

PROLIFÉRATION DES MARCHÉS PIRATES ET RECOMPOSITION DU FONCTIONNEMENT URBAIN DE LA VILLE DE KANANGA

^{1*}Michel Tshimanga Mulumba, ²François Budipebe Muanza, ³Samy Tshimanga Kabeya

^{1,2,3} Assistant à l'Université Pédagogique de Kananga

Corresponding Author:

micheltshimanga19@gmail.com

To Cite This Article:

PROLIFÉRATION DES MARCHÉS PIRATES ET RECOMPOSITION DU FONCTIONNEMENT URBAIN DE LA VILLE DE KANANGA (M. T. MULUMBA, F. B. Muanza, & S. T. KABEYA, Trans.). (2026). *Journal of Advance Research in Social Science and Humanities* (ISSN 2208-2387), 12(4), 69-76. <https://doi.org/10.61841/nn-ssh-12-4-66>

RÉSUMÉ

Cette étude analyse la prolifération des marchés pirates et ses effets sur le fonctionnement urbain de Kananga. Elle part d'un constat simple : dans une ville où l'accès à l'emploi formel et aux espaces commerciaux aménagés demeure limité, le commerce de rue constitue à la fois une stratégie de subsistance et une modalité de production de l'espace urbain. L'étude mobilise une approche mixte associant analyse documentaire, observation directe, questionnaire et entretiens. Les résultats empiriques présentés proviennent d'une enquête réalisée du 20 Mai au 30 Juin 2026 auprès de 150 personnes, réparties à parts égales entre les cinq communes étudiées. Les données montrent notamment que 60,7 % des enquêtés estiment que la vente en milieu ouvert facilite l'écoulement des produits, que 64,0 % citent l'insuffisance du capital comme principale raison du recours aux marchés pirates et que 62,0 % associent leur persistance à la crise financière. Par ailleurs, 91,3 % déclarent une attitude négative envers les autorités lorsqu'elles interdisent ces activités, ce qui révèle un décalage entre la logique réglementaire et les contraintes économiques vécues par les commerçants. L'étude conclut que la répression seule ne peut produire une régulation durable. Elle recommande une gouvernance urbaine intégrée fondée sur la localisation des activités, la création de micro-marchés de proximité, l'amélioration des infrastructures d'assainissement, la simplification de l'accès aux espaces commerciaux et l'utilisation d'un système d'information géographique pour le suivi des occupations commerciales.

ABSTRACT

This article examines the proliferation of informal or so-called "pirate" markets and their effects on the urban functioning of Kananga. It argues that street and informal trade should be understood simultaneously as a livelihood strategy and as a mechanism of urban-space production. The study uses a mixed-methods approach combining documentary review, direct observation, questionnaires and semi-structured interviews. The empirical results reported in this article come from a field survey conducted from 20 May to 30 June 2026 among 150 respondents distributed equally across the five municipalities under study. The findings show that 60.7% of respondents believe open-air selling facilitates product sales, while 64.0% identify insufficient capital as the main reason for using informal markets and 62.0% associate their persistence with financial hardship. Furthermore, 91.3% report a negative attitude toward authorities when they prohibit these activities, highlighting the gap between regulatory objectives and the economic constraints experienced by traders. The article concludes that enforcement alone cannot provide sustainable regulation. It recommends integrated urban governance based on spatial organization, neighborhood markets, improved sanitation infrastructure, easier access to regulated commercial spaces and GIS-based monitoring of commercial occupations.

MOTS-CLÉS: marchés pirates ; économie informelle ; fonctionnement urbain ; espace public ; gouvernance urbaine ; Kananga.

KEYWORDS: informal markets; informal economy; urban functioning; public space; urban governance; Kananga.

INTRODUCTION

Dans de nombreuses villes africaines, l'informalité n'est plus un phénomène périphérique que l'on pourrait traiter séparément du fonctionnement urbain. Elle participe à la vie quotidienne, à l'approvisionnement des ménages, à la création de revenus et à l'occupation des espaces publics. L'Organisation internationale du Travail rappelle que l'emploi informel demeure une composante majeure des marchés du travail, tandis que les travaux récents d'ONU-Habitat invitent à dépasser une lecture qui confond automatiquement informalité et illégalité.

