

Le corridor de Lobito, à la croisée des Puissances UE-USA-Chine. Positionnalité géostratégique et marges de manœuvre de la RDC

Joël BARAKA AKILIMALI*

* Chercheur postdoctoral, UCLouvain, LIDAM Institute/FNRS

Date de réception : 24.04.2025 | Date d'acceptation : 21.06.2025 | Date de publication : 31.12.2025



MOTS-CLÉS

Corridors de transit (1); Corridors industriels (2); Lobito Atlantic Railway (3); Géopolitique portuaire (4); Politique des corridors (5).

RÉSUMÉ

Cet article propose une analyse géopolitique et institutionnelle du mémorandum d'accord signé en octobre 2024 sur le développement du corridor de Lobito par la RDC, la Zambie, l'Angola, les États-Unis et l'Union européenne. Il replace cette initiative dans un contexte d'intensification de la rivalité stratégique entre l'axe UE-USA et la Chine. L'étude montre que cette compétition géoéconomique offre à la RDC une marge de manœuvre opportune à deux niveaux. D'une part, pour renégocier des partenariats antérieurs, notamment l'Accord Sicominex avec la Chine qui n'a pas porté ses promesses et réinscrire cet accord dans une logique gagnant-gagnant. D'autre part, pour dépasser le modèle économique d'extractivisme qui cantonne la RDC au rôle de simple fournisseur de matières premières. Il y a dès lors nécessité de développer une diplomatie différenciée des corridors, fondée sur l'évaluation des retombées industrielles, du risque sur sa souveraineté et des opportunités fiscales. Enfin, nous proposons une stratégie intégrée d'aménagement du territoire congolais, articulant corridors internationaux et un corridor national qui relierait l'Ouest à l'Est de la RDC, afin de soutenir l'industrialisation, renforcer les chaînes de valeur internes et consolider la souveraineté économique face aux grands corridors régionaux.

KEYWORD

Transit corridors (1); Industrial corridors (2); Lobito Atlantic Railway (3); Geopolitics (4); Corridor policy (5).

ABSTRACT

This article offers a geopolitical and institutional analysis of the Memorandum of Understanding signed in October 2024 regarding the development of the Lobito Corridor by the Democratic Republic of Congo, Zambia, Angola, the United States, and the European Union. It situates this initiative within the broader context of intensifying strategic rivalry between the EU-US axis and China. The study demonstrates that this geo-economic competition offers the DRC timely room for maneuver on two fronts. First, it creates an opportunity to renegotiate previous partnerships, most notably the Sicominex Agreement with China, whose expected outcomes have not materialized, and to recast them within a genuinely mutual-benefit framework. Second, it provides a pathway to transcend the prevailing extractivist model that confines the DRC to the status of a mere supplier of raw materials. In this sense, the article argues for the development of a differentiated "corridor diplomacy," grounded in the systematic assessment of industrial spillovers, sovereignty risks, and fiscal opportunities for the Congolese state. Finally, the article proposes an integrated territorial development strategy that combines regional corridors with a national West-East corridor in DRC, in order to support industrialization, strengthen domestic value chains, and consolidate economic sovereignty vis-à-vis the major regional connectivity infrastructure.

1. INTRODUCTION ET MÉTHODOLOGIE

Depuis une dizaine d'années, on observe un regain d'intérêt stratégique pour les corridors économiques et les infrastructures transfrontalières, qui sont considérés comme des vecteurs de croissance, d'intégration régionale et de projection géopolitique. Dans ce contexte, le corridor de Lobito, qui relie le port angolais de Lobito à la Zambie et à la République démocratique du Congo (RDC), se révèle être un projet d'infrastructure majeur. Il s'inscrit dans une recomposition des cartes internationales vers la ruée sur les ressources naturelles africaines. Ainsi, des puissances occidentales le soutiennent, cherchant à contrecarrer l'influence grandissante de la Chine en Afrique (OECD, 2024; Villalobos & Yoshiara, 2024).

Le couloir ferroviaire et logistique de Lobito qui relie les mines congolaises à l'océan Atlantique n'est pas une idée récente. Il trouve ses racines dans l'époque coloniale, avec la construction du *Chemin de fer de Benguela*, conçu pour relier les riches gisements miniers du Katanga, en République démocratique du Congo, au port de Lobito en Angola. Initiée en 1902, la ligne a été achevée en 1931, facilitant l'exportation des minerais vers l'Europe et les Amériques (Lobito Corridor IPA LLC, 2024). Cette infrastructure visait également à concurrencer les routes d'exportation orientées vers l'Afrique australe, notamment via les ports de Durban et Dar es-Salaam (CIRGL, 2006).

Longtemps resté en sommeil, le projet est aujourd'hui relancé dans un cadre politique et économique transformé. Cela s'est fait sous l'impulsion d'un Memorandum of Understanding (mou) signé en 2024 entre l'Angola, la Zambie, la RDC, les États-Unis et l'Union européenne. Ce mou porte sur le financement du développement durable en Afrique (US DFC, 2024; UE, 2024). Ce mémorandum, outre ses aspects techniques, symbolise un réalignement diplomatique en Afrique centrale, dans lequel la RDC joue un rôle central, mais sous contrainte. Après avoir investi des ressources considérables dans l'accord Sicominex avec la Chine (Marysse et Geenen, 2009; Africa Confidential, 2023), la RDC cherche aujourd'hui à diversifier ses alliances sans reproduire les inégalités du passé. Le Corridor de Lobito incarne un équilibre précaire entre deux impératifs. D'une part, il vise à rompre avec la dépendance envers la Chine et le Congo. D'autre part, il cherche à éviter une nouvelle forme d'externalisation logistique dominée par des intérêts occidentaux.

