INTELLIGENCE STRATEGIQUE.

ISSN: 3006-547X

RESEARCH ARTICLE

RDC : Infrastructures, Corridor Lobito-Sakania et transformation economique

AUTHORS

Bodom MATUNGULU

ILMIN LIBRARY • ACADEMIC FREE ACCESS

https://ilminlibrary.com

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/JYFU3565
www.revue-is.org

Maquette couverture : Editions IRGES Kinshasa-Genève

PARTENARIAT STRATEGIQUE USA-RDC
Enjeux, opportunités & appropriation effective

2026

Revue Intelligence Stratégique

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-UDPS0025
www.revue-is.org

LES INFRASTRUCTURES PORTEUSES DE L'ECONOMIE : LE CAS DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES, FERROVIAIRES ET DU CHEMIN DE FER LOBITO-SAKANIA

Bodom MATUNGULU
Ingénieur Civil, Expert senior en Infrastructures, Transport, PPP et Planification, Président du Think Tank RDC Stratégie, Écrivain et essayiste

RÉSUMÉ

Cette étude analyse le rôle stratégique des infrastructures portuaires, ferroviaires et du corridor Lobito–Sakania dans la transformation économique de la RDC. Elle montre que la multimodalité, la modernisation du rail et la création de corridors intégrés sont indispensables pour réduire les délais logistiques, valoriser localement les minerais critiques et développer l'industrie nationale. L'étude recommande de faire du corridor de Lobito un véritable corridor de développement, associant zones économiques spéciales, transformation minière, énergie, agriculture, recherche et formation, dans le cadre d'une vision de prospérité et de souveraineté à l'horizon 2060.

Mots-clés : *corridor Lobito–Sakania, infrastructures ferroviaires, ports, multimodalité, minerais critiques, transformation locale.*

ABSTRACT

This study analyzes the strategic role of port and rail infrastructure, as well as the Lobito–Sakania corridor, in the economic transformation of the DRC. It shows that multimodality, rail modernization, and the creation of integrated corridors are essential for reducing logistics lead times, adding value to critical minerals locally, and developing the national industry. The study recommends transforming the Lobito Corridor into a true development corridor, integrating special economic zones, mineral processing, energy, agriculture, research, and training, as part of a vision for prosperity and sovereignty by 2060.

Keywords : *Lobito–Sakania Corridor, rail infrastructure, ports, multimodality, critical minerals, local processing.*

I. UN PAYS HORS NORME, AUX DÉFIS LOGISTIQUES UNIQUES

Située au centre du continent africain, la République démocratique du Congo s'étend sur 2 345 409 km², soit une superficie supérieure à celle de l'Europe occidentale. Le rapport est de 1,05 pour un ensemble regroupant la France, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et leurs voisins. À cette immensité s'ajoutent une géographie contraignante, fleuves, forêts et enclavement, ainsi que des infrastructures encore limitées ou dégradées. « On ne construit pas les infrastructures de la RDC comme celles d'un État classique. La RDC est un pays-continent. Ses corridors sont des instruments de souveraineté, d'intégration et de puissance. » Comme le résume la communication : « Ce ne sont pas les distances qui freinent le développement, mais l'absence de connexions permettant de les franchir. »

Fig. 1 — Si l'Europe était superposée à la RDC : 2 345 409 km² contre 2 233 376 km² (ratio 1,05) (source : communication, 2026).

Fig. 2 — La RDC, un pays-continent : les distances intérieures à l'échelle de l'Europe — Kisangani–Matadi : 1 481 km à vol d'oiseau, 2 878 km par la route ; Kinshasa–Goma : 1 560 km à vol d'oiseau ; à comparer à Paris–Berlin (878 km) ou Paris–Madrid (1 052 km) (source : communication, 2026).

II. LE CAS D'ÉCOLE MATADI–KINDU : UN TRAJET, QUATRE RÉALITÉS

Afin de rendre tangible le défi de la connectivité intérieure, la communication reconstitue le parcours d'une marchandise depuis Matadi, porte océane du pays, jusqu'à Kindu, au cœur du Maniema. Ce trajet couvre plus de 2 700 kilomètres, mobilise trois modes de transport, nécessite environ quarante jours et comporte de multiples ruptures de charge.