À Kananga, cette réalité prend une forme particulièrement visible le long des grandes artères, aux carrefours, autour des arrêts de transport, devant certains commerces et dans d'autres espaces initialement destinés à la circulation ou à des usages collectifs. Les marchandises sont souvent exposées directement sur le sol ou sur des installations précaires. Cette présence répond à une demande réelle : elle rapproche les produits des consommateurs, réduit certains coûts d'accès au marché et offre une possibilité de revenu à des ménages qui disposent de peu d'alternatives. NGOYI M (2019 : 10)

Le problème apparaît lorsque cette activité s'installe durablement dans des espaces dont la capacité est limitée ou dont la fonction première est différente. L'occupation des trottoirs et des emprises routières peut alors réduire l'espace disponible pour les piétons et les véhicules, accroître les conflits d'usage, compliquer le drainage et la collecte des déchets et rendre plus difficile l'action des services urbains. Les travaux récents sur les villes africaines montrent d'ailleurs que la croissance urbaine rapide, l'insuffisance des infrastructures et la faiblesse des capacités de planification se combinent souvent avec l'informalité. TSHIMANGA.M.(2019 : 20)

Kananga constitue un terrain pertinent pour étudier cette articulation entre économie populaire, espace public et gouvernance. Le Projet d'Urgence et de Résilience Urbaine de Kananga (PURUK) de la Banque mondiale souligne lui-même l'importance des enjeux d'urbanisme, d'infrastructures, d'emploi, de résilience et de gestion des risques dans la ville.

La présente recherche pose donc la question suivante : comment la prolifération des marchés pirates reconfigure-t-elle le fonctionnement urbain de Kananga, et quelles réponses permettraient de concilier les besoins économiques des populations avec les exigences d'ordre spatial, de mobilité, d'assainissement et de gouvernance ?

PROBLÉMATIQUE, OBJECTIFS ET HYPOTHÈSE

La problématique est construite autour d'un paradoxe urbain : les marchés pirates contribuent au maintien des revenus et à l'approvisionnement quotidien, mais leur implantation non planifiée peut simultanément produire des externalités négatives sur l'espace public et les services urbains. Une politique pertinente ne peut donc ni idéaliser l'informalité ni la considérer comme une simple anomalie à supprimer.

L'objectif général est d'analyser les dynamiques de prolifération des marchés pirates à Kananga et leurs effets sur la structuration spatiale, la mobilité, les activités socio-économiques, l'environnement et la gouvernance urbaine.

- ❖ Identifier les principaux facteurs économiques, sociaux, spatiaux et institutionnels qui favorisent l'implantation des marchés pirates.
- ❖ Analyser leurs effets sur la circulation, l'accessibilité et l'occupation des espaces publics.
- ❖ Évaluer leur importance pour les revenus et les stratégies de subsistance des ménages.
- ❖ Apprécier les effets perçus sur la salubrité, les déchets, le drainage et le cadre de vie.
- ❖ Examiner les relations entre commerçants, usagers et autorités et les limites des mécanismes de régulation.
- ❖ Proposer un cadre de réorganisation progressive des espaces commerciaux.

L'hypothèse centrale est que la prolifération des marchés pirates, lorsqu'elle s'effectue sans encadrement spatial et institutionnel suffisant, amplifie certains dysfonctionnements urbains, tout en constituant un mécanisme de survie économique difficilement substituable à court terme.

CADRE CONCEPTUEL ET REVUE DE LITTÉRATURE

Dans cet article, l'expression « marchés pirates » désigne les activités de vente installées hors des espaces commerciaux officiellement prévus, autorisés ou aménagés par les pouvoirs publics. Le terme est conservé parce qu'il correspond au vocabulaire utilisé dans les données de terrain et dans le document initial ; il ne signifie pas que tous les vendeurs concernés relèvent d'une criminalité organisée. Cette précision est importante : l'informalité est un mode d'organisation économique et spatiale qui peut coexister avec des formes de réglementation, de taxation ou de reconnaissance locale. NGOYI.M.(2019 :IDEM)

L'Organisation internationale du Travail montre que l'informalité concerne une part considérable de l'emploi mondial et qu'elle touche de manière différenciée les femmes, les hommes et les catégories de travailleurs selon les contextes. Cette perspective aide à comprendre pourquoi les activités informelles ne disparaissent pas simplement sous l'effet d'interdictions administratives.

