THT
- Ligne gaz

Desserte en TIC

- Station d'arrivée de la fibre optique

Assainissement

- Berge de rivière à récupérer
- Lagune d'oxydation à créer

Gestion des déchets

- Décharge publique à créer

Mobilité

- Voirie primaire (RN)
- Voirie secondaire
- Voirie tertiaire
- Rocade/corniche projetée
- Voirie primaire à créer
- Voirie secondaire à créer

Zones à vocation particulière

- Activité industrielle - usine
- ZES projetée
- Grand chantier projeté
- Port minéralier projeté
- Infrastructure, caserne, cimetière
- Carrière-Concassage
- Cimetière à créer
- Abattoir à créer
- Limite du SDU 2016
- Limite administrative de la ville

13. La mobilité

Le Schéma Directeur d'Urbanisme envisage d'améliorer la mobilité urbaine et les transports pour harmoniser et pour connecter les différentes zones de la ville, en améliorant son niveau d'efficacité.

Parmi ces différentes actions sur la mobilité urbaine que le SDU envisage, il y a :

- L'amélioration des infrastructures de transport existantes ;
- La création de nouvelles infrastructures de transport ;
- L'amélioration du réseau viaire existant ;
- La réalisation d'un nouveau système de voirie primaire (Rocade, Corniche) et secondaire ;
- La réhabilitation du chemin de fer existant et la création d'une nouvelle voie ;
- L'élaboration d'un système de transport public en site propre (train léger, bus express, etc.) comme colonne vertébrale de l'urbanisation.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Pour améliorer la compétitivité de Pointe-Noire au niveau national et international, le SDU prévoit des actions sur les infrastructures de transport existantes, telles que :

- L'augmentation du PAPN (projet PAPN et AFD) ;
- La réalisation d'un nouveau port minéralier (projet Grands Travaux) dans la Baie de Pointe Noire ;
- La création d'un port de plaisance, à l'embouchure de la rivière Songolo ;
- La réalisation de nouvelles gares routières le long de la voie ferrée existante ;
- La réalisation de trois gares routières, le long des trois axes nationaux (RN5, RN1 et RN4)
- La réalisation d'un nouveau système corniche-rocares.

VOIRIE

Les actions du SDU sur la voirie sont ciblées pour développer un système de voies principales, secondaires et tertiaires complètes de façon à permettre une mobilité fluide entre les arrondissements de la ville et ainsi dégager les routes nationales.

Deux nouvelles rocares, actuellement en phase d'étude, vont permettre une connexion transversale alternative aux trois axes nationaux - aujourd'hui surchargés par le trafic quotidien – accessible depuis les péages Nord, Est (à travers la réalisation, en cours, d'un nouvel échangeur le long de la RN1) et Sud.

Une autre grande infrastructure est projetée également par les Grands Travaux : la Corniche afin de connecter la mer à la ville et en même temps dégager la RN4.

Les routes nationales seront desservies par de nouvelles infrastructures telles que des gares routières.

Le système de voirie secondaire, aujourd'hui très faible, sera renforcé à travers le prolongement et la réhabilitation de la voirie existante et la création de nouvelles routes bitumées, de façon à créer un réseau complet et cohérent avec le développement de la ville.

De cette façon, le SDU permettra le développement d'une meilleure accessibilité à Pointe-Noire de l'extérieur et d'une circulation fluide parmi les différentes zones de la ville.

TRANSPORT SUR RAIL

La création d'un système de transport urbain sur voie ferrée est considérée par le SDU comme l'une des principales stratégies à mettre en place pour le développement durable de Pointe-Noire.

Afin de développer ce système, le SDU envisage plusieurs actions qui visent à créer un nouveau réseau ferroviaire à utilisation mixte (passagers et marchandises) avec notamment :

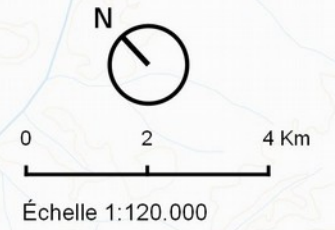
- L'amélioration du chemin de fer CFCO existant et la création de nouvelles gares pour l'utilisation du train comme transport public dans la ville ;
- L'ampliation du chemin de fer CFCO existant pour connecter le nouveau port minéralier ;
- La réalisation d'un nouveau tracé ferroviaire parallèle à la côte, le long de la RN 4 et de la RN5.