Le premier segment est routier et relie Matadi à Kinshasa sur une distance de 347 kilomètres, parcourue en trois jours environ. Le deuxième segment est fluvial : de Kinshasa à Kisangani, la marchandise parcourt 1 720 kilomètres sur le fleuve à bord de barges, pendant une vingtaine de jours. Le fleuve constitue ainsi une véritable autoroute naturelle, mais une autoroute vivante, marquée notamment par la présence de bancs de sable mouvants.

Le troisième segment est ferroviaire et relie Kisangani à Ubundu sur une distance de 152 kilomètres, parcourue en six jours. Ce délai résume, à lui seul, l'état des infrastructures héritées. Le dernier segment est de nouveau fluvial : d'Ubundu à Kindu, la marchandise parcourt 566 kilomètres sur le Lualaba en une dizaine de jours.

Les enseignements de ce cas d'école sont clairs. Le temps logistique constitue un enjeu stratégique, la connectivité intérieure est une condition fondamentale du développement et la multimodalité représente une nécessité. Aucun mode de transport ne peut, à lui seul, répondre à l'ensemble des besoins. La performance repose donc sur la combinaison de la route, du fleuve et du rail. Toute politique d'infrastructure qui traiterait séparément ces différents modes de transport risquerait de ne pas répondre à la spécificité du défi congolais.

III. LE PARTENARIAT STRATÉGIQUE USA–RDC : TROIS PILIERS

C'est dans ce contexte que s'inscrit le partenariat stratégique conclu avec les États-Unis, que la communication structure autour de trois piliers majeurs.

Le premier pilier concerne la modernisation économique et le développement des infrastructures structurantes. Il comprend notamment la modernisation du corridor Sakania–Lobito, le développement du projet Grand Inga, l'industrialisation des zones minières et la création de corridors d'exportation intégrés. L'enjeu consiste à faire évoluer la RDC d'un modèle fondé sur l'exportation brute des ressources vers un modèle reposant sur la création de valeur industrielle nationale.

Le deuxième pilier porte sur la sécurisation des minerais critiques et l'intégration de la RDC aux chaînes de valeur mondiales. Il repose sur un dispositif comprenant une *Strategic Minerals Reserve* (SMR), destinée à contribuer à la stabilisation des marchés, une *Strategic Asset Reserve* (SAR), offrant aux investisseurs américains un droit de premier regard, ainsi qu'un cadre renforcé de transparence dans la gestion des ressources minières. L'objectif est double : garantir aux États-Unis un accès sécurisé aux minerais stratégiques, tout en favorisant une transformation locale accrue et une montée en gamme de l'industrie congolaise.

Le troisième pilier concerne la sécurité, la défense et la stabilisation, selon le principe de « minerais contre sécurité ». Un mémorandum d'entente sécuritaire prévoit notamment la protection des infrastructures minières critiques, le renforcement des capacités militaires et de renseignement, la lutte contre les trafics transfrontaliers qui financent les groupes armés, ainsi que l'appui à la stabilisation des provinces de l'Est.

IV. DE L'EXTRACTION À LA TRANSFORMATION : L'ARITHMÉTIQUE DE LA VALEUR

Le potentiel minier congolais est considérable. Le pays compte plus de 1 100 gisements recensés, notamment de cobalt, de cuivre et de coltan, et occupe le rang de premier producteur mondial de cobalt. Le potentiel du seul secteur minier est estimé à environ 24 000 milliards de dollars américains, soit une valeur comparable au produit intérieur brut de l'Europe ou des États-Unis et supérieure aux 18 000 milliards de dollars correspondant à la valeur totale estimée des réserves pétrolières de l'Arabie saoudite.

Toutefois, la richesse potentielle ne se traduit pas automatiquement par une prospérité réelle. À ce stade, la RDC capte principalement la valeur liée à l'extraction primaire, tandis que les segments les plus rémunérateurs, notamment le raffinage avancé, la chimie des cathodes et l'assemblage des batteries, demeurent concentrés en Asie, en Europe et en Amérique du Nord.

L'arithmétique de la chaîne de valeur des batteries électriques illustre clairement cet enjeu. Ce marché est estimé par BloombergNEF à 7 000 milliards de dollars américains à l'horizon 2030 et à 46 000 milliards de dollars à l'horizon 2050. Une tonne de cobalt se négocie à environ 56 290 dollars américains. Une batterie de véhicule électrique contenant en moyenne 10 kilogrammes de cobalt, une tonne permettrait d'équiper une centaine de véhicules. Vendus à un prix moyen de 40 000 dollars l'unité, ces cent véhicules représenteraient une valeur commerciale totale de 4 millions de dollars, soit plus de soixante-dix fois la valeur de la matière première extraite.

