

**DOCUMENT DE RÉFLEXION No. 386**

## **Le corridor de Lobito : Entre géopolitique européenne et agence africaine**

**Par Poorva Karkare et Bruce Byiers**

Avril 2025

L'initiative du corridor de Lobito, qui relie la République démocratique du Congo, la Zambie et l'Angola en Afrique australe, est perçue sous l'angle de la concurrence géopolitique entre l'Union européenne (UE) et les États-Unis, d'une part, et la Chine, d'autre part, avec un accent particulier sur l'accès aux matières premières essentielles.

Ce document examine ce cadre en termes de viabilité financière de l'investissement et en termes d'activités du secteur privé, ainsi que la dynamique et les interactions entre les pays du corridor et à l'intérieur de ceux-ci. Ce dernier aspect a été négligé jusqu'à présent, ce qui a conduit à une prise en compte insuffisante de l'action des gouvernements des pays du corridor et d'autres acteurs. En s'appuyant sur l'analyse des politiques et de la littérature, ainsi que sur les entretiens menés dans les trois pays du corridor, le présent document se penche sur question cruciale suivante : "Quels sont les acteurs et les facteurs qui déterminent le succès et l'échec du corridor ? Quels sont les acteurs et les facteurs qui déterminent le succès et la viabilité du corridor de Lobito ?

Nous constatons que, malgré la rhétorique sur la recherche par l'UE de matières premières essentielles via le corridor de Lobito comme alternative à la dépendance à l'égard de la Chine, il y a en réalité peu de clarté sur les investissements réels le long du corridor. En outre, la forte présence et les capacités solides de la Chine – combinées au fait que les entreprises européennes et chinoises sont en pratique profondément imbriquées – font qu'il est difficile d'éviter l'implication de la Chine. En outre, les motivations des différents acteurs africains, à commencer par les gouvernements africains, varient considérablement.

Bien que cela ne soit pas nécessairement problématique, il est à craindre que la priorité politique accordée aux mesures nécessaires à la réussite du corridor varie d'un pays à l'autre.

---

## Table des matières

Remerciements.....	3
Acronymes.....	3
Résumé.....	4
1. Introduction.....	7
2. L'ambition du Lobito.....	9
2.1. La logique.....	9
La concurrence des corridors géopolitiques.....	11
Les ambitions du corridor africain.....	12
2.2. Réaliser "l'ambition".....	15
3. De l'ambition à l'action.....	17
3.1. La demande est-elle suffisante ?.....	17
Des accords de corridor aux investissements.....	20
Du corridor de transport aux accords de partenariats MPC.....	23
Investissements liés à MPC.....	25
L'agenda "normes et valeurs" de l'UE.....	28
3.3. Considérations sur les pays du corridor.....	30
Relations avec l'Occident et la Chine.....	30
Relations entre les pays du corridor.....	34
Défis au sein des pays du corridor.....	38
4. Implications.....	40
Références.....	43

## Liste des boîtes

Encadré 1 : Qu'est-ce que le corridor de Lobito ?.....	9
Encadré 2 : Le consortium LAR.....	15
Encadré 3 : Évaluation de la demande pour la nouvelle/greenfield ligne ferroviaire Zambie-Lobito.....	18
Encadré 4 : Environnement sociopolitique en RDC.....	31

---

## **Liste des figures**

Figure 1 : Le corridor de Lobito et les autres corridors d'Afrique australe.....	10
Figure 2 : Calendrier des engagements pris dans le cadre du corridor de Lobito.....	16
Figure 3 : Position dominante de la Chine dans les activités de raffinage et d'aval de la MPC.....	26

---

## Remerciements

Les auteurs souhaitent remercier Ian Mwiinga pour sa contribution à la recherche et Mark Pearson, Christian-Géraud Neema, Maddalena Procopio et Marc Tissot Favre pour leur évaluation par les pairs. Nous sommes également reconnaissants à Karim Karaki et Mariella Di Ciommo pour leurs contributions constructives et leurs commentaires sur la première version de cette recherche. Enfin, nous remercions toutes les personnes interrogées qui ont pris le temps de participer et de partager leurs précieuses connaissances.

Cet article fait partie d'un projet de recherche plus large qui examine les récits sur l'UE et la Chine en Afrique. Il fait suite à un précédent article de Di Ciommo et al. (2024), sur les perceptions nationales du soutien de l'UE, en se concentrant sur le corridor de Lobito, qui a fait couler beaucoup d'encre.

Les opinions exprimées dans ce document sont celles des auteurs et ne représentent pas celles de l'ECDPM ou de toute autre institution. Toute erreur ou omission relève de la responsabilité des auteurs. Pour tout commentaire ou réaction, veuillez contacter [pk@ecdpm.org](mailto:pk@ecdpm.org)

**Avertissement :** Ce document est une traduction réalisée avec l'aide de l'intelligence artificielle (IA). Bien que des efforts aient été faits pour garantir l'exactitude et la clarté, la traduction peut ne pas être parfaite. En cas de doute, veuillez vous référer à la version originale.

## Acronymes

CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CDSA	Communauté de développement de l'Afrique australe
CE	Commission européenne
CER	Communauté économique régionale
CVR	Chaîne de valeur régionale
ETFP	Enseignement technique et formation professionnelle
EUD	Délégation de l'Union européenne
LAR	Lobito Chemin de fer de l'Atlantique
LCTTFA	Agence de facilitation des transports en commun du corridor de Lobito
L'UE	Union européenne
MoU	Protocole d'accord
MPC	Matières premières critiques
PGII	Partenariat pour l'infrastructure et l'investissement au niveau mondial
RDC	République démocratique du Congo
VE	Véhicule électrique
ZLECAF	Zone de libre-échange continentale africaine

---

## Résumé

L'initiative du corridor de Lobito, qui relie le port angolais de Lobito à la ceinture de cuivre de la République démocratique Congo (RDC) et de la Zambie, s'inscrit largement dans un contexte de concurrence géopolitique : l'Union européenne (UE) et les États-Unis (EU) rivaliseraient avec la Chine pour l'accès aux matières premières essentielles à la transition écologique mondiale. Toutefois, un examen plus approfondi révèle la réalité complexe des multiples facteurs en jeu, tant du côté de l'UE que de celui de l'Afrique, ce qui remet en question la simplicité de ce cadre géopolitique. Pour commencer, il s'agit de deux projets différents : une ligne ferroviaire de type brownfield reliant Lobito (Angola) à Kolwezi (RDC) et une ligne ferroviaire de type greenfield reliant Lobito (Angola) à Chingola (Zambie), avec l'objectif à long terme de relier la ligne greenfield à la ligne TAZARA existante reliant Dar es Salaam. La viabilité commerciale, en particulier de la ligne greenfield de chemin de fer, reste incertaine.

Alors que la rhétorique géopolitique met l'accent sur la concurrence, la mise en œuvre du corridor du côté de l'UE présente plusieurs défis. Tout d'abord, malgré plusieurs annonces, l'infrastructure du corridor, y compris le chemin de fer greenfield, et les projets connexes ne bénéficient pas d'investissements suffisants pour atteindre les objectifs ambitieux annoncés. Deuxièmement, la présence substantielle de la Chine dans les secteurs de l'exploitation minière et des infrastructures de la région rend l'idée de concurrence encore plus complexe. Au lieu de présenter une alternative, les entreprises européennes et américaines s'intègrent fréquemment dans les investissements et les chaînes d'approvisionnement chinoises existantes et en expansion. Cette imbrication des intérêts commerciaux rend difficile l'établissement de chaînes d'approvisionnement occidentales et chinoises séparées et distinctes, malgré la rhétorique géopolitique. Troisièmement, alors que l'engagement a été pris d'élargir le champ d'application du corridor de Lobito, au-delà des minéraux, à l'agriculture, à l'énergie et à d'autres secteurs, répondant ainsi aux aspirations des pays partenaires en matière de développement, le consortium Lobito Atlantic Railway (LAR), qui exploite le chemin de fer existant/brownfield, se concentre principalement sur le transport des minéraux. Ce décalage risque de limiter le potentiel futur du corridor en termes d'impact socio-économique. Quatrièmement, l'accent mis par l'UE sur les "normes et valeurs" pourrait créer des tensions s'il n'est pas contrebalancé par la modernisation économique. Ces valeurs, bien qu'importantes, sont parfois perçues comme imposées et appliquées de manière incohérente en Afrique, ce qui entraîne des frustrations et des accusations de double standard.

---

En outre, les intérêts des pays du corridor de Lobito sont plus nuancés que ne le laisse supposer l'exposé général ci-dessus. Tout d'abord, les trois pays du corridor - l'Angola, la RDC et la Zambie - craignent d'être entraînés dans une rivalité entre l'Occident et la Chine, notamment en raison de leur expérience historique pendant la guerre froide. Par conséquent, ils adoptent une approche pragmatique, recherchant des relations équilibrées avec l'Occident et la Chine, en tirant parti des partenariats pour atteindre leurs propres objectifs de développement. Pour la RDC, il y a également des frustrations avec l'UE et ses relations avec le Rwanda. Deuxièmement, les échanges commerciaux entre ces pays sont faibles, ce qui soulève des questions quant à la mesure dans laquelle le corridor de Lobito peut stimuler les chaînes de valeur régionales, même si cela envisagé dans le cadre de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF). Alors que l'industrialisation et la valeur ajoutée restent des priorités politiques, telles que l'initiative de l'usine de précurseurs de batteries en RDC-Zambie, les progrès concrets ont été limités tandis que les connexions à la liaison ferroviaire sont discutables - les intérêts politiques se concentrent sur les gains nationaux plutôt que sur le développement régional collectif et coordonné. Troisièmement, malgré le désir de dépasser une économie purement dépendante des minerais, il y a un manque de capacité de l'État à transformer ces ambitions en action. La nécessité d'un développement économique plus large, y compris dans l'agriculture, est reconnue, mais sa traduction en politiques concrètes et en stratégies d'investissement reste un défi.

La viabilité du corridor de Lobito dépend des actions de l'UE et de ses partenaires africains. Au lieu de présenter l'initiative comme une compétition avec la Chine et de reconnaître l'interconnexion des entreprises occidentales et chinoises, l'UE devrait se concentrer sur l'offre d'un soutien concret et complémentaire qui s'aligne sur les besoins de développement de l'Angola, de la RDC et de la Zambie. Il est nécessaire d'intégrer divers instruments au-delà de la coopération au développement pour créer une offre plus convaincante. Cela nécessite une plus grande coordination entre Bruxelles et les délégations de l'Union européenne au niveau des pays partenaires, entre les différentes directions générales de la Commission européenne et entre la Commission et le secteur privé. Il est essentiel d'investir dans le traitement de la gestion de la relation client dans les pays du corridor pour garantir la viabilité commerciale et la faisabilité politique du corridor.

---

Pour les partenaires africains, cela répond à leur désir d'ajouter de la valeur et d'aller au-delà de la simple exportation de matières premières, mais pour maximiser les avantages, ils doivent façonner de manière proactive la trajectoire de l'initiative. Outre les investissements dans le traitement de la MPC et la définition d'attentes réalistes, ils doivent donner la priorité à l'agriculture et à d'autres secteurs pour diversifier leurs économies. Le renforcement de la coopération régionale serait essentiel pour lever les barrières commerciales, harmoniser les réglementations et améliorer la gestion des frontières, maximisant ainsi le potentiel du corridor pour les chaînes de valeur régionales et l'intégration économique. C'est grâce à cette coopération régionale que les intérêts nationaux (différents) peuvent être satisfaits, tout en tenant tous les partenaires responsables de leurs engagements et en assurant un développement durable.

---

## 1. Introduction

Le corridor de Lobito relie la Zambie, la République démocratique du Congo (RDC) et l'arrière-pays angolais au port de Lobito. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une nouvelle initiative, le corridor est une étoile montante dans les discussions sur le développement international. Depuis que la présidente de la Commission européenne (CE), Mme von der Leyen, a annoncé pour la première fois que l'Union européenne (l'UE envisageait de collaborer avec les États-Unis en septembre 2023 dans le cadre du Partenariat du G7 pour les infrastructures et les investissements mondiaux (PGII) ([EC 2023a](#)), rejoint ensuite par l'Italie dans le cadre de sa présidence du G7 ([G7 2024](#)), l'initiative a fait la une de l'actualité.

Dans le cadre de ces discussions, le corridor de Lobito est souvent présenté en termes de "concurrence géostratégique" entre "l'Occident" et la Chine.<sup>1</sup> Pour l'UE, le corridor permet d'accéder à des "matières premières critiques" (MPC), en particulier le cuivre et le cobalt de la RDC et de la Zambie, ce qui répond à plusieurs objectifs : i) réduire la dépendance à l'égard de la Chine pour ces matières afin d'assurer l'autonomie stratégique ; ii) accélérer la transition verte et numérique ; et iii) stimuler la compétitivité dans le domaine de la fabrication de technologies propres.

Les gouvernements africains cherchent à tirer profit de leurs minéraux, indépendamment des rivalités géopolitiques, afin d'exploiter "les chaînes de valeur des minéraux verts pour une industrialisation et une électrification équitables basées sur les ressources, en créant des technologies vertes et un développement durable pour améliorer la qualité de vie de ses habitants" ([UA 2025](#)). Les avantages potentiels du corridor au-delà des minéraux sont également de plus en plus mis en évidence.

La promotion de partenariats mutuellement bénéfiques est un objectif clé de la dimension extérieure des politiques de l'UE. Le corridor de Lobito représente désormais la manière dont l'UE cherche combiner une série de préoccupations de politique intérieure avec des partenariats qui visent à soutenir le développement socio-économique, s'alignant ainsi, sur le papier, sur les ambitions africaines de promotion de l'intégration du marché et de l'industrialisation. Cette approche globale est mise en avant dans le cadre de la stratégie Global Gateway ([EC n.d.](#)) et vise à combiner le développement de l'UE avec des objectifs de politique géopolitique et économique.

---

<sup>1</sup> Malgré les tensions accrues entre l'UE et les États-Unis au moment de la rédaction du présent rapport, le corridor de Lobito a été présenté de l'extérieur comme une concurrence "occidentale" avec la Chine.¶

---

Par conséquent, en principe, le corridor de Lobito satisfait un large éventail d'intérêts de l'UE et des pays du corridor. Toutefois, cette interprétation repose sur des hypothèses qui nécessitent une analyse plus approfondie. Celles-ci concernent le marché sous-jacent et la dynamique commerciale des minéraux en question, la viabilité commerciale des investissements ferroviaires prévus, les niveaux d'intérêt et de demande des entreprises et des populations des pays du corridor pour le développement industriel et la coopération régionale afin de réduire les délais et les coûts des échanges, mais aussi potentiellement les intérêts en matière d'investissements agricoles, et la dynamique politique au sein des pays du corridor et entre ces derniers.

Des études antérieures sur les corridors de transport suggèrent que le "succès" dépend de la dynamique politique, des incitations et des interactions entre et au sein des acteurs clés le long des corridors de transport (par exemple, [Lamarque et Nugent 2022](#)). Les débats actuels semblent négliger cet aspect, ne tenant ainsi pas compte de l'agence et des intérêts des pays africains au-delà des chefs d'État qui ont signé les différents accords. Tous ces éléments soulignent la nécessité pour les décideurs politiques et les partenaires internationaux de mieux comprendre les intérêts politiques et économiques, ainsi que les incitations qui façonnent les intérêts et les incitations au sein des pays du corridor de Lobito et entre eux, y compris avec des partenaires internationaux tels que l'UE et la Chine.

Cette étude examine ces acteurs et ces intérêts, en analysant la dynamique interne et inter-pays du corridor de Lobito, mais dans le contexte plus large de la concurrence géopolitique entre l'UE et la Chine, afin d'examiner à la fois la rhétorique et les engagements réels. Plus spécifiquement, il cherche à identifier et à discuter :

- lorsqu'il existe une véritable volonté politique et un intérêt commercial de la part d'entreprises clés entre les pays et à l'intérieur de ceux-ci ;
- où il peut y avoir des blocages potentiels, que ce soit de la part d'entreprises, de politiciens ou de bureaucrates qui profitent du statu quo ;
- les implications pour les gouvernements et les partenaires internationaux qui cherchent à obtenir des résultats partagés en matière de développement par le biais du processus de Lobito Corrido.

Le reste du document est organisé comme suit : La section 2 présente l'ambition et la logique du corridor de Lobito, sous l'angle des principaux acteurs internationaux, la logique sous-jacente d'un point de vue africain et la manière dont l'initiative a été mise en place sur le plan institutionnel. La section 3 présente certains des défis qui se posent, en particulier lorsque l'on examine les différents acteurs et intérêts autour de l'initiative du corridor. La section 4 résume et conclut.

---

## 2. L'ambition du Lobito

### 2.1. La logique

Sur le papier, le corridor de Lobito répond à une série d'intérêts africains et extérieurs. Cette section présente les facteurs qui déterminent les intérêts de l'UE, la manière dont ils s'alignent sur les ambitions africaines et la mesure dans laquelle l'approche du corridor permet de les atteindre.