ONU-Habitat propose également de considérer l'informalité urbaine comme une composante des processus de production de la ville. Les espaces publics sont simultanément des lieux de circulation, de sociabilité et de travail. Une régulation efficace doit donc tenir compte des usages économiques qui s'y développent, sans sacrifier les fonctions collectives de ces espaces.

Le World Cities Report 2024 insiste sur la vulnérabilité des populations et des activités informelles face aux risques urbains et climatiques. Pour les villes qui connaissent une croissance rapide, la planification inclusive, l'investissement dans les infrastructures et l'association des populations aux décisions apparaissent comme des conditions importantes de résilience.

Dans le cas de la République démocratique du Congo, le Country Climate and Development Report de la Banque mondiale souligne l'importance d'une transformation structurelle, d'infrastructures résilientes et d'actions urbaines intégrées pour réduire la pauvreté et renforcer la résilience. Ces orientations donnent un cadre plus large à l'analyse du cas de Kananga.

MATÉRIEL ET MÉTHODES

L'étude adopte une approche mixte. L'enquête quantitative vise à mesurer les perceptions et les caractéristiques du phénomène, tandis que l'approche qualitative permet de comprendre les logiques qui sous-tendent les comportements observés. L'observation directe complète ces deux sources en confrontant les déclarations des enquêtés aux réalités spatiales.

POPULATION ET ÉCHANTILLON

La population d'étude comprend les commerçants informels, consommateurs, riverains, commerçants des marchés formels, transporteurs, responsables administratifs et autres acteurs concernés par l'occupation commerciale de l'espace public. L'enquête empirique effectivement exploitée dans cet article porte sur 150 personnes, soit 30 personnes dans chacune des cinq communes : Kananga, Katoka, Ndesha, Lukonga et Nganza. Cette répartition est équilibrée pour permettre la comparaison entre communes, mais elle ne prétend pas reproduire le poids démographique réel de chacune.

Commune	Effectif	Part de l'échantillon
Kananga	30	20,0 %
Katoka	30	20,0 %
Ndesha	30	20,0 %
Lukonga	30	20,0 %
Nganza	30	20,0 %
Total	150	100,0 %



Figure 1: Population et échantillon

COLLECTE ET TRAITEMENT

Les données ont été recueillies du 20 Mai au 30 Juin 2026. Le questionnaire portait notamment sur le profil des enquêtés, les raisons de recours au commerce informel, les avantages perçus, les effets sur la circulation et la salubrité, ainsi que les relations avec les autorités. L'observation directe concernait l'occupation des trottoirs et chaussées, les flux, les déchets, le drainage et les conflits d'usage.

Les données quantitatives sont présentées sous forme d'effectifs et de pourcentages.

Pour les données qualitatives, une lecture thématique a été retenue autour de cinq dimensions : économie et subsistance ; mobilité et accessibilité ; environnement et assainissement ; rapports institutionnels ; organisation spatiale.

