

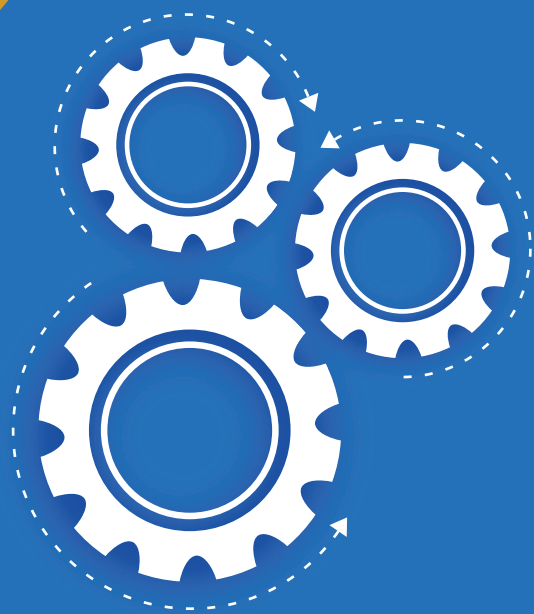


NATIONS UNIES
RD CONGO



ACCÉLÉRER L'INTÉGRATION DE LA RDC DANS LA ZLECAF:

Leçons des pays sans littoral et
implications pour le Programme
d'action de Doha (DPoA).



1. Résumé exécutif

En 2026, la République démocratique du Congo (RDC) se trouve à un moment charnière de son histoire économique. Classée parmi les pays les moins avancés au sens des Nations Unies, elle porte le paradoxe d'une richesse minérale extraordinaire avec 55 % des réserves mondiales de cobalt et 74 à 76 % de la production minière mondiale (USGS, 2025 ; BAD, 2025) ce qui contraste avec une insertion commerciale régionale qui reste, à ce jour, l'une des plus faibles du continent.

Trois réalités structurelles conditionnent cette trajectoire : des coûts de transport excessifs qui oscillent entre 30 et 45 % de la valeur des marchandises dans les provinces enclavées, contre 8 à 12 % dans les économies émergentes comparables (Banque mondiale, 2023), une base exportatrice réduite au secteur minier (plus de 90 % des recettes d'exportation), et, dans l'Est du pays, des dynamiques persistantes d'insécurité qui fragmentent les marchés et fragilisent les corridors de transit.

La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et le Programme d'action de Doha pour les pays les moins avancés (DPoA 2022–2031) offrent conjointement un cadre stratégique pour lever ces contraintes.

Trois priorités opérationnelles s'imposent : moderniser des corridors multimodaux structurants (corridor de Lobito vers l'Atlantique, axe Matadi–Kinshasa, corridor central vers l'océan Indien via le lac Tanganyika et Dar-es-Salaam) en les inscrivant dans une logique de corridors verts à faible empreinte carbone ; généraliser la facilitation du commerce par la digitalisation douanière et les guichets uniques frontaliers ; mobiliser les financements concessionnels et climatiques disponibles auprès des banques multilatérales de développement.

Appel à l'action : Une décision politique coordonnée doit être prise dès 2026 pour inscrire le corridor de Lobito et le poste de Kasumbalesa parmi les projets structurants du Plan national stratégique de développement (PNSD) et du budget national d'investissement.

2. Contexte et justification

La ZLECAf s'affirme, depuis son entrée en vigueur en janvier 2021, comme l'une des initiatives les plus structurantes de l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Son ambition première est de desserrer l'étau d'un commerce continental chroniquement replié sur lui-même : en 2022, les échanges intra-africains représentaient à peine 15 % des exportations totales du continent, contre plus de 60 % en Europe et en Asie (CEA, 2023)¹. Ce déficit d'ouverture représente un manque à gagner estimé à quelque 22 milliards de dollars par an pour les économies africaines ; une perte sèche que l'accord entend combler par la suppression progressive des droits de douane, l'harmonisation des réglementations commerciales et l'insertion plus profonde des pays membres dans les chaînes de valeur régionales (CEA, 2023 ; Banque mondiale, 2020).

