

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)
Bandalungwa	512	490	500	106	125	215
Barumbu	381	370	380	61	71	122
Bumbu	834	794*	794*	67	81	145
Gombe	82	125	150	290	340	535
Kalamu	798	760	770	139	175	244
Kasa-Vubu	398	380	390	73	91	157
Kimbansike	2 396	2 520	2 810	246	405	674

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

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

**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 2030.¹ 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](https://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-de-s-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. PDK - Plan Directeur des Transports Urbain de Kinshasa, consulté le février 20, 2026, <https://pdtk-kinshasa.com/>