TRANSPORT EN COMMUN

Le transport en commun est aujourd'hui le grand absent à Pointe-Noire et ses habitants sont obligés de se déplacer principalement en transport individuel (voitures et taxis). Afin de modifier cette situation, le SDU envisage la mise en place d'une stratégie intégrée de transports en commun basés sur trois axes complémentaires qui sont :

- Le transport ferroviaire urbain, à développer le long des voies ferrées existantes et à créer le long des RN4 et RN5, pour relier les lieux d'habitat et de travail et pour rejoindre les futurs pôles éco touristiques directement de l'aéroport ou de la Gare Centrale ;
- Le transport fluvial, par bateau-bus sur la rivière Songolo ;
- Le transport par bus ou minibus, à créer en site propre ou non le long du nouveau réseau de voirie secondaire.

5. Mobilité



Infrastructures de transport

- Aéroport
- PAPN
- Extension du PAPN projetée
- Port minéralier projeté
- Port de plaisance à créer
- Gare routière à créer
- Gare ferroviaire
- Gare ferroviaire à créer

Voirie

- Voirie primaire (RN)
- Voirie secondaire
- Voirie tertiaire
- Rociade/corniche projetée
- Voirie primaire à créer
- Voirie secondaire à créer

- Pont
- Pont à créer
- Échangeur projeté
- Rond-point
- Rond-point à créer
- Poste de péage

Voie ferrée

- Chemin de fer
- Chemin de fer projeté
- Ligne du tram à créer

Transport en commun

- Transport routier
- Transport ferroviaire urbain
- Transport fluvial (bateau-bus)
- Transport maritime
- Limite du SDU 2016
- Limite administrative de la ville

Rédigé par Keios www.keios.it

14. Le Schéma Directeur d'Urbanisme

Le Schéma Directeur d'Urbanisme de Pointe-Noire envisage le développement durable de la ville à l'horizon de 20 ans, dans ses composantes principales, que sont la structure urbaine, l'habitat, l'environnement, les infrastructures et la mobilité.

Les actions déterminées par le SDU, en cohérence avec la vision partagée de « Pointe-Noire la belle », auront un fort impact sur chacune de ses composantes en améliorant le cadre de vie du plus grand nombre.

LA STRUCTURE URBAINE

Le SDU identifie des actions sur la structure urbaine de Pointe-Noire pour maîtriser le développement futur de la ville en cohérence avec l'existant et avec la vision partagée d'une ville ouverte à de nouvelles opportunités et une amélioration de la qualité de vie pour ses habitants.

La structure urbaine sera composée d'un système équilibré de grands pôles urbains d'activités économiques et équipements et de pôles secondaires à l'échelle du quartier, connectés par un réseau de voirie et d'infrastructures capables de répondre aux exigences actuelles et futures de la ville, surtout en terme de mobilité durable et d'assainissement.

L'HABITAT

Le SDU envisage l'amélioration du cadre de vie du plus grand nombre à travers des actions à développer sur l'habitat, caractérisé par la prolifération de zones d'habitat précaire et de quartiers périphériques, dépourvus d'équipements et de voiries et avec une densité globalement très basse.

Afin d'améliorer la qualité de l'habitat – et par conséquent la qualité de vie des habitants – le SDU prévoit la densification et la réhabilitation de l'habitat existant, la restructuration des quartiers précaires ou encore l'ouverture à l'urbanisation des nouvelles zones d'habitat, y compris d'habitat social, aujourd'hui quasiment inexistant à Pointe-Noire.

L'ENVIRONNEMENT

L'amélioration de la qualité environnementale de la ville représente l'une des stratégies les plus importantes du SDU pour faire de Pointe-Noire « la belle » et redonner aux habitants l'opportunité de profiter de l'incroyable patrimoine naturel de la ville.

Le SDU prévoit la récupération du rapport entre la ville et l'eau, une de ses ressources principales (la mer, les fleuves, les rivières, les lacs et les lagunes), à travers de nombreuses actions de protection et valorisation du littoral et des berges des lacs et des cours d'eau. Le Schéma envisage aussi la création d'un système de parcs et espaces publics (qui n'existent pas aujourd'hui), d'une ceinture verte et d'un réseau de voies vertes à créer le long des berges des rivières, pour accompagner le développement de façon durable, en améliorant la qualité de vie des habitants.