La RDC s'inscrit dans cette dynamique sous un angle singulier. Bien que rangée par la Banque mondiale parmi les pays à revenu intermédiaire inférieur, elle figure sur la liste des pays les moins avancés (PMA) établie par les Nations Unies ; statut qui conditionne son éligibilité au Programme d'action de Doha (DPoA 2022–2031) et aux instruments concessionnels qui l'accompagnent (ONU, 2022). Cette appartenance traduit des vulnérabilités structurelles que le seul revenu par habitant peine à saisir : faiblesse des infrastructures, fragmentation des marchés intérieurs, insuffisance de la gouvernance économique et exposition récurrente aux chocs extérieurs.

Géographiquement, le pays occupe une position remarquable au carrefour de l'Afrique centrale, orientale et australe, traversé par le deuxième fleuve le plus puissant du monde, encadré à l'est par les Grands Lacs. Pourtant, plusieurs provinces, notamment dans l'Est et le Centre, restent faiblement connectées aux corridors commerciaux formels (Banque mondiale, 2023). Les dynamiques persistantes d'insécurité dans certaines zones de l'Est (Nord-Kivu, Sud-Kivu, Ituri) viennent aggraver ces contraintes, en perturbant la circulation des biens, en réduisant la fiabilité des axes de transit et en décourageant l'investissement privé.

L'économie nationale, par ailleurs, reste prisonnière d'une spécialisation étroite : le cuivre et le cobalt représentaient en 2023 plus de 90 % des recettes d'exportation et près de 42 % des revenus publics (FMI, 2023 ; BAD, 2024).

¹La proportion de 15 % correspond aux données 2022 de la CEA. Les estimations varient entre 13 % et 16 % selon la méthodologie retenue (UNCTAD, 2022 ; CEA, 2023).

La chute des prix du cobalt de 82 000 dollars la tonne en 2022 à moins de 22 000 dollars début 2025 (USGS, 2025) illustre avec précision ce que coûte, en termes de volatilité macroéconomique, une telle concentration sur un seul secteur.

C’est dans ce contexte que la convergence entre la ZLECAf et le DPoA dessine un cadre stratégique doublement ancré, à la fois dans l’ambition continentale d’une Afrique plus intégrée et dans le soutien international aux économies les plus vulnérables. Leur articulation peut fournir à la RDC les leviers nécessaires pour transformer ses atouts géographiques et resourcetiers en vecteurs d’une croissance diversifiée, inclusive et résiliente sur la période 2026–2030.

Défis d’intégration régionale de la RDC

Infrastructures et connectivité : La RDC dispose d’un potentiel logistique que sa géographie commande d’exploiter. Pourtant, les principaux corridors reliant les zones de production aux marchés régionaux et aux ports maritimes (axe katangais vers l’Atlantique via le corridor de Lobito, liaisons fluviales du bassin du Congo, connexions orientales vers l’océan Indien) souffrent de goulots d’étranglement chroniques, de capacités insuffisantes et d’un entretien défaillant documenté par plusieurs audits institutionnels (Banque mondiale, 2023).

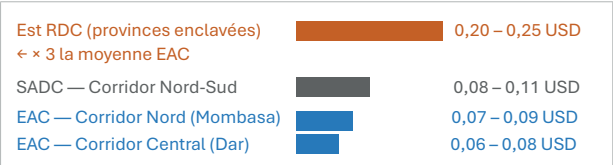
Facilitation du commerce : Au poste frontalier de Kasumbalesa, principal point de passage des exportations minières, avec environ 1 000 camions par jour (Banque mondiale, 2020), les congestions récurrentes génèrent des délais de 3 à 7 jours par convoi, soit 3 à 7 fois supérieurs aux standards des postes modernisés d’Afrique de l’Est (ODI, 2021). L’inauguration en 2021 du pont de Kazungula, entre la Zambie et le Botswana, a démontré qu’une infrastructure frontalière moderne et des procédures coordonnées peuvent réduire les délais de transit de plus de 40 % en l’espace de deux ans (BAD, 2021). En avril 2025, la SADC a tenu une réunion ministérielle inter-étatique dédiée aux défis de Kasumbalesa, réaffirmant la nécessité d’une approche corridor-wide intégrant douanes, infrastructures, sécurité et immigration (SADC, 2025).

Fragmentation territoriale et enclavement interne : La superficie du pays qui est de 2,34 millions de km² combinée à une connectivité multimodale déficiente, accentue l’enclavement de larges portions du territoire.