PRÉSENTATION SYNTHÉTIQUE DU MILIEU D'ÉTUDE

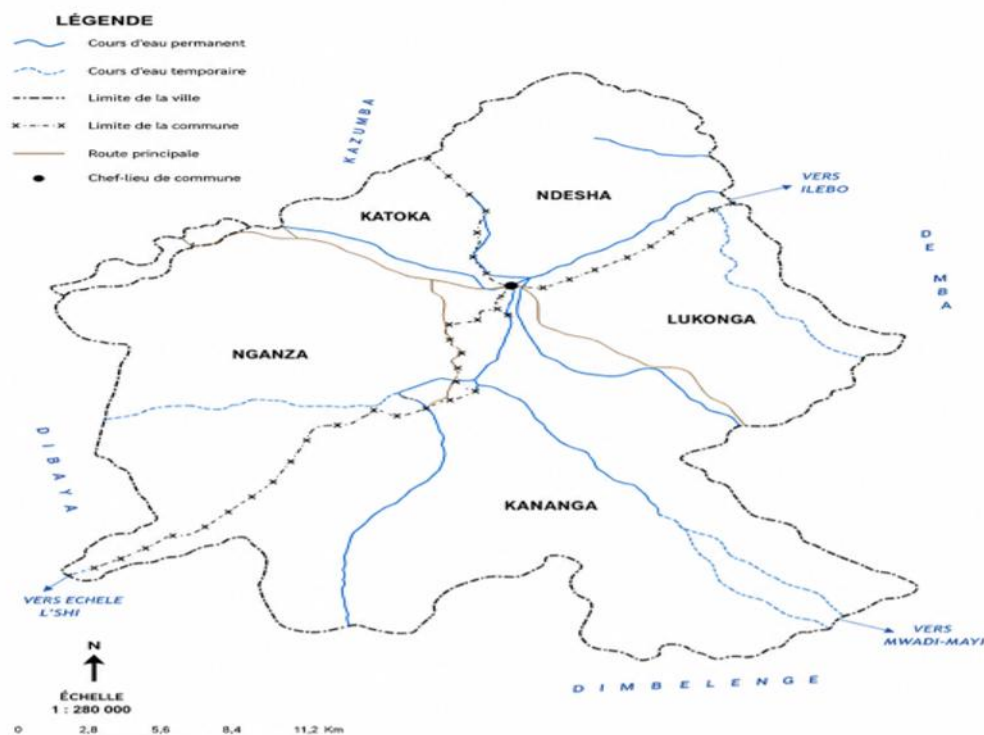


Figure 2: Carte Physique De La Ville De Kananga

Kananga est le chef-lieu de la province du Kasaï Central. Le document de terrain situe la ville entre environ 5°45' et 6°00' de latitude Sud et 22°25' et 22°40' de longitude Est, à une altitude moyenne proche de 657 m. Elle constitue un pôle urbain majeur du centre-sud de la République démocratique du Congo. NGANDU MAMBA J. (2018), notes de cours de la climatologie appliquée, L1 GEO, ISP/ kananga, inédite

Le milieu physique est caractérisé par un climat tropical, des plateaux ondulés, des vallées et plusieurs cours d'eau. Ces caractéristiques deviennent importantes pour l'étude des marchés lorsque l'occupation commerciale perturbe le drainage, accélère l'accumulation des déchets ou augmente l'exposition des usagers à certains risques. Les documents récents consacrés à Kananga placent également la résilience urbaine, les infrastructures et la gestion des risques parmi les enjeux prioritaires.

Sur le plan démographique, les données administratives indiquent une population estimée à 1 897 178 habitants en 2025. Cette donnée doit toutefois être considérée comme une estimation administrative locale et non comme un résultat issu du dispositif d'enquête de la présente étude. MAMBA MAMBA.j (2015), dynamique urbaine au Kasaï, ISP/kananga, TFC

RÉSULTATS

PROFIL DE L'ÉCHANTILLON

VARIABLE	RÉSULTAT PRINCIPAL	INTERPRÉTATION
Sexe	102 femmes (68,0 %) ; 48 hommes (32,0 %)	Forte présence féminine dans l'échantillon
Âge	18–60 ans : 83,3 % des hommes et 85,2 % des femmes	Prédominance de la population en âge d'activité
Commune	30 enquêtés par commune	Répartition équilibrée pour la comparaison spatiale

Source 1: nos enquêtes sur terrain du 20 Mai au 30 juin 2026

La forte représentation des femmes constitue un résultat important. Elle confirme que le commerce informel doit aussi être lu à travers les stratégies économiques des ménages et les rapports différenciés à l'emploi. Elle ne permet cependant pas d'extrapoler directement la structure de l'ensemble des commerçants de Kananga : elle décrit avant tout la composition de l'échantillon effectivement interrogé.

LE COMMERCE EN MILIEU OUVERT COMME STRATÉGIE D'ÉCOULEMENT

Sur 150 personnes interrogées, 91, soit 60,7 %, considèrent que la vente en milieu ouvert offre davantage de possibilités d'écoulement des produits que les marchés officiels. À l'inverse, 50 personnes (33,3 %) ne partagent pas cette opinion et 9 (6,0 %) ne se prononcent pas.

