



## **Etat de lieu des infrastructures de transport en République Démocratique du Congo**

## **Current state of transport infrastructure in the Democratic Republic of Congo**

**Justine BATANGILA MPUTU**

Assistante

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion

batangilajusta@gmail.com

Université Officielle de Mbuji-Mayi – Mbuji-Mayi – Kasai-Oriental - R.D. Congo

**Patrick MATATA MAKALAMBA**

Professeur

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion

Université de Kisangani – Kisangani – R.D. Congo

**Marcel TSHILENGE ILUNGA**

Professeur

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion

Université Officielle de Mbuji-Mayi – Mbuji-Mayi – Kasai-Oriental - R.D. Congo

**François KAZADI NTITA**

Professeur

Faculté des Sciences Economiques et de Gestion

Université Officielle de Mbuji-Mayi – Mbuji-Mayi – Kasai-Oriental - R.D. Congo

**Résumé :** Cet article présente une analyse claire et structurée des infrastructures de transport de la République Démocratique du Congo, en mettant en évidence les défis majeurs et les perspectives de modernisation. Pour y parvenir ; nous avons utilisé la méthode descriptive ; qui nous a permis de décrire les infrastructures de transport en RDC ; quant aux techniques ; nous avons utilisé la technique documentaire ; qui nous a permis de consulter les ouvrages, Rapports ; articles, revues, journal officiel etc.

Les infrastructures de transport sont indispensables pour le développement de la République Démocratique du Congo. Elles facilitent l'intégration des marchés, la mobilité des populations et la circulation des biens. En effet, malgré son potentiel géographique et économique, la RDC fait face à une dégradation significative de son système de transport, marqué par un déficit structurel et un faible niveau de modernisation.

Le constat révèle un réseau routier très vaste, mais généralement dans un état déplorable, avec un taux d'asphaltage inférieur à 5 %. Le transport ferroviaire, depuis plusieurs décennies moteur de l'économie, est désormais obsolète et sous-exploité. Le secteur aérien souffre d'infrastructures inadaptées, de problèmes de sécurité, et les compagnies congolaises restent sur la liste noire de l'Union européenne. Quant au transport maritime et fluvial, bien que stratégique en raison de l'importance du fleuve Congo, il reste sous-équipé et peu compétitif.

Pour clore, la modernisation, l'entretien régulier et le développement global des infrastructures de transport sont indispensables pour la croissance économique, la réduction de la pauvreté et l'intégration nationale et régionale de la RDC. L'étude recommande d'améliorer la gouvernance, d'augmenter les investissements publics et privés, de renforcer les partenariats internationaux, et de promouvoir un système de transport multimodal interconnecté.

**Mots-clés :** infrastructure, transport, République Démocratique du Congo.

**Abstract:** This article presents a clear and structured analysis of transport infrastructure in the Democratic Republic of the Congo, highlighting the major challenges and prospects for modernization. To achieve this objective, we used the descriptive method, which enabled us to describe transport infrastructure in the DRC. Regarding the techniques, we used the documentary technique, which allowed us to consult books, reports, articles, journals, official gazettes, and other documents.

Transport infrastructure is essential for the development of the Democratic Republic of the Congo. It facilitates market integration, population mobility, and the circulation of goods. Indeed, despite its geographical and economic potential, the DRC faces a significant deterioration of its transport system, characterized by a structural deficit and a low level of modernization.

The findings reveal a very extensive road network, but generally in poor condition, with a paving rate of less than 5%. Rail transport, which had been a driver of the economy for several decades, is now obsolete and underutilized. The air transport sector suffers from inadequate infrastructure and safety problems, and Congolese airlines remain on the blacklist of the European Union. As for maritime and river transport, although strategic because of the importance of the Congo River, it remains under-equipped and not very competitive.

In conclusion, the modernization, regular maintenance, and overall development of transport infrastructure are essential for economic growth, poverty reduction, and the national and regional integration of the Democratic Republic of the Congo. The study recommends improving governance, increasing public and private investment, strengthening international partnerships, and promoting an interconnected multimodal transport system.