Cet article avance l'hypothèse que le corridor de Lobito n'est pas seulement un projet logistique neutre, mais qu'il s'agit en réalité d'un outil géopolitique majeur. Il témoigne d'un changement de cap dans les politiques régionales de développement, de protection des voies de transport et de redéfinition des alliances (Yoshiara & Villalobos, 2024). L'article incite à penser les corridors non seulement comme des voies de circulation, mais aussi comme des instruments politiques et économiques majeurs porteurs d'une certaine vision de l'Afrique dans l'ordre mondial. Dès lors, la problématique centrale que pose cet article est la suivante : comment la RDC peut-elle éviter de reproduire sa dépendance dans le cadre de ces nouvelles alliances de corridors, tout en maximisant les retombées internes de cette intégration stratégique? Une analyse documentaire approfondie des accords signés [mou], des rapports des organisations régionales [CIRGL, SADC], des plans d'investissement [DFC, Global Gateway] est nécessaire. Il faut aussi procéder à une approche critique en politique publique, combinée à une lecture géopolitique des infrastructures. Selon cette perspective, le Corridor de Lobito s'inscrit dans

une nouvelle grammaire des infrastructures stratégiques. Les discours officiels le présentent comme un vecteur de « connectivité durable », d'« intégration régionale » et de « transition énergétique », en cohérence avec les engagements climatiques et les chaînes d'approvisionnement en minerais critiques (OECD, 2024; UNDP, 2024). Bien que cette rhétorique de coopération gagnant-gagnant soit séduisante, il est important de noter qu'elle cache une restructuration plus profonde des rapports de force internationaux et de la gouvernance économique en Afrique centrale.

L'étude de ce corridor ne saurait donc se limiter à une lecture juridique ou technique. Il faut plutôt analyser la façon dont les infrastructures deviennent des vecteurs d'influence, de dépendance ou d'autonomisation. Ces conséquences sont directement liées au financement, à la gestion et à l'intégration avec les plans de développement nationaux. En ce qui concerne la République démocratique du Congo (RDC), les défis sont particulièrement importants, car le pays se trouve à un carrefour stratégique entre l'Atlantique et l'Afrique australe. Il est également une source de ressources critiques convoitées dans le contexte de la transition énergétique mondiale (Yoshiara, 2024 ; SADC, 2023).

Méthodologie

Cette recherche repose sur une approche qualitative et critique, centrée sur l'analyse des politiques d'infrastructures et particulièrement sur les dynamiques congolaises entourant le développement du Corridor de Lobito. L'enjeu méthodologique est de saisir à la fois les paramètres institutionnels internes de l'action publique en RDC et les interactions géoéconomiques internationales qui façonnent ce projet.

Dans un premier temps, l'analyse considère le positionnement politico-institutionnel de la RDC à travers l'examen de ses cadres juridiques et programmatiques, notamment le Décret relatif aux corridors industriels, le Plan national stratégique de développement, ainsi que la législation minière. À ces sources s'ajoutent les prises de position du gouvernement et du Parlement, de même que les rapports d'institutions publiques telles que l'Inspection générale des finances, le ministère du Plan, la SNCC ou encore la SCTP. L'objectif est de comprendre comment l'État congolais définit ses priorités, ses contraintes structurelles et ses marges de négociation au sein du projet du corridor de Lobito.

Dans un second temps, une triangulation documentaire est effectuée avec les productions institutionnelles internationales et des puissances géopolitiques impliquées à savoir: l'Union européenne, les USA, le groupe de la Banque mondiale, la Banque africaine de développement, l'OCDE, les Nations unies (Commission économique pour l'Afrique), afin de mettre en évidence les convergences et divergences d'intérêts entre les acteurs impliqués. Cette confrontation des sources permet d'identifier les asymétries en matière de financement, de gouvernance des infrastructures et de captation de la valeur ajoutée. Un codage thématique a été mobilisé pour dégager les logiques dominantes autour des thèmes de souveraineté logistique, de sécurisation des minerais stratégiques, de connectivité régionale, des conditionnalités financières/fiscales et d'aménagement du territoire.

Enfin, l'analyse s'inscrit dans un cadre théorique et critique qui articule les travaux sur l'extraversion politique africaine (Bayart), la géopolitique des infrastructures et l'économie politique des ressources naturelles (Kaplinsky & Morris). Ce dispositif théorique permet

d'interpréter le corridor comme un instrument de pouvoir autant que comme une infrastructure, et d'évaluer si la RDC tend à dépasser une posture extractiviste réactive pour s'engager dans une diplomatie des corridors proactive et souveraine.