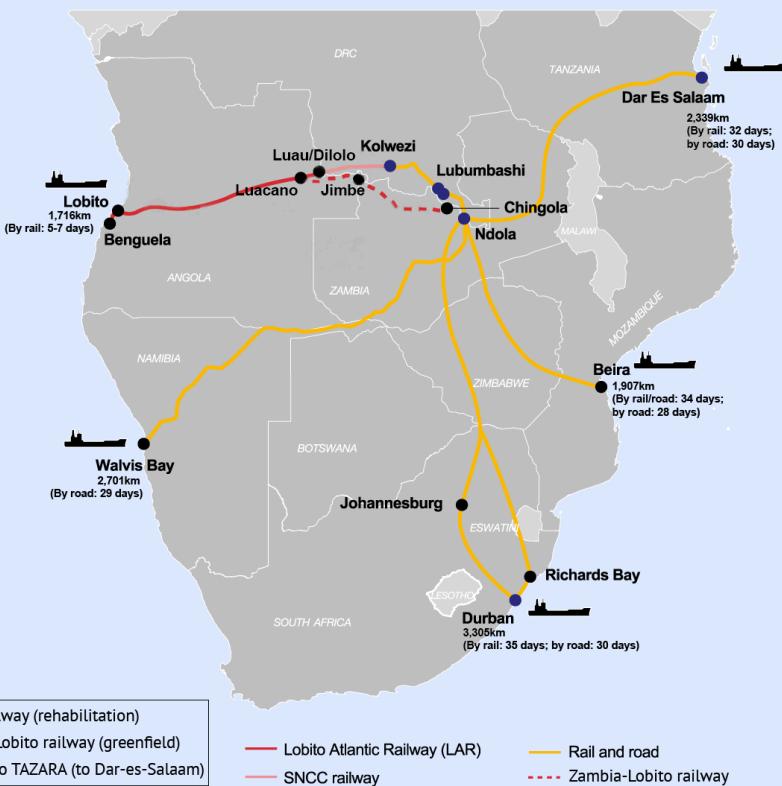
#### **Encadré 1 : Qu'est-ce que le corridor de Lobito ?**

Le corridor de Lobito comporte une partie brownfield et une partie greenfield. Comme le montre la figure 1, section angolaise ou le chemin de fer de Benguela (en rouge) relie le port de Lobito à la frontière entre l'Angola et la RDC à Luau-Dilolo. Remis en état en 2006-2014 grâce à un prêt chinois, il est exploité par le Lobito Atlantic Railway (LAR) et nécessite quelques travaux supplémentaires. Avec le tronçon congolais jusqu'à Kolwezi (en rose) qui doit être remis en état, il s'agit du corridor de Lobito brownfield (phase 1).

Comme l'explique Ball (2015), le Chemin de fer de Benguela (Caminhos de Ferro de Benguela) a été construit par le secteur privé (1903-1929), détenu et exploité sous la domination coloniale portugaise, et dont la propriété a été transférée au gouvernement angolais en 2001. Il était relié au chemin de fer congolais (construit et exploité par les Chemins de fer Bas Kongo au Katanga, aujourd'hui regroupés au sein de la Société Nationale des Chemins de fer du Congo (SNCC) - Chemin de fer national congolais).

Il existe également un projet d'extension ferroviaire greenfield (phase 2, en pointillés) qui relierait directement la ligne angolaise à la Zambie via Solwezi et Chingola.

**Figure 1 : Le corridor de Lobito et les autres corridors d'Afrique australe**



Source : Auteurs, sur la base de Trafigura<sup>2</sup>

L'un des objectifs à long terme du projet de corridor de Lobito, tel qu'exprimé dans le protocole d'accord, est également de relier l'extrémité de la ligne ferroviaire Lobito-Zambie à Chingola au terminus de la ligne ferroviaire TAZARA à Kapiri Mposhi, à environ 200 km de là, pour former un "corridor transafricain" reliant les océans Atlantique et Indien (phase 3).

<sup>2</sup> <http://www.trafigura.com/news-and-insights/case-studies/metals-and-minerals/lobito-atlantic-railway/>

---

## La concurrence des corridors géopolitiques

Les relations européennes avec l'Afrique sont et seront de plus en plus encadrées par l'UE en fonction de ses propres intérêts, car elle cherche à relever les défis qui affectent son économie, son industrie et sa société. C'est ce qui ressort de i) la stratégie "Global Gateway", qui vise à "créer des opportunités pour que le secteur privé des États membres de l'UE investisse et reste compétitif" ([EC n.d.](#)) ; ii) le rapport Draghi sur la compétitivité de l'Europe ([EC 2024a](#)) ; et iii) les orientations politiques de la nouvelle Commission 2024 ([von der Leyen 2024](#)). Il est également prévu de passer d'une Commission géopolitique en 2021 à une Commission d'investissement en 2024 afin de préparer l'UE à répondre à un monde encadré par des rivalités géostratégiques ([EC 2024b](#)).<sup>3</sup> Ce changement vient s'ajouter à la loi sur les MPC de l'UE ([EC 2023b](#)) qui énonce une série de mesures et d'objectifs visant à réduire la dépendance de l'UE à l'égard d'un seul pays pour un certain nombre de sources de MPC et donc la nécessité de se diversifier.<sup>4</sup>

Ce changement intervient, dans une large mesure, en réponse à un paysage géopolitique de plus en plus fragmenté et aux initiatives des États-Unis et de la Chine. Après les élections américaines, l'UE a accéléré certaines dispositions visant à renforcer les liens commerciaux et économiques avec des pays tiers – de la Malaisie au Mercosur – dans une tentative de couvrir ses paris et de construire des partenariats spécifiques avec de nombreux pays, y compris en Afrique ([Corlin 2025](#) ; [CE 2025a](#)). Cette tendance devrait s'accélérer à la suite de la guerre tarifaire menée par les États-Unis ([Lange 2025](#)). Dans ce contexte, et même si les récits diffèrent parfois entre Bruxelles et les délégations de l'UE dans les pays partenaires, la Chine est souvent perçue ou présentée comme un concurrent et un rival en termes de commerce, de technologie et de sécurité ([Di Ciommo et al. 2024](#) ; [Jones et al. 2024](#)).<sup>5</sup> Bien que le langage vis-à-vis de la Chine se soit récemment assoupli ([Von der Leyen 2025](#) ; [Gouvernement de la Chine 2025](#)), l'UE continue à "rechercher une plus grande autonomie stratégique et à réduire les

<sup>3</sup> Bien que la lettre de mission du nouveau commissaire chargé du commerce et de la sécurité économique mentionne la nécessité de "continuer à travailler avec les partenaires africains pour faciliter le commerce et promouvoir les investissements durables", le texte plus général fait référence à la nécessité de "stimuler notre prospérité mais aussi de réduire nos dépendances", à "une position plus affirmée pour nous défendre contre la concurrence déloyale ou les risques de sécurité" et à "une politique commerciale axée sur les objectifs fondamentaux de la compétitivité, de la sécurité et de la durabilité".

<sup>4</sup> "L'Acte identifie une liste de matières premières stratégiques, qui sont cruciales pour les technologies importantes pour les ambitions vertes et numériques de l'Europe et pour les applications de défense et spatiales, tout en étant sujettes à des risques potentiels d'approvisionnement à l'avenir" (EC 2023b).

<sup>5</sup> Les fonctionnaires de l'UE au niveau national dans les délégations de l'UE (EUD) sont plus prudents lorsqu'il s'agit de présenter leur approche comme une "contre-attaque" de la Chine ou de juxtaposer la Porte mondiale à l'initiative "la Ceinture et la Route", car ils se rendent compte que cela est contre-productif (Di Ciommo et al. 2024). En effet, selon Yuyuan (2024), le discours sur la "concurrence" peut détourner l'attention des véritables complémentarités qui s'appuient sur les forces individuelles (par exemple, la construction et le financement du côté chinois, et les investissements et la gestion du côté de l'UE).

---

risques liés aux relations économiques et aux chaînes d'approvisionnement".

Ce raisonnement sous-tend l'initiative Global Gateway de l'UE, qui vise à accroître les investissements de l'UE, notamment en matière de connectivité. Même s'il ne figurait pas parmi les 11 "corridors stratégiques de la passerelle mondiale" ([Lavalle et al. 2022](#)), le corridor de Lobito est rapidement devenu le corridor le plus visiblement important pour l'UE en Afrique dans le cadre de cette stratégie, à la suite des efforts conjoints de l'UE et des États-Unis dans le cadre du PGII du G7 ([The White House 2023](#)). Certains États membres de l'UE ont également cherché à aligner leur approche nationale sur celle du G7 pour développer ce corridor, comme en témoigne le plan Mattei de l'Italie (G7 2024).

Outre les efforts conjoints des États-Unis et de l'UE, les intérêts de l'UE se reflètent également dans une série 'autres accords et partenariats - axés à la fois sur les MPC, les investissements dans les infrastructures et au-delà. Outre le protocole [d'MoU 2023](#) accord signé entre l'UE, les États-Unis, l'Angola, la RDC, la Zambie, la BAD et l'AFC pour développer le corridor de Lobito en octobre 2023 ([Lobito Corridor MoU 2023](#)), l'UE a signé des partenariats stratégiques sur les chaînes de valeur des minéraux critiques avec la RDC et la Zambie respectivement ([EC 2023c](#)). Ces accords complémentaires constituent un angle supplémentaire par lequel l'UE espère utiliser le corridor de Lobito pour améliorer son accès aux minerais. Ils sont distincts du protocole d'accord entre les États-Unis, la RDC et la Zambie ([Géraud-Neema 2023](#)) visant à soutenir le développement d'une chaîne de valeur pour les batteries de véhicules électriques, qui s'appuie à son tour sur l'accord de coopération bilatérale entre la RDC et la Zambie pour développer cette chaîne de valeur ([UNECA 2022](#)).

L'aspect concurrence géopolitique du corridor de Lobito est encore renforcé par les projets chinois de modernisation du chemin de fer existant de TAZARA ([Mark 2025](#)). Cette ligne relie globalement le même arrière-pays à l'est du port tanzanien de Dar es Salaam ([TAZARA 2024](#)). Cette décision intervient après que des entreprises chinoises ont échoué à remporter la concession pour la gestion du chemin de fer de Benguela qui forme le corridor de Lobito ([Railway Gazette International 2022](#)). En effet, les entreprises chinoises ont modernisé la section angolaise du chemin de fer en 2014 ([Banque mondiale 2024](#)) avant de la remettre au gouvernement angolais en 2019 ([Xinhuanet 2019](#)).

## Les ambitions du corridor africain

Les gouvernements africains utilisent depuis longtemps les corridors de commerce et de transport comme moyen de promouvoir l'intégration des marchés et l'industrialisation. Ce raisonnement s'applique au niveau des

---

communautés économiques régionales (CER), où les corridors sont considérés comme un mécanisme clé de mise en œuvre de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAF) ([UA 2024](#)). Le corridor (développement) de Lobito était déjà l'un des six corridors prioritaires identifiés dans le Masterplan de développement des infrastructures régionales de la Communauté de développement de l'Afrique australe (CDSA) de 2012, bien avant que les États-Unis, le G7 et l'UE n'en une priorité.

Il existe des arguments convaincants selon lesquels le corridor de Lobito pourrait réduire les temps de trajet et les distances à parcourir pour acheminer les minéraux de la Zambie et de la RDC jusqu'au port. Cette logique sous-tend le consortium Lobito Atlantic Railway (LAR) dans le protocole d'accord de partenariat et dans de nombreuses analyses publiques - des rapports indiquent que " le chemin de fer rénové réduira les temps de transit de la RDC à Lobito à moins de 36 heures " (par exemple, [Sanchez 2023](#)), tandis que d'autres parlent de réduire les temps d'un mois sur la route de Durban à 8 jours (par exemple, [Gerdig 2024](#)). La figure 1 présente les distances et les temps estimés depuis Kolwezi en RDC par la route et le rail à travers différents corridors, montrant l'avantage du corridor de Lobito. La société minière Ivanhoe, qui exporte des concentrés de cuivre du complexe cuprifère de Kamoak Kakula, achemine actuellement ses concentrés de cuivre par la route vers les ports de Durban en Afrique du Sud, Dar es Salaam en Tanzanie, Beira au Mozambique et Walvis Bay en Namibie ([Bentham 2024](#)). Le fait que le corridor de Lobito, en particulier l'extension du chemin de fer brownfield de Benguela vers Kolwezi (ou phase 1 dans la figure 1), offre la distance la plus courte et potentiellement le temps de trajet le plus court de tous les corridors, et qu'il n'existe actuellement aucune route directe entre Kolwezi et Lobito, renforce l'argument en faveur de l'investissement dans le rail. Toutefois, comme nous le verrons plus loin, la distance et le temps d'accès au port ne sont que l'un des nombreux facteurs susceptibles de déterminer le cas d'utilisation du corridor pour les entreprises.

Les négociations pour l'Agence de Facilitation du Transport en Transit du Corridor de Lobito (LCTTFA) ont commencé entre les Ministres du Transport et du Développement du Corridor des pays du corridor en 2013 (Banque Mondiale 2024). Elles ont finalement été signées en janvier 2023 dans le but d'harmoniser les lois, les réglementations et les systèmes relatifs à l'infrastructure du corridor avec les dispositions du traité de la CDSA, des protocoles et des cadres de développement tels que le plan indicatif régional de développement stratégique de la CDSA (RISDP), le plan directeur de développement de l'infrastructure régionale de la CDSA (RIDMP) et la stratégie d'industrialisation et la feuille de route de la CDSA (SISR) ([SADC 2023](#)).

---

La combinaison des initiatives et des structures institutionnelles susmentionnées constitue la toile de fond du protocole d'accord septennal sur le corridor de Lobito. Il cite cinq domaines de coopération (Lobito Corridor Mou 2023) :

1. l'intégration de chaînes de valeur durables pour les matières premières ;
2. la mobilisation de fonds pour le développement des infrastructures ;
3. la coopération pour parvenir à une production durable et responsable ;
4. la coopération en matière de recherche et d'innovation ;
5. le renforcement des capacités pour faire appliquer les règles pertinentes.

Le protocole d'accord prévoit la " possibilité de travailler en collaboration pour étendre un corridor économique qui renforcera le commerce et la croissance régionaux, y compris, sous réserve de la faisabilité économique, financière, environnementale et sociale, en aidant au développement des deux sections orientales suivantes de ce corridor, à savoir la connexion Luau/Dilolo à Kolwezi et une ligne greenfield reliant Luacano (Angola) à Chingola (Zambie), se rapprochant ainsi de la vision commune d'un chemin de fer connecté et à accès ouvert de l'océan Atlantique à l'océan Indien " (*ibid.*, italiques ajoutés). En effet, comme le montre également la figure 1 ci-dessus, le corridor de Lobito (aussi bien les tronçons brownfield que brownfield) s'inscrit dans un réseau plus large de corridors régionaux de commerce et de transport en Afrique australe, dont beaucoup aboutissent dans les régions riches en ressources de l'est de la RDC et de la province zambienne de Copperbelt.<sup>6</sup>

Mais au-delà de la simple réorientation des matières premières de la côte est vers l'ouest, la Zambie et la RDC, en particulier, cherchent des moyens d'ajouter de la valeur à leurs minéraux par le biais d'investissements dans la transformation, avec des plans pour une usine commune de précurseurs de batteries ([Karkare et Medinilla 2023](#)).<sup>7</sup> Le protocole d'accord parle d'un " corridor économique qui renforcera le commerce et la croissance régionaux " (protocole d'accord du corridor de Lobito 2023). La ZLECAF a également ressuscité l'objectif de promouvoir l'industrialisation par le biais du commerce et des chaînes de valeur régionales (CVR), ce qui pose un défi pour les investissements dans les infrastructures et le commerce le long du corridor de Lobito, qui doivent s'aligner sur les intérêts africains plus larges d'une plus grande valeur ajoutée aux minerais.

---

<sup>6</sup> La figure 1 n'inclut pas les corridors de Maputo et de Nacala au Mozambique, qui sont également reliés à ce réseau.

<sup>7</sup> L'exportation de matières premières ne rapporte aux pays d'Afrique subsaharienne que 3 % de la valeur marchande des produits transformés (Chen et al. 2024).

## 2.2. Réaliser "l'ambition

En 2022, le Lobito Atlantic Rail (LAR) – un consortium d'entreprises européennes (voir encadré 2) – a obtenu une concession de 30 ans pour l'exploitation, la gestion et l'entretien de l'infrastructure ferroviaire et le transport de minéraux à l'intérieur de l'Angola ([Schipani 2024](#)). Comme le montre la figure 2, qui résume les moments clés du corridor, cela a précédé le protocole d'accord septennal de Lobito.