La RDC dispose, en outre, d'un avantage compétitif important pour capter une part plus élevée de cette valeur ajoutée. Selon les données présentées dans la communication, la construction d'une usine de précurseurs de cathodes d'une capacité annuelle de 10 000 tonnes coûterait 39 millions de dollars en RDC, contre 65 millions en Pologne et 112 millions en Chine. Cet avantage s'expliquerait notamment par la proximité des gisements de cobalt et de cuivre, ainsi que par l'existence d'un potentiel hydroélectrique exceptionnel permettant une production à faible empreinte carbone.

Les exemples de Dubaï et du Qatar, qui ont converti leurs rentes pétrolière et gazière en infrastructures de classe mondiale et en instruments de diversification économique, montrent qu'une génération peut suffire à transformer durablement une économie lorsque la rente est investie plutôt que consommée.

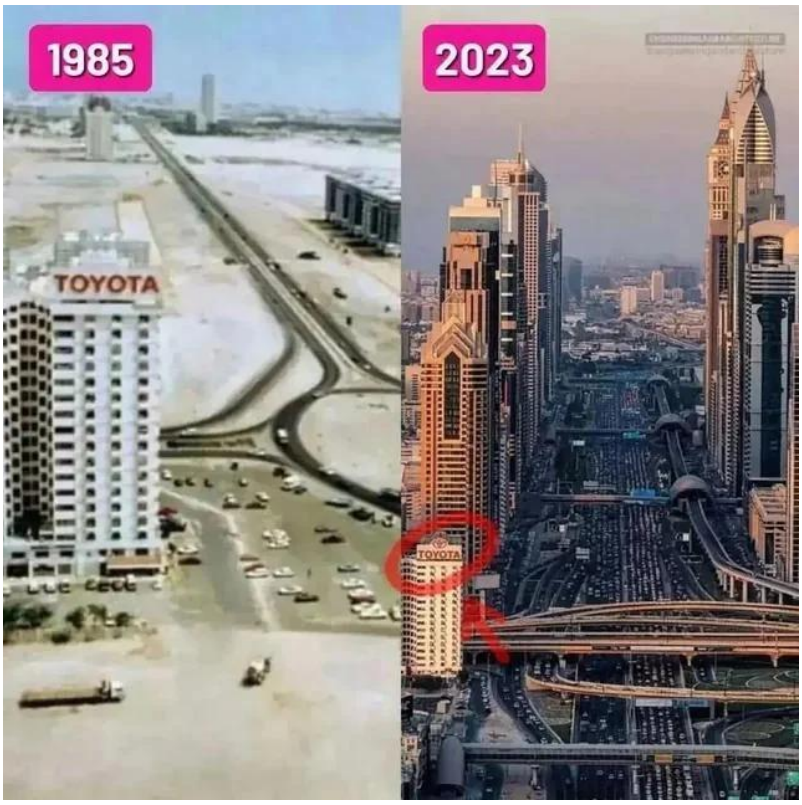

Fig. 3 – Dubaï, 1985–2023 : la conversion d'une rente en infrastructures et en diversification économique (illustration de la communication).

IV. L'IMPÉRATIF FERROVIAIRE ET LE CORRIDOR LOBITO–DILOLO–SAKANIA

La transformation locale exige des infrastructures performantes, notamment des chemins de fer et des corridors logistiques, des ports et des plateformes industrielles, ainsi qu'une énergie abondante et stable. La clé de voûte de ce dispositif demeure une électricité compétitive produite par le complexe d'Inga et les centrales régionales. Le rail, qui constitue un mode structurant du transport minier lourd, est également l'infrastructure la plus coûteuse à construire.

Les estimations récentes des projets ferroviaires africains s'établissent en moyenne entre 5 et 10 millions de dollars américains par kilomètre. La reconstruction du réseau ferroviaire congolais, long d'environ 4 000 kilomètres, sur la base d'un coût moyen de 5 millions de dollars par kilomètre, représenterait près de 20 milliards de dollars, soit environ 30 % du produit intérieur brut de la

RDC. Un tel effort, qui s'inscrit dans le temps long, impose de hiérarchiser les investissements et de mobiliser les partenariats internationaux.

