

L'Institut de Recherche en Géopolitique et d'Etudes Stratégiques (IRGES) est, en République Démocratique du Congo, le principal centre indépendant de recherche, de formation, d'information et de débat sur les grandes questions internationales. Créé en 2016 par le Professeur Kabwita Kabolo Iko, l'IRGES est un établissement d'utilité publique reconnu par les Arrêtés-Ministériels N°MIN.RST/CAB.MIN/054/2018 portant agrément des activités scientifiques et technologiques de l'Institut de Recherche en Géopolitique et d'Etudes Stratégiques et N°125/CAB/MIN/CA/PKB/2018 accordant avis favorable valant autorisation de fonctionnement de la Maison d'éditions IRGES.

Il n'est soumis à aucune tutelle administrative, définit librement ses activités et publie régulièrement ses travaux. Il associe, au travers de ses études et ses débats, dans une démarche interdisciplinaire, décideurs politiques et experts à l'échelle internationale et dispose d'un personnel-ressource capable de réfléchir largement sur les domaines indiqués et de proposer en forme textuelle et contextuelle des orientations, de la documentation et même des projets finalisés.

DOMAINES DE RECHERCHE

Prospections diplomatiques et géopolitique africaine
Organisations intergouvernementales et Intégration régionale
Etudes stratégiques sur le monde asiatique
Résolution des conflits, Conseil stratégique et prospection sur la paix et la sécurité
Pratique de négociation internationale et d'affaires
Droits humains et Droit humanitaire
Gender et Promotion des droits de la femme
Pratiques démocratiques et de bonne gouvernance
Communication, Coaching politique et Relations publiques
Marketing politique et leadership axés sur les résultats
Développement durable, Environnement et Ecologie
Management des projets nationaux et internationaux
Statistiques, Etudes économiques et sociales
Santé publique
Intelligence Artificielle et Télécommunications
Psychopédagogie

SERVICES OFFERTS

Formations
Réunions scientifiques
Gestion de projets
Revue Intelligence Stratégique
Accueil de stagiaires
Consultation d'experts
Bibliothèque numérique et en dur
IRGES éditions

L'Institut de Recherche en Géopolitique et d'Etudes Stratégiques (IRGES) est ouvert et intéressé vis-à-vis de toutes personnes, structures, institutions, entreprises ou organisations dont les domaines d'interventions et les services susmentionnés pourraient être de plus utiles à leur progrès, leur rentabilité, leur notoriété et leur reconnaissance populaire.

E-ISSN : 3006-5488 ; P-ISSN : 3006-547X
<https://doi.org/10.62912/JYTU3565>
www.revue-is.org



Maquette couverture : Editions IRGES Kinshasa-Gabrie

PARTENARIAT STRATEGIQUE USA-RDC

Enjeux, opportunités & appropriation effective

2026



3ème

GRANDE CONFERENCE

CORPS DE L'ELITE SCIENTIFIQUE DE L'UDPS
CES-UDPS

THEME

PARTENARIAT STRATEGIQUE USA-RDC

Enjeux, opportunités & appropriation effective

Du 22 au 23 Juin 2026 - HILTON KINSHASA

NUMERO SPECIAL

«La science au service au peuple»



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

Revue
Intelligence Stratégique

Vol. 009, Numéro Spécial, Juillet 2026

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

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



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

Téléphone : +243 89 7175 074 ; 82 006 1696

E-mail : felly.lukunga@revue-is.org, article@revue-is.org, info@revue-is.org ;

Internet : www.revue-is.org ; www.irges.org

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



Revue Intelligence Stratégique
Journal des publications scientifiques

Volume 9, Numéro Spécial

Juillet 2026

p-ISSN : 3006-547X ; e-ISSN : 3006-5488

<https://doi.org/10.62912/CES-UDPS0023>

www.revue-is.org

LES INFRASTRUCTURES PORTEUSES DE L'ECONOMIE : LE CAS DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES – ROCADES DE KINSHASA, ROUTE KANANGA–KALAMBA MBUJI ET CORRIDOR DE BANANA

Nico NZAU NZAU

Directeur Général de l'Agence Congolaise des Grands Travaux (ACGT)

*Communication présentée par Éric NGILO MAKOMBELA, Directeur des Études
de l'ACGT*

RÉSUMÉ

Cette étude montre que le développement des infrastructures routières constitue un levier essentiel de croissance, d'intégration nationale et de réduction des coûts économiques en République démocratique du Congo. À travers les rocade de Kinshasa, la route Kananga–Kalamba Mbuji et le corridor de Banana, elle met en évidence les effets attendus sur la mobilité, le désenclavement des régions, la baisse des prix des denrées, la création d'emplois et le renforcement de la souveraineté logistique du pays. Elle recommande ainsi d'accélérer la réalisation de ces projets structurants et de consolider les capacités nationales de financement, de planification et de maîtrise d'ouvrage.