Le fleuve Congo et les grands lacs, malgré leur potentiel considérable comme voies naturelles de transit, demeurent sous-utilisés faute d’infrastructures portuaires adaptées et d’une logistique fluviale modernisée (Banque mondiale, 2021).

Cette fragmentation interne se cristallise dans des coûts de transport qui pèsent lourdement sur la compétitivité. Comme l’illustre la Figure 1 ci-après, les coûts moyens dans l’Est de la RDC oscillent entre 0,20 et 0,25 USD par kilomètre et par tonne, soit environ trois fois les moyennes observées sur les corridors de la Communauté d’Afrique de l’Est (EAC), où ces coûts se situent entre 0,06 et 0,09 USD/km/tonne (BAD, 2022 ; Banque mondiale, 2021–2023 ; EABC–TMEA, 2022 ; SADC, 2023)².

Figure 1 : Coût moyen du transport (USD/km/tonne) : Est RDC vs corridors EAC et SADC.



Source : BAD (2022) ; Banque mondiale (2021–2023) ; EABC–TMEA (2022) ; SADC RIDMP (2023). Estimation harmonisée à partir de sources institutionnelles distinctes, les valeurs constituent des ordres de grandeur indicatifs. Les plages-basse-haute sont rapportées par chaque source.

Dépendance extractive et faible diversification : En 2023, le secteur minier représentait plus de 90 % des recettes d’exportation et contribuait à hauteur de 39 % au PIB national (BAD, 2024 ; FMI, 2023). Dans ce tableau, l’agriculture avec ses 80 millions d’hectares de terres arables (FAO, 2022), demeure le levier de diversification le plus immédiat et le plus sous-exploité, dont le développement suppose des investissements conjoints en infrastructures rurales, en logistique agro-alimentaire et en accès au financement.

Ces contraintes sont sévères, mais elles ne sont pas sans remède. La convergence du cadre ZLECAf et du Programme d’action de Doha ouvre précisément des perspectives opérationnelles pour les surmonter, à condition que la RDC s’en saisisse avec la détermination politique et la cohérence stratégique qu’elles requièrent.

² Ces données résultent d’une agrégation de sources institutionnelles distinctes (BAD, Banque mondiale, EABC–TMEA, SADC) et doivent être interprétées comme des ordres de grandeur indicatifs. Une enquête de terrain standardisée permettrait de consolider ces estimations

3. Opportunités offertes par la ZLECAf et le Programme d'action de Doha

La ZLECAf : un marché élargi et une dynamique d'industrialisation régionale

La RDC est le premier producteur mondial de cobalt, avec 74 à 76 % de la production minière mondiale en 2023–2024, et concentre 55 % des réserves mondiales connues (USGS, 2025 ; BAD, 2025). Dans le cadre de la ZLECAf, ce positionnement ouvre des perspectives de montée en gamme industrielle : raffinage, transformation intermédiaire et assemblage au lieu de se cantonner à l'exportation de minerais bruts³. Des simulations suggèrent qu'une réduction d'au moins 20 % des coûts logistiques pourrait soutenir une augmentation substantielle des exportations non minières à moyen terme, bien que ces projections demeurent conditionnelles aux réformes d'accompagnement (CEA, 2023 ; Banque mondiale, LPI 2023).

Au-delà du secteur minier, la demande régionale en produits alimentaires transformés croît à plus de 3 % par an à l'horizon 2030 (FAO, 2022), une dynamique qui ouvre des débouchés pour des chaînes de valeur agro-industrielles transfrontalières, notamment le long des corridors reliant la RDC à la Tanzanie via le lac Tanganyika et à l'Ouganda dans la région des Grands Lacs. Le secteur des services (logistique, télécommunications, services financiers) constitue le troisième levier de compétitivité, les services représentant environ 47 % du PIB africain (CEA, 2022).

Le Programme d'action de Doha : un appui structuré pour les infrastructures et la résilience

Le Programme d'action de Doha pour les pays les moins avancés (DPoA 2022-2031) fournit un cadre opérationnel articulé autour de cinq priorités directement pertinentes pour la RDC : développement des infrastructures et de la connectivité, transformation économique structurelle, facilitation du commerce, renforcement de la résilience et mobilisation de financements durables (ONU, 2022).