**Keywords:** infrastructure and transport, Democratic Republic of Congo.

---

**Digital Object Identifier (DOI):** <https://doi.org/10.5281/zenodo.19049971>

## 1. Introduction

Les infrastructures routières occupent une place capitale dans le développement économique, territorial et social des pays. Les infrastructures routières sont un moyen d'action stratégique qui permet la stimulation, la croissance de la compétitivité économique, elles favorisent l'intégration des marchés et l'amélioration de la mobilité de la population ; c'est la colonne vertébrale qui permet l'augmentation de la productivité des pays en reliant les régions productrices aux marchés.

La dégradation ou le manque de ces infrastructures représente l'un des principaux obstacles à la transformation structurelle des économies et à la lutte contre la pauvreté dans les pays en voie de développement ; les réseaux de transport participent au développement économique des nations. Les infrastructures routières conditionnent en Afrique subsaharienne l'accès aux services fondamentaux tels que la circulation des biens et des personnes ainsi que l'intégration régionale.

Tenant compte de sa taille et de la complexité géographique, la République Démocratique du Congo (R.D.C) est l'un des grands pays africains avec une superficie de 2,3 millions de kilomètres carrés, elle démontre de façon particulière les enjeux des infrastructures de transport. La RDC possède un potentiel exceptionnel utilisant plusieurs modes de transport (transports terrestre, ferroviaire, lacustres et aériennes). Malgré ces atouts, le système de transport de la RDC est dans un état de délabrement avancé ; caractérisé par un déficit structurel majeur.

En RDC, le transport routier est le principal mode, et son réseau est à la fois insuffisant et déplorable. La plus part des routes de la RDC, que ça soit sur le niveau national, provincial et territorial sont dans un mauvais état et sont vraiment dégradées, rendant certaines sections non praticables durant certaines périodes et plus particulièrement pendant la saison des pluies. Les zones rurales subissent les conséquences négatives de cette dégradation routière, car cette dernière produit la hausse de couts de transports, la détérioration des conditions de vie des habitants...

Parlant du transport aérien, il est vraiment important est essentiel pour joindre et relier les zones (provinces) éloignées et difficiles d'accès sur le niveau national et la connectivité avec le reste du monde (international). Hélas, plusieurs aéroports et aérodromes de la RDC possèdent des infrastructures trop vieilles et des équipements de navigation insuffisants qui ne sont pas conformes aux normes de sécurité internationale.

Dans le temps, le transport par voie ferrée a été un élément clé du système de transport et de l'économie de la RDC ; les infrastructures souffrent d'un manque chronique d'investissements, de l'obsolescence du matériel roulant et d'une capacité opérationnelle faible. Ce qui explique le déclin significatif que ce transport subit actuellement en RDC. Si non c'est un mode de transport stratégique pour le déplacement des marchandises en grandes quantités (entre autres les produits miniers et agricoles).

Dans le contexte congolais, le transport fluvial et lacustre sont aussi importants, compte tenu de l'importance de fleuve Congo et de ses affluents ainsi que des lacs frontaliers ; mais le potentiel de ceux-ci est largement sous exploité en raison des problèmes de navigabilité d'un nombre insuffisant d'équipements prioritaires, de l'ancienneté des embarcations et de soucis de sécurité.

Hormis des problèmes physiques, le secteur de transport de République Démocratique du Congo fait face à des nombreux défis institutionnels, économiques et structurels. Notamment : le manque des ressources financières allouées au secteur, la dégradation rapide de infrastructures en raison d'un manque d'entretien, les contraintes liées à l'instabilité sécuritaire dans certaines régions, la

planification stratégique insuffisante, ainsi que des problèmes de gouvernance et de coordination entre les différents acteurs publics et privés.

Ainsi donc, la préoccupation de la présente recherche se résume en une question principale suivante : comment se présentent les infrastructures de transport en RDC et quels sont les défis à relever ? Sur ce, nous pensons que les infrastructures en RDC se caractérisent par la dégradation progressive et un faible taux de création et de modernisation.

Eu égard à ce qui précède, l'objectif de la présente recherche est celui de présenter les infrastructures de transport en RDC et d'identifier les défis afin de proposer les pistes de solution. Pour y parvenir ; nous avons utilisé la méthode descriptive ; qui nous a permis de décrire les infrastructures de transport en RDC ; quant aux techniques ; nous avons utilisé la technique documentaire ; qui nous a permis de consulter les ouvrages, Rapports ; articles, revues, journal officiel etc. le présent article est subdivisé en deux point, le premier point présente l'historique des infrastructures de transport en RDC et le second présente l'Etat de lieux des infrastructures de transport en RDC.