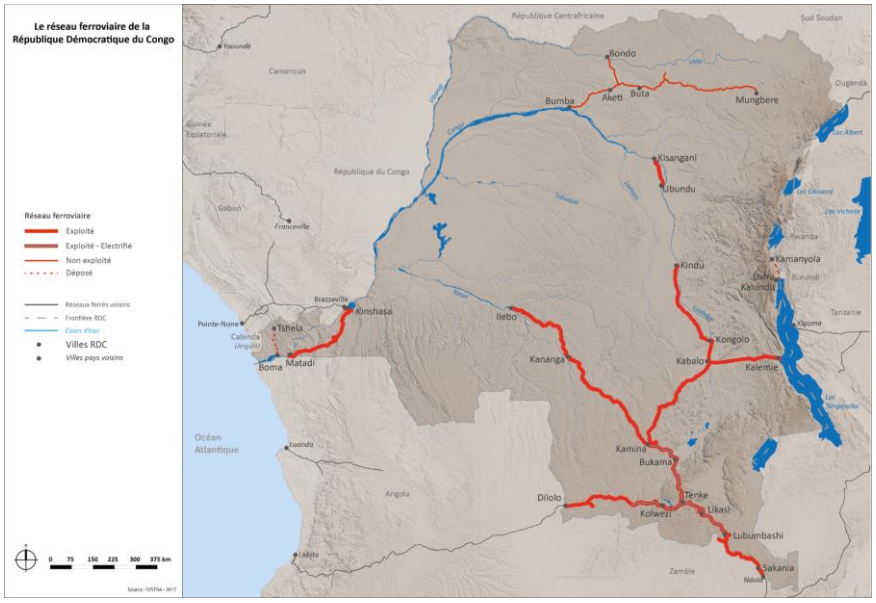

Fig. 4 — Le réseau ferroviaire de la République Démocratique du Congo : un héritage à reconstruire (source : communication, 2026).

Le corridor Lobito–Dilolo–Sakania constitue aujourd'hui la pièce maîtresse de cette recomposition. Du côté angolais, le tronçon de 1 289 kilomètres, géré par la société Lobito Atlantic Railway, est entièrement modernisé et opérationnel. Il relie la frontière congolaise, à Luau, au port de Lobito en seulement sept jours. Du côté congolais, le corridor comprend un tronçon d'environ 450 kilomètres entre Dilolo et Kolwezi, ainsi qu'un autre d'environ 522 kilomètres entre Tenke et Dilolo, tous deux gérés par la SNCC, dont l'état des infrastructures a longtemps limité la vitesse des trains.

Le corridor relie ainsi les bassins miniers du Katanga à la Zambie et à l'Angola, jusqu'à l'océan Atlantique. Les infrastructures apparaissent dès lors comme de véritables instruments géopolitiques du XXIe siècle.

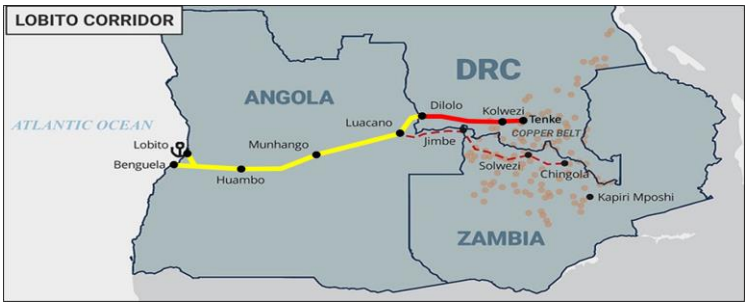

Fig. 5 — Le corridor de Lobito : de Benguela à Kolwezi et Sakania, la nouvelle artère atlantique des bassins miniers (source : communication, 2026).

Le principal risque serait de construire un corridor destiné uniquement à l'exportation des minerais. La communication propose, au contraire, de faire de Lobito un véritable corridor de développement autour duquel devraient émerger des zones économiques spéciales capables d'attirer les investisseurs et de générer de la valeur ajoutée locale, des industries de transformation des minerais critiques permettant de passer d'une économie extractive à une économie industrielle, ainsi que des plateformes logistiques intégrées reliant les ports, les voies ferrées et les routes.