2. RESULTATS DE L'ETUDE AUTOUR DU CORRIDOR DE LOBITO : ORIGINES, ACTEURS ET RHÉTORIQUES

2.1. Un projet ancien dans un contexte nouveau : bagages coloniaux, étude CIRGL 2006, aspirations régionales contemporaines

2.1.1. Petit aperçu historique du Corridor de Lobito, une infrastructure coloniale conçue pour l'exportation des ressources naturelles

Le *Chemin de fer de Benguela* (CFB), qui remonte au début du XXe siècle, a été conçu pour relier la façade atlantique de l'Angola [port de Lobito] aux richesses minières de l'intérieur du continent, notamment celles du Katanga et de la Zambie. Ce corridor incarne une vision typiquement coloniale de l'aménagement du territoire africain, centrée sur l'extraction et l'exportation des ressources naturelles vers l'Europe. La carte ferroviaire publiée dans l'ouvrage *Le Chemin de fer de Benguela* [on constate une nette orientation des voies vers les côtes, révélant une structuration logistique à sens unique, du centre extractif vers le port]. Déjà dans les années 1920, les autorités belges et portugaises étaient d'accord sur la nécessité de déblayer le Katanga pour faciliter l'expédition du cuivre vers l'océan Atlantique.

La construction du chemin de fer de Benguela, inauguré en 1929, visait précisément cet objectif (Alden, 2010; Ndombasi, 1996 ; Katzenellenbogen, 1973). Ce corridor est donc l'héritier d'une logique extractive coloniale qui liait infrastructures ferroviaires, contrôle territorial et intérêts miniers transnationaux. La *Lobito Corridor Investment Promotion Authority* (2024) corrobore ces faits en notant que le corridor de Lobito s'appuie sur l'infrastructure du chemin de fer de Benguela, dont l'origine remonte à la période coloniale. La construction de cette voie ferrée, initiée le 28 novembre 1902 sous l'impulsion de Sir Robert Williams, visait à relier les gisements miniers du Haut-Katanga et du Copperbelt zambien à l'océan Atlantique. Williams, à travers la *Tanganyika Concessions*, agissait pour le compte d'investisseurs majeurs, dont Cecil Rhodes, afin de faciliter l'exportation de minerais vers l'Europe et les Amériques. La construction de la ligne de chemin de fer a pris environ trois décennies en raison de difficultés topographiques, de conditions climatiques sèches, de la Première Guerre mondiale et de résistances politiques. Le Premier ministre sud-africain Jan Smuts s'opposait par exemple à son extension vers la Rhodésie du Nord. Finalement achevée en 1931, elle s'est imposée comme l'un des axes les plus performants pour l'exportation des ressources régionales, permettant dès les années 1970 de transporter plus de 3,3 millions de tonnes de fret par an, tout en assurant près de 60 % des exportations de cuivre du Zaïre [aujourd'hui RDC] et 45 % de celles de la Zambie (Lobito Corridor Investment Promotion Authority, 2023, pp. 7-9). Cette trajectoire a cependant été interrompue par la guerre civile angolaise, qui a éclaté après l'indépendance du pays en 1975, et qui a gravement endommagé l'infrastructure ferroviaire, ce qui a entraîné une

diminution drastique de sa capacité d'exploitation (moins de 3 %). À l'issue de la guerre, la ligne a fait l'objet d'une réhabilitation complète entre 2006 et 2014, financée par la Chine dans le cadre d'un accord « pétrole contre infrastructure » d'une valeur de 2 milliards USD.

En 2023, le gouvernement angolais a accordé une concession de 30 ans (prolongée jusqu'à 50 ans) au consortium *Lobito Atlantic Railway*. Ce consortium, formé de Trafigura, de Vecturis et de Moto-Engil, investira plus de 555 millions USD pour relancer la ligne et étendre son maillage régional, notamment vers la Zambie (Lobito Corridor Investment Promotion Authority, 2023, pp. 7-9).

2.1.2. De la réhabilitation technique à l'internationalisation géopolitique du corridor de Lobito

Dès les années 1980, un processus de relance internationale est engagé. En avril 1987, à Lusaka, les chefs d'État de l'Angola, du Zaïre et de la Zambie ont décidé, selon le texte, de réhabiliter le CFB avec une participation internationale. Ils ont aussi créé un comité tripartite, prélude à ce qui deviendra plus tard la SADC, puis la CIRGL. Ce comité aurait pour mandat de coordonner les travaux sur les aspects techniques et politiques, et de tracer la voie pour le transport des biens et des passagers civils. C'est dans ce contexte qu'émerge pour la première fois la rhétorique du « Corridor de Lobito » dans les documents du SATCC (Southern African Transport and Communications Commission). On y parle notamment de : réfection de la voie ferrée, modernisation du port de Lobito, valorisation du potentiel hydroélectrique (notamment à Lomaum), développement des télécommunications et de l'eau urbaine, rééquipement de la ville de Lobito. Cette rhétorique annonce déjà la requalification du CFB en « corridor de développement », reprenant les catégories de la Banque mondiale et de la SADC. L'étude stratégique de la CIRGL (2006), dans son Plan d'action pour la reconstruction post-conflit, identifie le Corridor de Lobito comme un axe prioritaire pour la relance économique régionale et la circulation transfrontalière. Le rapport met l'accent sur la complémentarité entre la paix, la mobilité, et l'intégration économique, reprenant la logique des « corridors de paix » promus par les bailleurs de fonds. Il perçoit déjà le corridor comme un instrument géopolitique régional susceptible de contrebalancer la dépendance vis-à-vis de la route orientale passant par le port de Dar es-Salaam ou du sud vers Durban.