## **2. Historique du système de transport congolais**

Le système de transport congolais, structuré dès l'époque coloniale belge (1890-1960) autour de l'axe ferroviaire Matadi-Kinshasa (366 km) et du fleuve Congo pour désenclaver l'intérieur, a évolué d'un réseau extractif performant vers une interaction vétuste après l'indépendance, connaissant aujourd'hui des tentatives de réhabilitation.

### **A. L'époque coloniale belge (fin XIX<sup>e</sup>-1960)**

Sous l'administration de l'Etat Indépendant du Congo puis du Congo Belge, le transport a été conçu selon un modèle dit fluvio-ferroviaire ; le fleuve Congo et ses affluents servaient de principal axe de transport des produits agricoles, forestiers et miniers vers les ports maritimes. Là où la navigation était impossible, des liaisons ferroviaires furent construites et installées pour contourner les ports maritimes. (Blanchard, 1993)

Parmi les infrastructures ferroviaires, la ligne de Matadi-Kinshasa est l'un des projets phares de la colonisation. Sa construction a débuté en 1890 sous l'impulsion de la Compagnie du Chemin de Fer du Congo (CCFC) pour relier le port de Matadi à Léopoldville (aujourd'hui Kinshasa), une distance d'environ 366 km. La construction de la ligne est achevée en 1898 ; cela a mis fin à un système de portage humain dangereux et inefficace sur ce tronçon. Cette ligne permet l'acheminement des ressources (caoutchouc, ivoire) vers le port de Matadi pour l'exportation vers la Belgique et autres marchés de l'Europe. (Blanchard, 1993)

Voici quelques axes ferroviaires qui furent créés durant la période coloniale :

- Chemin de fer du Katanga pour relier les zones du Sud-Est à la frontière Zambienne
- Réseaux vicinaux comme Vicinongo dans le nord-Est.

### **B. Périodes post-indépendance (1960-1990)**

A l'indépendance, les infrastructures de transport, y compris les chemins de fer et les voies fluviales ont été nationalisées ; à cette époque, la Société de transport et des ports (ONATRA), héritière de structures coloniales, gère le transport fluvial, ferroviaire et portuaire avec des flottes, des bateaux et des wagons.

A partir des années 1890, sous la tension économique et politiques, les infrastructures se sont détériorées suite à la mauvaise gestion, le manque d'entretien, le vieillissement des équipements et baisse de fréquentation. A partir des années 2000 presque les lignes de chemin de fer du pays tombèrent en quasi abandon à l'exception notable du Matadi-Kinshasa. (Res, 2013)

### **C. Destruction du système de transport congolais durant les guerres (1996-2003) et investissements post-paix**

Les conflits armés, qui ont eu lieu en République Démocratique du Congo entre 1996 et 2003 ont engendré une désorganisation profonde et une dégradation significative du système national de transport. Les deux guerres du Congo, qui sont caractérisées par des combats généralisés, l'occupation de vastes territoires par des groupes armés, et une désintégration de l'autorité de l'État, ont conduit à une destruction massive des infrastructures de transport, principalement héritées de la période coloniale et des premières décennies suivant l'indépendance. (archive.uneca.org, s.d.)

Le réseau routier, déjà vulnérable avant le déclenchement des hostilités, a été particulièrement touché. De nombreuses routes nationales et provinciales ont été soit détruites, soit abandonnées, soit devenues impraticables à cause de l'insécurité, du manque d'entretien, et des actes de sabotage. Les ponts stratégiques ont également subi des importants dommages, isolant plusieurs régions du pays et interrompant des corridors économiques essentiels. Par ailleurs, le réseau ferroviaire, en particulier les lignes gérées par la Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC) et l'Office National des Transports (ONATRA), a connu une importante dégradation marquée par le vandalisme des rails, la destruction des gares, et le pillage ou la mise hors service du matériel roulant, ce qui a causé une quasi-paralysie du transport ferroviaire pendant de longues périodes. (transports.gouv.cd)

Le transport fluvial, qui revêt un caractère vital compte tenu de l'étendue géographique de la RDC, n'a pas été épargné. Les ports fluviaux ont été négligés ou endommagés, les voies navigables mal balisées, et la flotte vieillissante a subi de lourdes pertes. Le transport aérien a été affaibli par la destruction d'aéroports secondaires, une insécurité chronique, et l'absence d'investissements dans les infrastructures et la régulation du secteur.