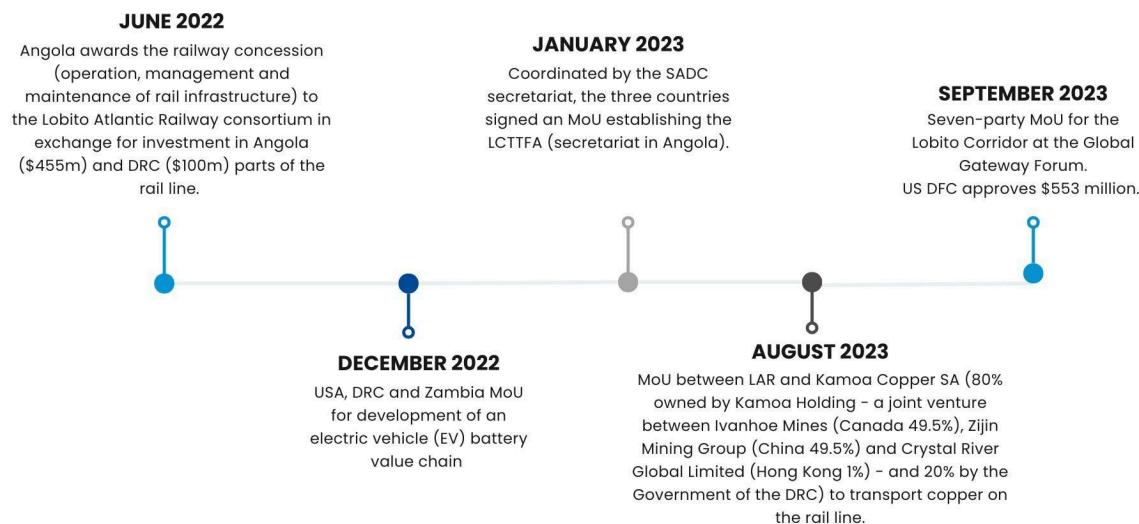
### Encadré 2 : Le consortium LAR

Le consortium LAR comprend le négociant suisse en matières premières Trafigura, le groupe de construction portugais Mota-Engil (tous deux avec 49,5 % des parts) et le spécialiste belge des chemins de fer Vecturis (1 % des parts).<sup>8</sup> Pendant la durée de la concession, le groupe s'est engagé à investir 800 millions de dollars, dont 455 millions de dollars pour l'Angola (1 555 wagons et 35 locomotives, ainsi que des investissements dans la formation et les compétences) et 100 millions de dollars pour la RDC (remise en état de 80 km de voies et achat de matériel roulant) par l'intermédiaire de la filiale de Trafigura, Impala (Trafigura 2023). Africa Global Logistics (AGL), qui a obtenu la concession du terminal à conteneurs du port de Lobito, estime que dans une décennie Lobito représentera 20 % de la production de métal étendue à destination et en dehors de la Zambie et de la ceinture de cuivre du Congo (Hill 2024a).<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Bien que Trafigura soit un négociant en matières premières, ces entreprises se développent souvent dans le domaine de la logistique afin de conserver les bénéfices qui proviennent de volumes commerciaux importants (plutôt que de marges élevées) et de réduire les coûts en investissant dans des opérations d'entreposage, de camionnage et de transport ferroviaire. En outre, il est plus facile de faire de l'arbitrage sur les prix du transport car elles ne contrôlent pas les prix des minerais et ne peuvent donc pas faire d'arbitrage dans ce segment.

<sup>9</sup> AGL est la nouvelle marque issue de Bolloré Africa Logistics et MSC (AGL 2023).¶

## Figure 2 : Calendrier des engagements pris dans le cadre du corridor de Lobito



Source : Les auteurs eux-mêmes

Les premières exportations de cuivre à destination des États-Unis via Lobito ont eu lieu en août 2024, en six jours depuis Kolwezi jusqu'au port (Trafigura 2024). Cela faisait suite à des essais en provenance de la RDC en janvier 2024 qui ont duré 8 jours (Bentham 2024).

Étant donné que la concession de LAR ne couvre que l'Angola, les différentes sections de la longueur totale de ferroviaire brownfield fonctionnent différemment et sont à des niveaux d'entretien différents. Alors que la partie angolaise allant du port de Lobito à Luau (1 344 km) est fonctionnelle, exploitée par LAR depuis janvier 2024, les conditions ferroviaires sont moins bonnes sur le tronçon de 450 km exploité par la société nationale des chemins de fer congolais (SNCC) entre la frontière Luau/Dilolo et Kolwezi dans la zone minière (Banque mondiale 2024).

La nouvelle greenfield entre Luacano en Angola et Chingola en Zambie (phase 2, ligne en pointillé sur la figure 1) est un élément essentiel du protocole d'accord entre les sept parties. Cette ligne contourne la RDC et traverse la frontière au sud de Jimbe. Ce nouveau tronçon entraînerait la construction de 730 km de voies ferrées (270 km en Angola et 460 km en Zambie) ([IFC 2019](#)) pour un coût estimé à 5 milliards de dollars, ce qui en fait la partie la plus coûteuse du projet du corridor de Lobito. KoBold Metals s'est engagé à assurer la viabilité commerciale de cette section ([KoBold Metals 2024](#)).<sup>10</sup> La Société financière africaine (AFC) a promis 100 millions de dollars pour la raffinerie et 500 millions de dollars pour le financement

<sup>10</sup> Si un protocole d'accord constitue un engagement, il n'en va pas de même d'un accord d'exploitation. En outre, la mine de Mngomba que KoBold développe actuellement nécessitera au moins 5 à 10 ans avant d'en production.¶

---

de la ligne de chemin de fer ([AFC 2024](#)). En outre, la première raffinerie de sulfate de cobalt d'Afrique, Kobaloni, est prévue au terminus de la voie ferrée à Chingola ([Hill 2024b](#)), ce qui renforce encore les arguments en faveur de cette greenfield ligne de chemin de fer.

Plus généralement, comme le montre cette section, la multitude d'engagements et de cadres institutionnels autour du corridor de Lobito représente un large éventail d'ambitions élevées de la part d'une série d'acteurs internationaux, régionaux, publics et privés et de cadres institutionnels. Cela souligne la nécessité de comprendre les motivations et les intérêts qui les sous-tendent.<sup>11</sup> La section suivante examine les principales considérations relatives au corridor de Lobito du point de vue de l'UE et de l'Afrique, en se penchant sur les pays du corridor.

### **3. De l'ambition à l'action**

Cette section examine les défis potentiels du corridor de Lobito à trois niveaux distincts : l'argumentaire commercial en faveur du corridor, les considérations d'un point de vue externe à l'UE et les considérations d'un point de vue externe à l'UE ; et des considérations du point de vue africain, en examinant plus en profondeur les intérêts et les incitations au sein des pays du corridor et entre eux.

#### **3.1. La demande est-elle suffisante ?**

Si le corridor brownfield de Lobito (c'est-à-dire Lobito-Kolwezi) peut réduire le temps de transit entre la mine et le port, les coûts d'expédition restent élevés. Selon certaines personnes interrogées, ils sont en effet trop élevés pour attirer les utilisateurs finaux. Seuls quelques navires font escale au port de Lobito, qui est un port secondaire, et il y a encore moins d'escales directes, ce qui oblige à transférer les marchandises sur des navires plus grands dans les grands ports et implique donc des coûts de transport supplémentaires. En outre, bien que l'étude de faisabilité du greenfield chemin de fer Zambie-Lobito n'ait pas encore été rendue publique, des experts connaissant bien le projet mettent en doute la viabilité commerciale du chemin de fer en raison d'hypothèses irréalistes (entretiens, voir également l'encadré 3). Les calculs reposeraient sur des prévisions irréalistes d'augmentation des exportations ou des volumes qui pourraient/devraient quitter les itinéraires d'exportation actuels (entretiens). En outre, les personnes interrogées suggèrent que les expéditeurs privilégient la fiabilité et la prévisibilité par rapport à des temps de transit plus courts, ce qui

---

<sup>11</sup> Cela dit, étant donné le stade précoce des investissements, des informations de qualité font défaut. En effet, selon la Banque mondiale (2024), si plusieurs nouveaux projets ont été introduits le long du corridor de Lobito, aucun ne dispose d'informations suffisantes pour réaliser une analyse coûts-bénéfices.

---

signifie que la concurrence d'autres corridors restera élevée, jetant ainsi le doute sur la demande des mines en matière de transport le long du corridor.

### **Encadré 3 : Évaluation de la demande pour la nouvelle/greenfield ligne ferroviaire Zambie-Lobito**

À titre d'exemple, la production de la mine de Mingomba par KoBold Metals ne se fera pas avant plusieurs années (voir note de bas de page 9), mais prévoit un volume de 300 000 tonnes par an (KoBold Metals 2024). La raffinerie de cobalt de Kobaloni à Chingola, même si elle est commercialement viable, produira jusqu'à 6 000 tonnes de cobalt raffiné par an. Il est peu probable que ces volumes, à eux seuls, justifient la création de cette ligne de chemin de fer entièrement nouvelle/greenfield. En outre, compte tenu de la liaison routière existante entre Chingola et Kapiri Mposhi avant la connexion avec la Tanzanie (par la route ou le chemin de fer TAZARA), les exportateurs potentiels comme KoBold ou Kobaloni ont également la possibilité de transporter ces marchandises par d'autres itinéraires. Cela souligne encore davantage la nécessité pour le greenfield corridor d'être compétitif en termes de prix.

La viabilité du greenfield chemin de fer Lobito-Zambie dépend également de la poursuite des investissements et de la réhabilitation du réseau inter-mines (de Zambia Railways Limited) pour le relier aux mines et fonderies existantes de Zambie - le terminus actuel du chemin de fer Zambie-Lobito, à Chingola, se trouve à l'ouest de ces zones clés (entretien). Il n'est pas clair dans quelle mesure ces projets sont également planifiés par le biais d'un réseau de transport ferroviaire; les partenariats internationaux, avec des risques potentiels de désalignement et de lacunes qui compromettraient davantage sa viabilité commerciale.

Le trafic sur la voie ferrée existante/brownfield est également limité, avec seulement deux trains transportant du cuivre depuis Ivanhoe chaque semaine ([Carbó et Abebe 2024](#)). De plus, les efforts de modernisation et de remise en état diffèrent selon les tronçons du corridor, et certaines parties restent précaires. Il y aurait également eu des vols d'équipement, ce qui a entraîné, en août 2024, le déraillement d'un train du consortium LAR transportant du soufre. Bien qu'aucune victime n'ait été signalée, le fait que les trains chargés de cuivre à destination de Lobito transportent du soufre et du carburant sur leur trajet de retour pour alimenter les mines de Kolwezi a suscité des inquiétudes en matière de sécurité (*Ibid.*).

---

La demande de MPC transformés/raffinés aux États-Unis et dans l'UE reste également incertaine. La capacité de raffinage limitée de l'UE constitue un défi pour la contribution du corridor de Lobito à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.<sup>12</sup> à la sécurité de la chaîne d'approvisionnement en MPC de l'UE; sécurité de la chaîne d'approvisionnement en MPC de l'UE. Les entreprises européennes se concentrent sur la fabrication en aval et achètent des composants intermédiaires, avec des incitations limitées à raffiner au niveau national en raison de l'approvisionnement chinois moins cher (Logan 2024).<sup>12</sup> Même si les MPC sont susceptibles d'être exemptés de la récente vague de droits de douane à l'importation annoncée par l'administration Trump ([Repère 2025](#)), les pays du corridor sont actuellement exclus d'initiatives telles que l'Inflation Reduction Act (loi sur la réduction de l'inflation).

Alors que l'UE a des partenariats MPC avec la RDC et la Zambie, son utilisation potentielle de mesures unilatérales, comme le règlement d'application après son différend avec l'Indonésie sur les restrictions à l'exportation de nickel dans ce pays, pourrait envoyer des signaux négatifs aux pays producteurs de minéraux et saper les efforts de l'UE pour conclure des accords avec ces partenaires riches en ressources ([Crochet et Zhou 2024](#)).<sup>13</sup> En outre, le manque d'alignement sur les normes peut entraîner des retards dans l'importation de MPC, sapant les avantages du corridor de Lobito ([Nogués 2024](#)).

Les doutes quant à l'intérêt commercial du corridor basé uniquement sur les minéraux amènent certains à envisager l'utilité du corridor de Lobito au-delà des minéraux. Cela correspondrait aux ambitions des pays du corridor. En effet, au-delà du transport, le corridor de Lobito présente également des opportunités pour, premièrement, développer la chaîne de valeur des minéraux, y compris pour les batteries de véhicules électriques, comme le reflète le protocole d'accord entre la Zambie et la RDC, deuxièmement, renforcer les liens transfrontaliers par le développement de chaînes de valeur agricoles régionales, ce qui devient un point d'ancrage pour les pays du corridor pour la croissance et le développement, et troisièmement, fournir une base pour une chaîne de valeur énergétique régionale afin de répondre au déficit chronique de la région ([UNECA 2024](#)).

---

<sup>12</sup> Le raffinage est une activité extrêmement énergivore et polluante (The Big Switch podcast 2024).

<sup>13</sup> Le règlement d'application vise à résoudre les différends commerciaux en l'absence d'un organe d'appel opérationnel de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Toutefois, son champ d'application étendu pourrait entraîner des tensions. Alors que cet instrument protège temporairement les industries de l'UE des chocs dus aux restrictions à l'exportation telles que celles imposées par l'Indonésie, les pays producteurs de minéraux, qui cherchent à disposer d'une plus grande marge de manœuvre pour ajouter de la valeur à leurs minéraux en utilisant des outils similaires à ceux de l'Indonésie, pourraient le considérer comme une intrusion dans leur souveraineté en matière de ressources et s'opposer à la coopération avec l'UE.

---

Au moment de la rédaction du présent rapport, les EUD des trois pays du corridor participaient à des discussions sur les mesures de soutien aux infrastructures matérielles et immatérielles conformément à l'approche à 360° de l'UE, y compris le soutien et le financement de projets énergétiques et agricoles. Une récente délégation conduite par le président américain Biden a rencontré des intérêts commerciaux dans divers secteurs, notamment le transport et la logistique, l'agriculture, l'énergie propre et les chaînes d'approvisionnement associées, la santé et l'accès numérique ([Pecquet 2024](#)). Bien que le soutien des États-Unis à ces projets reste incertain, ils font partie de l'élargissement de l'attention au-delà des minerais.<sup>14</sup> Ces initiatives supplémentaires peuvent donc renforcer la demande pour le corridor en termes plus généraux, mais comme nous le verrons plus loin, la configuration actuelle ne se prête pas immédiatement à l'établissement d'un lien entre les minerais et un développement plus large autour du corridor ferroviaire.

### 3.2. Considérations externes à l'UE

#### Des accords de corridor aux investissements

Bien que le protocole d'accord, les accords et les engagements financiers relatifs au corridor de Lobito aient attiré l'attention des médias, leurs détails et les mécanismes de mise en œuvre restent flous. Les chiffres exacts concernant les engagements et les investissements réels sont inégaux, tout comme les spécificités des rôles que joueront les différents partenaires.

Au-delà de l'accord de consortium LAR mentionné ci-dessus, différents projets de construction et de modernisation sur et autour du Corridor brownfield Lobito devraient coûter jusqu'à 2,3 milliards de dollars (Hill 2024a). Environ 1 milliard de dollars de ce montant aurait été mobilisé en juin 2024. Les investissements annoncés par les partenaires du G7 et les banques régionales de développement dépassent les 6 milliards de dollars, dont plus de 4 milliards de dollars en provenance des États-Unis ([The White House 2024](#)). Ces engagements sont antérieurs aux élections américaines de 2024, mais le soutien des États-Unis au corridor de Lobito est supposé se poursuivre sous la nouvelle administration Trump ([Chilamphuma 2025](#)). Bien qu'impressionnantes, le projet précis et la manière dont ces montants seront alloués sont difficiles à déterminer.

La Commission européenne analyse les lacunes en matière d'investissement et les problèmes systémiques le long du corridor. Cet exercice vise à consolider une

---

<sup>14</sup> Cela comprend le soutien au ministère angolais des transports et le soutien aux producteurs agricoles long du corridor ferroviaire reliant les mines congolaises et zambiéennes à la côte atlantique de l'Angola" ([Pecquet 2025](#)).

---

vision commune pour le corridor de Lobito qui va au-delà des minéraux pour inclure le "corridor économique" et les ambitions de développement citées dans le protocole d'accord des sept parties. L'approche à 360 tente donc de concilier l'objectif de sécurité économique de l'UE avec les priorités de développement économique des pays partenaires, en renforçant la compétitivité de ces derniers grâce à l'esprit d'entreprise et à l'innovation, et en s'attaquant aux facteurs économiques et aux compétences. La Commission utilise une approche "Team Europe" pour réaliser ses ambitions, les États membres de l'UE contribuant divers secteurs, notamment les investissements ferroviaires de base (Italie), l'énergie (Allemagne), la logistique agricole (Pays-Bas), la gouvernance de la gestion de la relation client (Suède et République tchèque) et l'enseignement et la formation techniques et professionnels ou EFTP (France). En outre, le secteur privé est impliqué par le biais de plateformes telles que le Forum des affaires Europe-Afrique au niveau européen, tandis que les départements de l'UE examinent comment leur programmation actuelle peut être adaptée en plus de l'ensemble des engagements en cours qui peuvent être liés au corridor.<sup>15</sup> Même ainsi, il est difficile de rassembler un chiffre global en termes d'engagements d'investissement.

Au-delà du défi que représente le rapprochement des données financières, il y a un manque d'informations sur les actions spécifiques ou sur la manière dont elles seront coordonnées avec les pays partenaires. Cela renforce le sentiment de beaucoup que l'initiative du corridor de Lobito est pilotée de l'extérieur et n'a que peu de liens avec la réalité politique et économique sur le terrain. Malgré la disponibilité de nombreux instruments de soutien et d'engagements de l'UE (financement, assistance technique et autres mesures d'accompagnement), il existe à ce jour peu de propositions concrètes sur la manière dont l'UE s'engagera pour assurer ces liens. Même si l'approche cherche à relever le défi d'identifier les projets bancables et d'attirer les investisseurs privés qui sont à la base d'une grande partie du déficit actuel d'infrastructures en Afrique ([Pleck et Gavas 2023](#)), cela reste un problème.