RÉPONSE	EFFECTIF	POURCENTAGE
Oui	91	60,7 %
Non	50	33,3 %
Sans avis	9	6,0 %
Total	150	100,0 %

Source 2: nos enquêtes sur terrain du 20 Mai au 30 juin 2026

Ce résultat suggère que l'attractivité des marchés pirates repose en partie sur leur visibilité et leur proximité avec les flux urbains. Le vendeur recherche moins un espace commercial prestigieux qu'un emplacement où le passage des clients augmente la probabilité de vendre. Le trottoir, le carrefour ou l'arrêt de transport deviennent alors des lieux économiques parce qu'ils concentrent les mouvements.

CONTRIBUTION AUX REVENUS FAMILIAUX

Contribution déclarée	Effectif	Pourcentage
Source principale de revenus familiaux	80	53,3 %
Complément au revenu familial	58	38,7 %
Contribution principalement à la scolarisation	12	8,0 %
Total	150	100,0 %

Source 3: nos enquêtes sur terrain du 20 Mai au 30 juin 2026

Ces chiffres montrent que l'activité commerciale n'est pas marginale pour les ménages interrogés. Pour 53,3 % d'entre eux, elle constitue la principale source de revenus ; pour 38,7 %, elle complète le revenu familial. Cette réalité explique pourquoi une politique de déplacement ou d'interdiction peut être vécue comme une menace économique directe. Les résultats rejoignent les analyses de l'OIT sur le rôle de l'informalité dans les moyens de subsistance, particulièrement dans les contextes où l'emploi formel ne suffit pas à absorber la main-d'œuvre disponible.

POURQUOI LES COMMERÇANTS PRÉFÈRENT-ILS LES MARCHÉS PIRATES ?

FACTEUR DÉCLARÉ	EFFECTIF	POURCENTAGE
Insuffisance du capital	96	64,0 %
Taxes dans les marchés officiels	30	20,0 %
Concurrence	15	10,0 %
Considérations liées aux fétiches	9	6,0 %
Total	150	100,0 %

Source 4: nos enquêtes sur terrain du 20 Mai au 30 juin 2026

L'insuffisance du capital arrive nettement en tête (64,0 %). Elle est suivie par le poids des taxes dans les marchés officiels (20,0 %). La concurrence représente 10,0 %, tandis que 6,0 % des enquêtés mentionnent des considérations liées aux fétiches. Le résultat central est donc économique : l'entrée dans l'informalité semble moins relever d'un refus abstrait de la réglementation que d'une difficulté à supporter les coûts d'accès au commerce formel.

MARCHÉS PIRATES ET ACCIDENTS : UNE PERCEPTION NUANCÉE

RÉPONSE	EFFECTIF	POURCENTAGE
Les vendeurs ne sont pas les principaux auteurs des accidents	140	93,3 %
Les vendeurs sont les principaux auteurs des accidents	10	6,7 %
Total	150	100,0 %

Source 5: nos enquêtes sur terrain du 20 Mai au 30 juin 2026

La majorité des enquêtés refuse d'attribuer aux vendeurs la responsabilité principale des accidents urbains. Cette perception doit être prise au sérieux sans conclure à l'absence de risque. L'occupation des trottoirs et des abords de chaussée peut réduire l'espace disponible pour les piétons et modifier les interactions entre piétons, véhicules et vendeurs. Les accidents doivent donc être compris comme le résultat d'un système de facteurs plutôt que comme la conséquence d'un seul acteur.

INSALUBRITÉ URBAINE : LES MARCHÉS PIRATES NE SONT PAS L'UNIQUE CAUSE

RÉPONSE	EFFECTIF	POURCENTAGE
Oui, ils rendent à eux seuls la ville malpropre	11	7,3 %
Non	100	66,7 %
Sans avis	39	26,0 %
Total	150	100,0 %

Source 6: nos enquêtes sur terrain du 20 Mai au 30 juin 2026

Deux enseignements ressortent. Premièrement, 66,7 % refusent de considérer les marchés pirates comme l'unique cause de la malpropreté urbaine. Deuxièmement, la proportion sans avis (26,0 %) indique que les causes de l'insalubrité sont perçues comme complexes. Il serait donc scientifiquement excessif de faire des marchés pirates le responsable unique de la dégradation environnementale. Leur rôle doit plutôt être recherché dans l'augmentation locale des déchets, l'obstruction éventuelle des caniveaux et la pression exercée sur des espaces publics déjà insuffisamment équipés.

POURQUOI LE PHÉNOMÈNE PERSISTE-T-IL MALGRÉ L'INTERDICTION ?