Suite à la signature des accords de paix et à la réunification progressive du pays à partir de 2003, les investissements dans le secteur des transports sont demeurés toujours pas suffisants en comparaison avec des intenses destructions. Les contraintes budgétaires de l'État, la priorité accordée à la stabilisation politique et sécuritaire, ainsi que la faiblesse des capacités institutionnelles, ont entravé une reconstruction rapide et cohérente du système de transport. Les interventions se sont souvent caractérisées par des actions ponctuelles, souvent dépendantes de l'aide extérieure, sans toujours s'inscrire dans une vision intégrée et durable. (economie.cd)

C'est dans ce contexte, que l'État congolais a élaboré des instruments de planification stratégique tels que: le Plan Directeur des Transports et des Travaux Publics (PDTP). Ce plan ambitionne de définir une vision globale pour le développement des infrastructures de transport, de hiérarchiser les priorités d'investissement et d'assurer une meilleure cohérence entre les différents modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial et aérien). Le PDTP se positionne ainsi comme un cadre de référence pour la reconstruction et la modernisation du secteur, bien que sa mise en œuvre soit confrontée à des défis financiers et institutionnels considérables. (Anke Hoffler)

## D. Evolutions récentes (2000-2025)

Le chemin de fer historique entre Matadi et Kinshasa a traversé des décennies de déclin, mais demeure aujourd'hui l'axe ferroviaire le plus utilisé en RDC. En 2025 l'ONATRA a officiellement relancé le trafic ferroviaire Matadi-Kinshasa avec des nouveaux trains de passagers et des investissements pour moderniser l'infrastructure après plusieurs années d'interruption des services. Cette reprise vise à désengorger la route nationale N°1 surchargée et à faciliter le commerce intérieur et extérieur, notamment l'accès au principal port maritime de la RDC à Matadi. (encyclopeadia.universalis, 2025)

Même aujourd'hui, le fleuve Congo reste un axe central de transport intérieur: Permettant le mouvement et la circulation des marchandises et des passagers sur des distances importantes au travers des barges et des bateaux. Il est intégré aux réseaux de transport multimodaux qui relient les zones intérieures aux pôles économiques. (encyclopeadia.universalis, 2025).

## 3. Etat de lieux des infrastructures de transport en République Démocratique du Congo

### A. Le réseau routier de la RDC

En 2008, le réseau routier congolais totalisait 152.320 km, soit 7,38% du réseau routier africain qui est de 2.613 km dont 7.400 km de voiries urbaines, 58.308 km de routes d'intérêt général dont 5% revêtus et 86.615 km de routes d'intérêt local. La RDC a hérité de la part des colonisateurs 145.000 km des routes à l'indépendance, et actuellement le réseau routier totalise 152.400 km. Donc, nous pouvons dire qu'en 50 ans, la RDC n'a construit que 7400 km de routes. (plan.gouv.cd, 2006)

Près de 80% de la population congolaise vivent dans des zones rurales avec comme activités principales l'agriculture, la pêche et l'élevage. Cependant cette population vit dans une situation précaire et une pauvreté absolue malgré les potentialités immenses qu'offre le secteur agricole congolais. Ces populations vivent dans l'isolement par rapport au reste du pays du fait de l'inaccessibilité de leur milieu suite à la dégradation très avancée des routes.

Au moins 70% des voies de desserte agricole sont dans un état de détérioration avancée. A cause de ce délabrement routier, le secteur agricole accuse il ya une vingtaine d'années des difficultés de plusieurs ordres, notamment: l'accès au marché, l'évacuation de l'output agricole, cloisonnement des marchés, etc. (plan.gouv.cd, 2015)

La grande partie ou la quasi-totalité des routes que possèdent actuellement la RDC sont des routes qui ont été construites à l'époque coloniale avec les caractéristiques suivantes (Ovd.cd, 2011):

- Les tracés des routes étaient fixés attentivement aux moindres coûts avec des pentes exagérées et les rayons très courts;
- Routes construites sans fondations, ni drainage, ni revêtements;
- Les ouvrages d'art sont provisoires, insuffisantes ou même inexistants;
- Le climat tropical a une action trop prononcée sur les routes qui sont saisonnières, inutilisables et elles souffrent des pluies et des érosions.