Mots-clés : *infrastructures routières, rocade de Kinshasa, Kananga–Kalamba Mbuji, corridor de Banana, port en eaux profondes.*

ABSTRACT

This study shows that the development of road infrastructure is a key driver of growth, national integration, and the reduction of economic costs in the Democratic Republic of the Congo. Focusing on the Kinshasa bypasses, the Kananga–Kalamba Mbuji highway, and the Banana corridor, it highlights the expected impacts on mobility, regional connectivity, lower food prices, job creation, and the strengthening of the country's logistical sovereignty. It therefore recommends accelerating the implementation of these infrastructure projects and strengthening national capacities for financing, planning, and project management.

Keywords: *road infrastructure, Kinshasa bypasses, Kananga–Kalamba Mbuji, Banana Corridor, deep-water port.*

INTRODUCTION

Aucune économie ne peut se développer sans infrastructures routières. Pour la République démocratique du Congo, qui s'étend sur 2 345 000 km², compte vingt-six provinces et partage ses frontières avec neuf pays, la question routière ne constitue pas un simple volet de politique publique : elle représente une condition essentielle de l'unité nationale, de la mobilité des personnes et de la circulation des richesses. C'est dans cette perspective que l'Agence congolaise des grands travaux (ACGT) a présenté, lors du panel 6 consacré aux infrastructures, sa vision des « infrastructures porteuses de l'économie », appliquée au secteur routier.

L'ACGT est un service public à caractère technique, doté d'une autonomie financière, créé par le décret n° 08/017 du 26 août 2008 et placé sous la tutelle du ministère des Infrastructures et Travaux publics. Sa vision s'articule autour de trois ambitions : devenir un bureau d'ingénierie de référence dans la conception des projets d'infrastructures structurantes du pays ; s'imposer comme le référent du gouvernement en matière de qualité dans la mise en œuvre des grands travaux ; et devenir l'un des principaux conseillers du gouvernement dans le domaine du développement des infrastructures structurantes.

Ses sources de financement reposent sur le Programme sino-congolais (PSC), les concessions réalisées dans le cadre de partenariats public-privé ainsi que les ressources du Trésor public. Parmi ses perspectives figurent la consolidation de son système de management de la qualité en vue de l'obtention de la certification ISO 9001:2025, ainsi que le renforcement de la collaboration avec les structures partenaires du ministère, les investisseurs et les autres partenaires institutionnels.



Fig. 1 – L'ACGT en chiffres : 17 ans d'expérience, 88 projets d'études, 87 projets de travaux, 1 783 km de routes revêtues, 854 km de routes en terre, 69 projets du Programme Sino-Congolais, 11 projets sur Trésor public, 8 contrats de concession, 23 ponts et dalots, 5 stades, 5 passerelles, 2 usines et 1 hôpital (source : ACGT, 2026).

I. POURQUOI LA ROUTE EST-ELLE PORTEUSE DE L'ÉCONOMIE ?

La communication rappelle les principaux mécanismes par lesquels une infrastructure routière crée de la valeur économique. Le premier réside dans la réduction des coûts de transport, grâce au raccourcissement des temps de parcours, à la diminution de la consommation de carburant et à la baisse des dépenses liées à l'entretien des véhicules.

Le deuxième mécanisme concerne l'incidence directe des coûts de transport sur les prix des denrées alimentaires, notamment le maïs, le manioc, le haricot et l'arachide. Dans un pays où les bassins de production sont souvent éloignés des centres de consommation, le transport représente une part importante du prix final des produits.

Le troisième mécanisme porte sur les matériaux de construction, dont le renchérissement affecte aussi bien les investissements privés que les investissements publics. Le quatrième concerne la création d'emplois directs et indirects pendant la réalisation des travaux, puis d'emplois induits, après leur achèvement, dans les secteurs du transport, de l'hôtellerie, de l'agriculture et du commerce.

Cette analyse rejoint les enseignements de l'économie du développement, selon lesquels les investissements routiers figurent parmi ceux qui produisent les effets multiplicateurs les plus importants. En réduisant simultanément les coûts supportés par les autres secteurs de l'économie, la route ne constitue pas une simple dépense publique : elle représente un investissement susceptible de réduire durablement le coût de la vie et les coûts de production.