Cependant, cette requalification s'opère dans un langage de développement qui efface partiellement les tensions coloniales et géopolitiques antérieures. On assiste ainsi à un dépaysement historique : l'infrastructure coloniale est maquillée en vecteur de développement durable et d'intégration régionale.

Dans les années 2010, les ambitions régionales se sont consolidées sous l'impulsion de la SADC. Cette dernière a identifié le corridor de Lobito parmi ses principaux projets d'intégration régionale dans son Regional Infrastructure Development Master Plan (SADC, 2012). L'Angola, sortant progressivement de sa guerre civile, a misé sur la réhabilitation du chemin de fer de Benguela avec l'aide financière de la Chine. De son côté, la Zambie a renforcé ses efforts de connectivité vers le nord-ouest. Quant à la RDC, bien que longtemps peu proactive, elle a inclus la relance de l'axe Lobito-Kolwezi dans ses stratégies de désenclavement économique.

Une coalition d'acteurs internationaux, incluant les États-Unis, l'Union européenne, la Banque africaine de développement et la Société financière internationale, va relancer le projet au début

des années 2020. Ils vont agir avec force rhétorique sur la durabilité, la transparence et la souveraineté des États partenaires (OECD, 2024; UNDP, 2024). Le Corridor de Lobito devient ainsi l'un des projets phares du Partenariat pour les infrastructures mondiales (Partnership for Global Infrastructure and Investment/PGII). Le G7 porte ce partenariat en réponse à l'initiative « Belt and Road » de la Chine (White House, 2022). Dès lors, l'héritage d'un vieux projet ferroviaire colonial est recyclé dans une nouvelle configuration géopolitique. Le corridor devient l'objet d'une narration stratégique plurielle : logistique, certes, mais aussi symbolique, diplomatique et idéologique.

2.2. Les positionnements des porteurs du MoU 2024 : États-Unis, Union européenne, DFC, Angola, Zambie, RD Congo

2.2.1. Le Corridor de Lobito comme vecteur d'un repositionnement diplomatique euro-américain en Afrique centrale et australe

La relance du Corridor de Lobito s'est cristallisée autour d'un Memorandum of Understanding (mou) signé le 26 octobre 2023 à Bruxelles. Ce mémorandum a été signé par les gouvernements de l'Angola, de la République démocratique du Congo (RDC), de la Zambie, des États-Unis, de l'Union européenne, de la Banque africaine de développement (BAD) et de la Africa Finance Corporation (AFC). Ce MoU formalise une coalition stratégique en faveur du développement d'une infrastructure logistique régionale reliant le cœur minier de l'Afrique centrale et australe aux ports de l'Atlantique (Lobito Corridor, 2023). Il s'inscrit dans la continuité d'un premier accord signé en janvier 2023 par les trois pays africains concernés, relatif à la création d'une agence conjointe de facilitation du transport en transit (African Development Bank, 2023). Cette initiative vise à transformer le corridor ferroviaire Lobito-Kolwezi en un levier de croissance, de connectivité et de transformation économiques. Elle cherche aussi à attirer des investissements publics et privés via les mécanismes de la stratégie Global Gateway de l'UE et du Partenariat pour les infrastructures mondiales de qualité (PGII) promu par les États-Unis (White House, 2024). En octobre 2024, on a marqué un second temps fort par la signature d'un nouvel accord entre la société américaine KoBold Metals et l'AFC. Cet accord vise à garantir la viabilité économique de la ligne par l'engagement de volumes de cuivre transportés. Il renforce ainsi l'alignement entre les intérêts extractifs et les infrastructures logistiques (White House, 2024). Cette dynamique à plusieurs niveaux témoigne de la volonté d'inscrire le Corridor de Lobito dans un nouveau régime de connectivité transnationale, mobilisant des financements hybrides et des partenariats multisectoriels. Toutefois, elle soulève aussi des interrogations sur les conditions de gouvernance, la souveraineté économique des États partenaires et les garanties d'ancrage territorial des bénéfices attendus. La visite officielle du président Joe Biden en Angola, intervenue du 2 au 4 décembre 2024, constitue un jalon diplomatique significatif dans la redéfinition de la politique américaine à l'égard de l'Afrique. Il s'agissait de la première visite d'un président américain en exercice dans ce pays, soulignant l'importance géostratégique croissante de l'axe angolais dans les dynamiques de connectivité régionale et d'accès aux ressources stratégiques du continent. Cette visite s'inscrit dans le cadre plus large du Partenariat pour les infrastructures mondiales de qualité (PGII). Le G7 a lancé

cette initiative pour promouvoir des investissements durables en réponse à l'expansion de la stratégie chinoise des « Nouvelles routes de la soie » (Al Jazeera, 2024 ; CSIS, 2024). À cette occasion, les États-Unis ont annoncé une enveloppe de plus de 560 millions de dollars. Celle-ci vise la modernisation du Corridor de Lobito, incluant la réhabilitation des infrastructures ferroviaires angolaises et leur extension vers les zones minières de la République démocratique du Congo (African Business, 2024).