Le réseau routier congolais a au moins 58.385 routes dont 20.989 routes d'usage réel, c'est-à-dire 20.151 routes prioritaires et 17.245 routes régionales. Parmi ces routes, il y a au total 2.071 routes nationales revêtues et 7.308 routes nationales en terre (non revêtues).

En guise d'illustration, le tableau ci-dessous fait la synthèse sur le réseau routier congolais, sur les routes nationales revêtues et non revêtues.

Tableau 1: Réseau routier de la RDC

Province	Routes	Routes prioritaires	Routes régionales	Total
Bas-Congo	1380	891	869	3140
Bandundu	2267	3566	3160	8993
Equateur	2970	2781	3158	8909
Province Orientale	3706	3484	3075	10265
Ex Kivu	2905	2607	1932	7444
Katanga	4035	4054	2958	11046
Kasai occ	1998	1141	859	3998
Kasai Oriental	1457	1627	1234	4318
Kinshasa	272	-	-	272
Total	20.989	20151	17245	58385

Source: Office des routes, département de publication

Actuellement, le réseau routier de la RDC comprend au total 153.209 km de routes réparties comme suit: 58.509 km de routes d'intérêt général, à charge du Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction, qui sont gérées par l'Office des Routes « OR en sigle », dont environ 3.000 km sont revêtues. ([www.celluleinfra.org](http://www.celluleinfra.org))

Il comprend les ouvrages de franchissement suivants:

- 3.500 ponts de portée de 4 à 750 mètres pour une longueur totale de 68.000 mètres,
- 175 bacs (à moteur, à traîle et à pirogues)
- 7.400 km de voiries urbaines sous la gestion de l'Office des Voiries et Drainage « OVD en sigle »;
- 87.300 km de routes d'intérêt local ou de Desserte Agricole à charge du Ministère du Développement Rural, sous la gestion de la Direction des Voies de Desserte Agricole « DVDA en sigle ».

### A.1. Répartition du réseau des Routes d'intérêt Général

Le réseau des routes d'intérêt général est réparti en 3 catégories selon leur importance:

- 21.140 km des routes nationales (RN),
- 20.124 km des routes provinciales prioritaires (RPP),
- 17.245 km des routes provinciales secondaires (RPS).

### A.2. Réseau prioritaire

Le Ministère des Infrastructures, Travaux Publics et Reconstruction a établi un réseau prioritaire de 23.140 km, qui présente les caractéristiques principales suivantes:

- il s'articule autour de 3 principaux couloirs de transport, Ouest/Nord-Est, Nord/Sud, Ouest/Sud-Est, reliant les chefs-lieux des Provinces et les principaux centres administratifs;
- il draine à lui seul 91% du trafic routier ;
- il fait jonction avec le réseau ferré et fluvial ;
- il dessert toutes les zones à fortes potentialités économiques et densité de population ;
- il comprend les principales voies d'intégration régionale.

De ce réseau prioritaire, on a extrait un réseau ultra-prioritaire de 15.836 km à rouvrir d'urgence pour contribuer à la réunification et à la relance économique du pays. ([www.celluleinfra.org](http://www.celluleinfra.org)) En République Démocratique du Congo, le taux d'asphaltage des routes est extrêmement faible en janvier 2026; sur



un réseau routier total d'environ 153.000km, incluant les routes nationales, provinciales et agricoles, moins de 3000 km sont asphaltés, soit environ 2% du linéaire global. (topcongo.live, 2026)

Tableau 2: taux d'asphaltage de route en 2026

Catégories	Total km	Asphaltées km	Non asphaltées km	Taux
Routes d'intérêt général	58000	3000	55000	5%
Réseau global (provinciales et agricoles)	153000	3000	155000	2%

Source: Auteur, sur base de recherche

### A.3. Défis du réseau routier en RDC

Le réseau routier de la République Démocratique du Congo présente plusieurs défis à relever; on peut citer les défis suivants;

- Dégradation avancée ;
- Défaillance dans l'entretien ;
- Mauvais diagnostics dans les projets de construction ou de réhabilitation;
- Inachèvement des travaux suite au manque de contrôle et de suivi.
- Modicité de la part du budget de l'Etat alloué dans ce secteur;
- Non exécution des crédits alloués;
- Mauvaises affectations des ressources suite aux mauvais diagnostics dans les travaux des routes;
- Décaissements irréguliers pour les dotations en matériels
- Influences politiques dans la gestion de la chose publique;
- Mauvaise gestion et détournements des fonds alloués dans ce secteur suite au manque de contrôle d'évaluation et de la présence des boucliers de familles politiques.