FACTEUR	EFFECTIF	POURCENTAGE
Crise financière	93	62,0 %
Chômage	33	22,0 %
Salaire médiocre	12	8,0 %
Multiplicité des taxes dans les marchés officiels	12	8,0 %
Total	150	100,0 %

Source 7: nos enquêtes sur terrain du 20 Mai au 30 juin 2026

La crise financière constitue le principal facteur cité (62,0 %), devant le chômage (22,0 %). Le faible niveau des salaires et la multiplicité des taxes représentent chacun 8,0 %. Le résultat est particulièrement éclairant : l'interdiction administrative ne supprime pas une activité lorsque celle-ci répond à un besoin économique structurel. Une politique durable doit donc agir simultanément sur l'espace commercial et sur les conditions économiques qui alimentent l'informalité.

ATTITUDE À L'ÉGARD DES AUTORITÉS

ATTITUDE	EFFECTIF	POURCENTAGE
Négative	137	91,3 %
Positive	8	5,3 %
Sans avis	5	3,3 %
Total	150	100,0 %

Source 8: nos enquêtes sur terrain du 20 Mai au 30 juin 2026

La très forte proportion d'attitudes négatives (91,3 %) traduit un déficit de confiance ou, au minimum, une perception défavorable des politiques d'interdiction. Ce résultat ne signifie pas que les enquêtés rejettent toute régulation. Il peut surtout exprimer le sentiment qu'une interdiction sans alternative économique transfère le coût de la régulation vers les ménages les plus dépendants du petit commerce.

DISCUSSION

Les résultats invitent à dépasser l'opposition simpliste entre « marché officiel » et « marché pirate ». À Kananga, les activités informelles remplissent des fonctions économiques concrètes : elles offrent des points de vente proches des flux, procurent des revenus et permettent à des ménages de faire face aux difficultés économiques. Cette fonction sociale explique leur résilience.

Cependant, l'utilité économique d'une activité ne supprime pas ses effets spatiaux. Lorsque les ventes s'installent sur les trottoirs, les chaussées ou les carrefours, elles entrent en concurrence avec d'autres fonctions urbaines. La question centrale devient alors celle de l'allocation de l'espace public. ONU-Habitat souligne que les espaces publics doivent être pensés comme des supports de mobilité, de vie sociale et d'activité économique, ce qui plaide pour une planification inclusive plutôt que pour une exclusion systématique des travailleurs informels.

Les résultats sur l'insalubrité sont également importants. Puisque 66,7 % des enquêtés ne considèrent pas les marchés pirates comme l'unique cause de la malpropreté, l'analyse doit intégrer les insuffisances des services d'assainissement, les comportements des usagers, la disponibilité des points de collecte et les capacités de contrôle. Une lecture uniquement répressive risquerait ainsi de déplacer le problème sans résoudre ses déterminants.

La situation de Kananga doit enfin être replacée dans un contexte de vulnérabilité urbaine plus large. Les documents récents de la Banque mondiale consacrés à la ville mettent en avant les besoins en infrastructures, la résilience urbaine et la gestion des risques. Le problème des marchés ne peut donc être isolé de celui de la qualité des voiries, du drainage, des espaces publics et de la capacité des institutions locales à planifier la croissance urbaine.

LIMITES DE L'ÉTUDE

La principale limite concerne la temporalité des données : l'enquête a été réalisée en 2026. Les pourcentages présentés décrivent donc les perceptions recueillies à cette période et ne doivent pas être présentés comme des estimations de la situation de Kananga au-delà de 2026. Une nouvelle enquête serait nécessaire pour mesurer l'évolution récente du phénomène. Deuxième limite : l'échantillon de 150 personnes, réparti de manière égale entre communes, facilite la comparaison spatiale mais ne constitue pas un échantillon probabiliste proportionnel à la population de chaque commune.

RECOMMANDATIONS ET PROPOSITION OPÉRATIONNELLE

La réponse à la prolifération des marchés pirates devrait passer d'une logique d'éviction ponctuelle à une logique de réorganisation progressive. Le principe n'est pas de légitimer l'occupation anarchique des voies publiques, mais de rendre possible une activité commerciale compatible avec les fonctions essentielles de la ville.

