

2050 KINSHASA FACE AUX AXES DE COMMUNICATION: AUTOROUTES, TRAINS RAPIDES, LIAISONS AERIENNES, PONTS ET TUNNELS SUIVANT LE SOSAK

Septembre 2019



SOMMAIRE

Partie I: PROBLEMATIQUE

**Partie II: LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES
DE LA VILLE DE KINSHASA**

**Partie III: PROJETS AUTOROUTES, TRAINS RAPIDES,
LIAISONS AERIENNES, PONTS ET TUNNELS
SUIVANT LE SOSAK**



Partie I: Problématique

La population



La Ville de Kinshasa est une mégalopole qui s'étend sur une superficie de 9 950km².

Evolution de la population

- ❑ En 1960: 400 000 d'habitants
- ❑ En 2014: 8 000 000 d'habitants
- ❑ En 2030: 25 000 000 d'habitants.
(UN Habitat)



Cities with a projected 2030 population of more than 10 million

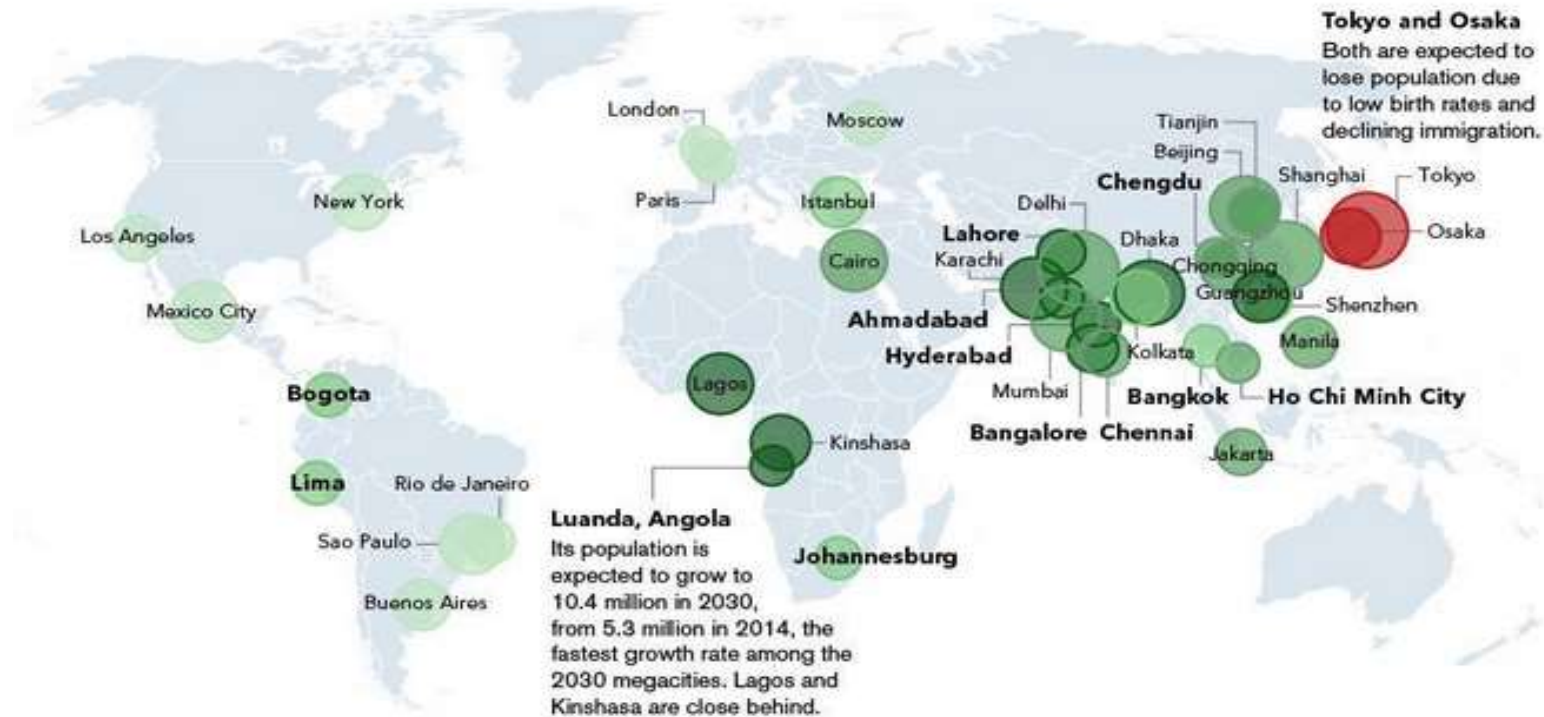
2030 population



Change in population from 2014 to 2030



Bolded cities: projected to surpass 10 million people between 2014 and 2030



source: Nations Unies World Urbanization Prospects



Partie I: Problématique

La mobilité urbaine

La mobilité motorisée (Route, chemin de fer) du système de transport de Kinshasa ne prend en charge que 53% des déplacements.

Le déficit en système en mobilité motorisée de l'ordre de 47% (5.857.857 déplacements/jour) est compensée par la marche à pied.



Partie I: Problématique

La saturation des infrastructures

La saturation des infrastructures de transport de la Ville de Kinshasa.

Cette saturation, aggravée par le comportement des chauffeurs, se traduit par des embouteillages sur tous les axes routiers de la Ville.



Partie II:

**LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES
DU SOSAK**



En réponse au diagnostic posé, le Schémas d'Orientation Stratégique de l'Agglomération de Kinshasa (SOSAK), dans son développement à l'horizon 2030, propose huit orientations stratégiques.



Partie II: LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SOSAK

- Etendre la grande maille de voirie pour désenclaver la ville et ses quartiers.
- Développer le transport en commun autour d'axes lourds structurants et organiser l'articulation des différents moyens de transport (Multi-modalité).
- Désengorger le centre Ville et proposer d'autres pôles d'activités et de commerces spécialisés et équipés.
- Anticiper sur les extensions de la ville en reprenant le contrôle sur les procédures d'aménagement.



Partie II: LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SOSAK

- Mettre à niveau les quartiers existants sous équipés et enclavés.
- Penser à une autre échelle les infrastructures et équipements pour relancer la fonction métropole.
- Réconcilier la ville avec son environnement naturel et son passé.
- Promouvoir la spécificité de Kinshasa aux échelles nationale et internationale.