Depuis 2022, l'Initiative Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII), lancée par le G7, cherche à contrebalancer l'influence chinoise sur les infrastructures critiques dans les Suds. Le Corridor de Lobito devient l'un des projets phares de cette stratégie.

Les États-Unis y interviennent à travers : la DFC (U.S. International Development Finance Corporation), qui promet une mobilisation d'investissements publics et privés ; le Department of State (notamment le bureau des ressources énergétiques) ; et les institutions techniques comme USAID.

L'Union européenne, pour sa part, place le projet dans le cadre de Global Gateway, son équivalent du PGII. Elle affirme un rôle de coordination et d'appui technique, en insistant sur la transition énergétique, le respect des normes environnementales et la traçabilité des minerais critiques.

L'intérêt occidental est explicite pour sécuriser une chaîne d'approvisionnement alternative en cobalt, cuivre et lithium, face à la dépendance vis-à-vis de la Chine, tout en exportant des normes (ESG, infrastructures durables, etc.).

2.2.2. L'Angola comme État pivot et maître d'ouvrage ferroviaire

Pays hôte du port de Lobito, l'Angola joue un rôle central dans le projet. Sous le président João Lourenço, le gouvernement entend positionner l'Angola comme hub logistique régional, en sortant de la dépendance au pétrole.

L'État angolais a confié l'exploitation du chemin de fer à une joint-venture privée, *Lobito Atlantic Railway*, consortium composé de Trafigura (suisse), Mota-Engil (portugais) et VPU (Vincente Group).

Le rôle croissant de Trafigura traduit une privatisation partielle de l'espace logistique angolais, où l'État conserve le contrôle juridique du sol ferroviaire, mais délègue l'exploitation à des groupes mixtes.

Luanda utilise également le Corridor pour réaffirmer sa position dans la SADC et consolider sa relation triangulaire avec la Zambie et la RDC.

2.2.3. Zambie et RDC entre promesse d'intégration et dépendance logistique

La Zambie, enclavée, voit dans le corridor un accès maritime plus court et plus fiable que Durban ou Dar es-Salaam. Elle ambitionne de devenir un nœud énergétique et minier, notamment à travers la valorisation du Copperbelt et l'essor de la fabrication locale de batteries.

La RDC, quant à elle, est présentée dans les documents officiels comme un simple « pays de transit et de ressources », position qui masque mal les inégalités structurelles dans la gouvernance du projet. On a tendance à reléguer Kinshasa à un rôle secondaire dans les négociations, bien que le Haut-Katanga soit l'un des principaux pourvoyeurs de minerais. Cette faible implication des acteurs congolais dans la valorisation des infrastructures soulève des questions quant au sort de la Société Nationale des Chemins de fer, la SNCC. Elle aura forcément un important manque à gagner vers les circuits extérieurs¹ qui connecte la RDC vers l'Atlantique et même au risque d'être concurrencé sur ses propres voies ferroviaires intérieures. Il est à noter que la SNCC connecte les provinces de l'ancien Katanga à la région minière du Kasai (centre de la RDC) du Maniema (Est de la RDC). Elle pourrait se voir progressivement restreinte davantage à l'extérieur (voir à l'intérieur) au profit des sociétés ferroviaires étrangères (*Lobito Atlantic Rail Way*), suivant l'esprit du MoU de 2024 qui formalise la coopération internationale autour du corridor de Lobito.

2.3. Promesses officielles : connectivité, développement durable, intégration régionale

Le Mémorandum d'Entente (mou) signé en octobre 2023 entre les États-Unis, l'Union européenne, la RDC, la Zambie et l'Angola autour du Lobito Corridor s'inscrit dans une logique de grande infrastructure géoéconomique. C'est une promesse ambitieuse qui repose sur trois piliers principaux : la connectivité transfrontalière, le développement durable, et l'intégration régionale.

2.3.1. Connectivité et interopérabilité logistique

Le corridor vise à établir une liaison ferroviaire moderne entre le port de Lobito (Angola) et les centres miniers de la RDC et de la Zambie. Cela inclut d'un côté la réhabilitation et la modernisation de 1 300 km de chemin de fer en Angola (entre Lobito et Luau). Il inclut de l'autre côté la construction de 550 km de voie ferrée supplémentaires reliant Luau à Kolwezi (RDC) et aux réseaux existants en Zambie.

Ce projet est perçu comme une alternative stratégique à l'axe sud-africain de Durban, souvent saturé et politiquement exposé (U.S. Department of State, 2023 ; European Commission, 2023). Il ambitionne de réduire le temps de transport des minerais de 30 à 50 % tout en diminuant le coût logistique d'exportation des matières premières critiques, comme le cuivre et le cobalt (DFC, 2023). Ainsi lit-on sur le site de la Maison-Blanche.

¹Un manque à gagner est déjà amorcé depuis plus de deux décennies pendant lesquelles certaines élites politiques provinciales ont marginalisé cette société (SNCC) au profit des camions-ben privés qui ont été favorisés dans l'exportation minière vers l'étranger en défaveur de cette société, en difficulté financière.

