



**MINISTÈRE DU PLAN ET DE LA COORDINATION
DE L'AIDE AU DÉVELOPPEMENT**

**RÉSUMÉ EXÉCUTIF DE LA NOTE CONCEPTUELLE
PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT INTÉGRÉ DU CORRIDOR
RÉGIONAL DE LOBITO – AXE CONGOLAIS**

*À l'attention de Son Excellence Monsieur le Ministre d'État, Ministre
du Plan et de la Coordination de l'Aide au Développement*

1. Contexte et justification

La République démocratique du Congo dispose d'importants atouts économiques, notamment ses ressources minières, son potentiel agricole, sa position géostratégique au cœur de l'Afrique et une population estimée à environ 113 millions d'habitants en 2025.

Toutefois, son développement économique demeure confronté à plusieurs contraintes structurelles : une forte dépendance à l'exportation des matières premières, une diversification productive limitée, des infrastructures de transport fragmentées, des coûts logistiques élevés et une intégration insuffisante des bassins de production aux marchés nationaux et régionaux.

Dans ce contexte, le Corridor régional de Lobito, reliant le port atlantique de Lobito en Angola aux provinces du Haut-Katanga et du Lualaba, jusqu'à la Zambie, constitue une opportunité stratégique pour accélérer la transformation structurelle de l'économie congolaise. Initialement conçu comme un axe d'évacuation des produits miniers, il est appelé à devenir un véritable corridor de développement économique, industriel, agricole, urbain et logistique.

Le programme s'inscrit dans le cadre de l'Accord tripartite signé en janvier 2023 entre la RDC, l'Angola et la Zambie, qui a institué l'Agence de facilitation du transport en transit du Corridor de Lobito (LCTTFA).

Il est également aligné sur les principales stratégies nationales, notamment le Plan national stratégique de développement (PNSD 2024-2028), le Programme d'actions du Gouvernement (PAG 2024-2028), le Plan de transformation agricole et le Plan directeur d'industrialisation.

L'ambition est de dépasser la seule modernisation des infrastructures de transport pour faire du corridor un instrument d'intégration territoriale, de diversification économique, de création d'emplois et d'amélioration des conditions de vie des populations.

2. Vision et objectifs du programme

La vision proposée est de transformer l'axe congolais du Corridor de Lobito en un corridor de développement économique et humain intégré, favorisant la circulation des biens et des personnes, la création de valeur ajoutée locale, la compétitivité nationale et l'intégration régionale.

L'objectif global consiste à promouvoir une croissance économique diversifiée et inclusive, reposant sur la modernisation des infrastructures, le développement des chaînes de valeur productives, l'industrialisation, l'emploi et une meilleure connexion des territoires aux marchés.

À cet effet, le programme poursuit les objectifs spécifiques suivants :

- **Améliorer la connectivité multimodale et la fluidité des échanges commerciaux ;**
- **Structurer les chaînes de valeur agricoles, minières et industrielles et renforcer la transformation locale ;**
- **Développer des pôles urbains et économiques planifiés et améliorer l'aménagement du territoire ;**
- **Adapter la formation professionnelle, technique et universitaire aux besoins des filières stratégiques ;**
- **Accélérer la transformation numérique des secteurs productifs et des services publics ;**
- **Renforcer la durabilité environnementale et la résilience climatique ;**
- **Améliorer la gouvernance, la coordination interinstitutionnelle et l'efficacité de la mise en œuvre.**

Le programme adopte une approche progressive, donnant la priorité à la réhabilitation des infrastructures ferroviaires, accompagnée d'investissements complémentaires dans les routes de desserte, la logistique, l'énergie, le numérique, les zones industrielles et le capital humain.

3.Composantes stratégiques du programme

Le programme s'articule autour de sept piliers complémentaires :

Pilier 1 : Infrastructures de transport et logistique multimodale. Il prévoit la modernisation du réseau ferroviaire, la réhabilitation des routes structurantes et rurales, le développement des plateformes logistiques et des connexions multimodales. La priorité est accordée à la réhabilitation ferroviaire, notamment sur l'axe Tenke-Kolwezi-Dilolo, ainsi qu'à l'amélioration des routes de desserte des bassins miniers, agricoles et urbains. La digitalisation de la logistique, la facilitation douanière et l'harmonisation des procédures transfrontalières sont également prévues.