ETENDRE LE MAILLAGE DE VOIRIES
ET DESENCLAVER LA VILLE



DEVELOPPER LES TRANSPORTS
EN COMMUN ET LA MULTIMODALITE



DESENGORGER LE CENTRE-VILLE
ET CREER DES POLES D'ACTIVITES



ANTICIPER LES FUTURES
EXTENSIONS URBAINES

Sosak



METTRE A NIVEAU
LES QUARTIERS SOUS-EQUIPES



DEVELOPPER LES
INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS



RECONCILIER LA VILLE
AVEC SON ENVIRONNEMENT NATUREL



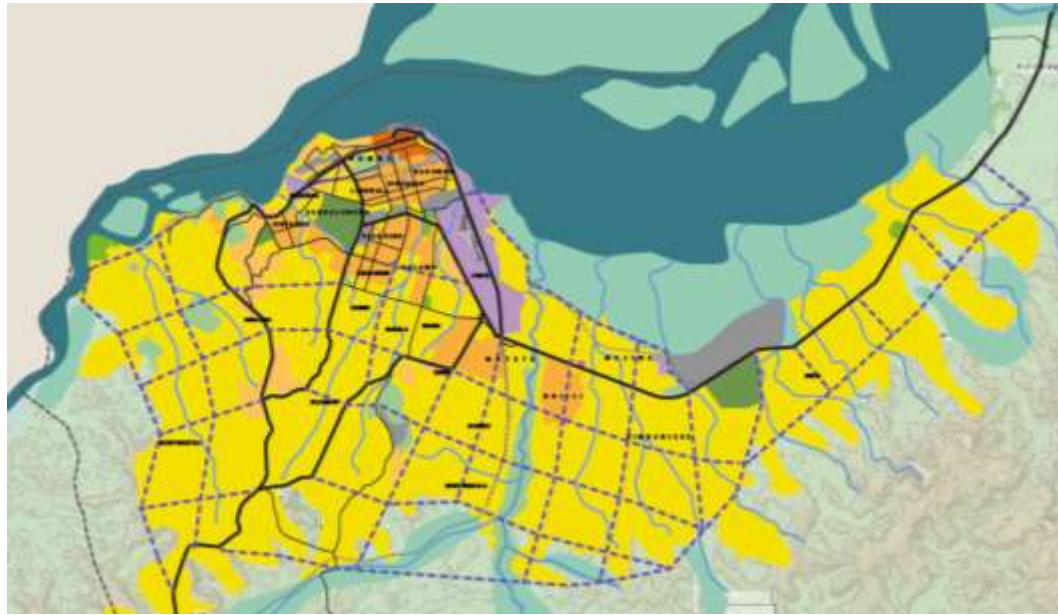
PROMOUVOIR LA VILLE
D'ART ET DE CULTURE



Partie II:

LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SOSAK

Besoin en infrastructures routières à l'horizon 2030



**1500 Km de routes pour les 70.000 ha de
Kinshasa**
Soit 100Km de route /année



Partie III:

**AUTOROUTES, TRAINS RAPIDES, LIAISONS
AERIENNES, PONTS ET TUNNELS SUIVANT LE SOSAK**



Partie III:

PROJETS AUTOROUTES, TRAINS RAPIDES, LIAISONS AERIENNES, PONTS ET TUNNELS SUIVANT LE SOSAK

S'appuyant sur la demande en infrastructure et sur les orientations stratégiques du SOSAK, l'ACGT développe des projets structurants d'infrastructures, notamment:

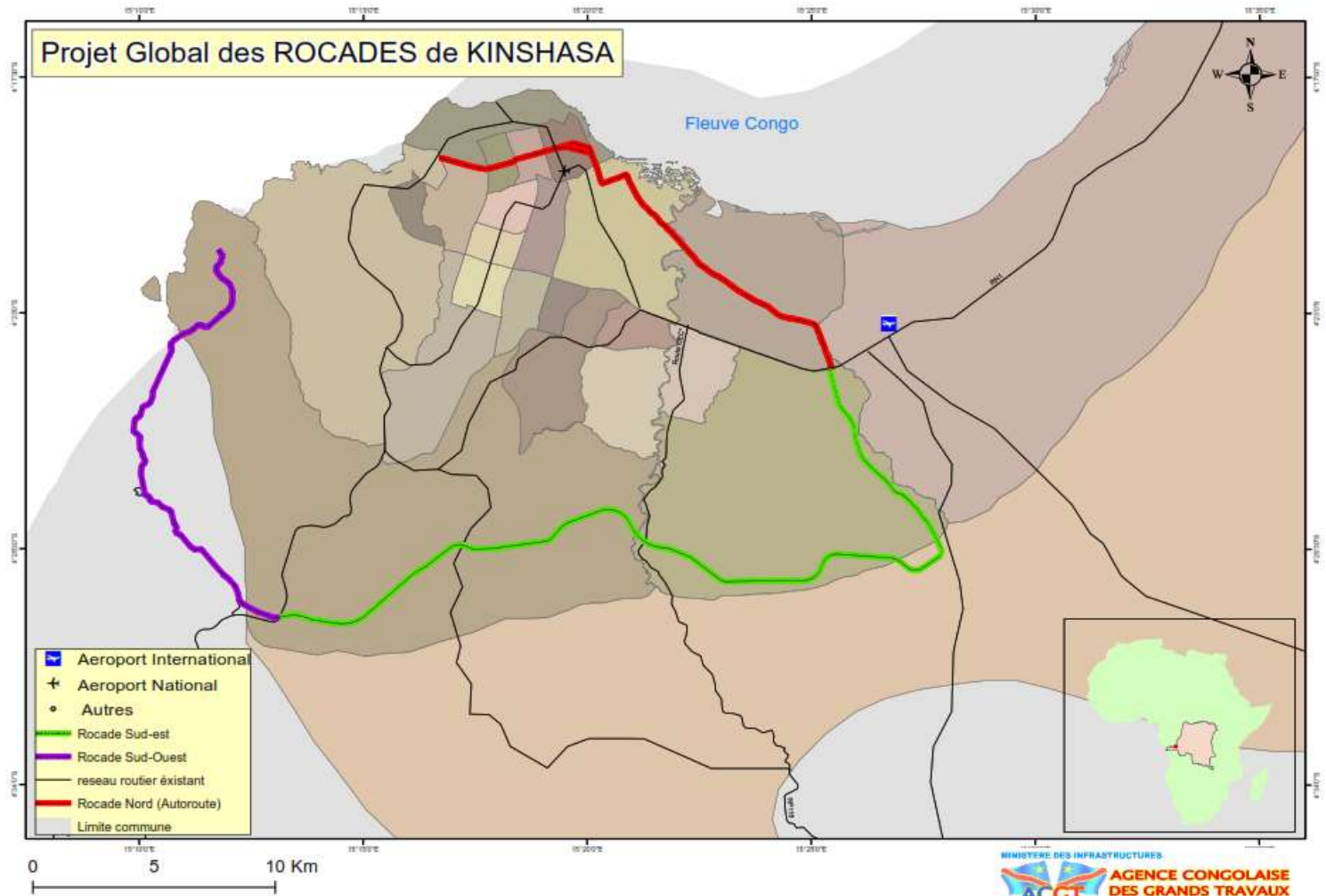
- Les projets des rocades de Kinshasa
- Le projet de modernisation et extension du transport par train urbain
- Le projet de construction de deux lignes des transports aériens par télécabines