2.3.2. Développement durable, transition énergétique et intégration régionale et sécurité collective

L'argument central des porteurs du projet est que le corridor contribuera à la transition énergétique mondiale. Ce corridor transporte des minerais critiques, essentiels à la fabrication des batteries et technologies vertes (lithium, cobalt, cuivre). La DFC et la BEI (Banque européenne d'Investissement) prévoient des financements alignés avec les normes ESG. Ils favorisent : des partenariats public-privé dans les énergies renouvelables (solaire/ferroviaire), des projets d'électrification rurale autour des zones traversées, et des normes environnementales strictes dans les chantiers de construction ferroviaire (DFC, 2024 ; EU, 2023).

Loin de se réduire à une simple infrastructure de transport, le Corridor de Lobito tend désormais à être redéfini comme un vecteur stratégique de développement durable, d'intégration régionale et de transition écologique. Ce repositionnement s'inscrit dans le cadre de l'initiative Global Gateway portée par l'Union européenne. Cette dernière envisage les corridors ferroviaires non seulement comme des axes de connectivité économique, mais aussi comme des leviers de transformation territoriale et environnementale. Le projet est notamment soutenu par la Banque européenne d'investissement (BEI) et d'autres partenaires de la Globale Infrastructure and Investment Partnership (PGII). Ces derniers promeuvent une approche dite de « corridors verts », articulant logistique, résilience climatique et développement industriel bas-carbone. Dans le contexte africain, et plus spécifiquement en Afrique centrale, cette approche acquiert une dimension particulière. Le corridor reliant Kolwezi à Lobito, traversant des zones riches en ressources minérales, est ainsi perçu. Il sert d'outil d'intégration des chaînes de valeur régionales et mondiales, tout en facilitant la décarbonation du transport des matières premières (European Commission, 2023). Dès lors, l'investissement dans la modernisation ferroviaire ne vise pas uniquement l'efficacité logistique, mais se présente comme une stratégie intégrée, au croisement des priorités climatiques, industrielles et géopolitiques. Toutefois, une telle requalification discursive des corridors, conçus comme des dispositifs hybrides entre circulation, gouvernance et durabilité, soulève d'importants enjeux de souveraineté pour des pays comme la République démocratique du Congo. L'absence de stratégie nationale explicite en matière de corridors, le flou sur les mécanismes fiscaux et sur l'ancrage territorial des zones économiques spéciales, ou encore la place marginale de la RDC dans les montages institutionnels, font que la question de l'appropriation réelle des bénéfices attendus de ce projet transfrontalier se pose (voir section III).

Le projet est également présenté comme un levier d'intégration régionale à travers la SADC (Southern African Development Community). L'Union africaine y voit une opportunité de concrétisation de la ZLECAf (Zone de libre-échange continentale africaine) par l'élimination des goulets d'étranglement logistiques (African Union, 2023). L'Angola, longtemps tourné vers l'Atlantique, renoue ainsi avec une dynamique régionale tournée vers l'Est et le centre du continent.

Le corridor de Lobito est désormais présenté comme une infrastructure stratégique capable de soutenir un agenda de paix économique en Afrique centrale. En facilitant la circulation légale des ressources stratégiques, il est perçu comme un levier de stabilisation des zones minières, notamment dans l'Est de la RDC. Selon la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (2024), ce corridor pourrait devenir un pilier de transformation régionale en

renforçant l'intégration économique et les chaînes de valeur locale. De son côté, le Financial Times (2024) souligne que cette ancienne ligne ferroviaire, réhabilitée avec le soutien des États-Unis, vise à ouvrir de nouveaux accès aux marchés mondiaux. Cela pourrait accroître les opportunités économiques tout en réduisant les tensions liées à l'extraction minière. Le United States Institute of Peace (2024) abonde dans le même sens en considérant le corridor comme une alternative géopolitique renforçant la coopération régionale et la résilience économique dans une région historiquement marquée par l'instabilité politique.

2.3.3. Une infrastructure contestable et contestée : lectures critiques et accusations de néocolonialisme

À la lecture du MoU signé en mars 2024, l'on constate des *rapports asymétriques et des rhétoriques de partenariat* qui mettent en avant des termes comme « ownership africain », « durabilité », ou encore « partenariat égal ». Pourtant, plusieurs éléments nuancent cette rhétorique. Tout d'abord, le financement provient majoritairement d'institutions occidentales (DFC, BEI, EIB) et par conséquent des opérateurs étrangers dominent la gestion du rail. Ensuite, la gouvernance régionale du corridor reste faible, faute d'une institution tripartite contraignante (Angola-Zambie-RDC)². Enfin, les populations riveraines, les autorités coutumières et les autorités territoriales sont absentes des documents de référence. Ainsi, sous couvert de partenariat stratégique, on assiste à une nouvelle domination logistique, par laquelle l'Afrique joue un rôle de courroie extractive dans la modernité globalisée.