Pilier 2 : Développement des secteurs productifs et industrialisation. Cette composante vise à développer les chaînes de valeur agricoles, notamment le maïs, le soja, l'aviculture, le sucre, le coton, la pêche et l'élevage, à travers la modernisation de la production et la transformation agro-industrielle. Elle prévoit également la valorisation des ressources minières par le raffinage, la métallurgie, la production de composants pour batteries électriques et le développement de zones économiques spéciales et de parcs industriels, notamment à Kolwezi, Musompo, Kiswishi, Kamina et Lubumbashi.

Pilier 3 : Développement urbain et territorial. Il porte sur la planification stratégique des villes du corridor, l'élaboration de plans directeurs urbains, l'amélioration de la mobilité, l'accès aux services essentiels et le développement de pôles urbains résilients, articulés aux zones de production et aux plateformes logistiques.

Pilier 4 : Capital humain, création d'emplois et compétences. Il prévoit la modernisation des centres de formation professionnelle, la mise en place de formations qualifiantes courtes, le développement de filières techniques spécialisées et le renforcement de la recherche appliquée. Une attention particulière est accordée à l'insertion professionnelle des jeunes, à l'inclusion des femmes et des groupes vulnérables, ainsi qu'au développement de l'entrepreneuriat et des PME congolaises afin qu'elles puissent accéder aux marchés et aux opportunités générés par le corridor.

Pilier 5 : Numérique et télécommunications. Cette composante vise à renforcer la connectivité à fibre optique, l'interconnexion transfrontalière et la résilience des réseaux. Elle prévoit le déploiement de plateformes numériques intégrées pour le suivi des marchandises, la traçabilité des flux, l'automatisation douanière, l'interopérabilité des systèmes et le pilotage multisectoriel du corridor.

Pilier 6 : Environnement et résilience climatique. Il intègre la protection des forêts de Miombo, la restauration des écosystèmes, la gestion durable des bassins versants, la préservation de la biodiversité et l'adaptation aux changements climatiques. Les études environnementales et sociales, les mesures compensatoires et la participation des communautés locales devront accompagner les investissements.

Pilier 7 : Intégration régionale et commerce. Il vise à faciliter les échanges entre la RDC, l'Angola et la Zambie par l'harmonisation des réglementations, le développement des postes-frontières à arrêt unique, les études de ports secs et le renforcement de la coopération dans le cadre des organisations régionales, notamment la SADC, le COMESA et la Communauté d'Afrique de l'Est.

4. Gouvernance et coordination institutionnelle

Le programme repose sur une gouvernance multiniveau associant les institutions nationales, provinciales, régionales et les partenaires techniques et financiers.

Au niveau régional, la coordination s'inscrit dans le cadre de la LCTTFA, qui assure la coopération entre la RDC, l'Angola et la Zambie en matière de facilitation du transit, d'harmonisation réglementaire et de coordination opérationnelle.

Au niveau national, la supervision opérationnelle de l'axe congolais relève du Vice-Premier Ministre, Ministre des Transports, Voies de Communication et Désenclavement, à travers le Comité technique et de suivi institué par l'arrêté ministériel du 10 août 2026.

Le Ministère du Plan et de la Coordination de l'Aide au Développement assure, dans le cadre de ses attributions, la cohérence de la planification et de la programmation des investissements, l'intégration territoriale et économique du programme, son alignement sur les stratégies nationales ainsi que la priorisation et le suivi-évaluation des projets intersectoriels.

Le Ministère des Finances est chargé de la mobilisation et de la sécurisation des ressources, de la gestion de la dette, des garanties et du cadre budgétaire. Les ministères sectoriels et les établissements publics assurent la préparation et l'exécution des projets relevant de leurs compétences respectives.

Un dispositif permanent de coordination, de suivi-évaluation et de concertation avec les partenaires techniques et financiers est prévu pour assurer la cohérence des interventions, éviter les duplications et renforcer la transparence dans la gestion du portefeuille des projets.

5. Coût estimatif et stratégie de financement

La note conceptuelle présente une estimation globale consolidée des investissements du programme comprise entre 37,3 et 76,7 milliards de dollars américains, répartis entre les principaux secteurs.