Les projets des rocales de Kinshasa

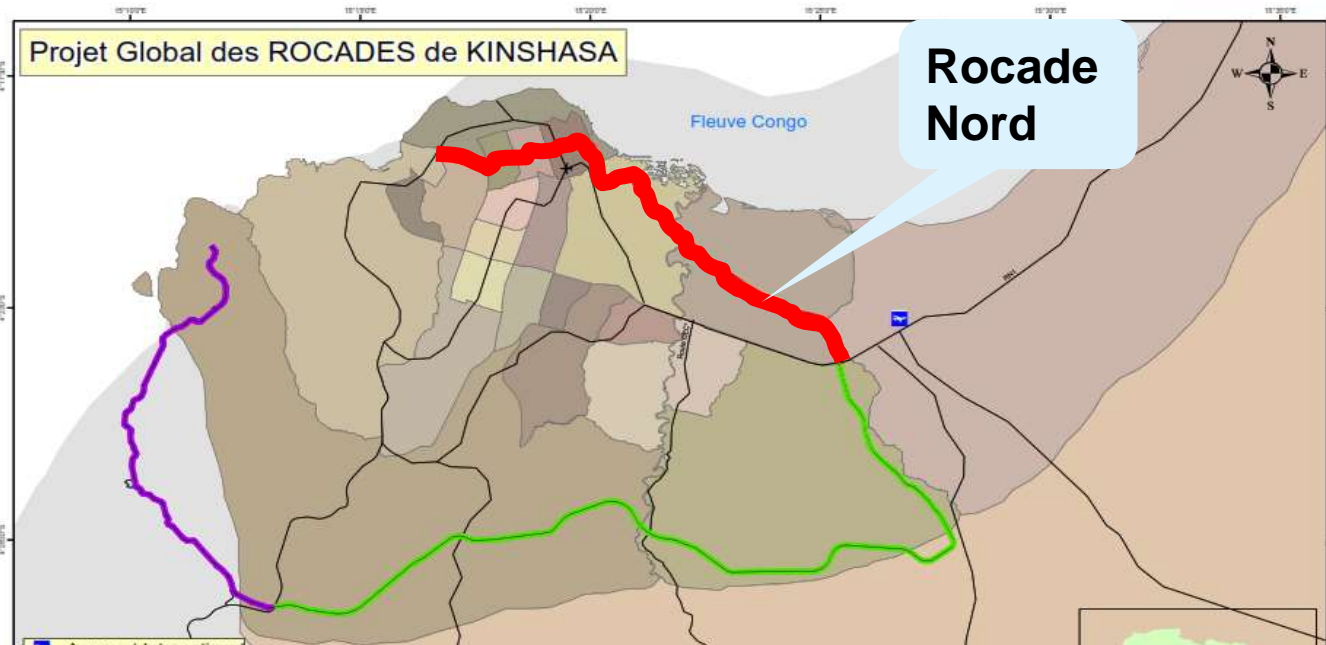


Projets des rocades de Kinshasa



Projets de rocade Nord (Autoroute centre ville-Aéroport)

1. Le tracé



Axe : Rd Safricas – Prince de Liège- Nyangwe-Kabambare-Poids Lourds-BAT-Zone marécageuse-Av. Ndjoku

Longueur totale : 28 km (2x2 voies rapides)



Projets de rocade Nord (Autoroute centre ville-Aéroport)

2. La rocade Nord et le SOSAK



-  Goulot d'étranglement
-  Rocade Nord



Projets de rocade Nord (Autoroute centre ville-Aéroport)

3. La fiche technique du projet

| | |
|---------------------------|---|
| Titre du projet | Projet d'Autoroute Ville-Aéroport (AVA) |
| Localisation | Province de Kinshasa |
| Maître d'ouvrage délégué | Agence Congolaise des Grands Travaux |
| Historique | Ce projet s'inscrit dans le cadre du programme d'extension de la ville de Kinshasa par la construction d'une route à voie express vers l'aéroport international de N'djili afin de fluidifier autant que possible la seule voie existante conformément au programme du Gouvernement. |
| Contexte socio-économique | Kinshasa est caractérisé par un taux élevé de croissance démographique. Actuellement sa population est estimée à 12.000.000 d'habitants. Les réserves urbaines se situent en grande partie au Nord-Est, dans les communes de N'sele et Maluku. Une seule voie relie ces réserves à la ville actuelle. D'où la nécessité de Rocades autour de la ville afin de soulager l'unique voie qui est le Blvd Lumumba. |
| Objectifs spécifiques | Amélioration de la fluidité dans la ville de Kinshasa. Construction d'une autoroute vers l'aéroport international de N'djili |
| Longueur totale | 28 Km (2x2 voies rapides) |



Projets de rocade Nord (Autoroute centre ville-Aéroport)

4. Les aménagements- Intersection Sergent Moke



Projets de rocade Nord (Autoroute centre ville-Aéroport)