Il existe un certain degré de coordination entre les partenaires extérieurs. L'ambassade des États-Unis a officieusement assumé un rôle de coordination en Zambie, en présidant des réunions sur le Partenariat pour la sécurité des minéraux avec l'EUD (entretien). De même, en RDC, l'EUD se coordonne étroitement avec l'ambassade des États-Unis lorsqu'elle dialogue avec le

---

<sup>15</sup> Ensemble, ces projets représentent plusieurs centaines de millions d'euros et comprennent certains aspects de l'infrastructure matérielle (par , les interconnexions ferroviaires et le soutien), mais se concentrent principalement sur l'infrastructure immatérielle (par , la promotion du commerce et des investissements, le développement de corridors et la facilitation des échanges, l'EFTP, l'esprit d'entreprise, l'engagement de la société civile, la gouvernance minière, l'écotourisme et la conservation de la nature, entre autres choses).

---

gouvernement sur la manière de soutenir le corridor de Lobito et de faire progresser le partenariat MPC avec le pays (entretien). D'autre part, les mécanismes de coordination formels entre les pays du corridor, tels que l'Accord-cadre de coopération transfrontalière, semblent se concentrer sur les questions de facilitation du commerce et d'harmonisation réglementaire, plutôt que sur les partenaires internationaux et leurs investissements. Cela soulève des questions quant à l'alignement des différents intérêts et des structures institutionnelles mises en place pour maximiser les avantages partagés. Depuis 2023, il existe également une Autorité de promotion des investissements du corridor de Lobito, une initiative privée (par Lerna Group LLC basée aux États-Unis) qui a pour but de promouvoir les investissements dans le corridor de Lobito et qui cherche à offrir une plateforme multipartite pour coordonner les efforts publics et privés autour du corridor, bien que ses liens formels avec les gouvernements des pays du corridor et la LCTTFA ne soient pas clairs.<sup>16</sup>

Bien qu'il n'y ait pas d'uniformité entre les pays du corridor, il existe également des structures de coordination qui se concentrent sur l'initiative au sein des pays. En Zambie, le ministère du commerce et de l'industrie et le ministère des transports et de la logistique ont mis en place des unités de mise en œuvre des projets axés sur le corridor de Lobito. En , le ministère zambien du développement des petites et moyennes entreprises apporte actuellement un soutien au renforcement des capacités des petites et moyennes entreprises en vue de les préparer à s'engager efficacement dans le corridor de Lobito. Toutefois, comme nous plus loin, la manière dont ces mesures fonctionnent dans les autres pays du corridor dépend de dynamiques et de priorités politiques plus larges.

Le dialogue avec le gouvernement de la RDC concernant le soutien aux infrastructures matérielles et immatérielles n'a commencé que récemment, et l'exploration des opportunités dans les domaines de l'énergie et de l'agriculture n'en est qu'à ses débuts (entretien). L'UE a organisé des forums d'affaires en Zambie pour encourager les investissements, en particulier dans le secteur minier du cuivre, mais les liens avec le corridor de Lobito restent ténus en raison du stade précoce des discussions.<sup>17</sup> En janvier 2025, le président angolais a rencontré ses homologues de l'UE qui ont annoncé un programme d'aide de 76,5 millions d'euros visant à apporter "des avantages tangibles au peuple angolais grâce à de meilleurs emplois, une meilleure éducation et une croissance économique durable, ainsi qu'à poursuivre le développement du corridor de Lobito" ([EC 2025b](#)). Une série de projets axés sur le lien entre l'agro-énergie et les transports, ainsi que sur la formation, est en cours de préparation par l'UE dans le cadre de Business

---

<sup>16</sup> <https://www.lobitocorridor.org/about>

<sup>17</sup> [https://international-partnerships.ec.europa.eu/eu-business-fora/eu-zambia-business-forum-2024-0-10\\_en](https://international-partnerships.ec.europa.eu/eu-business-fora/eu-zambia-business-forum-2024-0-10_en)

---

Europe. L'objectif est d'équilibrer les intérêts des investisseurs et les objectifs de développement tout en gérant les risques associés, la plupart de ces projets étant basés en Angola.

Même si une vision du corridor de Lobito au-delà de l'exploitation minière commence à émerger, un rapport de diagnostic préparé pour la Commission européenne souligne que le LAR ne fournira pas de services de fret et de passagers. De même, du congolais, Trafigura, qui préfinance la réhabilitation d'un tronçon de la section Dilolo-Kolwezi, se concentre sur les exportations de minerais et les importations d'intrants miniers plutôt que sur le transport de marchandises (entretien).

Tout cela renforce encore l'incertitude quant à la mesure dans laquelle il existe ou existera une demande pour le chemin de fer et quant à la question de savoir si l'infrastructure disponible est à la hauteur des ambitions d'aller au-delà des minéraux.

### Du corridor de transport aux accords de partenariats MPC

Au-delà de l'initiative du corridor de Lobito proprement dite, les partenariats MPC avec la Zambie et la RDC complètent idéalement les plans d'infrastructure et de développement commercial au sens large. Certains affirment qu'en l'absence d'investissements de transformation, la viabilité du corridor de Lobito est discutable ([King 2024](#) ; [Geraud-Neema 2024a](#)). Malgré cela, le statut des feuilles de route des pays du Partenariat MPC, attendues pour la mi-2024, reste incertain ([Geraud-Neema 2024b](#)). La feuille de route de la Zambie aurait été approuvée mais n'est pas publique, mais elle consiste en des piliers stratégiques conçus pour promouvoir les intérêts de l'UE dans la chaîne de valeur minière, ce qui soulève des inquiétudes chez certaines personnes interrogées quant à l'appropriation par le gouvernement puisqu'elle est clairement pilotée par l'UE. La signature de l'accord de partenariat MPC de la RDC a été retardée dans l'attente de l'installation d'un nouveau gouvernement en mai 2024 (Di Ciommo et al. 2024). La feuille de route aurait été négociée, bien que, comme en Zambie, elle ne soit pas publique, à l'exception d'une annonce publique faite par le ministère des Mines sur les médias sociaux.<sup>18</sup> Les engagements cités comprennent le soutien de l'UE au centre d'excellence pour la recherche avancée sur les batteries à Lubumbashi afin de créer les compétences techniques adéquates pour la chaîne de valeur des batteries et des véhicules électriques.

---

<sup>18</sup> <https://x.com/minminesrdc/status/1867174641833226751?s=46&t=XRkBj6Nrl8Qb7nSedwiw2Q&mx=21>

---

En outre, le soutien de l'UE au protocole d'accord entre la RDC et la Zambie visant à développer conjointement la chaîne de valeur des batteries pour véhicules électriques reste également incertain en raison du manque de coordination du côté africain (voir ci-dessous). Alors que Bruxelles considère ces partenariats comme stratégiques, le soutien concret et la valeur ajoutée de l'UE ne seraient pas clairs au niveau des DUE, ce qui suggère la nécessité d'une meilleure coordination verticale (entre Bruxelles et les DUE) et horizontale (entre les différentes DG à Bruxelles) pour piloter ces partenariats. En RDC spécifiquement, il y a également des frustrations vis-à-vis de l'UE étant donné son récent protocole d'accord avec le Rwanda ainsi que les problèmes de sécurité (voir ci-dessous).

Il est important de noter que les partenariats de MPC de la RDC et de la Zambie avec l'UE ne sont pas exclusifs. Les deux pays ont signé des accords avec d'autres pays, motivés par des préoccupations liées à la chaîne d'approvisionnement dans un contexte de fragmentation géopolitique ([Beuter et al. 2024](#)). La RDC a conclu des accords similaires avec les États-Unis (2022), le Japon (2023) et l'Arabie saoudite (2024), tandis que la Zambie a conclu des accords avec la Chine 2010, mais aussi avec l'Inde (2019), les États-Unis (2022), les Émirats arabes unis (2023), le Japon (2023), le Royaume-Uni (2023) et, plus récemment, l'Arabie saoudite (2025, [Kamanga 2025](#)).<sup>19</sup> Ainsi, les différents accords de partenariat concernant le corridor de Lobito et ses environs ne sont que quelques-uns des nombreux intérêts jeu, reflétant une réalité qui dépendra en grande partie des intérêts nationaux et internationaux des pays du corridor.

Enfin, si le corridor de Lobito a acquis un caractère géopolitique en raison de la concurrence supposée avec la Chine pour l'accès aux minerais, l'imbrication significative des investissements chinois et européens rend la séparation difficile. En 2019, la Chine avait financé un projet d'infrastructure sur cinq en Afrique (quatre fois plus que l'UE) et en avait construit un sur trois ([Karkare et al. 2020](#)). La Chine a accordé un prêt et exécuté la modernisation du chemin de fer de Benguela en 2006 et du port de Lobito en 2014 (Schipani 2024) (alors que le TAZARA, auquel le corridor de Lobito vise à se raccorder, a également été construit avec la coopération de la Chine en 1975).<sup>20</sup> Un partenaire du consortium du LAR, Mota-Engil, a des parts chinoises et les locomotives pour le chemin de fer sont fabriquées en Chine ([Africa Confidential 2024](#))<sup>21</sup> alors que les moteurs sont fabriqués par General Electric, une entreprise américaine). Dans la pratique, les entreprises occidentales et chinoises interagissent donc de manière significative, ce qui rend difficile la séparation des chaînes d'approvisionnement ([China Global](#)

---

<sup>19</sup> Voir [pour](#) plus d'informations.

<sup>20</sup> Pour une carte des intérêts significatifs de la Chine dans les ports africains, voir Nantulya (2025).

<sup>21</sup> La société aurait dû créer une structure ad hoc pour isoler son actionnariat chinois dans les opérations du corridor (entretien).

---

[South podcast 2024a](#)).<sup>22</sup> En outre, la Chine étant le principal consommateur de MPC exploités dans les corridors, le paysage des investissements dans les MPC se caractérise de la même manière par des investissements interconnectés. De ce point de vue au moins, on peut dire que la Chine fait ce qui est jugé nécessaire pour son développement économique, indépendamment des interventions de l'UE ou de l'Occident en général.

### Investissements liés à MPC

Le niveau de financement acquisitions liées aux MPC par l'UE et les États-Unis constitue un défi majeur pour l'établissement d'un lien entre les investissements dans les infrastructures matérielles et immatérielles susmentionnés et le programme de gestion des ressources minérales. Les investissements européens actuels dans les MPC sont limités ([Faubert et al. 2024](#))<sup>23</sup> par rapport aux 57 milliards de dollars d'aide et de prêts accordés par la Chine pour les minéraux de transition entre 2000 et 2021 ([Escobar et al. 2025](#)). Les entreprises chinoises contrôlent au moins 41% de la production de cobalt en RDC et 28% du cuivre en RDC et en Zambie ([Andreoni et Avenyo 2023](#)).<sup>24</sup> Les principaux producteurs de cuivre en Zambie (First Quantum Minerals Ltd.) et en RDC (Ivanhoe Mines Ltd.) sont détenus par des Chinois et exportent principalement vers la Chine ([Rajkotwala 2024](#)). Cela soulève également des questions quant à la mesure dans laquelle le corridor de Lobito contribuera réellement à "concurrencer" la Chine plutôt que de simplement se connecter aux investissements chinois existants.<sup>25</sup>

En l'absence d'investissements complémentaires significatifs dans le traitement de ces minéraux, et compte tenu de la domination de la Chine dans le raffinage du MPC (voir par exemple [Ritchie et Rosado 2024](#)) et dans les secteurs en aval tels que les batteries pour véhicules électriques (Figure 3), les investissements dans le corridor de Lobito pourraient simplement profiter aux entreprises chinoises en offrant une voie d'exportation plus efficace en évitant la lourde route des camions vers Dar es Salaam ([Sanderson 2024](#); Gerding 2024). Alors que l'UE cherche à augmenter la capacité de raffinage en Europe, comme le prévoit le

---

<sup>22</sup> Lecuivre expédié par le corridor serait vendu à des clients américains par des entreprises chinoises opérant dans le corridor.

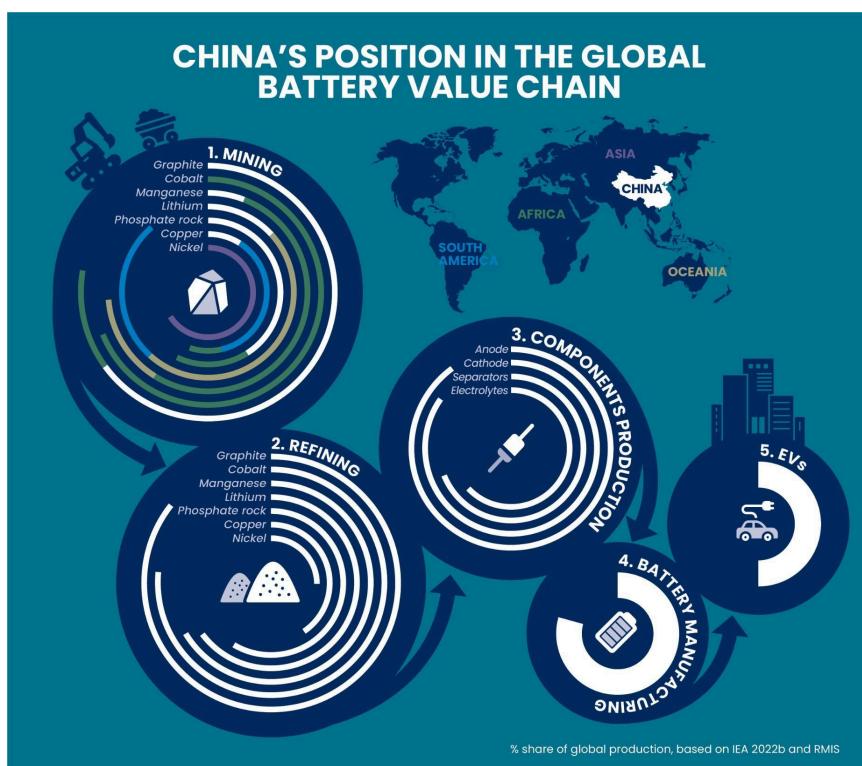
<sup>23</sup> Les taux de participation pondérés en fonction de la production dans les sociétés cotées de l'UE sont inférieurs à 10 % pour les terres rares (0 %), le nickel (4 %), le lithium (2 %), le cuivre (7 %) et le cobalt (4 %).

<sup>24</sup> Bien que ces chiffres soient significatifs, il est important de noter que près des deux tiers de la production minière totale de l'Afrique sont en fait contrôlés par deux multinationales occidentales : Glencore (Suisse) et Anglo American (Afrique du Sud) (Ericsson et al. 2020).

<sup>25</sup> Du point de vue de l'opérateur ferroviaire, la viabilité commerciale du chemin de fer dépend des volumes qui transitent, sans que le LAR se préoccupe nécessairement de la destination ou de la propriété (c'est-à-dire du fait qu'elle soit occidentale ou chinoise) des marchandises transportées.

MPC Act de 2024, elle est confrontée à ses propres défis.<sup>26</sup> La RDC raffine la plupart du cuivre en dehors de la Chine (avec le Chili), ce qui montre que la RDC a le potentiel de fournir des minéraux raffinés, en particulier du cuivre, et de compléter les objectifs de sécurité de la chaîne d'approvisionnement de l'UE, mais en même, les entrepreneurs africains locaux, y compris en Zambie, ont du mal à accéder au financement pour les projets d'exploitation minière et de transformation, ce qui entrave le développement du contenu local (entretien).

**Figure 3 : Position dominante de la Chine dans les activités de raffinage et d'aval de la MPC**



Source : Karkare et Medinilla Karkare et Medinilla 2023

<sup>26</sup> Bien que l'explication de ces défis dépasse le cadre du présent document, ils comprennent des risques énergétiques et environnementaux étant donné que le raffinage est une activité polluante. Les experts soulignent que le programme de sécurité de la chaîne d'approvisionnement de l'UE ne peut être réalisé par le seul traitement national, ce qui nécessite de travailler avec des partenaires (Le Mouel et Poitiers 2023). D'autres encore affirment que "la Chine n'est pas devenue l'usine du monde en contrôlant les minéraux critiques ; elle a plutôt développé des chaînes d'approvisionnement en minéraux critiques afin d'alimenter ses usines" (Clarke 2024), soulignant la nécessité d'aborder les facteurs liés à la demande pour que les investissements européens soient couronnés de succès.¶

---

L'approche de l'UE en matière de partenariat MPC contraste avec le modèle chinois d'État à État et les projets clés en main,<sup>27</sup> qui attirent les dirigeants africains en raison de leur rapidité, et des résultats tangibles ([Karkare 2024](#)).<sup>28</sup> La Global Gateway de l'UE vise une approche holistique, comblant les lacunes lorsque l'aide au développement n'est pas liée aux entreprises de l'UE ou aux objectifs stratégiques de l'UE. Mais l'ampleur des investissements a été au mieux limitée et la vitesse à laquelle les projets sont réalisés est inférieure à celle de la Chine ([ZhōngHuá Mundus 2024](#)). L'UE peine à attirer les investissements privés européens dans l'exploitation minière en Afrique en raison de l'aversion au risque et des préoccupations relatives aux droits de l'homme, et les incitations économiques pour les entreprises européennes à travailler dans ces juridictions sont limitées ([Logan 2024](#) ; [García-Herrero 2024](#)). En RDC en particulier, les risques perçus liés à la corruption, au manque d'application des contrats, aux chocs des taux de change et à l'insécurité, entre autres, sapent la volonté des investisseurs de s'engager ([IFC 2022](#)). Même les institutions de financement du développement de l'UE, y compris la Banque européenne d'investissement (BEI), ont montré un intérêt limité pour l'investissement en raison de ces facteurs.<sup>29</sup>

Néanmoins, les investissements des entreprises occidentales sont en hausse, après la vente de mines détenues par des entreprises occidentales à des entreprises chinoises,<sup>30</sup> notamment KoBold Metals, mentionné plus haut, qui est l'investisseur d'ancrage potentiel projet de chemin de fer Zambie-Lobito. L'entreprise favorise les découvertes grâce à l'intelligence artificielle et développe la plus grande mine de cuivre de Zambie (Mingomba) ([Gouvernement de Zambie 2024](#)).<sup>31</sup> Kobaloni, qui développe la première raffinerie de sulfate de cobalt d'Afrique, est également considérée comme stratégique dans la mesure où l'UE et les États-Unis cherchent à contester la domination de la Chine dans le raffinage des MPC. Ivanhoe aurait également obtenu une licence d'exploration en Zambie.<sup>32</sup>

---

<sup>27</sup> En règle générale, les projets chinois associent l'extraction de MPC à un aspect infrastructurel (développement routier) ou énergétique (pour faciliter l'extraction de MPC).