Le corridor devrait également favoriser la création de centres de recherche, d'établissements de formation technique et de pôles universitaires, afin de former les compétences nécessaires à son fonctionnement. Le développement agricole devrait, en outre, devenir le deuxième moteur économique du corridor après le secteur minier. Enfin, la mise en place d'infrastructures énergétiques modernes demeure indispensable, l'énergie constituant le premier levier de la souveraineté industrielle.

VI. LES CONDITIONS D'UNE APPROPRIATION EFFECTIVE PAR LA RDC

Les retombées que la RDC doit obtenir de ce partenariat sont clairement définies. Il s'agit notamment du financement des infrastructures ferroviaires, portuaires et énergétiques, du transfert de technologies, du développement des compétences nationales, de la création d'une industrie locale de transformation et de la mise en place d'une armée républicaine moderne, capable de sécuriser les infrastructures critiques et les ressources stratégiques.

Comme le souligne la communication : « Le cuivre ou le cobalt extrait à Kolwezi ne doit pas seulement quitter le pays : il doit financer les chemins de fer, les ports et les centrales électriques, alimenter les usines, développer l'agriculture,

former des ingénieurs, créer des villes modernes et construire la prospérité congolaise. »

Trois conditions principales sont nécessaires à l'appropriation effective du partenariat par la RDC.

La première consiste à mettre en place une structure permanente de pilotage stratégique. Les questions relatives aux infrastructures, aux mines, à l'énergie, à l'industrie, à la sécurité et aux investissements relèvent actuellement de plusieurs ministères et organismes publics. Or, le partenariat entre les États-Unis et la RDC présente un caractère transversal et exige, par conséquent, une gouvernance intégrée, cohérente et permanente.

La deuxième condition porte sur le renforcement de la gouvernance et de la stabilité réglementaire. Elle implique la garantie de la stabilité juridique, à travers le respect des contrats et la protection des investissements ; le renforcement de la transparence, notamment dans la gestion des ressources, la traçabilité des flux et la lutte contre la corruption ; l'amélioration de l'efficacité institutionnelle, par la réduction des délais, la simplification des procédures et une meilleure coordination ; ainsi que la sécurisation des investissements, grâce à la protection des infrastructures critiques, des corridors logistiques et à la lutte contre les trafics.

La troisième condition consiste à inscrire le partenariat dans une vision de long terme. Le corridor de Lobito, le projet Grand Inga, les infrastructures portuaires, les zones industrielles et les investissements dans les minerais critiques doivent être considérés comme les composantes d'un même projet national. Celui-ci devrait être structuré à l'horizon 2060, année du centenaire de l'indépendance de la RDC, sous la bannière « RDC Prospère 2060 ».

CONCLUSION

Construire la colonne vertébrale économique du Congo constitue l'enjeu fondamental des infrastructures portuaires et ferroviaires, ainsi que du corridor Lobito–Sakania. Les nations qui réussissent ne sont pas nécessairement celles qui disposent des meilleures opportunités, mais celles qui savent transformer ces opportunités en un destin collectif.

Le véritable défi pour la RDC ne consiste donc pas uniquement à conclure un partenariat stratégique, mais à en faire un accélérateur de prospérité, de souveraineté et de puissance à l'horizon 2060. Un pays-continent ne se développe pas en dépit de sa géographie, mais grâce à elle, à condition de construire les connexions nécessaires à son intégration.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- BANQUE AFRICAINE DE DÉVELOPPEMENT. (2024). *Perspectives économiques en Afrique 2024*.
- BLOOMBERGNEF. (2024). *Electric vehicle outlook 2024*.
- LOBITO ATLANTIC RAILWAY. (2025). *Corridor operations overview*.
- MATUNGULU, B. (s. d.-a). *Comprennent-ils le temps ?* Think Tank RDC STRATÉGIE.
- MATUNGULU, B. (s. d.-b). *Construire la RDC du futur : Cap sur 2060*. Think Tank RDC STRATÉGIE.
- MATUNGULU, B. (2026, 22-23 juin). *Les infrastructures porteuses de l'économie : Le cas des infrastructures portuaires, ferroviaires et du chemin de fer Lobito–Sakania* [Communication]. 3e Grande Conférence du CES-UDPS, Kinshasa, République démocratique du Congo.
- U.S. DEPARTMENT OF STATE. (2026). *Strategic partnership agreement between the United States and the Democratic Republic of the Congo*.

.