Les bailleurs du Corridor de Lobito le promeuvent comme un levier de connectivité durable et de développement régional. Il fait également l'objet de discours critiques, particulièrement au sein des cercles militants et d'ONG engagées dans la surveillance des investissements infrastructurels en Afrique. Un rapport de l'organisation *Counter Balance* (2024) souligne ainsi les risques d'un projet conçu principalement en fonction des intérêts géopolitiques et économiques de l'Union européenne, au détriment des dynamiques de développement endogène en Afrique centrale. Selon cette lecture critique, le corridor s'inscrit dans une logique « d'extractivisme vert ». Il vise à faciliter l'exportation de minerais stratégiques (cuivre, cobalt) nécessaires à la transition énergétique du Nord global. Cela ne garantit pas pour autant une réelle transformation locale ou des retombées structurelles pour les économies traversées. Cet article dénonce également l'absence de consultation approfondie des populations affectées et le flou persistant autour des mécanismes de gouvernance, de partage de bénéfices et d'évaluation environnementale. Le Corridor de Lobito reste présenté comme un cas emblématique de ce que *Counter Balance* appelle une « vision néocoloniale européenne ». Cette dernière vise à réorienter les chaînes d'approvisionnement critiques africaines en fonction des nouvelles dépendances technologiques de l'Europe, dans un contexte de rivalité croissante avec la Chine. Ce positionnement renforce les tensions autour de la souveraineté économique de la RDC et appelle à une vigilance accrue sur la manière dont ces projets sont négociés, financés et implantés.

² Le MoU signé en octobre 2024 introduit des éléments susceptibles d'atténuer cette fragmentation. Le texte prévoit la mise en place d'un cadre de concertation tripartite entre les autorités publiques, les partenaires internationaux (États-Unis, Union européenne) et les entreprises impliquées, afin d'assurer un pilotage concerté du projet. Toutefois, ce mécanisme demeure consultatif et non contraignant, ce qui limite sa capacité à imposer des normes de gouvernance partagées ou à résoudre d'éventuels conflits d'intérêts entre les États. En l'absence d'une organisation régionale dédiée ou d'un secrétariat technique autonome doté d'un mandat opérationnel, la gouvernance du corridor repose encore largement sur des arrangements bilatéraux et des mécanismes ad hoc, exposant le projet aux risques de désalignement stratégique et d'asymétrie dans la prise de décision.

Ces critiques sont renforcées par les constats issus du rapport d'Oxfam international (2024), qui analyse la mise en œuvre de l'Initiative *Global Gateway* dans plusieurs corridors africains, dont celui de Lobito. Le rapport note que, derrière les discours sur la durabilité, la résilience et l'intégration, le projet reste dominé par une approche top-down pilotée par les institutions européennes et les grands groupes privés internationaux. En particulier, la structure de financement, largement dominée par des banques de développement européennes et nord-américaines, tend à marginaliser les États africains dans les processus de décision. De plus, le rapport souligne que les conditions de mise en œuvre du Corridor de Lobito comportent toujours des zones grises. Ces dernières concernent notamment le transfert de technologies, la participation locale aux marchés publics et la redistribution équitable des revenus générés. Oxfam met également en garde contre la tendance des institutions européennes à intégrer des exigences commerciales ou réglementaires strictes dans les projets d'infrastructure, ce qui pourrait accentuer la dépendance normative et économique des pays partenaires. Le corridor apparaît ainsi comme un maillon d'un dispositif stratégique visant à sécuriser les chaînes d'approvisionnement critiques de l'Union européenne, dans une logique d'évitement de la Chine. Il ne favorise pas nécessairement l'autonomie stratégique des pays producteurs. Les deux ONG critiques, Counter-Balance et Oxfam, convergent sur la nécessité de repenser la gouvernance de ces grands corridors. Elles proposent une approche centrée sur les droits humains, la souveraineté économique des États concernés, la participation communautaire et la transparence des investissements.

3. DISCUSSION AUTOUR DES OPTIONS STRATÉGIQUES POUR LA RDC FACE AU CORRIDOR DE LOBITO

3.1. Le poids de l'Accord Sicominex (2008)

L'Accord signé en 2008 entre la République démocratique du Congo (RDC) et le consortium chinois constitué de Sinohydro Corporation et China Railway Engineering Corporation, connu sous le nom de « Sicominex », constitue un exemple emblématique d'un partenariat aux intérêts asymétriques dans le domaine des infrastructures en Afrique. Conclu sous la forme d'un contrat « ressources naturelles contre infrastructures », il prévoyait la cession de gisements de cuivre et de cobalt en échange d'un financement estimé à 6,2 milliards de dollars. De ce montant, 3 milliards allaient aux infrastructures et 3,2 milliards à l'exploitation minière.

Malgré les ambitions affichées lors de sa signature, l'Accord sino-congolais de 2008 a rapidement révélé un déséquilibre structurel. La coentreprise Sicominex, créée en 2009, attribuait 68 % du capital au consortium chinois (Sinohydro et China Railway Group Limited) contre 32 % à la Gécamines, pourtant principal pourvoyeur des actifs miniers (IGF, 2023). Cette répartition a suscité de vives critiques, notamment du fait du contrôle opérationnel quasi total exercé par la partie chinoise sur les décisions stratégiques de l'entreprise (ITIE-RDC, 2021). Un rapport de l'Inspection générale des finances a estimé que, sur les 10 milliards USD générés par l'exploitation minière, la RDC n'a perçu qu'environ 800 millions USD. De leur côté, les entreprises chinoises auraient engrangé plus de 90 milliards USD, pour un engagement initial évalué à 6,2 milliards USD (IGF, 2023). En outre, une étude mandatée par l'ITIE a qualifié cet accord de « préjudice sans précédent dans l'histoire contractuelle du pays ». Elle souligne plusieurs irrégularités contractuelles ainsi qu'un déséquilibre profond dans la répartition des bénéfices (ITIE-RDC, 2021).