### B. Réseau Ferroviaire de la RDC

Le transport ferroviaire est l'un des moyens de communication qui a joué un rôle socio-économique indéniable au Congo pendant la colonisation. Avec la construction des chemins de fer du Congo, plusieurs ethnies ont été mises ensemble, et cela a créé un sentiment d'appartenir à une même entité politique, économique et sociale. (Bin & Ernest).

Le total de tous les réseaux ferroviaires coloniaux était de 5.152 km. (Bin & Ernest). La capacité de transport en 1959 était la suivante:

- 509 locomotives représentant une puissance de traction de 5 378 tonnes;
- 8 658 wagons représentant une capacité de chargement de 271 000 tonnes,
- Le personnel employé était de 2 450 Européens et 72 000 Congolais.

Les chemins de fer ont été le socle du développement du secteur agricole du Congo, des exportations des minerais, bref, de la croissance économique du pays. La reconstruction de l'Etat doit aller de pair avec celle des infrastructures de communication, condition essentielle du contrôle territorial et de la relance de l'économie d'échange.

La réalisation des Objectifs du Développement Durable (ODD) et la participation de la RDC à la zone de libre-échange continentale ne seront possibles que lorsque la République Démocratique du Congo mettra en place un système de transport multimodal et interconnecté qui place les voies ferroviaires et navigables au centre de ce réseau. (Bin & Ernest)



Jusqu'en janvier 2026, le réseau de transport ferroviaire de la RDC, reste largement vétuste et sous-exploité malgré des avancées récentes sur certains axes prioritaires. En Septembre 2025, le gouvernement a réhabilité et rouvert le trocon Kinshasa-Matadi, après 5 ans d'arrêt. Le trocon Kinshasa-Bukavu est entrain d'être modernisé pour une durée de des travaux de 36 mois à compter du juillet 2025. (agenceeconfin.com)

Le système de transport ferroviaire de la RDC présente des difficultés (défis) suivantes :

- Dégradation et Vieillesse des infrastructures ;
- Insuffisance des investissements en transport ferroviaire;
- Problèmes institutionnels ;
- Faible interconnexion avec les autres modes ;
- Vétusté du réseau.

### **C. Le système de transport aérien de la RDC**

La République Démocratique du Congo possède environ 270 aéroports et aérodromes dont la gestion est assurée par la Régie des Voies Aériennes (RVA), par la Direction de l'Aviation Civile. Sur les 270 plateformes, 101 sont ouvertes à la circulation publique, 164 sont privées et 5 du domaine militaire.

Sur ce totale de 270 plateformes, 24 Sont asphaltées dont :

- 4 plateformes de plus de 3047 m ;
- 2 plateformes de 2438 à 3047 m ;
- 16 plateformes de 1524 à 2437m ;
- 2 plateformes de 914 à 1523 m.

Et 205 ne sont asphaltées, dont ;

- 19 plateformes de 1524 à 2437m ;
- 95 plateformes de 914 à 1523 m ;
- 91 plateformes sous 914 m.

Le système de transport aérien en RDC est en profonde restructuration, marqué par une insécurité chronique (liste noire de l'UE maintenue en 2025) et des infrastructures défaillantes, seuls 38 aéroports sur 252 étant fonctionnels. La relance de Congo Airways et la création récente de Air Congo (avec Ethiopian Airlines) ont pour objectif de combler le manque d'appareils (avions), malgré des difficultés financières persistantes et une forte dépendance aux acteurs privés.

La RDC a les compagnies suivantes: Congo Airways, après avoir suspendu ses vols en 2023, a repris ses activités en location. La nouvelle compagnie Air Congo a lancé ses vols fin 2024 pour renforcer le réseau domestique. Air Fast Congo reste un acteur charter majeur (Luabeya, 2025).

Dans sa mise à jour du 3 juin 2025, la Commission Européenne a reconduit l'inscription de l'ensemble des compagnies aériennes certifiées par les autorités de la République Démocratique du Congo (RDC) sur la liste noire de la sécurité aérienne. Cette décision maintient l'interdiction faite à ces transporteurs d'opérer dans l'espace aérien de l'Union Européenne et les exclut, de facto, du marché européen (Luabeya, 2025).