LES INFRASTRUCTURES

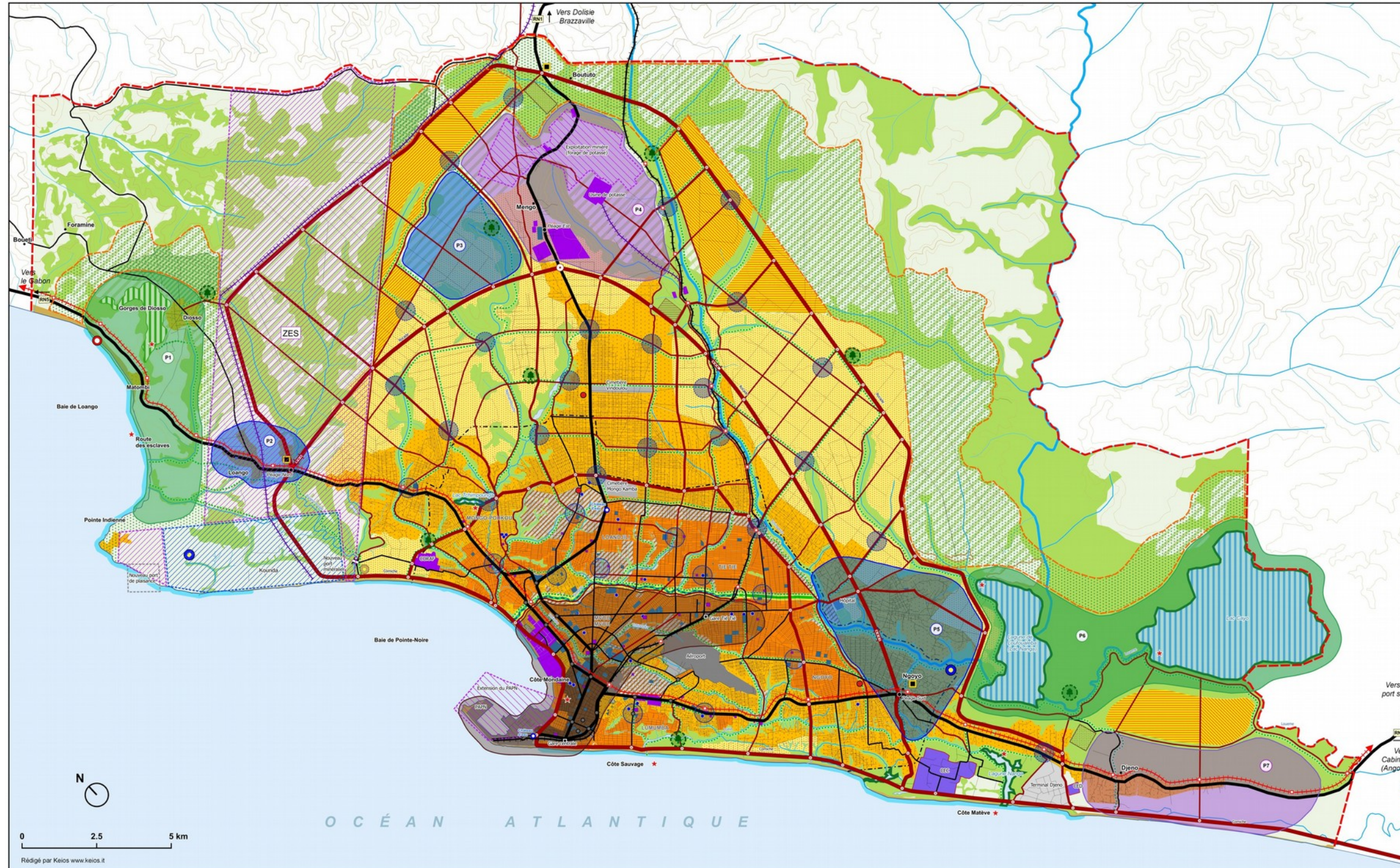
Afin de maîtriser la croissance urbaine de la ville, en améliorant la qualité de vie des habitants et la compétitivité de Pointe-Noire dans les 20 prochaines années, le Schéma Directeur d'Urbanisme envisage la mise en œuvre de nombreuses actions sur les réseaux des infrastructures et sur la gestion de l'assainissement et des déchets.

La ville de Pointe-Noire en ce moment présente un manque d'infrastructures et de services de base assez important, comme remarqué pendant les ateliers de participation et concertation. Pour répondre à cette urgente nécessité le SDU envisage de nombreuses actions, notamment sur les infrastructures de desserte en eau potable, électricité, gaz et TIC et à travers la mise en place d'une stratégie durable d'assainissement et de gestion des déchets.

LA MOBILITÉ

Le SDU envisage des actions stratégiques pour améliorer la mobilité urbaine et les transports en augmentant son niveau d'efficacité et donc la qualité de vie des habitants, qui auront l'opportunité de se déplacer d'une façon plus rapide, simple et durable.