4. Les aménagements – Echangeur Huileries



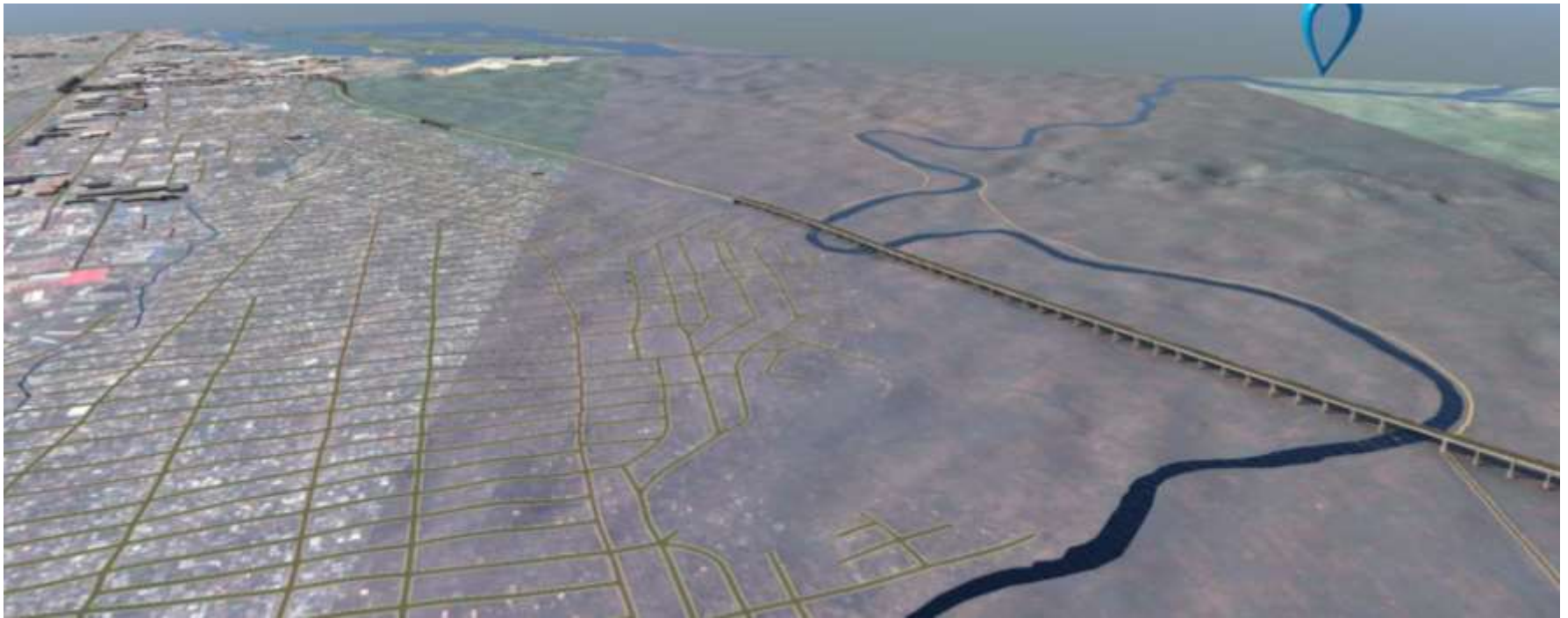
Projets de rocade Nord (Autoroute centre ville-Aéroport)

4. Les aménagements- Echangeur BAT



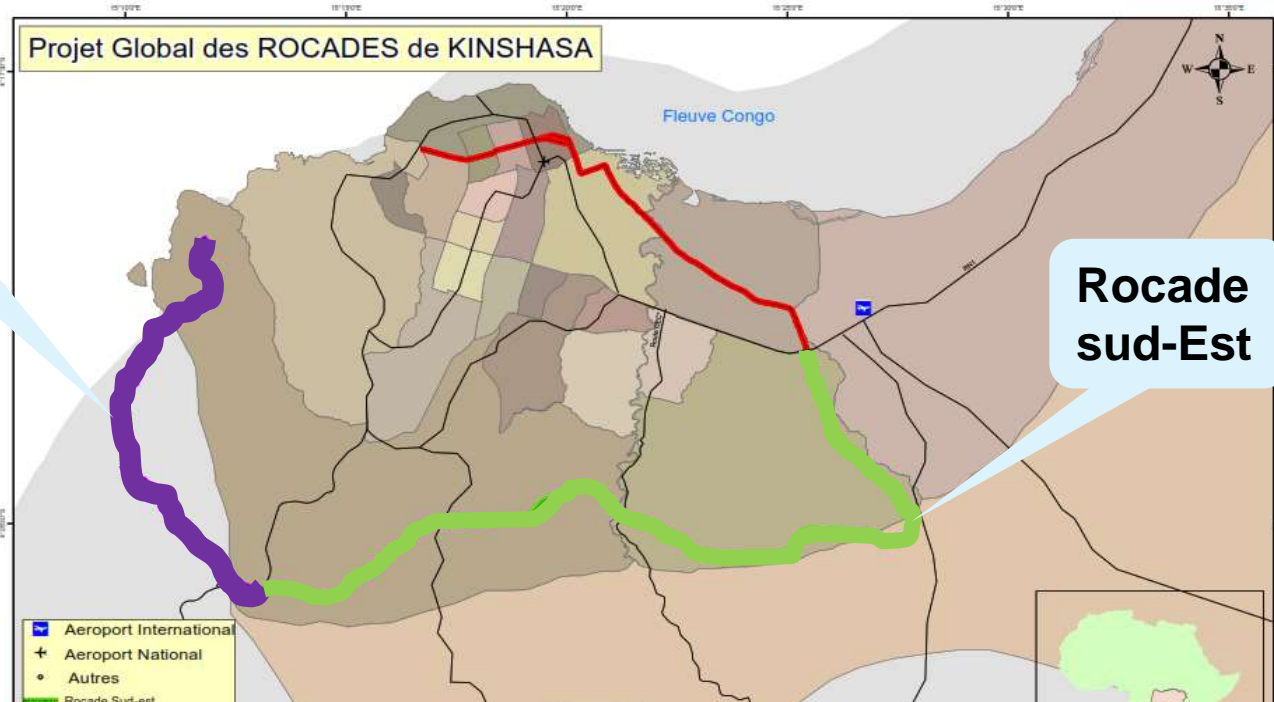
Projets de rocade Nord (Autoroute centre ville-Aéroport)

4. Les aménagements- Le Grand Pont N'Djili



Projets des rocades sud-Ouest et Sud-Est (les ceintures périphériques)