II. LES ROCADES SUD-EST ET SUD-OUEST DE KINSHASA : DÉSENGORGER LA CAPITALE

Le projet de construction des rocales de Kinshasa porte sur une longueur totale de 73 kilomètres. Confrontée à une croissance urbaine rapide et à des embouteillages chroniques, la capitale connaît une profonde recomposition. Son parc automobile et les déplacements quotidiens de la population augmentent à un rythme soutenu, provoquant, aux heures de pointe, de longues files d'attente sur la plupart des axes routiers.

À cette situation s'ajoute l'insuffisance de voies périphériques permettant de contourner et de ceinturer la capitale. La construction des rocales sud-est et sud-ouest apparaît ainsi comme une réponse stratégique aux problèmes de congestion urbaine, de mobilité et de circulation des personnes et des marchandises.

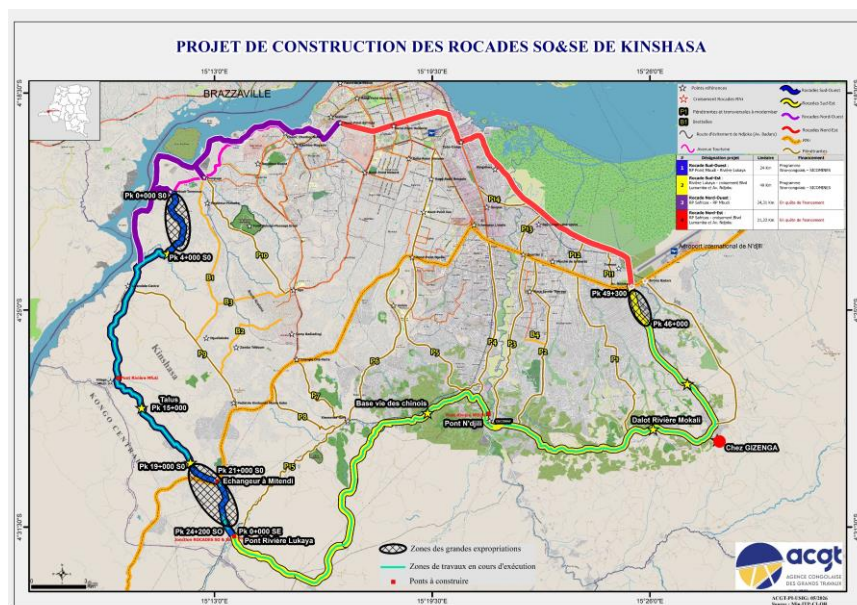


Fig. 2 — Tracé du projet de construction des rocales sud-est et sud-ouest de Kinshasa, 73 km (source : ACGT).

Les rocales permettront de détourner du centre-ville le trafic de transit, notamment les poids lourds reliant le port de Matadi à l'intérieur du pays. Elles contribueront également à relier les pôles périphériques en pleine croissance et à structurer l'urbanisation future de la métropole. L'expérience internationale des voies de contournement montre que leurs avantages dépassent la seule amélioration de la fluidité du trafic. Elles permettent notamment de réduire les émissions polluantes et les accidents dans les zones densément peuplées, de revaloriser les espaces fonciers desservis et de créer de nouveaux corridors d'activités économiques le long des tracés.

III. LA ROUTE KANANGA-KALAMBA MBUJI : DÉSENCLEVER LE GRAND KASAÏ

Le projet de construction de la route Kananga–Kalamba Mbuji s'étend sur environ 230 kilomètres, en direction de la frontière angolaise. Les travaux sont répartis en deux catégories : les travaux de praticabilité et les travaux permanents.

Au 19 juin 2025, les travaux de praticabilité avaient permis d'assurer la circulation sur l'ensemble du tracé, tandis que les travaux permanents avaient été exécutés sur une distance de 16,7 kilomètres. Le projet demeure toutefois confronté aux difficultés d'acheminement des matériaux et des équipements jusqu'au chantier. Cette situation constitue une illustration concrète du cercle vicieux de

l'enclavement, dans lequel l'absence d'infrastructures routières complique jusqu'à la construction des routes elles-mêmes.