<sup>28</sup> Globalement, selon le ministère chinois du commerce, les entreprises chinoises ont signé des contrats d'une valeur de 700 milliards de dollars en Afrique entre 2013 et 2023 (VoA 2024).

<sup>29</sup> Alors que la BEI a été étroitement impliquée dans les négociations de l'EUD (Kinshasa) et de Bruxelles avec le gouvernement de la RDC, son portefeuille total d'investissements en RDC, au fur et à mesure que les projets sont identifiés, pourrait plus que doubler par rapport à son portefeuille depuis les années 1960. Cela pose des défis étant donné le profil de risque du pays (interview).

<sup>30</sup> Les États-Unis ont perdu leur dernier point d'ancrage dans la ceinture de cuivre lorsque l'entreprise Freeport McMoRan a vendu sa mine à un concurrent chinois en 2020 (Hill 2024a). Une situation similaire se déroule en RDC où la société minière Chemaf, partenaire de longue date de Trafigura, vend ses actifs en raison de la faiblesse des prix. Mais dans ce cas, l'entreprise publique Gécamines, soutenue par le lobbying américain, tente d'éviter qu'ils ne tombent entre les mains des Chinois (Njini 2025).

<sup>31</sup> L'entreprise a également manifesté son intérêt pour l'exploration de gisements de lithium en RDC ([Kavanaugh et Clowes 2025](#)).

<sup>32</sup> <https://bit.ly/4i6GAVh>.

---

Mais les besoins de profit à court terme des entreprises privées compliquent les efforts d'investissement, en particulier en période de prix bas ou de surabondance de l'offre ([AIE 2024](#) ; [China Global South podcast 2023](#)).<sup>33</sup> La volatilité des prix des MPC peut également donner lieu à un dilemme – alors que des prix élevés des MPC peuvent attirer des investissements, ils peuvent ralentir la transition verte, tandis que des prix bas affectent la compétitivité de ces entreprises et donc la sécurité de l'approvisionnement à long terme ([Patrahau et Rademaker 2024](#)).

### L'agenda "normes et valeurs" de l'UE

Au-delà des questions de transport, d'accès aux minerais et de traitement, les acteurs de la région s'inquiètent de l'impact de ces investissements. La faiblesse des cadres juridiques au niveau national peut se traduire par un contrôle limité pour garantir la durabilité sociale, atténuer les empreintes environnementales et améliorer la gouvernance minière. L'effondrement récent d'un barrage de stockage des déchets dans une exploitation chinoise en Zambie a déversé des déchets toxiques contenant des boues toxiques provenant de l'extraction du cuivre dans une rivière voisine, et risque de contaminer davantage le Zambèze, un fleuve important dans l'ensemble de la région d'Afrique australe ([Manda 2025](#)). D'aucuns affirment qu'une surveillance environnementale et des coûts de main-d'œuvre moins élevés (ainsi qu'un financement étatique et subventionné qui fausse le marché) rendent les projets chinois moins chers que les entreprises européennes qui sont obligées de respecter des normes ESG plus strictes, ce qui les rend moins compétitifs en termes de coûts (bien qu'il y ait des nuances à apporter, voir, par exemple, le [podcast China Global South 2025a](#)).

La diligence raisonnable de la chaîne d'approvisionnement en minerais a été encouragée pour garantir le respect des droits de l'homme, éviter de contribuer aux conflits et soutenir un développement plus large. Le prisme des minerais de conflit a donné lieu à des exigences unilatérales croissantes en matière de diligence raisonnable, ce qui contraste fortement avec l'approche chinoise où les projets sont mis en œuvre plus rapidement ([de Brier et Hoex 2023](#)). Ces réglementations sont principalement axées sur ceux qui achètent les minerais plutôt que sur les préoccupations des personnes qui dépendent des opérations minières pour vivre, ce qui entraîne certaines frustrations car elles augmentent les coûts et les barrières administratives pour les acteurs mêmes que ces réglementations visent à soutenir, à savoir les mineurs ([Haagh 2024](#)). Cela met en évidence une autre différence entre les approches chinoise et européenne : alors que les Chinois considèrent l'Afrique comme une terre d'opportunités et accordent une attention politique de haut niveau aux dirigeants africains,

---

<sup>33</sup> <https://bit.ly/4jGF4dR>.

---

l'approche européenne a consisté à atténuer les risques en travaillant avec la société civile.

Tout en visant à mettre en lumière le sort des mineurs, la couverture médiatique et des ONG occidentales a involontairement conduit certaines entreprises à éviter de s'approvisionner en RDC en raison du risque de réputation ([Sanderson 2022](#)).<sup>34</sup> En outre, les efforts de "dé-risquage" pourraient aboutir à un signal de vertu plutôt qu'à des améliorations tangibles, en particulier pour les mineurs artisanaux ([Gouby 2024](#)).<sup>35</sup> De même, le lien entre conflit et minéraux est remis en question par des recherches solides ([IPIS 2024](#)). En effet, même lorsqu'il existe un lien, la manière dont l'approche de l'UE y contribue n'est pas claire - la résolution du conflit en cours dans la région de l'Océan Indien n'est pas encore terminée et l'amélioration de la situation dans l'est de la RDC nécessite des solutions politiques à long terme, qui dépassent le cadre des engagements actuels de l'UE dans le cadre de la MPC ou du corridor de Lobito (Geraud-Neema 2024a).

Même si l'UE continue de se concentrer sur l'amélioration de la gouvernance en Afrique, des entreprises occidentales ont également été impliquées dans des scandales de corruption.<sup>36</sup> En outre, l'aide occidentale et les chaînes d'approvisionnement multinationales financent involontairement les conflits en payant des droits d'accès et des taxes aux groupes rebelles aux barrages routiers qu'ils contrôlent ([Schouten 2021](#)), un lien jusqu'à présent négligé. Plus généralement, cette approche technocratique et décontextualisée a conduit à des perceptions d'hypocrisie (Gouby 2024) où les gouvernements occidentaux se considèrent supérieurs, avec des initiatives irréalistes qui ne parviennent pas à encourager l'exploitation minière responsable (de Brier et Hoex 2023; [Lezak 2024](#)).

D'autres problèmes de gouvernance dans le secteur minier, notamment la corruption et les violations des droits de l'homme, soulèvent des questions quant à la capacité de l'UE à réduire les risques du secteur (par rapport à la Chine) pour les entreprises européennes tout en maintenant des pratiques responsables. En outre, des incidents tels que le licenciement présumé d'un employé américain de DFC en raison de problèmes de déplacement ([Anyanzwa 2024](#)) mettent également en évidence les conflits d'intérêts potentiels entre les partenaires

---

<sup>34</sup> Selon Dempsey (2023), "le club des 7,7 milliards de dollars de mineurs, de constructeurs automobiles et de fabricants d'électronique - dont Glencore, Volkswagen, Microsoft et Apple - qui appartiennent à la Responsible Minerals Initiative continuent d'exclure rigoureusement le cobalt extrait artisanalement de ce qu'ils considèrent comme des sources "responsables"".

<sup>35</sup> Arian et Bushiru (2025) évoquent une multitude d'aspects liés à l'extraction du cobalt en RDC, où l'approvisionnement responsable n'est que l'un des obstacles au développement du secteur.

<sup>36</sup> Outre le paiement d'une amende et d'une restitution, l'ancien directeur des opérations de Trafigura a été condamné pour l'affaire en Angola dans laquelle un haut fonctionnaire angolais de Sonangol a reçu 5 millions de dollars de pots-de-vin pour des contrats qui ont rapporté 147 millions de dollars de bénéfices à Trafigura (Farchy et Hunter 2023 ; The Continent 2025).

---

occidentaux, où la realpolitik est privilégiée par rapport à la durabilité dans l'effort de "dérisquer" les chaînes d'approvisionnement ([Müller et al. 2023](#)).

En résumé, les impératifs géopolitiques de l'UE, combinés à son pouvoir financier limité et à son approche technocratique, sont perçus comme paternalistes par les homologues africains, ce qui alimente les relations historiques ([Eickhoff et Tull 2024](#) ; [Martin 2024](#)), avec des implications pour le succès du corridor de Lobito. Alors que l'UE cherche à investir et à s'engager dans ce corridor, des questions systémiques se posent quant aux bénéficiaires - le secteur privé européen ou celui des pays partenaires - objectifs réels - les OMD ou la promotion des exportations ou la construction d'infrastructures - et aux instruments - la coopération au développement ou les investissements stratégiques - qui peuvent être pilotés par d'autres DG plutôt que par la DG INTPA pour atteindre les ambitions déclarées. Tout en conservant un "agenda des valeurs", il est nécessaire de comprendre la stratégie de la Chine pour adapter l'approche de l'UE et la concurrencer efficacement ([Escobar et al. 2025](#)). Mais surtout, les pays partenaires africains ont également des paysages politiques, économiques et sociaux complexes qui influent sur la réussite du corridor. Nous allons maintenant les examiner.

### 3.3. Considérations sur les pays du corridor

Si les discussions ci-dessus partent du point de vue des partenaires extérieurs, il est manifestement nécessaire de comprendre les intérêts et les motivations de l'engagement politique des pays du corridor eux-mêmes. On peut distinguer les relations avec l'Occident et la Chine, ainsi que les relations entre les pays du corridor et au sein de ceux-ci, qui, ensemble, auront une incidence sur leur vision du corridor de Lobito.

#### Relations avec l'Occident et la Chine

Pour ces trois pays, le corridor de Lobito est un complément, plutôt qu'une alternative, aux routes commerciales et de transport existantes. À l'instar de leur position consistant à rechercher des liens plus étroits avec les deux côtés de la fracture géopolitique émergente entre l'Occident et la Chine, le corridor de Lobito est considéré comme l'une des nombreuses initiatives intéressantes et potentiellement utiles. Les précédents chefs d'État de ces trois pays - les présidents Joseph Kabila en RDC, Edgar Lungu en Zambie et José Eduardo dos Santos en Angola - entretenaient des relations étroites avec la Chine, leurs successeurs cherchant à rééquilibrer les relations avec l'Occident. Cela reflète une approche pragmatique, mais aussi l'histoire passée des guerres par

---

procuration de la guerre froide qui ont affecté la région, ce qui a conduit les dirigeants à éviter de s'aligner sur des blocs géopolitiques spécifiques ([CFR 2023](#)).

Pour la RDC, les relations avec l'Occident ont été difficiles, aggravées par des lacunes internes ([Doss 2023](#)). En particulier, les relations avec l'UE ont été tendues (voir encadré 4). Le président Felix Tshisekedi a opéré un rapprochement avec les États-Unis, ce qui se reflète en partie dans la renégociation des contrats miniers chinois ([ECDPM 2024](#)). Néanmoins, la présence chinoise reste significative et en janvier 2024, "la Chine s'est engagée à investir jusqu'à 7 milliards de dollars dans les infrastructures dans le cadre d'une révision de l'accord de coentreprise de cuivre et de cobalt Sicomines avec Kinshasa" ([Schipani 2024](#)).

#### **Encadré 4 : Environnement sociopolitique en RDC**

La RDC a connu une croissance économique rapide mais fragile, tirée par les minéraux, qui coïncide avec des conflits violents, notamment des éruptions incessantes et des déplacements massifs de population. Des années de mauvaise gouvernance, d'absence d'État, de corruption et les effets persistants de l'histoire coloniale et des guerres par procuration ont exacerbé ces défis. Le groupe rebelle M23, soutenu par le Rwanda, s'est emparé des principales villes du Nord et du Sud-Kivu.

L'inefficacité des processus de paix menés par les Nations unies, les approches erronées des partenaires occidentaux en matière de droits de l'homme et d'aide humanitaire, ainsi que l'ingérence continue des pays voisins (responsables de deux guerres régionales) ont alimenté d'importantes frustrations. Les missions régionales de la CAE et de la CDSA n'ont pas réussi à ramener la paix lors de la dernière flambée de violence, ce qui suggère la nécessité d'un dialogue plutôt que d'une confrontation militaire ([Karkare 2025](#)). Toutefois, le président Tshisekedi envisagerait de conclure avec les États-Unis un accord sur les minéraux contre la sécurité, alors que Kinshasa perd du terrain face au M23.

La dernière série de tensions avec l'UE concerne son partenariat MPC avec le Rwanda ([EC 2024c](#)). En outre, l'UE a également annoncé des investissements d'une valeur de 900 millions d'euros au Rwanda par le biais du Global Gateway et, de manière plus controversée, a accordé deux subventions d'une valeur de

43 millions de dollars à l'armée rwandaise pour ses opérations au Mozambique ([Stearns 2025](#)). Ces accords, au milieu des allégations de présence rwandaise dans l'est du Congo pour alimenter la rébellion du M23 et son pillage des minerais, ont conduit les autorités congolaises à accuser l'UE de complicité dans l'agression rwandaise dans l'est de la RDC ([Titeca 2024](#) ; [Châtelot 2024](#)).

Une réunion avec le représentant spécial de l'UE pour les Grands Lacs n'a pas eu lieu, prétendument en raison du mécontentement concernant l'accord de l'UE avec le Rwanda ([Nsimba 2024](#)). Paradoxalement, comme le souligne Titeca (2024), il est peu probable que ces développements signifient une rupture totale des relations, car ils servent les intérêts de Kinshasa - en imputant le conflit dans l'est au soutien occidental au Rwanda, le gouvernement peut effectivement détourner l'attention de ses propres faiblesses dans la gestion de la situation. L'UE a depuis introduit des sanctions à l'encontre de certains dirigeants du M23 et de la Force de défense rwandaise, et l'accord MPC a été placé sous examen ([Cokelaere et Gijs 2025](#)).

Le corridor de Lobito offre à la RDC une option supplémentaire pour transporter ses minerais vers la côte pour l'exportation, avec un seul passage de frontière, contrairement aux itinéraires de Durban (Afrique du Sud) ou de Beira (Mozambique). On a cependant l'impression que la RDC est contournée lorsqu'il s'agit d'investissements privés en raison de son environnement commercial difficile, bien que la plupart des tonnages transportés sur la ligne ferroviaire brownfield proviennent en fait de la RDC. Alors que la ligne ferroviaire greenfield Lobito-Zambie (phase 2 du projet) permet essentiellement de contourner la RDC, les acteurs concernés sont bien conscients qu'il existe des liens solides et des connexions de transport routier entre Kolwezi (RDC) et Solwezi (Zambie) qui continueront à concurrencer la connexion ferroviaire.

En Zambie, l'administration Hichilema a ressuscité des relations auparavant médiocres avec l'Occident ([Vandome 2023](#)). Malgré des négociations difficiles sur la dette, imputées au niveau international à la Chine, la Zambie a cherché à renforcer ses relations avec ce pays en mettant l'accent sur la croissance. Lors d'une récente visite en Chine, des engagements d'investissement ont été pris pour de nouveaux projets d'énergie solaire et éolienne et pour la fabrication de batteries, conformément aux ambitions et aux priorités déclarées du gouvernement ([Chen 2023](#)). La passerelle globale de l'UE en Zambie comprend

---

trois programmes d'une valeur de 110 millions d'euros, dont 30 millions d'euros pour la réhabilitation du barrage de Kariba ([EC 2023d](#)), bien qu'il ne s'agisse pas de projets greenfields qui sont généralement des efforts complexes, ardu et pluriannuels. Le pays est considéré comme un exemple de gouvernance démocratique et un allié potentiel de l'Occident, pour le fonctionnement du cadre commun de traitement de la dette du G20, sans parler de ses dotations en MPC (Vandome 2023). Ces intérêts et considérations qui se chevauchent montrent également la complexité de l'agence africaine ([Kamwengo 2024](#)).

En Zambie, l'ambition du chemin de fer Lobito-Zambie remonte à l'époque du premier président Kenneth Kaunda ([Devermont 2024](#)).<sup>37</sup> Si l'intérêt géopolitique actuel pour la ligne de chemin de fer coïncide parfaitement avec les ambitions existantes de stimuler l'activité économique, la concurrence des importations latino-américaines dans le pays suscite également des inquiétudes (entretiens).