Cette reconduction intervient malgré les démarches engagées par la RDC depuis 2023 pour obtenir son retrait de cette liste, sur laquelle elle figure depuis 2006. Ces initiatives faisaient suite à un audit

de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), lequel avait pourtant relevé des progrès significatifs en matière de sécurité aérienne. En effet, le taux de conformité du pays aux normes internationales est passé de 11 % en 2006 à 50 % en 2018, pour atteindre 64,07 % en 2023, traduisant une amélioration notable du dispositif institutionnel et réglementaire. (Luabeya, 2025).

Ce système de transport doit relever les défis suivants :

- Insuffisance d'infrastructures aéroportuaires ;
- Manque d'équipements de navigation et de sécurité aérienne ;
- Insuffisances des pistes aux normes internationales ;
- Faible contrôle technique et réglementaire ;
- Prix des billets élevés par rapport au pouvoir d'achat de la population ;
- Faiblesse des institutions de régulation du secteur aérien.

#### **D. Réseau maritime de la RDC**

La RDC possède un réseau maritime, fluvial et lacustre de 16 238 km de voies navigables à baliser, draguer et exploiter. En 2023 la République démocratique du Congo possédait 24 navires de charge d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonnes. Ce chiffre inclut tous les navires appartenant à l'État ou à des entreprises nationales, à l'exception des navires à usage purement militaire. Parmi ceux-ci, on compte 5 cargos, ainsi que 2 pétroliers. (www.donnéesmondiales.com)

Les côtes et les fleuves comptent au total 3 ports, mais aucun d'entre eux ne traite plus d'un million de tonnes de marchandises par an. Deux d'entre eux sont également équipés de terminaux pétroliers. Les plus grands ports en République démocratique du Congo sont Banana, Boma et Matadi. (www.donnéesmondiales.com)

Bien que la RDC figure parmi les principaux exportateurs de minerais en Afrique, elle manque cruellement d'un port moderne pour évacuer ses ressources minières. Les opérateurs doivent ainsi acheminer une partie des ressources au travers les ports voisins de Dar es Salam (Tanzanie) ou de Lobito (Angola). Le lancement des travaux du complexe portuaire en eau profonde de Banana, dans le Kongo central, débutés en 2022 répondent à ce besoin majeur. Ce projet a été scellé par deux nouveaux accords entre l'État congolais et le groupe émirati DP World, concessionnaire du port situé dans la seule localité de RDC ouverte sur l'océan Atlantique, Banana capitalise sur les 37 km de façade maritime du pays – un atout rare pour un État semi-enclavé. Ce développement vise à renforcer la chaîne d'approvisionnement nationale. (Yearbook, 2024)

Ce système de transport doit relever les défis suivants :

- Infrastructures vétustes et inadaptées: Le matériel de dragage et de balisage est obsolète ou inexistant, limitant la profondeur du bief maritime et la navigabilité du fleuve.
- Sécurité et accidents: La navigation est dangereuse, marquée par des naufrages fréquents, particulièrement à l'Est du pays, en raison du non-respect des règles de sécurité (surcharge, absence de gilets de sauvetage).
- Faiblesse des entreprises publiques
- Ports inadaptés et illégaux: Le pays compte de nombreux ports de fortune et au moins 240 ports illégaux à fermer pour réguler le secteur.
- Coûts élevés et lenteur: Les opérateurs sont contraints de supporter des délais longs et des coûts élevés, aggravés par l'insécurité des voies.

- Concurrence régionale: Les ports de la RDC, dont le port de Matadi (principal point d'entrée), luttent pour être compétitifs face aux infrastructures des pays voisins.

#### 4. Conclusion et recommandations

Un pays doté d'infrastructures de transport en quantité et en qualité suffisantes est en mesure de réduire significativement la pauvreté, en favorisant la mobilité des personnes et la circulation des biens. Au bilan de cette analyse, les infrastructures de transport en République Démocratique du Congo jouent un rôle stratégique dans le développement économique et social du pays. En République Démocratique du Congo, la seule abondance des ressources naturelles ne suffit pas à assurer le développement des populations. Il est indispensable de faciliter la transformation industrielle de ces ressources et surtout d'en garantir l'acheminement efficace grâce à un système de transport performant.