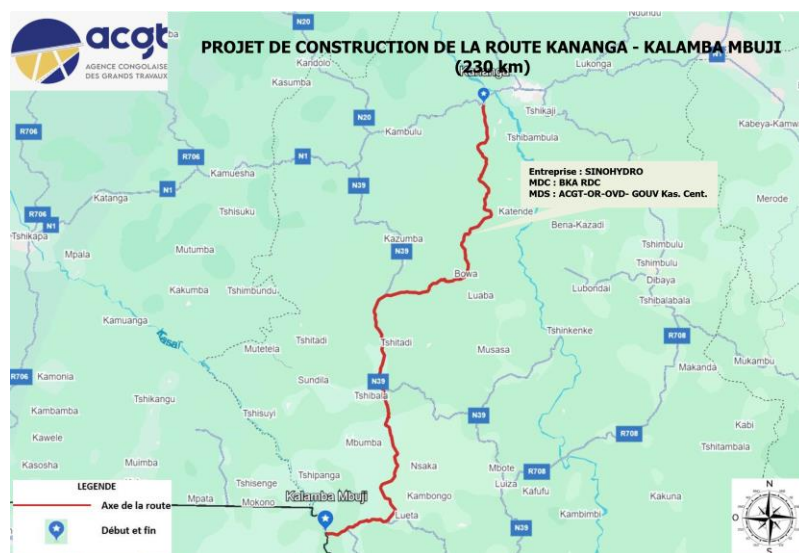


Fig. 3 – Tracé du projet de construction de la route Kananga–Kalamba Mbuji, 230 km (source : ACCT).

Les effets attendus sont considérables pour le Grand Kasai. Le projet devrait améliorer la fluidité des échanges, réduire les coûts logistiques, entraîner une baisse de plus de 25 % du prix de plusieurs denrées alimentaires de base, accroître sensiblement les revenus des producteurs agricoles et améliorer durablement le pouvoir d'achat des populations de la sous-région. En reliant le Kasai à l'Angola voisin, cette route ouvre également de nouvelles perspectives d'échanges transfrontaliers et prépare la connexion du centre du pays aux corridors atlantiques.

IV. LE CORRIDOR DE BANANA : LA FAÇADE MARITIME DE LA RDC

Le troisième projet présenté est le plus structurant à long terme : il s'agit du corridor de Banana, adossé au port en eaux profondes du même nom, situé sur la façade atlantique du Kongo Central. L'objectif stratégique de ce port est de permettre à la RDC d'accueillir directement de grands navires en provenance d'Asie et d'Europe, réduisant ainsi sa dépendance à l'égard des ports des pays voisins.

Les caractéristiques techniques prévues pour la première phase comprennent une capacité portuaire de 450 000 équivalents vingt pieds (EVP) par

an et un quai de 600 mètres. Une extension du quai à plus de deux kilomètres est prévue au cours de la deuxième phase.



Fig. 4 – Le port en eaux profondes de Banana et ses projets intégrés : zones économiques spéciales et extension ferroviaire (source : ACGT).

Le port ne constitue qu'un élément du corridor. Les projets intégrés comprennent, d'une part, le développement de zones économiques spéciales le long du corridor, afin d'attirer les investissements directs étrangers et de créer de nouvelles opportunités économiques. Sept pôles de développement ont ainsi été identifiés : Kamina, Mwene-Ditu, Kabeya-Kamwanga, Kamuesha, Kikwit, Kenge et Kinshasa-Maluku.

D'autre part, ces projets prévoient l'extension du réseau ferroviaire. Une étude de faisabilité est en cours en vue de la construction d'un tronçon ferroviaire de 150 kilomètres reliant le port de Banana à la ligne existante Matadi-Kinshasa, en passant par Boma.

L'ensemble du dispositif s'articule autour de la Route nationale n° 1, un corridor national est-ouest d'environ 3 330 kilomètres traversant intégralement la RDC. Cet axe relie les provinces minières du sud-est, notamment le Haut-Katanga et le Lualaba, à l'océan Atlantique, en passant par le Haut-Lomami, le Kasai-Oriental, le Kasai-Central, le Kwilu, le Kwango et le Kongo Central.

Avantages Concurrentiels du Corridor de Banana				
Choix Optimal pour les Exploitations Minières du Sud-Est				
Comparaison des avantages pour les exportations minières du Lualaba et du Haut-Katanga				
Critères	Corridor Banana	Corridor Lobito	Corridor Dar es Salaam	Corridor Durban
Distance	3330km (RDC)	1860km (transfrontalier)	3200km (transfrontalier)	3700km (plusieurs pays)
Législation	Unique (RDC)	Multiple (2 pays)	Multiple (2 pays)	Multiple (3+ pays)
Délais	Réduits de 40%	Standard	Prolongés	Très prolongés
Sécurité	Contrôle national	Contrôle partagé	Contrôle partagé	Multiple juridictions

Fig. 5 – Avantages concurrentiels du corridor de Banana pour les exportations minières du Lualaba et du Haut-Katanga, comparé aux corridors de Lobito, Dar es Salaam et Durban (source : ACGT).