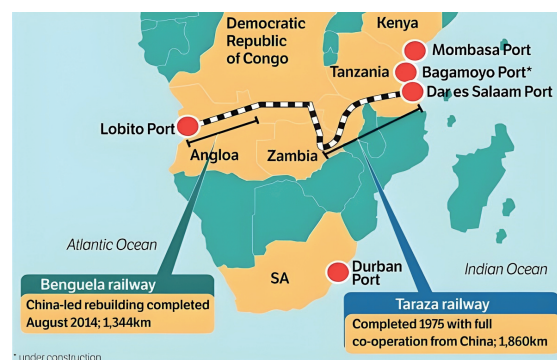
Les besoins en infrastructures résilientes en Afrique sont estimés entre 130 et 170 milliards de dollars par an à l'horizon 2030 (BAD, 2023)⁴, ouvrant la voie à une stratégie de cor-

ridors verts susceptible de mobiliser des financements climatiques en complément des prêts concessionnels traditionnels.

Vers des corridors verts : compétitivité logistique et ambitions climatiques

Moderniser les infrastructures de transport sans intégrer l'impératif de durabilité environnementale reviendrait à reconstruire sur un modèle déjà dépassé. Les corridors verts que sont les axes multimodaux privilégiant le rail et le transport fluvial, intégrant des critères de résilience dans leur conception ; constituent une réponse cohérente à cette double exigence. Le fleuve Congo, le lac Tanganyika et le corridor de Lobito offrent une plateforme naturelle pour développer des chaînes logistiques décarbonées, alignées sur les engagements climatiques de la RDC et éligibles aux financements du Fonds vert pour le climat.

La coopération régionale multi-acteurs s'impose sur quatre axes : le sud, avec l'Angola et la Zambie autour du corridor de Lobito ; l'est, avec la Tanzanie via le corridor central et le lac Tanganyika ; le nord-est, avec l'Ouganda et la région des Grands Lacs ; et l'ouest, avec la République du Congo via le couloir fluvial du bassin du Congo. La SADC, la CEEAC, le COMESA et l'EAC sont les cadres institutionnels naturels de cette coordination.



Une illustration du corridor de Lobito. © Procurement.co.ug

³ En 2023, la quasi-totalité du cobalt extrait en RDC est exportée sous forme brute ou semi-transformée vers la Chine, qui contrôle environ 65 % du raffinage mondial (USGS, 2025 ; BAD, 2025). La montée en gamme industrielle suppose des investissements substantiels en capacité de raffinage et une politique industrielle explicite.

⁴ L'estimation de 130 à 170 milliards de dollars par an (BAD, 2023) concerne l'ensemble du continent africain. Les données désagrégées pour l'Afrique centrale ou la RDC spécifiquement ne sont pas disponibles dans les sources consultées.

4. Leçons des pays sans littoral (LLDCs)

L'expérience des pays africains confrontés à des contraintes d'enclavement offre des enseignements empiriques directement mobilisables pour la RDC. Trois trajectoires nationales se distinguent par la clarté de leurs résultats mesurables.

Tableau comparatif : Leçons des pays sans littoral

Pays	Axe stratégique	Impact mesuré	Leçon pour la RDC
Éthiopie	Corridor Addis-Abeba-Djibouti (rail électrifié, 752 km)	Délai +6 (de 3 jours à 12h grâce au rail)	Prioriser Lobito comme corridor pilote et sécuriser des accords bilatéraux solides.
Zambie	Pont et guichet unique de Kazungula (Corridor nord-sud)	Coûts -30 % / Passage réduit à < 30 min	Moderniser Kasumbalesa et mettre en place un guichet unique transfrontalier
Ouganda	Guichets uniques à Malaba et Busia (Corridor Mombasa)	Délais -20 à 30 % ; coûts de transit en baisse significative	S'inspirer des pratiques EAC : digitalisation et harmonisation douanière.

Trois enseignements transversaux se dégagent de ces trajectoires :

Premièrement, la concentration stratégique des investissements sur un nombre limité de corridors structurants maximise l'impact économique à court terme.

Deuxièmement, la formalisation de la coopération transfrontalière à travers des accords bilatéraux contraignants conditionne la viabilité opérationnelle de tout corridor.

Troisièmement, la digitalisation des procédures douanières et la généralisation des guichets uniques frontaliers constituent le levier de facilitation du commerce au meilleur rapport coût-efficacité disponible, avec des résultats mesurables en moins de 18 mois.