Secteur	Coût estimatif
Transport et logistique	11,5–23 milliards USD
Énergie	4,5–9 milliards USD
Industrialisation et transformation minière	14,65–29,3 milliards USD
Agriculture et agro-industrie	2–4 milliards USD
Tourisme	457–870 millions USD
Développement urbain	3–6 milliards USD
Numérique et télécommunications	1–2 milliards USD
Formation, innovation et gouvernance	1,2–2,5 milliards USD
Total estimatif	37,3–76,7 milliards USD

Ces montants sont indicatifs et devront être affinés par des études de faisabilité, une priorisation des investissements et une structuration financière appropriée.

La stratégie de financement repose sur la mobilisation complémentaire :

1. Des ressources publiques nationales, notamment le budget de l'État, les ressources minières stratégiques et les mécanismes souverains ;
2. Des partenaires techniques et financiers, dont la Banque mondiale, la Banque africaine de développement, l'Union européenne et les institutions financières régionales et internationales ;
3. Des investissements privés, à travers les partenariats public-privé, les concessions, les sociétés de projet et les investissements industriels ;
4. Des lignes de crédit sectorielles et des mécanismes innovants de financement.

À la suite de la concession ferroviaire Dilolo–Sakanika du 26 août 2026, la note prévoit également de repositionner l'appui sollicité auprès de la Banque mondiale autour des infrastructures complémentaires, des biens publics, des réformes institutionnelles, de la transformation de la SNCC, de l'accès ouvert au rail, de la préparation des projets et du développement économique du corridor.

Une enveloppe indicative de 500 millions à 1 milliard de dollars américains est proposée pour cet appui, sans double financement des obligations du concessionnaire.

6. Résultats attendus et indicateurs de succès

Le programme ambitionne de produire des effets structurants sur la compétitivité économique, la diversification productive et le développement territorial. La note conceptuelle retient les indicateurs cibles suivants :

Indicateur	Cible indicative
Réduction des coûts de transport	30 à 40 %
Augmentation des exportations	40 %
Augmentation de la production agricole	50 %
Investissements privés mobilisés	Plus de 5 milliards USD
Emplois créés	Plus de 500 000
Augmentation du PIB régional	3 points

Ces indicateurs constituent des ambitions programmatiques et nécessiteront la définition de leurs valeurs de référence, de leur périmètre géographique et de leur calendrier de réalisation.

7. Risques et mesures d'atténuation

La mise en œuvre du programme est exposée à plusieurs risques, notamment les contraintes sécuritaires, les divergences institutionnelles et réglementaires, les insuffisances de financement, les retards d'exécution et les risques environnementaux et sociaux.

Les mesures d'atténuation proposées comprennent le renforcement de la coopération sécuritaire régionale, la clarification des responsabilités institutionnelles, la diversification des sources de financement, la programmation progressive des investissements, les audits indépendants, les études d'impact environnemental et social ainsi que la participation active des communautés locales.

La réussite du programme dépendra également de la qualité de la préparation des projets, de la coordination entre les administrations et de la mise en place de mécanismes efficaces de suivi et de maintenance des infrastructures.

8. Enjeux stratégiques pour le Ministère du Plan

Pour le Ministère du Plan, le Programme de développement intégré du Corridor de Lobito constitue un instrument majeur de mise en œuvre de la planification nationale et de l'intégration économique et territoriale de la RDC.

Son rôle est notamment de :

1. Assurer la cohérence du programme avec le PNSD, le PAG et les autres instruments de planification sectorielle et territoriale ;
2. Veiller à la priorisation des investissements selon leur impact économique, social et territorial ;
3. Coordonner la préparation des projets intégrés et leur articulation avec les programmes nationaux et provinciaux, notamment le PDL-145T ;
4. Faciliter la mobilisation coordonnée des financements publics, privés et extérieurs, en collaboration avec le Ministère des Finances et les ministères sectoriels ;
5. Mettre en place un cadre de suivi-évaluation des résultats et de mesure des retombées du programme sur les territoires et les populations.

Conclusion

Le Corridor de Lobito représente une opportunité de faire évoluer un axe de transport et d'évacuation minière vers un véritable espace intégré de développement économique, industriel, agricole et territorial. La concrétisation de cette ambition nécessitera une approche coordonnée, une programmation réaliste des investissements, une mobilisation soutenue des financements et une implication effective du secteur privé et des communautés locales.

Pour le Ministère du Plan, l'enjeu central est de garantir que les investissements structurants du corridor s'inscrivent dans une vision cohérente de développement national, contribuent à la diversification de l'économie et favorisent une répartition équilibrée des bénéfices entre les provinces, les territoires et les populations concernées.