La comparaison des corridors d'exportation accessibles aux exploitations minières du sud-est met en lumière l'enjeu de la souveraineté logistique. Le corridor de Banana s'étend sur environ 3 330 kilomètres, entièrement en territoire congolais et sous une législation unique. Il permettrait de réduire les délais d'environ 40 % et d'assurer un contrôle national sur l'ensemble de la chaîne logistique.

Le corridor de Lobito, plus court, avec une distance d'environ 1 860 kilomètres, est transfrontalier et soumis aux législations de deux pays. Le corridor de Dar es Salaam, long d'environ 3 200 kilomètres et traversant également deux pays, connaît des délais logistiques plus importants. Quant au corridor de Durban, qui s'étend sur environ 3 700 kilomètres et traverse plusieurs pays, il est soumis à une pluralité de juridictions.

Chaque corridor peut jouer un rôle dans le cadre d'une stratégie logistique diversifiée. Toutefois, seul le corridor national de Banana permettrait, à terme, que la valeur logistique générée par les exportations congolaises, notamment dans les domaines du transport, de la manutention et des services portuaires, soit intégralement captée par l'économie nationale.

Cette stratégie vise à corriger une dépendance historique. Actuellement, l'essentiel des exportations minières congolaises transite par les corridors des pays voisins, notamment Dar es Salaam en Tanzanie, Durban en Afrique du Sud, Lobito en Angola et Pointe-Noire en République du Congo. Cette situation entraîne plusieurs conséquences : une réduction de la compétitivité des produits miniers congolais sur les marchés internationaux, une augmentation des coûts et des délais logistiques liés aux passages frontaliers, une vulnérabilité face à la multiplicité des législations et aux incidents susceptibles d'affecter les corridors transfrontaliers, ainsi qu'une complexification des procédures administratives et douanières.

La montée en puissance progressive du corridor national de Banana, combinée à une utilisation stratégique et équilibrée des corridors régionaux, permettrait de réduire cette dépendance et de renforcer la souveraineté logistique de la RDC.

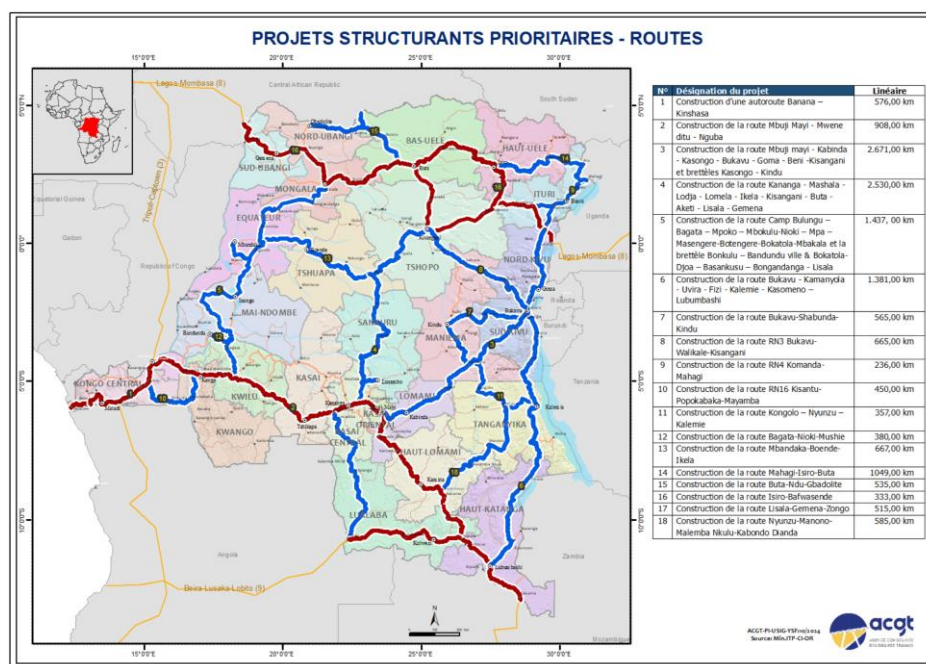


Fig. 6 – Carte des projets structurants prioritaires du réseau routier national (source : ACGT).