La combinaison de ces trois leviers pourrait réduire de 20 à 40 % les coûts logistiques et soutenir une progression significative des exportations non minières à l'horizon 2035 (CEA, 2023 ; Banque mondiale, 2022).



Le corridor de Lobito : une nouvelle géographie du commerce pour la RDC

En juillet 2023, le consortium Lobito Atlantic Railway (LAR) composé de Trafigura, Mota-Engil et Vecturis a obtenu une concession de 30 ans pour l'exploitation du chemin de fer de Benguela (1 300 km). En décembre 2024, un financement conjoint de 753 millions USD (553 millions de la DFC américaine et 200 millions de la DBSA) a été finalisé pour la réhabilitation de la voie ferrée et la modernisation du port de Lobito (DFC, 2024 ; AFC, 2025).

Une fois pleinement opérationnel, le corridor vise une capacité de 4,6 millions de tonnes de fret par an (soit un décuplement de la capacité actuelle), avec une réduction estimée à 30 % des coûts de transport des minerais critiques. Le délai de transit entre la ceinture cuprifère et Lobito devrait passer de 45 jours par route à environ 48 heures par rail.

Point d'attention stratégique : ce corridor illustre la capacité de la RDC à diversifier ses débouchés logistiques dans un contexte de compétition géopolitique croissante pour le contrôle des chaînes d'approvisionnement en minerais critiques.

L'Éthiopie via Djibouti : quand un corridor prioritaire redessine la géographie du commerce

Depuis 1993, l'Éthiopie fait transiter environ 95 % de son commerce extérieur par le port de Djibouti (Banque mondiale, 2020). Les deux pays ont modernisé le corridor Addis-Abeba-Djibouti sur 752 km, en inaugurant en 2018 une ligne ferroviaire électrifiée qui a ramené le temps de transport de trois jours à environ douze heures.

Point d'attention stratégique : ce cas démontre qu'un corridor prioritaire bien conçu, adossé à des accords bilatéraux solides, peut transformer une contrainte géographique en avantage compétitif ; une leçon directement transposable à la relation RDC-Angola dans le cadre du corridor de Lobito.

5. Recommandations stratégiques pour la RDC

Les axes ci-dessous synthétisent les priorités opérationnelles pour la période 2026–2030.

Axe prioritaire	Actions clés
1. Cohérence des politiques nationales	Inscrire le corridor de Lobito et Kasumbalesa dans le PNSD et le budget d'investissement. Concentrer les ressources sur 3 corridors : Lobito, Matadi-Kinshasa, corridor central vers Dar-es-Salaam.
2. Coopération et intégration régionales	Formaliser des accords bilatéraux de facilitation du commerce avec l'Angola, la Zambie, la Tanzanie, l'Ouganda et la Rép. du Congo. Renforcer la coordination SADC, CEEAC, COMESA et EAC.
3. Financement des corridors verts	Mobiliser des financements concessionnels et climatiques (BAD, BM, Fonds vert, AFC, BEI) pour des corridors multimodaux résilients à faible empreinte carbone. Intégrer rail, fluvial et postes frontaliers modernisés.

4. Facilitation du commerce et numérisation	Guichets uniques frontaliers à Kasumbalesa, Kasindi et Uvira. Plateformes de dédouanement électronique interoperables avec les systèmes régionaux.
5. Intégration inclusive dans les chaînes de valeur	Programmes de mise à niveau des PME, femmes et jeunes sur les normes SPS, la certification et le e-commerce. Créer des guichets d'accompagnement dédiés dans les zones économiques spéciales et les zones franches.

6. Conclusion

La RDC aborde 2026 avec un paradoxe structurel saisissant : elle concentre une part décisive des ressources minérales indispensables à la transition énergétique mondiale, mais reste parmi les économies les moins bien intégrées au commerce continental africain. Réduire cet écart entre richesse potentielle et insertion effective n'est ni une affaire de conjoncture favorable ni une question de destin ; c'est le résultat d'un choix politique délibéré, cohérent et soutenu dans la durée.