Les relations de l'Angola avec l'Occident et la Chine ont été solides. Alors que sa guerre civile sanglante est l'un des principaux symboles de la mort et de la destruction laissées par la guerre froide, les relations avec les États-Unis sont depuis lors cordiales et ont connu un essor particulier ces dernières. Le président angolais João Lorenzo est le seul chef d'africain, à l'exception du Kényan William Ruto, à avoir été reçu à la Maison Blanche pour discuter de coopération économique et autre. La visite du président Biden en décembre 2024 fait de l'Angola le premier pays à recevoir un chef d'américain depuis 2015 ([Dizolele 2024](#)) tout en recevant beaucoup d'attention de la part de l'UE comme souligné ci-dessus (voir section 3.2). Dans le même temps, l'Angola est également un signataire de longue date de la BRI chinoise.<sup>38</sup> Comme le développement de l'Angola, alimenté par la dette mais sans emploi, a montré les limites des ressources pour les accords de type infrastructurel, la nature des relations entre ces deux partenaires a changé avec une reconfiguration des deux côtés en raison de divers facteurs ([Jura et al. 2024](#)). Néanmoins, le président Lorenço a également obtenu des concessions lors d'une récente visite en Chine, le stock de sa dette ayant été réduit de 45 milliards de dollars à 17 milliards de dollars grâce à une restructuration, contrairement à la Zambie, ce qui a conduit certains observateurs à qualifier l'Angola de " Vietnam de l'Afrique " ([China Global South podcast 2024b](#)).

---

<sup>37</sup> Alors même que les négociations avec la Chine sur TAZARA étaient entamées, Kaunda a soutenu "discrètement" une proposition de construction d'une nouvelle liaison ferroviaire reliant la ceinture de cuivre de la Zambie au port de Lobio, dans le but de conserver le plus grand nombre possible d'itinéraires alternatifs vers la mer.¶

<sup>38</sup> Selon l'ambassade de Chine en Angola, "les entreprises chinoises ont contribué à la restauration ou à la construction de 2 800 km de voies ferrées, 20 000 km de routes, plus de 100 000 logements, plus de 100 écoles et plus de 50 hôpitaux en , et plus de 400 entreprises chinoises sont présentes en Angola" (CGTN 2024).

---

En ce qui concerne le corridor de Lobito en particulier, l'attribution de la concession ferroviaire au consortium LAR peut être considérée comme l'aboutissement d'efforts documentés dès 2015, les autorités angolaises étant fermement en charge du processus tout au long de celui-ci<sup>39</sup>. Le consortium aurait présenté la meilleure proposition technique à l'issue d'un processus d'appel d'offres "approfondi, ouvert et concurrentiel" ([Olander 2022](#); Hill 2024a). Tout ceci montre l'agence de l'Angola plutôt qu'une action de l'Occident pour attirer l'Angola dans l'un ou l'autre camp de la rivalité entre l'Occident et la Chine.

En résumé, l'UE est un partenaire important pour les pays du corridor de Lobito, mais ce n'est qu'un partenaire parmi d'autres. Les gouvernements se montrent réticents à prendre parti politiquement, alors qu'économiquement, les investissements et les entreprises de l'Occident et de la Chine sont fortement imbriqués.

### Relations entre les pays du corridor

Bien entendu, pour que le corridor de Lobito réussisse, il faudra également que les intérêts des pays du corridor s'alignent. Dans ce domaine, les relations sont cordiales. Sous la direction de l'actuel président Lourenço, l'Angola a joué un rôle important dans la médiation d'un accord de paix en RDC dans le cadre du processus de Luanda (2022), en organisant des réunions bilatérales entre le président Tshisekedi et le président Kagame pour apaiser les tensions, et en parvenant à un accord de cessez-le-feu signé en août 2024.<sup>40</sup> Son succès a toutefois été de courte durée puisque les négociations sont au point mort depuis décembre 2024, ce qui a été aggravé par la récente escalade de la violence dans l'est de la RDC ([Amani Africa 2025](#); Stearns 2025). Grâce à des efforts renouvelés, une réunion a été organisée pour négocier la paix entre le président Tshisekedi et le M23, facilitée par le président Lorenço, bien que le M23 se soit retiré à la suite des sanctions de l'UE, ce qui a finalement conduit le bureau du président angolais à annoncer la fin de son rôle de médiateur pour se concentrer sur le nouveau rôle du président en tant que président de l'Union africaine ([AfricaNews 2025](#)).<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Duarte et al. (2015) indiquent que dans le cadre des réformes institutionnelles des secteurs portuaire et ferroviaire, l'accent a été mis sur la participation du secteur privé, par le biais de partenariats avec des entreprises angolaises ayant des liens politiques. Trafigura, en collaboration avec la société angolaise Cochran, a créé le groupe DT pour gérer les investissements dans l'exploitation minière, les infrastructures et l'agriculture. Le groupe DT, lié à la société belge Vecturis, a joué un rôle important dans la réhabilitation du chemin de fer du Katanga, cherchant à étendre ses activités le long du chemin de fer de Benguela et du port de Lobito. Carbó et Abebe (2024) expliquent en détail comment les partenaires du consortium LAR ont pénétré dans le corridor par le biais de relations d'affaires avec les élites politiques en vue de leur enrichissement personnel.

<sup>40</sup> Ce processus s'est déroulé parallèlement au processus de Nairobi, qui visait à trouver une solution entre le gouvernement de la RDC et nombreux groupes armés présents dans l'est du pays. Pour plus de détails, voir (Byiers et al. 2023). Après la réunion conjointe CAE-CDSA, les deux processus ont été fusionnés (Karkare 2025).¶

<sup>41</sup> Un cessez-le-feu a été annoncé grâce à la médiation du Qatar, mais il a suscité des frustrations à Luanda,

---

De même, il existe un engagement à renforcer les liens économiques entre l'Angola et la RDC ([Diplo News 2023](#); [Short 2023](#)). Néanmoins, les élites politico-affairistes angolais considéreraient la RDC avec une certaine inquiétude en raison de l'environnement des affaires, bien qu'il y ait une prise de conscience des vastes opportunités d'affaires dans le secteur minier (entretien). Le cas est similaire en Zambie. Alors que l'ambition politique de la nouvelle ligne ferroviaire greenfield est de réduire la dépendance de la Zambie vis-à-vis de la RDC ([Parlement zambien 2023](#)), d'un point de vue congolais, les élites politiques sont étroitement liées au secteur du transport routier dont dépendent les entreprises minières. Étant donné l'argent à gagner grâce au transport des minéraux, on peut dire qu'il y a aussi des bousculades du côté de la RDC pour s'assurer que le transport routier, où les élites politiques sont souvent propriétaires d'entreprises, continue de prospérer ([ICG 2016](#)).<sup>42</sup> Par exemple, Moïse Katumbi, un ancien gouverneur du Katanga, a des intérêts dans plusieurs entreprises de camionnage telles que Hakuna Matata, Muzuri Sana et Habari Kani, qui transportent du cuivre congolais (*Ibid.*). En effet, selon de nombreux observateurs, principal problème pour l'opérationnalisation du corridor de Lobito reste du côté de la RDC (Gerdig 2024; Schipani 2024).

Les schémas commerciaux entre l'Angola, la RDC et la Zambie montrent que le commerce formel est actuellement limité, bien que le commerce informel soit substantiel.<sup>43</sup> Selon les données disponibles, alors que l'Angola est moins intégré régionalement, avec [moins de 3% de ses exportations](#) et [moins de 10% de ses importations](#) impliquant d'autres pays africains, les relations commerciales entre la RDC et la Zambie sont plus intenses, alimentées principalement par [le commerce du cuivre entre](#) la RDC et la Zambie et les intrants miniers connexes, ainsi que par les exportations de [nourriture et de boissons de](#) la Zambie vers la RDC. Sans diversification du panier d'exportation et sans intensification des liens commerciaux régionaux, le corridor de Lobito risque de servir principalement à transporter des minéraux non traités de la côte ouest de l'Afrique, au lieu de la côte est ou de la côte sud.

Pour stimuler le commerce transfrontalier, il faudra redoubler d'efforts en matière de facilitation du commerce et d'harmonisation des politiques transfrontalières (ECFR 2025). La Zambie et l'Angola ont eu des frontières contestées avec la RDC, voire des différends frontaliers (par exemple, [Mucari 2020](#); [Edmund et al. 2019](#)).

---

tandis que le M23 l'a défié (Dudouet 2025).

<sup>42</sup> Alors que la priorité politique et commerciale a été le développement d'infrastructures reliant plus directement les zones minières de Kolwezi et de ses environs aux voies d'exportation, y compris la remise en état de la voie ferrée reliée à ligne de Benguela, des rapports indiquent que les élites commerciales de Kolwesi et de Lubumbashi soutiennent des corridors routiers rivaux.

<sup>43</sup> Les échanges de produits agricoles et de bétail entre la RDC et la Zambie sont importants, Lubumbashi étant officieusement considérée comme la "onzième province" de la Zambie (entretien).

---

Bien que ces tensions ne semblent pas affecter les relations actuelles, il existe des problèmes de coordination transfrontalière. Par exemple, même si l'écartement des voies ferrées est le même en RDC et en Angola, la charge par essieu diffère : elle est de 22 tonnes en Angola et de 16,5 tonnes en RDC, ce qui permet de réduire le nombre de wagons et la vitesse sur la voie ferrée du côté congolais par rapport au côté angolais. En outre, l'insécurité a entraîné des perturbations, notamment la fermeture des frontières entre la RDC et la Zambie ([China Daily 2024](#)). En fait, l'insécurité en RDC est l'une des principales raisons de l'intérêt porté à la ligne ferroviaire Zambie-Lobito, alors qu'actuellement, la Zambie impose des conditions contractuelles strictes pour voyager en convoi, pendant la journée et parfois avec du personnel de sécurité armé.

D'un point de vue plus pratique, des barrières non tarifaires au commerce subsistent entre les systèmes douaniers. L'harmonisation douanière entre les trois pays a été difficile en raison des différences de langues, de systèmes informatiques et de niveau d'infrastructure aux frontières respectives. La gestion des frontières a été identifiée comme un défi dans un récent rapport de diagnostic, affectant de manière disproportionnée les femmes qui sont principalement engagées dans le commerce transfrontalier informel (Banque mondiale 2024). Actuellement, le gouvernement zambien et la BAD mettent en œuvre le projet de facilitation du commerce du corridor de Lobito, qui porte sur la formation des PME et le développement d'une plateforme commerciale. Cependant, on ne sait pas s'il existe des projets similaires dans les deux autres pays et s'il y a une coordination entre eux.

Le corridor de Lobito est également confronté à la concurrence d'autres ports de la région. Le port de Walvis Bay en Namibie offre un cas intéressant de coopération et de concurrence potentielles. Bien que le port de Walvis Bay soit équipé d'un terminal à conteneurs, il ne dispose pas des volumes de fret nécessaires ([Freightnews 2023](#)), ce qui signifie que le port de Lobito pourrait potentiellement accroître la concurrence en matière de fret. Toutefois, les inefficacités de la ligne ferroviaire de Lobito (déraillement, mais aussi corruption ou retards à la frontière) et du port de Lobito (manque d'équipement) peuvent devenir un avantage pour les concurrents, les expéditeurs étant prêts à payer une prime pour un passage sécurisé par Walvis Bay. D'autre part, des entreprises comme First Quantum Limited (Zambie) considèrent le corridor de Lobito comme un complément à leur réorientation stratégique vers Walvis Bay, au détriment de Durban en raison de l'insécurité (entretien). La complémentarité, plutôt que la concurrence, vient du fait que le corridor routier vers Walvis Bay ne relie que la province du Nord, alors que le corridor ferroviaire de Lobito relie également la province de la ceinture de cuivre, et que Walvis Bay est un port plus petit que Lobito.

---

Des leçons peuvent également être tirées de la ligne TAZARA existante. Les rivalités entre la Tanzanie et la Zambie dans la gestion conjointe de cette ligne montrent les relations complexes entre les partenaires africains qui ont contribué à l'échec de la gestion transfrontalière des chemins de fer pour atteindre son plein potentiel ([China Global South podcast 2024c](#)). Il s'agit notamment du manque d'appropriation par les partenaires africains et du transfert des responsabilités à des partenaires extérieurs, ainsi que de questions plus pratiques concernant l'accord sur le partage des revenus et le partage des responsabilités en matière de gestion et d'entretien du chemin de fer. Il est probable que cette histoire se répète dans le cas de la ligne ferroviaire de Lobito, à moins qu'il n'y ait une coordination suffisante entre les trois pays.

En matière d'intégration régionale, les pays se font souvent concurrence plutôt que de coopérer, dans le but de maximiser les profits nationaux et la valeur ajoutée. Le cas de la production de batteries est révélateur, avec les désaccords actuels entre la Zambie et la RDC sur l'emplacement d'une usine de précurseurs de batteries précédemment convenue ([Olan'g et Scurfield 2023](#)). L'absence de viabilité d'une zone économique spéciale (ZES) transfrontalière unique a nécessité la création de ZES distinctes et de conseils de la batterie en RDC et en Zambie, bien que la coordination entre les deux ne soit pas claire et que les attentes soient irréalistes, comme le montre l'objectif initial de se procurer tous les minéraux précurseurs de la batterie au niveau national.<sup>44</sup> De même, la fermeture des frontières et les tarifs d'importation entravent encore davantage la collaboration, malgré les avantages mutuels potentiels (voir par exemple Karkare et Medinilla, 2023).<sup>45</sup>

En résumé, si les relations politiques entre les comtés du corridor sont "cordiales" en apparence, il n'existe pas de liens solides ou de relations commerciales proactives à l'origine d'un besoin d'intégration plus étroite par le biais du corridor de Lobito. Cela indique donc que la demande existante du secteur privé pour les services que le corridor de Lobito pourrait offrir est limitée, alors que pour la susciter, il faudrait peut-être élargir le champ d'application au-delà des minéraux.

---

<sup>44</sup> L'usine de précurseurs de batteries, initialement prévue pour produire environ 100 000 tonnes de précurseurs NMC par an, nécessite environ 48 000 tonnes de nickel, 15 000 tonnes de manganèse et 16 000 tonnes de cobalt qui ont été raffinées en sulfate.

<sup>45</sup> En 2020, une entreprise zambienne a dû suspendre ses opérations de traitement du cobalt en raison d'une pénurie de matières premières à la suite d'un droit de douane de 5 % imposé par le gouvernement zambien sur les importations en provenance de la RDC. Bien que les droits de douane aient été levés depuis, ce cas met en évidence les tensions entre la coopération régionale et la concurrence, les pays cherchant conserver leurs bénéfices et à ajouter de la valeur à l'intérieur de leurs frontières nationales.

---

## Défis au sein des pays du corridor

Sur le plan politique, les priorités changent en fonction des cycles électoraux et les nouvelles administrations peuvent mettre en suspens les initiatives en cours. C'est un risque pour les grands projets tels que le corridor de Lobito, qui nécessitent une coordination entre les pays sur plusieurs années ([China Global South podcast 2025b](#)). Par exemple, en RDC, il existe un intérêt concurrent pour le développement d'un port en eau profonde à Banana, où le gouvernement a obtenu un financement de la part d'investisseurs pas plus tard qu'en août 2024 ([Orucho 2024](#)).<sup>46</sup>

Sur le plan économique, outre la dépendance à l'égard des produits de base et les problèmes qui en découlent,<sup>47</sup> une série de contraintes contraignantes liées à l'infrastructure, à l'électricité abordable et au financement freinent le développement dans d'autres secteurs, y compris la possibilité d'un passage de l'exploitation minière à la transformation. Ces défis de longue date contribuent aux questions susmentionnées concernant la viabilité commerciale du corridor de Lobito au-delà des MPC (outre le fait que la LAR n'est guère intéressée par le transport de marchandises et de passagers, voir la section 3.2).

De manière plus générale, la faiblesse des capacités de l'État est une caractéristique commune à de nombreux États africains, qui compromet la capacité à maintenir la paix, à promouvoir la croissance et à fournir des services. Cela affecte les relations entre l'État et la société, conduisant parfois les élites politiques à extraire de la valeur mais en l'orientant vers un enrichissement personnel improductif et la survie politique plutôt que de négocier des accords qui augmentent le gâteau économique avant de l'engloutir. L'accumulation importante de l'élite dans les trois pays n'a pas conduit à un véritable développement. En l'absence de tels "accords de développement", les richesses d'un pays sont échangées contre des babioles par des entreprises privées internationales, comme le montre le cas de Trafigura en Angola ou de Glencore en RDC, entre ([The Continent 2025](#) ; [Jolly 2022](#)).

Le manque de capacité de l'État se traduit également par des opportunités d'investissement manquées. CMOC, une société minière chinoise de premier plan, détient des participations importantes dans les mines de cuivre et de cobalt de la

---

<sup>46</sup> L'accord remonte à l'époque de l'ancien président Joseph Kabila, bien qu'il y ait eu un regain d'intérêt. Pour améliorer l'accès à Kinshasa, il existe également une vision alternative ou concurrente qui est le projet routier reliant Kinshasa au port de Pointe Noire via Brazzaville en République du Congo (IFC 2022). De même, la SNCC a l'ambition de développer les chemins de fer au-delà du tronçon Dilolo-Kolwezi, pour s'étendre d'est en ouest ainsi que du nord au centre et à l'est du pays.