L'état des lieux met en évidence un réseau de transport globalement insuffisant, vétuste et inégalement réparti sur le territoire national, malgré l'immensité du pays et son potentiel économique considérable. Les routes en mauvais état, la faible couverture ferroviaire, les limites du transport fluvial et les faiblesses du transport aérien constituent autant de contraintes majeures à la mobilité des personnes et à la circulation des biens.

Les infrastructures de transport modernes et bien entretenues constituent ainsi un levier essentiel de la croissance économique. La crise que traverse la RDC peut être atténuée, voire résolue, par la mise en œuvre de voies de communication adaptées et fonctionnelles. La création, l'innovation et l'entretien des routes, des aéroports, des ports, des chemins de fer et des gares demeurent une nécessité impérieuse pour toutes les provinces du pays.

Par ailleurs, l'immensité du territoire congolais offre des espaces considérables propices à l'implantation de vastes réseaux de transport. De ce fait, l'infrastructure de transport apparaît comme un investissement fondamental et préalable à toute pénétration et intégration économiques du territoire national.

Cette situation nous amène à la formulation des recommandations que voici :

- ✓ Améliorer la gouvernance du secteur des transports à travers une planification stratégique cohérente et de long terme;
- ✓ Le renforcement de la coopération entre l'Etat, les milieux financiers étrangers et d'autres partenaires bilatéraux, accompagné d'une stabilité politique et économique, pourrait être suivi des flux d'investissements étrangers dans tous les secteurs, notamment dans le domaine de transport;
- ✓ L'entretien régulier des routes, voies ferrées, ports et aéroports doit constituer une priorité nationale;
- ✓ Le développement des infrastructures de transport exige des investissements massifs et pérennes. L'État doit accroître la part budgétaire nationale allouée au secteur, tout en mobilisant des ressources extérieures via les partenariats public-privé (PPP), les bailleurs de fonds internationaux et des mécanismes de financement innovants;
- ✓ L'amélioration des corridors de transport nationaux et transfrontaliers
- ✓ Intégrer la dimension sécuritaire et environnementale;

- ✓ Investir dans le développement des compétences techniques, managériales et réglementaires des acteurs du secteur, tout en encourageant la recherche et l'innovation dans les domaines du génie civil et des transports;
- ✓ La modernisation des infrastructures aéroportuaires et le renforcement des capacités des autorités de l'aviation civile sont indispensables pour améliorer la sécurité aérienne;
- ✓ Promouvoir une complémentarité entre ces modes de transport afin de réduire les coûts logistiques, désenclaver les régions isolées et améliorer la fluidité des échanges.

## Bibliographie

agenceeconfin.com. (s.d.).

Anke Hoffler. (s.d.). *chanllenges of infrastructure rehabilitation and reconstruction in war-affected economic*. oxford university.

archive.uneca.org. (s.d.).

Bin, Y., & Ernest, K. S. (s.d.). *chemins de fer, impact socioéconomique*.

Blanchard, C. (1993). *le rail au Congo Belge*. Bruxelles.

economie.cd. (s.d.). <https://economie.cd/index.php/actualite/2025/05/24/kinstransport>.

encyclopeadia.universalis. (2025). *congo, fleuve et bassin:le transport fluvial*. kinshasa.

[https://fr.wikipedia.org/wiki/transports-en\\_rù](https://fr.wikipedia.org/wiki/transports-en_rù). (s.d.).

Luabeya, R. (2025). *Transport aérien : la RDC toujours privée du marché européen*.

Ovd.cd. (2011). *D, rôle des infrastructures routières dans l'intégration économique et territoriale*,.

plan.gouv.cd. (2006). *Document de la stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté*, .

plan.gouv.cd. (2015). *Rapport de mise en oeuvre de la stratégie de croissance et de réduction de la pauvreté*.

Res. (2013). *le cas de la RDCongo*.

Ronsard Luabeya. (s.d.). *Transport aérien : la RDC toujours privée du marché européen*. 2025.

topcongo.live. (2026). *le taux d'asphaltage des routes est de 5% en RDC, Gisaro*. Kinshasa.

transports.gouv.cd. (s.d.).

[www.celluleinfra.org](http://www.celluleinfra.org). (s.d.).

[www.donneesmondiales.com](http://www.donneesmondiales.com). (s.d.).

Yearbook. (2024). *Rapport économique*.