La ZLECAf et le Programme d'action de Doha offrent un cadre doublement pertinent. L'un ouvre le marché ; l'autre finance les conditions d'y accéder. Leur articulation autour de cinq axes prioritaires constitue la colonne vertébrale d'une stratégie crédible pour 2026–2030 : (i) corridors multimodaux structurants inscrits dans une logique de corridors verts à faible empreinte carbone ; (ii) facilitation du commerce par la digitalisation et les guichets uniques ; (iii) mobilisation ciblée des financements concessionnels et climatiques ; (iv) coopération régionale formalisée avec les pays voisins ; et (v) intégration effective des PME, des femmes et des jeunes dans les chaînes de valeur régionales.

Ces orientations ne sont pas théoriques. L'Éthiopie, la Zambie, l'Ouganda : ces expériences démontrent qu'une mobilisation politique ciblée peut transformer une vulnérabilité géographique en avantage compétitif en moins d'une décennie.

Pour la RDC, l'heure n'est plus à l'analyse prospective, elle est à la décision opérationnelle. Deux actes fondateurs s'imposent dès 2026 : l'inscription du corridor de Lobito et du poste de Kasumbalesa parmi les projets structurants du PNSD et du budget national d'investissement ; et la désignation d'un mécanisme de coordination interministérielle doté d'un mandat, d'une feuille de route et de ressources dédiées à la mise en œuvre de la stratégie ZLECAf-DPoA.

7. Références Bibliographiques

Africa Finance Corporation (AFC). (2025, janvier 7). AFC acts as co-financial adviser for Angola's Lobito Atlantic Railway: \$753 million financing package signed. AFC/LogUpdate Africa. <https://www.logupdateafrica.com/railways/afc-to-act-as-co-financial-adviser-for-angolas-lobito-atlantic-railway-1357741>

Banque africaine de développement (BAD). (2021). Kazungula Bridge project: Enhancing regional integration in Southern Africa. BAD. <https://www.afdb.org/en/projects-and-operations/projects/kazungula-bridge-project>

Banque africaine de développement (BAD). (2022). African Economic Outlook 2022: Supporting climate resilience and a just energy transition in Africa. BAD. <https://www.afdb.org/en/documents/african-economic-outlook-2022>

Banque africaine de développement (BAD). (2023). Annual Report 2023. BAD. <https://www.afdb.org/en/documents/annual-report-2023>

Banque africaine de développement (BAD). (2024). Democratic Republic of Congo: Economic outlook 2024. BAD. <https://www.afdb.org/en/countries-central-africa-democratic-republic-congo/democratic-republic-congo-economic-outlook>

Banque africaine de développement (BAD). (2025). Critical mineral insights — Cobalt (Factsheet No. 3). BAD. https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/cobalt_factsheet_1.pdf

Banque mondiale. (2020a). Cobalt in the Democratic Republic of Congo: Market analysis. Banque mondiale. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/099500001312236438/pdf/P1723770a0f570093092050c1bddd6a29df.pdf>

Banque mondiale. (2020b). The African Continental Free Trade Area: Economic and distributional effects. Banque Mondiale. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/34139>

Banque mondiale. (2021). Waterway transport in the Democratic Republic of Congo: Opportunities and challenges. Banque mondiale. <https://documents.worldbank.org>

Banque mondiale. (2022). Congo, Democratic Republic of: Country Partnership Framework for the Period FY22–26 (Report No. 168084-ZR). Banque mondiale. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/214221646062568502>

Banque mondiale. (2023). Logistics Performance Index 2023 — Country profile: Democratic Republic of Congo (Rang 139/160). Banque mondiale. <https://lpi.worldbank.org>

Commission économique pour l'Afrique (CEA/UNECA). (2022a). Economic report on Africa 2022: Building forward better for a resilient Africa. Nations Unies. <https://www.uneca.org/publications/economic-report-africa-2022>

Commission économique pour l'Afrique (CEA/UNECA). (2022b). The African Continental Free Trade Area and demand for transport infrastructure and services. Nations Unies. <https://repository.uneca.org/handle/10855/47596>

Commission économique pour l'Afrique (CEA/UNECA). (2023). Assessing regional integration in Africa IX: Next steps for the AfCFTA. Nations Unies. <https://www.uneca.org/assessing-regional-integration-in-africa-aria-ix>

Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). (2023). Regional Infrastructure Development Master Plan — Transport sector plan (mise à jour 2023). SADC. <https://www.sadc.int/pillars/transport-corridors-spatial-development-initiatives>

Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC). (2025, avril 11). SADC Inter-Ministerial Task Force Meeting on the Kasumbalesa Border Post — Press release. SADC. <https://www.sadc.int/document/sadc-host-inter-ministerial-task-force-meeting-address-kasumbalesa-border-post-challenges>

East African Business Council (EABC) & TradeMark East Africa (TMEA). (2022, juillet). Corridor performance and impact on EAC business competitiveness: Webinar report. EABC. <https://eabc-online.com/eac-transport-logistic-cost-high-at-1-8-usd-per-km-per-container/>

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO). (2022). World food and agriculture — Statistical yearbook 2022. FAO. <https://doi.org/10.4060/cc2211en>

Fonds monétaire international (FMI). (2023). Democratic Republic of the Congo: 2023 Article IV Consultation and Sixth Review under the Extended Credit Facility (IMF Country Report No. 23/376). FMI. <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2023/11/09/Democratic-Republic-of-the-Congo-2023-Article-IV-Consultation>

Fonds monétaire international (FMI). (2024a). Democratic Republic of the Congo: 2024 Article IV Consultation, Sixth Review under the Extended Credit Facility (IMF Country Report No. 2024/226). FMI. <https://doi.org/10.5089/9798400283185.002>

Fonds monétaire international (FMI). (2024b). Democratic Republic of the Congo: Selected issues (IMF Country Report No. 2024/227). FMI. <https://doi.org/10.5089/9798400283451.002>

International Trade Administration (ITA). (2024). Democratic Republic of the Congo — Agriculture sector overview. U.S. Department of Commerce. <https://www.trade.gov/country-commercial-guides/democratic-republic-congo-agriculture>

Nations Unies. (2022). Programme d'action de Doha pour les pays les moins avancés pour la décennie 2022–2031 (Résolution A/RES/76/258). Nations Unies. <https://undocs.org/fr/A/RES/76/258>

Nations Unies — Bureau du Haut Représentant pour les PMA (ONU/OHRLS). (2022). Doha Programme of Action for the Least Developed Countries, 2022–2031. Nations Unies. <https://www.un.org/ohrls/content/doha-programme-action>

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED/UNCTAD). (2022). Statistiques clés et tendances en matière de politique commerciale 2022. CNUCED. <https://unctad.org/publication/key-statistics-and-trends-trade-policy-2022>

Overseas Development Institute (ODI). (2021). Evaluating the impact of one-stop border posts in East Africa. ODI. <https://odi.org/en/publications/evaluating-the-impact-of-one-stop-border-posts-in-east-africa>

Overseas Development Institute (ODI). (2023). Trade facilitation and the AfCFTA: Lessons from East Africa. ODI. <https://odi.org/en/publications/trade-facilitation-and-the-afcfta>

U.S. Department of Agriculture, Foreign Agricultural Service (USDA/FAS). (2025, février 26). Democratic Republic of Congo — Country overview (GAIN Report No. KE2025-0004). USDA/FAS. https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/Report/DownloadReportByFileName?fileName=Democratic+Republic+of+Congo+-+Country+Overview_Nairobi_Congo+-+Democratic+Rep+of+the_KE2025-0004.pdf

U.S. Geological Survey (USGS). (2024). Mineral commodity summaries 2024 — Cobalt. U.S. Department of the Interior. <https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2024/mcs2024-cobalt.pdf>

U.S. Geological Survey (USGS). (2025). Mineral commodity summaries 2025 — Cobalt. U.S. Department of the Interior. <https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2025/mcs2025-cobalt.pdf>

U.S. International Development Finance Corporation (DFC). (2024, décembre 17). DFC and DBSA provide \$753 million to support the Lobito Atlantic Railway in Angola. DFC. <https://www.dfc.gov/media/press-releases/dfc-dbsa-provide-753-million-support-lobito-atlantic-railway-angola>

Cette note de politique a été préparée par le Bureau du Coordonnateur Résident des Nations Unies (RCO) avec les contributions du PNUD, du CCI, de la CEA et de la CNUCED.



NATIONS UNIES RD CONGO

.....



Bureau du Coordonnateur Résident
Concession Utex Africa
Kinshasa • Ngaliema



BP 8811 • Kinshasa • RD Congo



<https://drcongo.un.org/fr>