<sup>47</sup> Par exemple, le gouvernement de la RDC a récemment annoncé la suspension des exportations de cobalt en raison de la faiblesse des prix internationaux, bien qu'il soit peu probable que cette mesure soit efficace (Lucas 2025).

---

RDC, qui comptent parmi les plus productives au monde. CATL, un important producteur chinois de batteries, cherchait à acquérir des participations dans les opérations minières de cuivre et de cobalt en amont, conformément à la stratégie commerciale globale d'intégration verticale visant à garantir l'approvisionnement en MPC nécessaires à la production de batteries. Dans le même temps, le gouvernement de la RDC étudiait les possibilités pour ARISE-IIP, un développeur d'infrastructures, de créer une ZES dans le cadre du protocole d'accord sur les batteries pour véhicules électriques initialement prévu entre la RDC et la Zambie, et de faire de CATL un investisseur d'ancrage potentiel en échange d'une garantie d'accès au cuivre et au cobalt nécessaires à ses activités. Dans l'intervalle, CATL a toutefois signé un partenariat stratégique avec CMOC pour accéder au cuivre/cobalt nécessaire à sa production de batteries.<sup>48</sup> Cette décision a toutefois limité l'effet de levier potentiel gouvernement de la RDC pour que CATL investisse dans une éventuelle ZES.

Cela est dû, entre autres, à ce qu'Opalo ([2025](#)) appelle l'externalisation des priorités de développement. Au lieu d'aider à résoudre les questions de "comment faire les choses", des personnes extérieures (consultants nommés par les partenaires du développement) sont souvent recrutées pour prendre les commandes et décider de "ce qui doit être fait"... [où les États africains et les organisations de la société civile sont de simples bras armés de gouvernements et d'organisations étrangers", imitant les "meilleures pratiques". [Les États africains et les organisations de la société civile sont de simples bras armés de gouvernements et d'organisations étrangères", imitant les "meilleures pratiques". Loin d'être des acteurs neutres, les recommandations de ces derniers reflètent souvent leurs propres préjugés et lacunes. Il en résulte de faibles ambitions en matière de développement, l'accent étant mis sur des "projets palliatifs de lutte contre la pauvreté" plutôt que sur la transformation structurelle. Il y a une risque est grand que cela se produise avec le corridor de Lobito et les partenariats MPC, à moins que les partenaires africains ne pilotent le processus de manière proactive.

Au-delà des acteurs externes, il faut également tenir compte des caractéristiques du secteur. Les investissements liés aux batteries de véhicules électriques, même s'ils se matérialisent et surmontent les défis de la coopération régionale mentionnés ci-dessus, ne sont pas susceptibles de générer les emplois de masse dont les pays du corridor ont besoin, étant donné qu'il s'agit d'un secteur à forte intensité de capital (Karkare et Medinilla, 2023). Ceci est important car la création d'emplois reste la première priorité politique que les citoyens africains veulent que leurs gouvernements abordent ([Afrobarometer 2023](#)). faut donc s'intéresser

---

<sup>48</sup> Voir <https://www.catl.com/en/news/644.html>.

---

à d'autres secteurs à plus forte intensité de main-d'œuvre, comme l'agro-industrie, qui ont le potentiel de créer davantage d'emplois.

En Angola, le développement de l'agro-industrie est une priorité politique pour s'éloigner du pétrole, en mettant l'accent sur l'élevage et la localisation d'autres chaînes de valeur alimentaires afin de lutter contre la dépendance croissante à l'égard des importations ([Freightnews 2024](#)). Le corridor de Lobito couvre le "triangulo do milho" (le triangle du maïs), le gouvernement essayant d'attirer les investissements (Duarte et al. 2015). Il longe également des provinces présentant d'excellentes conditions pour la production de fruits, à savoir les agrumes et les avocats ([RVO 2023](#)), et est lié aux intérêts de l'UE pour le financement de projets, notamment d'entrepôts frigorifiques (Nogués 2024).

En résumé, le développement socio-économique et la gouvernance dans ces pays ont un long chemin à parcourir et nécessitent d'autres mesures de soutien que celles offertes actuellement par les partenaires de développement du corridor de Lobito.

#### **4. Implications**

Que signifient ces dynamiques pour la viabilité du corridor de Lobito ? Du point de vue de l', la boîte à outils dont elle dispose pour s'engager avec ses partenaires est en constante évolution, mais il est permis de penser qu'elle doit s'étoffer afin de garantir des avantages plus larges. Selon Findeisen et Wernert ([2023](#)), le renforcement de la résilience économique de l'UE afin de réduire ses vulnérabilités en ce qui concerne les MPC impliquera de gérer les compromis et de se concentrer sur trois changements principaux : 1) mobiliser un financement européen substantiel (y compris pour soutenir son propre secteur privé) et des dispositions de soutien administratif ; 2) établir des exigences de diversification réalisables pour les entreprises européennes par le biais de la réglementation, et 3) doter les stratégies de commerce extérieur et de partenariat de ressources significatives. Dans le même temps, comme le montre le cas des investissements dans la gestion des ressources minérales, la Chine est très en avance, tandis que les pays du corridor insistent sur une plus grande transformation avant d'exporter leurs minerais.

Nous soulignons ci-dessous sept aspects clés, assortis de recommandations :

1. Malgré le cadrage "géostratégique" du corridor de Lobito du point de vue des partenaires extérieurs, cela ne correspond pas à la réalité sur le terrain. L'UE a peu d'expérience en matière d'engagement du secteur privé dans les pays du corridor, en particulier en ce qui concerne les MPC, et les entreprises occidentales travaillent souvent avec les entreprises chinoises, au lieu de leur

---

faire concurrence. Étant donné que ces chaînes d'approvisionnement sont difficiles à séparer dans la pratique, il convient de parler de **complémentarité plutôt que de concurrence**,<sup>49</sup> ce qui serait également conforme à l'approche plus pragmatique de l'UE à l'égard de la Chine, en particulier compte tenu des tensions récentes avec les États-Unis.

2. Si l'avenir économique de l'UE dépend de partenariats solides (Medinilla et al. 2025), cela signifie également qu'il faut répondre suffisamment aux ambitions et aux priorités des partenaires. La viabilité commerciale et la faisabilité politique du corridor de Lobito dépendent de **l'investissement dans la transformation des MPC dans les pays du corridor**. L'UE a besoin d'accéder aux MPC en Zambie et en RDC, mais n'a guère les moyens de les raffiner en Europe, tandis que les gouvernements des pays du corridor cherchent des moyens d'ajouter de la valeur à leurs minerais. Les gouvernements des pays du corridor cherchent quant à eux des moyens d'ajouter de la valeur à leurs minerais. Il s'agit là d'un cas clair de coopération entre les deux partenaires pour leurs objectifs géopolitiques et de développement respectifs.
3. Au-delà de la formulation des questions, dans la pratique, l'UE devrait inciter son secteur privé à opérer dans les trois pays du corridor et inclure les entreprises locales dans leur chaîne d'approvisionnement dans le cadre de son approche visant à encourager l'investissement par le biais de la passerelle mondiale. Cela implique de travailler avec des **instruments allant au-delà de la coopération au développement et d'assurer la cohérence et l'alignement** entre le corridor, les MPC et les instruments d'investissement plus larges. Cela nécessite une plus grande coordination horizontale et verticale entre Bruxelles et les DUE, ainsi qu'entre les différentes DG de la Commission européenne.
4. **L'UE pourrait également mieux tirer parti de son expertise.** Par exemple, étant donné sa force en matière d'établissement de normes, en particulier de normes ESG, l'UE peut en faire un atout commercial en augmentant les avantages globaux des projets mis en œuvre, que ce soit dans le domaine des infrastructures, de l'exploitation minière ou d'autres secteurs. Il existe déjà une certaine collaboration entre les entreprises européennes et chinoises dans le domaine des infrastructures (van Staden 2024). Non seulement cela a du sens du point de vue de l'Afrique qui cherche à coopérer avec tous les partenaires, mais cela peut également répondre à certaines des frustrations liées au fait que le soutien technique de l'UE ne se reflète pas dans l'activité économique.

---

<sup>49</sup> Du point de vue des États-Unis, le calcul est différent dans la mesure où il est perçu comme difficile de galvaniser le soutien au corridor de Lobito simplement sur la base des avantages plus larges qu'il apporterait aux pays du corridor et, par conséquent, l'administration américaine adopte délibérément un discours visant à "contrer la Chine" pour assurer la continuité du soutien américain à l'initiative. Il n'est toutefois pas certain que cette considération soit pertinente du côté de l'UE.

---

Du point de vue des décideurs des pays du corridor, la voie qui présente le moins de risques dans l'environnement géopolitique actuel, et en fait le plus d'avantages potentiels, est celle de l'intégration régionale africaine. Pourtant, cette ambition ne s'est pas concrétisée pour des raisons d'économie politique, entre autres (Moore 2025). Les pays du corridor peuvent tirer parti de la rhétorique géopolitique autour du corridor de Lobito pour stimuler l'intégration transnationale et développer les CVR. Il est possible de rapprocher les priorités de développement économique de l'Afrique des intérêts géostratégiques de l'UE et d'autres partenaires extérieurs. Outre le traitement des MPC, les aspirations de la RDC et de la Zambie à produire des précurseurs de batteries nécessitent une collaboration avec des entreprises étrangères pour acquérir un savoir-faire qui peut être mieux négocié en échange de l'accès à leurs MPC. Compte tenu de l'impératif de création d'emplois de masse, les chaînes de valeur au-delà des MPC devraient être davantage explorées.

Plus précisément, les recommandations à l'intention des responsables politiques des pays du corridor sont les suivantes :

5. Étant donné l'intérêt des pays du corridor, et de l'Angola en particulier, pour le développement de CVR au-delà des minéraux, le secteur agroalimentaire mérite une attention beaucoup plus grande. Les investissements et les réformes politiques contribuerait à créer des emplois dont le besoin est urgent dans le corridor. Cela contribuerait à créer une demande pour **adapter les plans actuels afin de garantir que des marchandises autres que les MPC puissent être transportées le long de la ligne de chemin de fer par le biais de discussions avec les partenaires de la LAR**.
6. Les gouvernements des pays du corridor doivent trouver des moyens de lier la structure institutionnelle actuelle de facilitation du commerce à une promotion plus large des investissements. Des leçons peuvent être tirées d'autres corridors régionaux tels que le corridor nord en Afrique de l'Est, non seulement en ce qui concerne la gestion de la logistique et les contrôles aux frontières, mais aussi pour lier le transport à un développement socio-économique plus large. Cela permettrait d'assurer un certain degré **d'apprentissage par les pairs et de partage d'informations afin d'adopter des politiques coordonnées sur et autour des corridors pour stimuler l'industrialisation et la création d'emplois**.
7. Les pays du corridor doivent trouver des moyens de **coopérer pour obtenir le meilleur accord possible de la part des partenaires internationaux**. Bien que chacun cherche à défendre ses propres intérêts nationaux, en se coordonnant au niveau régional, les pays du corridor seront mieux placés pour intégrer ces intérêts dans les négociations avec les partenaires extérieurs, plutôt que de rester le champ de bataille où se jouent les intérêts et la concurrence géostratégiques extérieurs. Il est important d'accorder une attention particulière au renforcement des capacités de l'État.

---

## Références

- AFC. 2024. [AFC-led Zambia Lobito rail project receives boost from Biden visit to Angola](#). Africa Finance Corporation.○
- Africa Confidential. 2024. [Biden leaves behind a Lobito Corridor of uncertainty](#). December 2024. Africa Confidential.○
- Africanews. 2025. [Angola ends mediation role in the DRC-Rwanda conflict amid failed talk](#). Africanews.
- Afrobarometer. 2023. [Africa's youth: More educated, less employed, still unheard in policy and development](#). News release.○
- AGL. 2023. [AGL \(Africa Global Logistics\) at the heart of Africa's transformation](#). AGL – Africa Global Logistics.○
- Amani Africa. 2025. [Emergency Ministerial meeting on the current escalation of the conflict in Eastern DRC](#). Addis Ababa: Amani Africa.
- Andreoni, A. and Avenyo, E. 2023. [Critical minerals and routes to diversification in Africa: Opportunities for diversification into mobile phone technologies – The Case of Democratic Republic of Congo](#). UNCTAD Background Paper No. 4. Geneva: UNCTAD.
- Anyanzwa, J. 2024. [Controversy hounds project linking DRC, Tanzania and Zambia](#). The East African.
- Arian, H. and Bushiru, N. 2025. [The DRC's cobalt: Capturing the multiple stories, people, sites around cobalt mining in the former Katanga Province of the DRC](#). A photo essay.○
- AU 2024. [Report on the AfCFTA implementation theme of the year 2023](#). African Union.○
- AU 2025. [Africa's green minerals strategy](#). The African Union.
- Ball, P. 2015. [Benguela – more just a current](#). The Heritage Portal.
- Benchmark. 2025. [The trade war begins... what does it mean for EVs, batteries and critical minerals?](#) Benchmark Mineral Intelligence.○
- Bentham, J. 2024. [Ivanhoe mines ships first copper concentrate by rail to Angola](#). Global Mining Review.
- Beuter, P., Bhuee, R., Gabadadze, L., Gnanguénon A. and Hofmeyr, J., (2024). [Mapping Africa's green mineral partnerships](#). Report. Africa Policy Research Institute.
- The Big Switch Podcast. 2024. [The mining conundrum for critical minerals](#) – Center on Global Energy Policy at Columbia University SIPA.○
- Byiers, B., Karkare, P., Golooba-Mutebi, F., Nkuba, B., & Balegamire Karuta, C. 2023. [Security through market integration? The political economy of the DRC's accession to the EAC](#). ECDPM Discussion Paper 341. Maastricht: ECDPM.
- Byiers, B., Apiko, P. and Karkare, P. 2021. [The AfCFTA and industrialisation: From policy to practice](#). ECDPM Discussion Paper 314. Maastricht: ECDPM.

- 
- Carbó, A.B. and Abebe, M. 2024. [Despite corruption trial, Trafigura still in the driver's seat](#). Public Eye.
- CFR. 2023. [Eight "hot" wars during the Cold War](#). New York: Council for Foreign Relations - Education.
- CGTN. 2024. [Backgrounder: China-Angola cooperation, exchanges mutually beneficial](#). CGTN News.
- Châtelot, C. 2024. [DRC foreign minister: 'The European Union is complicit in the plundering of our resources and the aggression of Rwanda'](#). Le Monde.
- Chen, H. 2023. [China and Zambia: A new chapter beyond debt](#). The Diplomat.
- Chen, W., Laws, A. and Valckx, N. 2024. [Harnessing Sub-Saharan Africa's critical mineral wealth](#). IMF commentary.
- Chilamphuma, E. 2025. [U.S. pledges continued support for Angola's Lobito Corridor Under Trump Administration](#). FurtherAfrica.○
- China Daily. 2024. [DR Congo, Zambia to reopen border posts](#). China Daily News.
- China Global South Podcast. 2025a. [Zimbabwe's fight for responsible mining: Lessons for Africa & China](#). China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2025b. [China, the U.S., and the competition for Africa's strategic resources](#). China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2024a. [Factchecking international media coverage of Biden's visit to Africa](#). China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2024b. [Angola, the "Vietnam of Africa"?](#) China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2024c. [Railroads and rivalries in Southern Africa](#). China Global South Project.
- China Global South Podcast. 2023. [China's dominance of the EV battery metal supply chain](#). China Global South Project.
- Clarke, W. 2024. [West's critical mineral policy is putting the cart before the horse](#). Mining Journal.
- Cokelaere, H. and Gijs, C. 2025. [Rwanda and Belgium cut diplomatic ties as EU adopts sanctions](#). Politico.
- The Continent. 2025. [Trafigura executive found guilty](#). The Continent.○
- Corlin, P. 2025. [Can EU trade strategy counter the Trump tariff challenges?](#) Euronews.
- Crochet, V., and Zhou, W. 2024. [Defensive strategies in trade and investment agreements: The case of export restrictions on critical raw materials](#). Journal of International Economic Law, 27(1), 147–175.
- de Brier, G., and Hoex, L. 2023. [Critical minerals and the need for equal partnerships with African producers](#). Briefing. Antwerp: IPIS.
- Dempsey, H. 2023. [Artisanal mining: the struggle to clean up a murky industry](#). Financial Times.○
- Devermont, C. 2024. [Two railroads, one vision](#). CSIS Commentary.