Parmi ses différentes actions sur la mobilité, le SDU envisage d'améliorer les infrastructures de transport existantes (ampliation du réseau routier et ferroviaire), de créer de nouvelles infrastructures et de mettre en place des systèmes de transports publics en site propre (train léger, bus express, etc.) comme colonne vertébrale de l'expansion urbaine.



- Grands pôles urbains**
- Pôle du centre-ville à valoriser
 - Pôle industriel à créer
 - Pôle industriel (RN1)
 - Pôle industriel et logistique (RN4)
 - Pôle éco-touristique à créer
 - Pôle éco-touristique (Baie de Loango)
 - Pôle éco-touristique (les lacs)
 - Pôle d'équipements à créer
 - Pôle du centre-ville de Loango
 - Pôle universitaire
 - Pôle santé
 - Site à fort potentiel touristique
- Mobilité**
- Viaie primaire (RN)
 - Viaie secondaire
 - Roads/autoroute projetée
 - Viaie primaire à créer
 - Viaie secondaire à créer
 - Pont
 - Pont à créer
 - Echangeur projeté
 - Rond-point
 - Rond-point à créer
 - Poste de péage
 - Gare routière à créer
 - Gare ferroviaire
 - Gare ferroviaire à créer
 - Chemin de fer
 - Chemin de fer projeté
 - Ligne de tram à créer
 - Transport local
- Équipements et infrastructures**
- Grande infrastructure de transport
 - ZES projetée
 - Grand chantier projeté
 - Port minéralier projeté
 - Port de plaisance à créer
 - Équipement
 - Activité économique
 - Marché
 - Casern
 - Casern et concassage
 - Décharge publique à créer
 - Abattoir à créer
 - Cimetière à créer
 - Château d'eau
 - Forage
 - Poste de production électrique
 - Station d'arrivée de la fibre optique
 - Lagune d'oxygénation à créer
- Pôles secondaires**
- Pôle à renforcer
 - Pôle à créer
- Zones urbaines**
- Zone urbaine à mettre en valeur
 - Zone urbaine à densifier et consolider
 - Zone à protéger et valoriser
 - Zone à structurer et densifier
 - Zone à densifier fortement
 - Quartier précaire à restructurer
 - Zone d'extension de l'habitat social à créer
 - Zone d'extension de l'habitat moyen standing à créer
 - Zone d'extension de l'habitat haut standing à créer
 - Grand projet immobilier
 - Reserve foncière à créer
- Environnement**
- Littoral et front de mer à protéger et valoriser
 - Lac et lagune à protéger et valoriser
 - Système hydrographique à récupérer
 - Plage
 - Berge du lac à aménager
 - Bande riveraine à récupérer
 - Parc linéaire à aménager
 - Parc urbain à créer
 - Ville verte à créer
 - Site naturel à protéger
 - Zone verte à reboiser
 - Zone verte à créer
 - Célibres verts à créer
- Limite du SDU 2016
- - - Limite administrative de la ville



Ministère de la Construction,
de l'Urbanisme, de la Ville et du Cadre de vie

SDU

Schéma Directeur d'Urbanisme
de la ville de **Pointe-Noire**
Novembre 2016

Échelle 1:50.000
Système de référence EPSG 28232



Liste des abréviations

ACP	Afrique, Caraïbes, Pacifique
AEP	Alimentation en Eau Potable
AFD	Agence Française de Développement
ATOM	Aire de Transit des Ordures Ménagères
BOT	Build, Operate and Transfer
CEC	Centrale Électrique du Congo
CED	Centrale Électrique de Djeno
CET	Centre d'Enfouissement Technique
CFCO	Chemin de Fer Congo-Océan
CORAF	Congo Raffinerie
EDF	Électricité de France
EIC	Éducation, Information et Communication
ISF	Indice Synthétique de Fécondité
MSF	Maison Sans Frontières
ONU-HABITAT	Programme des Nations Unies pour les établissements humains
PAPN	Port Autonome de Pointe-Noire
PDU	Plan Directeur d'Urbanisme
PIB	Produit Intérieur Brut
PPAB	Programme Participatif d'Amélioration des Bidonvilles
RGPH	Recensement Général de la Population et de l'Habitat
RN	Route National
SDU	Schéma Directeur d'Urbanisme
SIG	Système d'Information Géographique
SNDE	Société Nationale de Distribution d'Eau
STEP	Station d'Épuration
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZES	Zone Économique Spéciale



KEIOS
DEVELOPMENT
CONSULTING
www.keios.it