V. RECOMMANDATIONS

L'analyse des différents projets présentés montre que les infrastructures routières ne peuvent produire pleinement leurs effets économiques et sociaux que si leur réalisation repose sur une planification cohérente, un financement durable et une maîtrise d'ouvrage nationale efficace. Il est donc nécessaire de définir des priorités claires permettant d'accélérer l'exécution des projets structurants, de renforcer la mobilité nationale et de consolider la souveraineté logistique de la République démocratique du Congo. À cet effet, les recommandations suivantes sont formulées.

Premièrement, il convient d'accélérer les travaux permanents de la route Kananga–Kalamba Mbuji, notamment en sécurisant la chaîne d'approvisionnement des chantiers en matériaux, en équipements et en ressources financières. Cette mesure permettrait d'assurer la continuité des travaux et de concrétiser rapidement les effets attendus sur le désenclavement du Grand Kasai.

Deuxièmement, il est nécessaire de finaliser le montage financier et d'engager la réalisation effective des rocade sud-est et sud-ouest de Kinshasa. Ce projet devrait être articulé à un plan global de mobilité urbaine intégrant les transports collectifs, les voies de contournement, la gestion du trafic et l'aménagement des zones périphériques de la capitale.

Troisièmement, le corridor de Banana, comprenant le port en eaux profondes, le réseau ferroviaire, les zones économiques spéciales et la Route nationale n° 1, devrait être inscrit parmi les projets prioritaires du partenariat stratégique entre les États-Unis et la RDC. Cette orientation contribuerait à diversifier les corridors d'exportation et à renforcer la souveraineté logistique du pays.

Quatrièmement, il importe de consolider la maîtrise d'ouvrage nationale en poursuivant la démarche de certification du système de management de la qualité de l'Agence congolaise des grands travaux selon la norme ISO 9001. Cette démarche devrait s'accompagner du développement de l'expertise technique, des capacités d'ingénierie et des compétences nationales dans la conception et le suivi des grands projets d'infrastructures.

Enfin, il convient de systématiser les mécanismes de financement combinant les ressources du Trésor public, les concessions, les partenariats public-privé et les financements internationaux. Une telle diversification permettrait d'accroître la capacité d'investissement routier du pays, tout en réduisant la pression exercée sur les finances publiques.

CONCLUSION

Le développement d'infrastructures modernes constitue un levier indispensable pour soutenir la croissance économique de la République démocratique du Congo et améliorer durablement les conditions de vie de sa population. Les infrastructures routières facilitent la circulation des personnes et des marchandises, réduisent les coûts de transport, favorisent l'intégration des marchés et contribuent au désenclavement des différentes régions du pays.

À travers ses différents projets, notamment les rocade de Kinshasa, la route Kananga-Kalamba Mbuji, le corridor de Banana et les autres grands travaux structurants, l'Agence congolaise des grands travaux demeure engagée dans la transformation de la vision du chef de l'État en actions concrètes au service du développement, de la mobilité et de l'intégration nationale.

La 3^e Conférence de l'Élite scientifique de l'UDPS constitue, à cet égard, un cadre privilégié de réflexion collective sur les solutions innovantes susceptibles de

répondre aux défis urbains, logistiques et infrastructurels contemporains. Elle permet de rapprocher l'expertise scientifique, la décision politique et les exigences opérationnelles liées à la réalisation des grands projets.

En associant l'expertise technique et scientifique, la volonté politique, la mobilisation des financements et la bonne gouvernance, la République démocratique du Congo peut se construire comme un pays moderne, connecté, intégré et résolument tourné vers l'avenir.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- AGENCE CONGOLAISE DES GRANDS TRAVAUX. (2026, 23 juin). *Présentation du directeur général à la 3^e Conférence de l'Élite scientifique de l'UDPS* [Communication]. 3^e Conférence de l'Élite scientifique de l'UDPS, Kinshasa, République démocratique du Congo.
- BANQUE MONDIALE. (2023). *Transport for development : Corridors économiques en Afrique centrale*.
- MINISTÈRE DES INFRASTRUCTURES ET TRAVAUX PUBLICS. (2025). *Programme des projets structurants prioritaires*. Gouvernement de la République démocratique du Congo.
- RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO. (2008). Décret n° 08/017 du 26 août 2008 portant création de l'Agence congolaise des grands travaux. *Journal officiel de la République démocratique du Congo*.