- 
- Di Ciommo, M., Veron, P., & Ashraf, N. (2024). [The EU and China in the global south: perspectives from African countries](#). ECDPM Discussion Paper 373. Maastricht.
- Diplo News. 2023. [Visit of Zambian President to Angola](#). Monthly Edition No. 1.○
- Dizolele, O. J. 2024. [Biden goes to Angola, beyond the Lobito Corridor](#). CSIS Commentary.
- Doss, A. 2023. [Is the DR Congo a lost cause?](#) Commentary. Brussels: Egmont – The Royal Institute for International Relations.
- Duarte, M., Mckay, A., and Pires, J. 2015. [Diversification and development or white elephants? The Lobito Corridor and the Angolan economy](#). CMI Report R 2015:07. Bergen: Chr. Michelsen Institute.
- Dudouet, M. 2025. [M23 takes Walikale in DRC, defying ceasefire: The shifting front line of the rebel offensive](#). The Africa Report.○
- EC. 2025a. [The European Union and South Africa take their partnership forward during a summit in Cape Town](#). Brussels: European Commission.
- EC. 2025b. [Global Gateway: EU strengthens partnership with Angola and bolsters Lobito Corridor investments](#). Brussels: European Commission.
- EC. 2024a. [The future of European competitiveness: Report by Mario Draghi](#). European Commission.
- EC. 2024b. [Mission Letter](#). Brussels: European Commission.
- EC. 2024c. [EU and Rwanda sign a Memorandum of Understanding on Sustainable Raw Materials Value Chains](#). Brussels: European Commission.
- EC. 2023a. [Connecting the Democratic Republic of the Congo, Zambia, and Angola to Global Markets through the Lobito Corridor](#). Brussels: European Commission.
- EC. 2023b. [Critical raw materials: ensuring secure and sustainable supply chains for EU's green and digital future](#). Brussels: European Commission.
- EC. 2023c. [Global Gateway: EU signs strategic partnerships on critical raw materials value chains with DRC and Zambia and advances cooperation with US and other key partners to develop the 'Lobito Corridor'](#). Brussels: European Commission.
- EC. 2023d. [Global Gateway: EU invests €110 million to advance education, health and green energy in Zambia](#). Brussels: European Commission.
- EC. n.d. [Global Gateway overview](#), European Commission Website.○
- ECDPM. 2024. [Critical Raw Materials: Geopolitical chess or tug-of-war for development?](#) Maastricht: ECDPM.
- ECFR. 2025. [More than mining: leveraging critical minerals for growth in Zambia](#). Event. European Council on Foreign Relations.○
- Edmund, P., Titeca, K., and Kennes, E. 2019. [Angola's oil could actually be the DR Congo's. Here's why it isn't](#). African Arguments.
- Eickhoff, K., and Tull, D. M. 2024. [The future of EuropeAfrica relations: Mapping strategic trends for 2030](#). Megatrends Afrika Working Paper No. 13. Bonn:

- 
- Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE).
- Ericsson, M., Löf, O., & Löf, A. (2020). [Chinese control over African and global mining—past, present and future](#). Mineral Economics, 33(1–2), 153–181.○
- Escobar, B., Malik, A. A., Zhang, S., Walsh, K., Joosse, A., Parks, B. C., Zimmerman, J., and Fedorochko, R. 2025. [Power playbook: Beijing's bid to secure overseas transition minerals](#). Williamsburg, VA: AidData at William & Mary.
- Faubert, V., et al., Guesse, N., & Le Roux, J. (2024). [Capital in the twenty-first century: Who owns the capital of firms producing critical raw materials?](#) SUERF Policy Brief, No 944.○
- Farchy, J., and Hunter, M. 2023. [Trafigura charged in Switzerland over alleged Angola bribery](#). Bloomberg Law.
- Findeisen, N., and Wernert, F. 2023. [A critical raw materials trade policy for Europe](#). Policy Brief No. 11. Berlin: Jacques Delors Centre.
- Freightnews. 2024. [€38.15 pledged to upgrade Angolan roads around Lobito Corridor](#). Freightnews.
- Freightnews. 2023. [Walvis bay could hold back threat of Lobito](#). Freightnews.
- G7. 2024. [G7 Partnership for Global Infrastructure and Investment Side Event Co-Chair Statement](#). G7.
- García-Herrero, A. 2024. [David and Goliath: The EU's Global Gateway versus China's Belt and Road Initiative](#). ZhōngHuá Mundus. Brussels: Bruegel.○
- Géraud-Neema, C. 2024a. [U.S., Europe counter China's critical mineral dominance](#). China Global-South Project.
- Géraud-Neema, C. 2024b. [Navigating critical mineral supply chains: the EU's partnerships with the DRC and Zambia](#). African Policy Research Institute.○
- Géraud-Neema, C. 2023. The U.S.-Zambia-DRC agreement on EV batteries production: What comes next?. CSIS commentary.
- Gerding, F. 2024. [Lobito Corridor: Hoping to Break China's Grip on African Ore](#). Deutsche Welle.
- Gouby, M. A. 2024. [The problem with 'conflict-free' minerals how traceability schemes have wound up hurting Congo's people](#). Foreign Policy.
- Government of China. 2025. [Wang Yi on China-EU relations: Lifting up both sides and making for a brighter world](#). Ministry of Foreign Affairs. People's Republic of China.
- Government of Zambia. 2024. [Mingomba mine project takes shape](#). Presidential Delivery Unit: Zambia.
- Haagh, M. 2024. [Revisiting responsible sourcing: Lessons from the Democratic Republic of Congo](#). Briefing. Antwerp: IPIS.○
- Hill, M. 2024a. [US bets on \\$2.3 billion African railway to help deliver EV revolution](#). Bloomberg News.
- Hill, M. 2024b. [Africa moves a step closer to continent's first cobalt refinery](#). Bloomberg News.

- 
- ICG. 2016. [Katanga: Tensions in the DRC's mineral heartland](#). Africa Report No. 239. Brussels: International Crisis Group.
- IEA. 2024. [Global critical minerals outlook 2024](#). Paris: International Energy Agency.
- IFC. 2022. [Country Private sector diagnostic: Democratic Republic of the Congo](#). Washington, DC: International Finance Corporation.
- IFC. 2019. [Country Private sector diagnostic: Angola](#). Washington, DC: International Finance Corporation.
- IPIS. 2024. Mining and conflict in the DRC. [Conflict-financing, armed interference, and sources of insecurity beyond the 'conflict minerals' paradigm](#). Antwerp: IPIS.○
- Jones, A., Di Commo, M., and Sheriff, A. 2024. [The Multiannual Financial Framework after 2027: Financing the EU's global ambitions](#). ECDPM Discussion Paper No. 383. Maastricht: ECDPM.
- Jolly, J. 2022. [London court forces Glencore to pay record £281m for bribery in Africa](#). The Guardian.
- Jura, J., Kopiński, D., Polus, A., & Tycholiz, W. (2024). [Examining shifts in the Angola-China relations in the post-Dos Santos era](#). African Affairs, 123(491), 193–221.○
- Kamanga, R. 2025. [Zambia and Saudi Arabia sign MOU for mineral resource cooperation](#). ZNBC.○
- Kamwengo, C. 2024. [Social media debates on Zambia's evolving relations with the West and East: Trends and implications](#). Megatrends Afrika Policy Brief No. 21. Bonn: Deutsches Institut für Entwicklungspolitik (DIE).
- Karkare, P. 2025. [The M23 in eastern DRC: Whose peace is it anyway?](#) Commentary. Maastricht: ECDPM
- Karkare, P. 2024. [Resource nationalism in the age of green industrialisation](#). ECDPM Discussion Paper No. 365. Maastricht: ECDPM.
- Karkare, P., and Medinilla, A. 2023. [Green industrialisation: Leveraging critical raw materials for an African Battery value chain](#). ECDPM Discussion Paper 359. Maastricht: ECDPM.
- Karkare, P., Calabrese, L., Grimm, S., and Medinilla, A. 2020 [European fear of 'missing out' and narratives on China in Africa](#). ETTG.○
- Kavanagh, M. and Clowes, W. 2025. [Gates-Backed explorer makes play for Congo lithium deposit](#). Bloomberg.
- King, I. 2024. [Refining the Lobito Corridor: The future of cobalt in Sub-Saharan Africa](#). Harvard International Review.
- KoBold Metals. 2024. [Partnership for Global Infrastructure and Investment in the Lobito Trans-Africa Corridor](#). News. KoBold Metals.
- Lamarque, H., and Nugent, P. 2022. [Transport corridors in Africa](#). Woodbridge: Boydell & Brewer.
- Lange, B. 2025. [Indonesia-EU trade agreement: The right time for strengthening](#)

- 
- [ties is now](#). The Jakarta Post.
- Lavalle, C., Spirito, L. and Baranzelli, C. 2022. [Strategic Corridors for an enhanced and greener EU-Africa connectivity](#). JRC. Publications Office of the European Union, Luxembourg.
- Le Mouel, P., and Poitiers, N. 2023. [Why Europe's critical raw materials strategy has to be international](#). Brussels: Bruegel.
- Lezak, S. 2024. [What the cobalt industry can learn from coffee producers](#). Carnegie Endowment for International Peace.
- Lobito Corridor MoU. 2023. [Memorandum of Understanding between the United States of America, the European Commission, the African Development Bank Group, the African Finance Corporation, and the Governments of the Republic of Angola, the Democratic Republic of the Congo, and the Republic of Zambia Regarding the Lobito Corridor](#).
- Logan, S. 2024. [Material world: How Europe can compete with China in the race for Africa's critical minerals](#). ECFR.
- Lucas, 2025. [Cobalt prices lean into their 'blue period'](#). Financial Times.
- Manda, O. 2025. [Rivers of acid](#). The Continent.◦
- Mark, M. 2025. [The railway that China hopes will take on the US in Africa](#). Financial Times.
- Martin, E. 2024. [The paradoxes of the EU's Africa policy](#). GIS Reports.
- Medinilla, A, Teevan, C. and Karaki, K. 2025. The art of the deal: Securing Europe's future through strategic alliances. Commentary, ECDPM
- Moore, G. 2025. [Africa united a turbulent world: A case for the African Continental Free Trade Area \(AfCFTA\)](#). Substack.
- Mucari, C. A. 2020. [Zambia and DRC border dispute heating up](#). HumAngle Media.
- Müller, M., Saulich, C., Schöneich, S., and Schulze, M. 2023. [From competition to a sustainable raw materials diplomacy: Pointers for European policymakers](#). SWP Research Paper 2023/RP01, Berlin: SWP.
- Nantulya, P. 2025. [Mapping China's strategic port development in Africa](#). Africa Center for Strategic Studies. US Department of Defense.◦
- Njini, F. 2025. [China's Norinco sweetens bid for Congo copper mines as deal stalls, sources say](#). Reuters.
- Nogués, E. C. 2024. [Confronting the China challenge in Africa: The Lobito Corridor](#). Centre for European Policy Analysis.
- Nsimba, C. 2024. [DRC: Did Tshisekedi snub an EU representative?](#) Africa Report.
- Olander, E. 2022. [Angola set a new standard for infrastructure contracting with the Lobito Corridor concession, which China lost](#). China Global South Project.
- Olan'g, E., and Scurfield, J. 2023. [DRC-Zambia battery plant: Key considerations for governments in 2024](#). Natural Resource Governance Institute.
- Opalo, K. 2025. [What explains the ambition gap among African policy elites?](#) The Africanist Perspective Newsletter.

- 
- Orucho, J. 2024. [DRC adds new investor to power its deepwater port ambitions](#). The Capital Ethiopia.
- Patrahan, I., and Rademaker, M. 2024. [HCSS Draghi report series: Critical raw materials](#). The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS).
- Pecquet, J. 2025. ['Chaos and opportunity': Mining industry braces for a new world order under Trump](#). The Africa Report.
- Pecquet, J. 2024. [Biden Looks beyond Minerals in visit to Angola's Lobito Port](#). The Africa Report.
- Pleck, S., and Gavas, M. 2023. [Bottlenecks in Africa's infrastructure financing and how to overcome them](#). Center for Global Development Blog.
- Rajkotwalla, M. 2024. [Most Lobito minerals go to China. Here's why](#). Mining Magazine.
- Railway Gazette International. 2022. [Lobito Corridor concessionaire selected](#).
- Ritchie, H., and Rosado, P. 2024. [Which countries have the critical minerals needed for the energy transition?](#) Our World in Data.◦
- RVO. 2023. [Boosting the food and agribusiness sector in Angola](#). The Hague: Netherlands Enterprise Agency.
- SADC. 2023. [SADC facilitates meeting of the Committee of Ministers of the three \(3\) Lobito Corridor Member States to accelerating implementation of activities of the Lobito Corridor Transit Transport Facilitation Agency \(LCTTFA\)](#). Southern African Development Community (SADC).
- Sanchez, W. A. 2023. [Angola bets on critical minerals and the Lobito Corridor](#). Geopolitical Monitor.
- Sanderson, H. 2022. [Volt rush: The winners and losers in the race to go green](#). One World Publications.◦
- Sanderson, H. 2024. [The problem with de-risking: Transitioning to clean energy requires trade With China](#). Foreign Affairs.
- Schipani, A. 2024. [The US-backed railway sparking a battle for African copper](#). Financial Times.
- Schouten, P. 2021. [It's the roads, stupid](#). Foreign Policy.
- Short, K. R. 2023. [DRC, Zambia vow to resolve customs delays for trucks hauling copper, cobalt](#). Voice of America (VOA).
- Silva, C. 2025. [Angola pushes ahead with key corridor](#). The Africa Report.
- Stearns, J. 2025. [Goma: Understanding the M23 and RDF attack](#). Ebuteli.◦
- TAZARA. 2024. [Successful signing of MoU for the concession of TAZARA](#). Dar-es-Salaam: Tanzania-Zambia Railway Authority
- Titeca, K. 2024. [The politics behind the EU-Rwanda deals and its consequences](#). Egmont Institute Commentary.
- Trafigura. 2024. [Lobito Atlantic Railway begins exporting copper from the DRC to the United States](#). Trafigura.
- Trafigura. 2023. [Concession for railway services transferred to Lobito Atlantic](#)

- 
- [Railway in Angola](#). Trafigura.
- UNECA. 2022. [Zambia and DRC Sign cooperation agreement to manufacture electric batteries](#). United National Economic Commission for Africa.
- Van Staden, C. 2024. [Climate Collaboration in Multipolar Times. The European Union and China as Energy Transition Partners to African Countries](#). Megatrends Working Paper 09. Megatrends Afrika.○
- Vandome, A. 2023. [Zambia's developing international relations](#). Chatham House.
- Vlassenroot, K. and Verweijen, J. 2025. [Congo crisis extends beyond 'conflict minerals'](#). Commentary. Egmont Institute
- VoA. 2024. 2024. [5 key Chinese "Belt and Road" projects underway in Africa](#). Original reporting by Agence France-Presse.
- von der Leyen, U. 2024. [Europe's Choice: Political guidelines for the next European Commission 2024-2029](#). Brussels: European Commission.
- von der Leyen, U. 2025. [Davos 2025: Special Address by Ursula von der Leyen, President of the European Commission](#). World Economic Forum.○
- The White House. 2024. [FACT SHEET: Partnership for Global Infrastructure and Investment in the Lobito Trans-Africa Corridor](#). US Presidency.
- The White House. 2023. [Joint Statement from the United States and the European Union on Support for Angola, Zambia and the Democratic Republic of the Congo's commitment to further develop the Lobito Corridor and the U.S.-EU launch of a greenfield rail line feasibility study](#). US Presidency.
- World Bank 2024. [Overcoming the barriers to green, resilient, inclusive, and efficient regional trade corridors in Southern Africa](#). Washington, DC.
- Xinhuanet. 2019. [Chinese-built Benguela Railway handed over to Angola](#). Xinhua.
- Yuyuan, Z. 2024. Beyond Geopolitics: Revisiting the relationship between Belt Road Initiative and Global Gateway. Center for West Asian and African Studies. Shanghai Institutes for International Studies.
- Zambian Parliament. 2023. [Order paper](#). Thursday 14th December, 2023. National Assembly of Zambia.
- ZhōngHuá Mundus. 2024. [Global Gateway vs Belt and Road Initiative: Europe's infrastructure vision](#). Brussels: Bruegel.

## **À propos de l'ECDPM**

L'ECDPM est un centre indépendant de réflexion et d'action qui travaille sur la coopération internationale et la politique de développement.

Depuis 1986, les membres de notre personnel fournissent des recherches et des analyses, des conseils et un soutien pratique aux décideurs politiques et aux praticiens en Europe et en Afrique - afin de mettre les politiques au service d'un développement mondial durable et inclusif.

Nos principaux domaines d'activité sont les suivants

- la politique étrangère et de développement de l'Union européenne
- Migration et mobilité
- Économie numérique et gouvernance
- Relations l'Union africaine et l'Union européenne
- Paix, sécurité et résilience
- Gouvernance démocratique
- Reprise et transformation économiques
- Changement climatique et transition verte
- Intégration économique africaine
- Systèmes alimentaires durables

Pour plus d'informations, veuillez consulter le site [www.ecdpm.org](http://www.ecdpm.org)

Ce document a été réalisé avec l'aide financière de l'Union européenne. Le contenu de ce document relève de la seule responsabilité des auteurs et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant la position de l'ECDPM. Cette publication bénéficie également du soutien structurel des partenaires institutionnels de l'ECDPM : Pays-Bas, Autriche, Belgique, Danemark, Estonie, Finlande, Irlande, Luxembourg et Suède.

ISSN1571-7577

**ecdpm**

**HEAD OFFICE**  
**SIÈGE**  
Onze Lieve Vrouweplein 21  
6211 HE Maastricht  
The Netherlands *Pays Bas*  
Tel +31 (0)433 502 900

**BRUSSELS OFFICE**  
**BUREAU DE BRUXELLES**  
Avenue des Arts 44, 1040  
Brussels *Bruxelles*  
Belgium *Belgique*  
Tel +32 (0)2 882 50 08

[info@ecdpm.org](mailto:info@ecdpm.org)  
[www.ecdpm.org](http://www.ecdpm.org)  
KvK 41077447