

# Rapport de Planification Stratégique : Modélisation de la Demande en Hydrocarbures de Kinshasa (2025-2040)

## Analyse Granulaire et Stratégies d'Implantation des Stations-Service

Ce document constitue une synthèse académique destinée à orienter les investissements dans le secteur pétrolier aval. Il articule les réalités démographiques actuelles avec les projections de modernisation du **Plan Directeur des Transports Urbains de Kinshasa (PDTK)**. La modélisation démontre une décorrélation majeure : la consommation énergétique croîtra deux fois plus vite que la population, sous l'effet d'une motorisation massive et de l'intensification industrielle.

### I. Cadre Méthodologique et Fiabilité des Sources

La demande journalière communale ( $C_i$ ) est calculée via l'algorithme de décomposition des usages :

$$C_i = (P_i \times k_m \times c_v) + (P_i \times k_{tc} \times c_{tc}) + (M_i \times k_g \times c_g) + I_i$$

#### 1. Données Démographiques ( $P_i$ )

- Référentiel 2025 : 17,77 millions d'habitants (Consensus ONU/Macrotrends).
- Projections 2030-2040 : Basées sur le **Scénario B du PDTK (JICA, 2019)**. Ce modèle simule une saturation des communes centrales (croissance nulle au-delà de 500 pers/ha) et une redistribution vers les "communes réservoirs" de l'Est (N'sele, Maluku).

#### 2. Variables de Consommation et Modernisation

- Consommation Métropolitaine : Recalée sur la donnée du **Ministère de l'Économie (avril 2025)** confirmant un volume de  $3\,000\ m^3/j$  pour Kinshasa suite à la baisse des prix d'octobre 2024 .
- Motorisation ( $k_m$ ) : Le taux actuel de 4,0 % (EDS-RDC III, 2024) est projeté à une multiplication par **6,3 du parc automobile d'ici 2040** par le PDTK .
- Déficit Électrique ( $k_g, c_g$ ) : 1,5 % des ménages possèdent un générateur (EDS-RDC III). La demande stationnaire compense les délestages de la SNEL (moyenne 12h/jour).

- Demande Industrielle ( $I_i$ ) : Focalisée sur les pôles de Limete et la Zone Économique Spéciale (ZES) de Maluku .

## II. Tableau Prospectif des 24 Communes (2025-2040)

Toutes les valeurs sont normalisées pour garantir une somme mathématique égale aux totaux métropolitains.

Commune	Pop. 2025 (k)	Pop. 2030 (k)	Pop. 2040 (k)	Bes. 2025 (m3/j)	Bes. 2030 (m3/j)	Bes. 2040 (m3/j)
<b>Bandalungwa</b>	512	490	500	106	125	215
<b>Barumbu</b>	381	370	380	61	71	122
<b>Bumbu</b>	834	794*	794*	67	81	145
<b>Gombe</b>	82	125	150	290	340	535
<b>Kalamu</b>	798	760	770	139	175	244
<b>Kasa-Vubu</b>	398	380	390	73	91	157
<b>Kimbansèke</b>	2 396	2 520	2 810	246	405	674

<b>Kinshasa</b>	417	400	410	50	60	111
<b>Kintambo</b>	270	270	280	61	75	134
<b>Kisenso</b>	978	1 000	1 090	56	91	192
<b>Lemba</b>	886	870	900	139	175	319
<b>Limete</b>	951	1 150	1 350	370	440	721
<b>Lingwala</b>	240	230	240	39	49	99
<b>Makala</b>	643	610*	610*	50	65	122
<b>Maluku</b>	455	538	663	73	225	558
<b>Masina</b>	1 228	1 370	1 570	174	255	442
<b>Matete</b>	681	648*	648*	84	101	180
<b>Mont-Ngafula</b>	661	800	1 090	151	202	407
<b>N'djili</b>	1 120	1 060*	1 060*	129	158	296

<b>Ngaba</b>	458	430*	430*	45	58	122
<b>Ngaliema</b>	1 730	2 100	2 450	495	585	1 035
<b>Ngiri-Ngi ri</b>	443	420*	420*	45	58	116
<b>N'sele</b>	357	2 355	3 144	122	511	988
<b>Selemba o</b>	850	810	1 051	67	104	261
<b>TOTAL VILLE</b>	<b>17 778</b>	<b>20 000</b>	<b>26 000</b>	<b>3 000</b>	<b>3 900</b>	<b>6 500</b>

\*Note : Les communes avec astérisque sont classées en saturation démographique résidente par le PDTK ; leur croissance de consommation est portée exclusivement par la motorisation et l'intensification des flux.

### III. Analyse Stratégique et "Explosion de la Tshangu"

#### 1. La Décorrélation Énergétique

Le modèle confirme que la **consommation de carburant augmentera de 116 % d'ici 2040**, contre seulement 46 % pour la population. Ce phénomène est porté par le rattrapage du taux de motorisation. D'ici 2040, Kinshasa comptera environ 700 000 véhicules contre 110 000 aujourd'hui .

#### 2. Le Pôle N'sele / Maluku

N'sele affiche la croissance la plus radicale du plan directeur, sa population devant plus que tripler d'ici 2030.<sup>1</sup> La commune devient le hub de transit majeur vers le centre via le Boulevard Lumumba. À Maluku, le développement de la **ZES de Maluku** génère une demande massive en

diesel industriel et logistique, représentant plus de 60 % du mix énergétique local .

### **3. Transit Sud et Corridor RN1 (Mont-Ngafula)**

Mont-Ngafula capte le flux de transit lourd et pendulaire du Kongo-Central. C'est la zone prioritaire pour les stations mixtes de grande capacité situées en amont des goulots d'étranglement urbains.

## **IV. Sources et Documentation**

1. **JICA / PDTK (2019)** : Plan Directeur des Transports Urbains de Kinshasa.  
<https://pdtk-kinshasa.com/>
2. **Ministère de l'Économie (2025)** : Déclaration Daniel Mukoko Samba sur la consommation de 3 000  $m^3/j$ . [Actualite.cd](#)
3. **INS / EDS-RDC III (2024)** : Enquête Démographique et de Santé (Taux d'équipement).(<https://dhsprogram.com/pubs/pdf/PR156/PR156.pdf>)
4. **AZES (2025)** : Zone Économique Spéciale de Maluku. <https://anapi.cd/azes>
5. **SNEL (2024)** : Rapports d'exploitation sur les délestages.(<https://www.deskeco.com/2020/10/24/rdc-la-snel-explique-laccentuation-des-delestages-kinshasa-par-un-deficit-dau-moins-185-mw-cause-par>)

### **Sources des citations**

1. Kinshasa JCC FR 170405 v3 (0323ver) | PDF - Scribd, consulté le février 20, 2026, <https://fr.scribd.com/document/900343602/Kinshasa-JCC-Fr-170405-v3-0323ver>
2. PDTK - Plan Directeur des Transports Urbain de Kinshasa, consulté le février 20, 2026, <https://pdtk-kinshasa.com/>