- ❖ Créer un inventaire géoréférencé des activités commerciales informelles et identifier les secteurs de forte concentration.
- ❖ Classer les sites en quatre catégories opérationnelles : à régulariser, à restructurer, à déplacer progressivement et à interdire pour des raisons de sécurité ou de protection des infrastructures.
- ❖ Créer des micro-marchés ou marchés de proximité dans les quartiers insuffisamment desservis, avec des emplacements abordables.
- ❖ Aménager les sites retenus avec des couloirs de circulation, zones de livraison, points d'eau, dispositifs de collecte des déchets et systèmes de drainage.
- ❖ Réexaminer les coûts d'accès aux marchés officiels afin de réduire les incitations économiques à l'occupation clandestine.
- ❖ Associer les commerçants, riverains, transporteurs, chefs de quartiers et autorités à la localisation et à la gestion des nouveaux espaces.
- ❖ Mettre en place un suivi SIG permettant de mesurer l'extension, le déplacement et la concentration des activités commerciales.
- ❖ Privilégier une formalisation progressive, accompagnée d'information, de simplification administrative et de mesures de salubrité, plutôt qu'une répression répétitive sans solution alternative.

CONCLUSION GÉNÉRALE

L'étude montre que les marchés pirates occupent une place ambivalente dans le fonctionnement urbain de Kananga. Ils sont à la fois des espaces de débrouille, de revenus, d'approvisionnement et de sociabilité, et des foyers potentiels de conflits d'usage lorsque leur implantation empiète sur les fonctions de circulation, d'assainissement et de protection des espaces publics. Les résultats de l'enquête de 2026 montrent clairement cette dualité : 60,7 % des enquêtés reconnaissent l'efficacité de la vente en milieu ouvert pour l'écoulement des produits, 53,3 % déclarent que le commerce constitue leur principale source de revenus familiaux, tandis que 62,0 % identifient la crise financière comme moteur de la persistance du phénomène.

Dans le même temps, les données invitent à éviter toute interprétation excessive. Les marchés pirates ne sont pas considérés par la majorité des enquêtés comme l'unique cause de l'insalubrité, et ils ne sont pas perçus comme les principaux responsables des accidents. Leur impact doit donc être analysé dans un système urbain plus large, marqué par les déficits d'infrastructures, les contraintes économiques, les insuffisances de planification et les difficultés de régulation.

La conclusion essentielle est dès lors moins une condamnation du commerce informel qu'un appel à mieux organiser la ville. À Kananga, la régulation durable passe par la création d'espaces commerciaux accessibles, la réorganisation des emprises publiques, l'amélioration des services urbains, le dialogue avec les acteurs et l'usage des outils géospatiaux. Cette orientation rejoint les approches contemporaines de l'urbanisme inclusif, qui cherchent à intégrer les activités informelles dans les politiques urbaines plutôt qu'à les traiter exclusivement comme des anomalies.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Banque mondiale. (2023). Democratic Republic of Congo Country Climate and Development Report 2023. Washington, DC: World Bank.
2. Banque mondiale. (2024). Démocratique du Congo – Projet d’Urgence et de Résilience Urbaine de Kananga (PURUK) : Mission du 9 au 12 avril 2024. Washington, DC: World Bank Group.
3. Tshimanga, M. (2019) dynamique spatiale de la ville de kananga et son impact sur l’environnementale, UPKAN
4. TSHIMANGA MULUMBA. M.(2026), impact de la dynamique spatiale de la ville de Kananga sur l’environnement, revue NN, ISSN2208-2387, article ID : 65
5. NGOYI MALANGU Grâce (2019), Impact de la prolifération des marchés pirates sur l’environnement dans le milieu urbain. Cas de la ville de Kananga.
6. Division provinciale de la Météorologie et Télédétection (Mettelsat), Kasaï Central. (2024–2026). Données climatiques de Kananga.
7. Bureau urbain de l’Intérieur et Ordre public / Hôtel de ville de Kananga. (2025). Rapport statistique démographique et de l’état civil. Kananga.
8. MAMBA MAMBA.j (2015), dynamique urbaine au Kasaï, ISP/kananga, TFC
9. NGANDU MAMBA .J. (2018), notes de cours de la climatologie appliquée, L1 GEO, ISP/ kananga, inédite