1. Le tracé (62 km 2x2 voies)



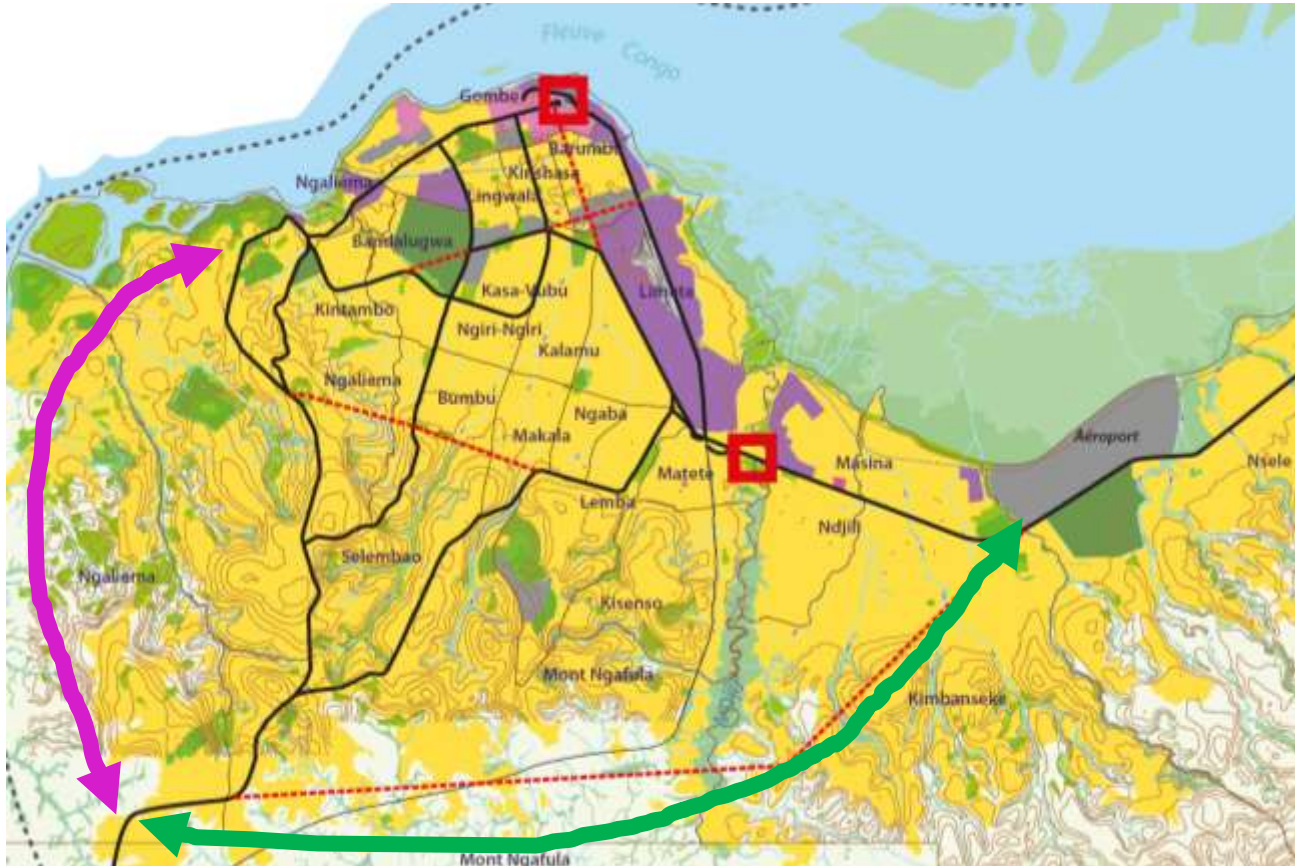
Rocade Sud-Ouest: Pompage-Mitende via Lutendele

Rocade Sud-Est: Mitendi-Kimwenza-Ndjili-Ndjoku (Vers FIH)



Projets des rocades sud-Ouest et Sud-Est (les ceintures périphériques)

2. Les rocades Sud et le SOSAK



 Goulot d'étranglement

 Liaison manquante



Projets des rocades sud-Ouest et Sud-Est

3. La fiche technique du projet

| | |
|---------------------------|--|
| Titre du projet | Projet des rocades Sud-Est et Sud Ouest de la Ville de Kinshasa |
| Localisation | Province de Kinshasa |
| Maître d'ouvrage délégué | Agence Congolaise des Grands Travaux |
| Historique | Ce projet fait partie d'un vaste programme de construction d'une route périphérique qui formera une boucle tout autour de la ville de Kinshasa. Il consiste à moderniser et relier les axes de route se trouvant à la périphérie de la ville. |
| Contexte socio-économique | Kinshasa est caractérisé par un taux élevé de croissance démographique. Actuellement sa population est estimée à 12.000.000 d'habitants. Les réserves urbaines se situent en grande partie au Nord-Est, dans les communes de N'sele et Maluku. Une seule voie relie ces réserves à la ville actuelle. D'où la nécessité de Rocades autour de la ville afin de soulager les différentes artères routières radiales. |
| Objectifs spécifiques | Désengorger les artères à l'intérieur de la ville. Contribuer au développement des aspects touristiques de la ville de Kinshasa |
| Longueur totales | 62 Km (2x2 voies rapides) |



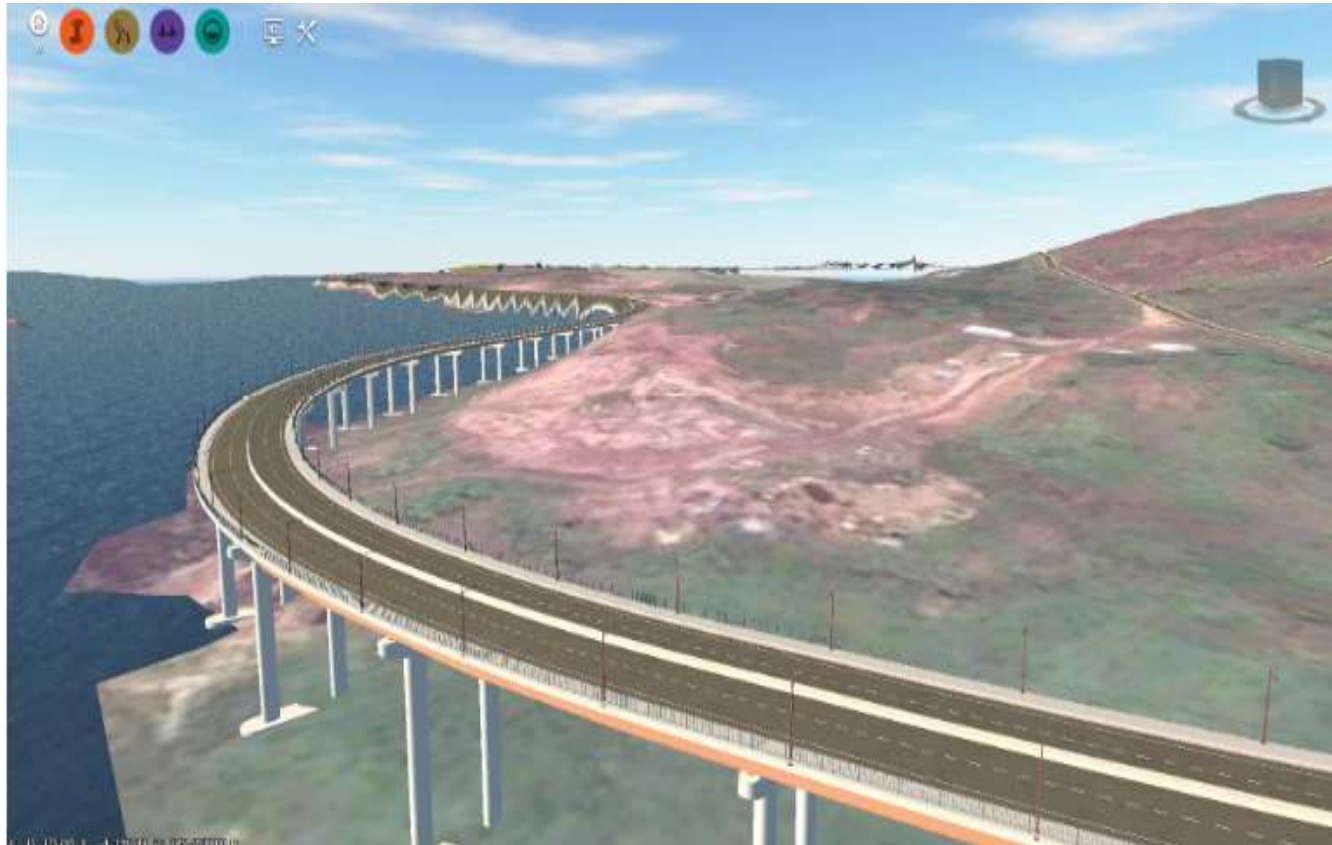
Projets des rocades sud-Ouest et Sud-Est

4. Les aménagements de la rocade Sud-Ouest **ENTREE LUTENDELE**



Projets des rocades sud-Ouest et Sud-Est

4. Les aménagements de la rocade **VERS LUTENDELE**



Projets des rocades sud-Ouest et Sud-Est

4. Les aménagements Sud-Ouest

TRAVERSEE DES VILLAGES



Projets des rocades sud-Ouest et Sud-Est

4. Les aménagements de la rocade Sud-Est

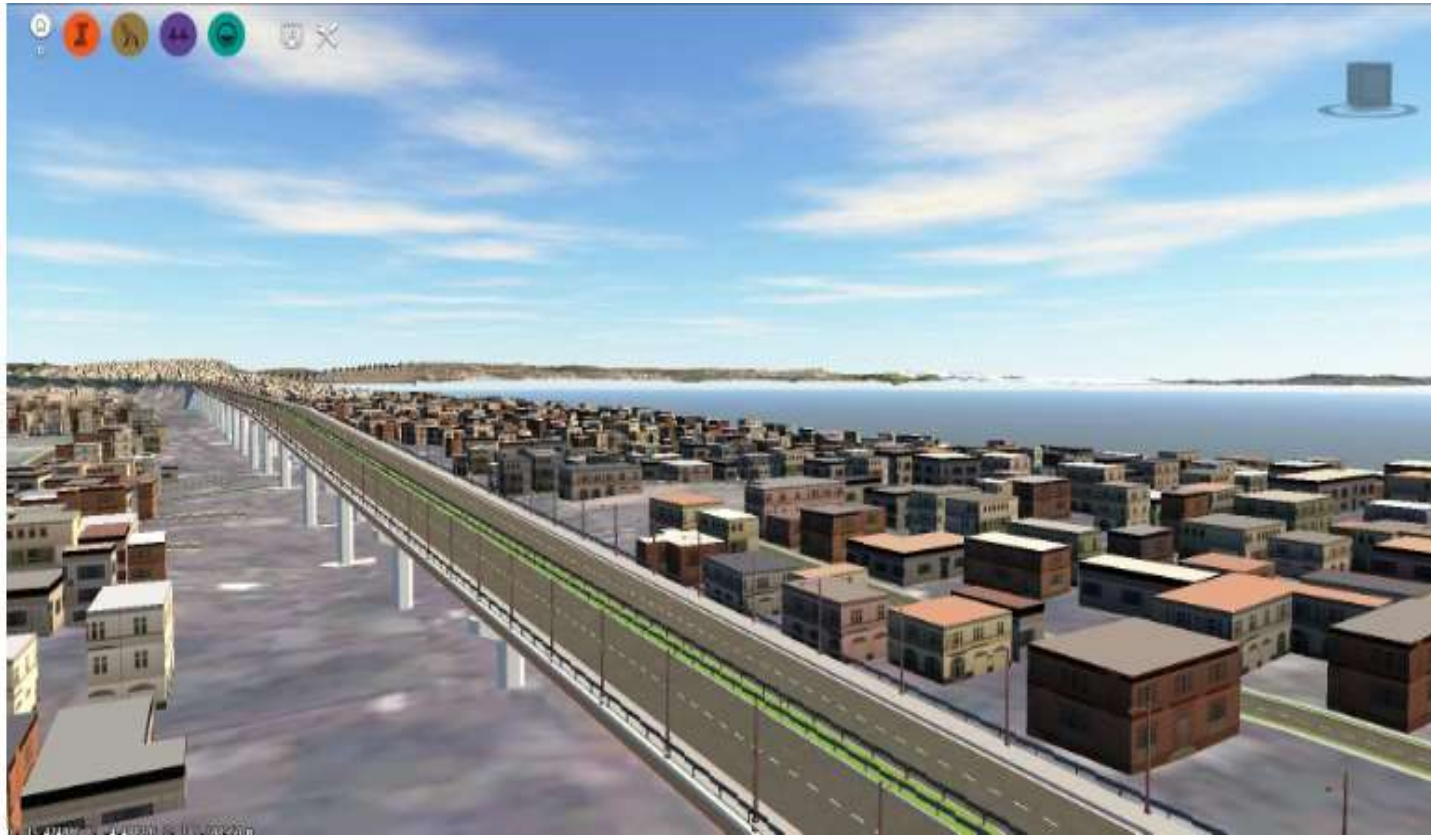
TRAVERSÉE DE LA RIVIÈRE NDJILI



Projets des rocades sud-Ouest et Sud-Est

4. Les aménagements de la rocade Sud-Est

SORTIE NDJOKU VERS LE BOULEVARD LUMUMBA



Partie III:

PROJETS AUTOROUTES, TRAINS RAPIDES, LIAISONS AERIENNES, PONTS ET TUNNELS SUIVANT LE SOSAK

5. Etat actuel des projets de rocade

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Projet de rocade Nord (28 km 2x2 voies rapides) | Passation de marché en cours (Ouverture des offres financières) |
| 2. | Projet de rocade Sud-Est (41,540km 2x2 voies rapides) | Finalisation des études techniques |
| 3. | Projet de rocade Sud-Ouest (21,38 km 2x2 voies rapides) | Procédure de passation de marché prévue en Octobre 2019 (PPP) |

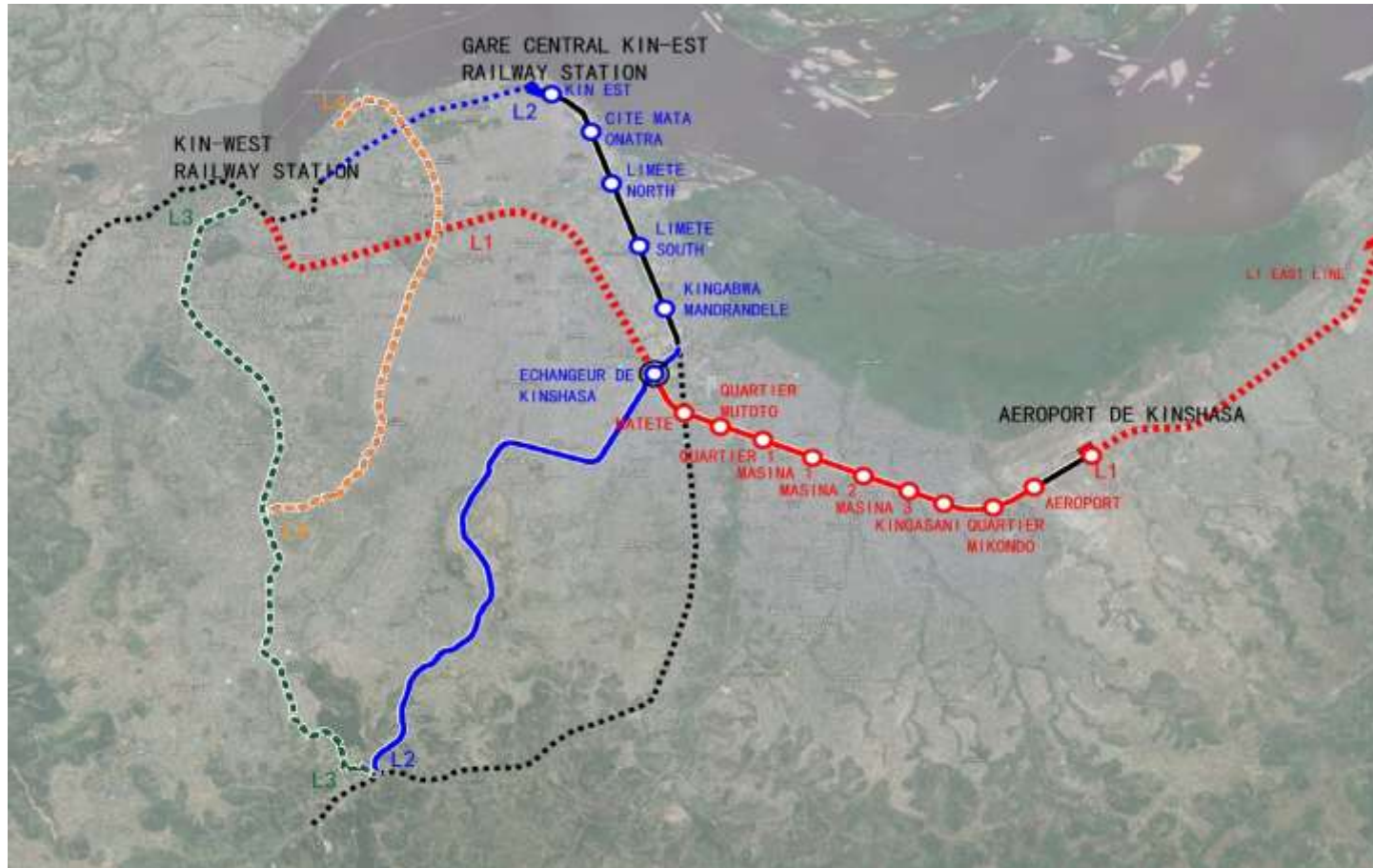


Le projet de modernisation et extension du transport par train urbain



Le projet de modernisation et extension du transport par train urbain

1. Le tracé



Le projet de construction de deux lignes des transports par télécabines



Le projet de construction de deux lignes des transports télécabines

1. Les caractéristiques

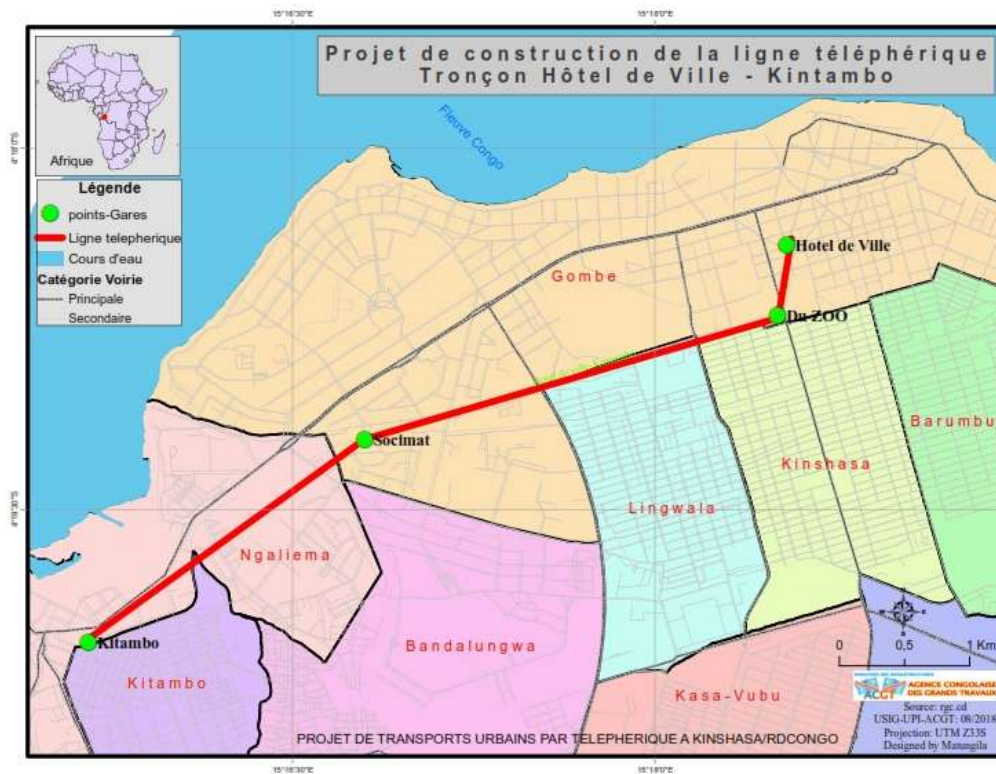
Le projet de construction des lignes des transports par téléphérique est constitué de deux tracés dénommés respectivement “**Ligne Rouge**” et “**Ligne Orange**”.

| Ligne Rouge | Ligne Orange |
|----------------------------|---------------------------------|
| District de la Lukunga | District de la Tshangu |
| 6.500 m de longueur | 10.000 m de longueur |
| 4 gares téléphériques | 4 gares téléphériques |
| Du centre Ville à Kintambo | De Pont Matete à l’Aéroport FIH |



Le projet de construction de deux lignes des transports télécabines

2. Le tracé (La ligne rouge)



Longueur 6.500m

Cinq gares téléphériques dont:

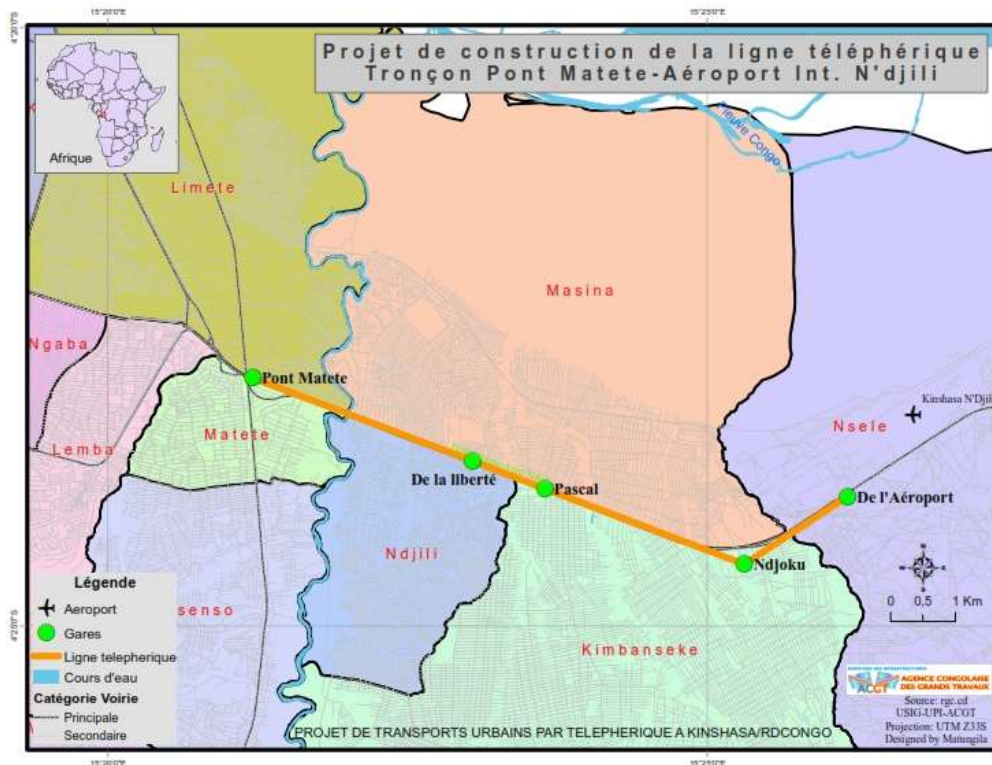
- Gare de l'HVK
- Gare du zoo
- Gare de SOCIMAT
- Gare de Kintambo

Les différentes gares sont des gares intermodales.



Le projet de construction de deux lignes des transports télécabines

3. Le tracé (La ligne Orange)



Longueur 10.000m

Quatre gares
téléphériques dont:

- Gare de Pont Matete
- Gare de Pascal
- Gare de Ndjoku
- Gare de l'Aéroport

Le projet de construction de deux lignes des transports télécabines

4. Les caractéristiques techniques

| Désignation | Ligne Rouge | Ligne Orange |
|-------------------------------|-------------|--------------|
| Longueur | 6.500 m | 10.000 m |
| Nombre des cabines | 61 | 94 |
| Nombre de personne par cabine | 10 | 10 |
| Capacité | 2500pphpd | 2500pphpd |
| Vitesse | 5m/sec | 5m/sec |

5. Etat actuel du projet: Négociation du contrat d'attribution du marché



Cohérence avec le SOSAK

Les différents projets corroborent avec les principes ci-après d'aménagement édictés dans le SOSAK, notamment :

- Chaque habitant doit être à moins de 1 km d'une voie structurante, avec un moyen de transport en commun ;
- La mobilité des personnes et le désengorgement des voies assurés ;
- Le transport de masse et l'accélération de la vitesse de déplacement ;
- La création des pôles multimodaux ;
- La desserte des nouvelles aires de centralité secondaires ;
- L'extension des lignes de transport aux nouvelles zones urbanisables ;
- Un transport urbain rapide, fiable, non polluant, accessible au plus grand nombre ;



Merci de votre attention.