Ces constats renforcent l'idée selon laquelle le partenariat entre la Sicominex et la RDC ne s'avère pas « gagnant-gagnant », mais qu'il reconduit des logiques d'extraversion économique et de dépendance postcoloniale dans la gestion des ressources stratégiques congolaises (Jeune Afrique, 2023).

Plus encore, le gouvernement a largement sous-estimé les engagements en matière d'infrastructures. Le rapport de l'Inspection générale des finances (IGF) publié en 2023 indiquait qu'on avait effectivement investi seulement 822 millions de dollars dans les infrastructures publiques. Les revenus tirés des exportations minières, quant à eux, se chiffraient à plus de 10 milliards de dollars (IGF, 2023). En outre, on a évalué les exonérations fiscales accordées dans le cadre de cet accord à plus de 7 milliards de dollars de pertes potentielles pour l'État congolais sur une période de 17 ans (Congo Research Group, 2023).

Ce partenariat a donc mis en lumière les limites d'un modèle de développement fondé sur la cession de ressources naturelles sans maîtrise effective des conditions de mise en œuvre et des chaînes de valeur. Il a également souligné l'importance pour la RDC de renforcer ses capacités de négociation, de transparence et de suivi contractuels dans ses partenariats internationaux. En cela, l'accord Sicominex constitue un prisme analytique essentiel pour comprendre les enjeux contemporains des nouvelles alliances de corridors, dont le Corridor de Lobito représente la plus récente incarnation.

3.2. Une extraversion logistique renouvelée ? Fiscalité, gouvernance des infrastructures, zones économiques spéciales

Le Corridor de Lobito, dans sa nouvelle configuration soutenue par les États-Unis, l'Union européenne, la Banque africaine de développement et la SFI, s'inscrit dans un schéma de valorisation extravertie des ressources. Il repose sur un paradigme de connectivité régionale dominé par des logiques fiscales et institutionnelles externalisées. À première vue, ce corridor est présenté comme une opportunité stratégique. Il pourrait relier les gisements miniers du Katanga à l'Atlantique via le port de Lobito, en Angola, en contournant le port sud-africain de Durban et les tracasseries douanières zambiennes (DFC, 2023 ; EEAS, 2023). Toutefois, au-delà des discours de développement durable, se dessine une architecture juridique et logistique. Celle-ci tend à reproduire les mécanismes d'extraversion identifiés par Bayart (2000). Dans ceux-ci, l'État est réduit à une interface contractuelle entre les firmes multinationales, les bailleurs occidentaux et les partenaires bilatéraux.

En matière fiscale, l'expérience du partenariat Sicominex a montré les conséquences désastreuses des exonérations systématiques et de l'opacité contractuelle. Le MoU signé en 2024 pour le corridor de Lobito ne détaille pas, à ce jour, les régimes fiscaux préférentiels qui seraient accordés aux opérateurs d'infrastructure et aux sociétés minières utilisant la voie ferrée (IGF, 2023 ; CRG, 2023). Ce flou alimente les craintes d'un allègement fiscal significatif au détriment de la souveraineté budgétaire congolaise. De surcroît, les premières discussions relatives à la gouvernance des infrastructures, notamment la gestion du tronçon de Kolwezi à Dilolo, montrent une volonté de mise en concession à des opérateurs étrangers. Cependant, les modalités de cette concession restent encore peu débattues publiquement (Financial Times, 2023).

Les zones économiques spéciales (ZES), souvent évoquées comme instruments de transformation locale, risquent-elles aussi de renforcer les asymétries structurelles si elles ne sont pas articulées à une stratégie nationale cohérente de développement industriel. Or, la plupart des projets actuels de ZES en RDC (notamment à Maluku et Kolwezi) ont montré leur dépendance aux logiques extractives et leur faible intégration aux économies locales (World Bank, 2022). La logique du corridor de Lobito, qui vise à fluidifier l'exportation de minerais vers l'Angola, ne comporte pas pour l'instant de mécanismes contraignants de local content. Elle ne comprend pas non plus d'obligation de traitement ou de transformation locale des matières premières. En clair, le corridor de Lobito s'annonce comme une réponse aux blocages logistiques de la RDC. Cependant, il tendrait à s'inscrire dans une forme renouvelée d'extraversion, où la maîtrise des flux économiques et des infrastructures resterait dominée par des acteurs externes qui prennent des ressources dans leur état brut vers l'exportation à vil prix. Cette situation appelle à une révision des cadres de négociation et de gouvernance pour assurer un ancrage territorial réel des bénéficiaires escomptés.

3.3. Les ambiguïtés du MoU pour la RDC : rôle secondaire dans les montages institutionnels et financiers, absence de stratégie nationale explicite

La signature en octobre 2023 d'un Memorandum of Understanding (MoU) entre l'Angola, la RDC, la Zambie, les États-Unis et l'Union européenne a été présentée comme un moment diplomatique fondateur. Cela s'est passé pour l'intégration régionale et la coopération stratégique dans les infrastructures (EEAS, 2023 ; White House, 2023). Toutefois, l'analyse du document et de ses mécanismes d'opérationnalisation révèle de sérieuses ambiguïtés du point de vue congolais. Celles-ci concernent sa place dans l'architecture institutionnelle du corridor, ainsi que son absence de leadership dans la définition d'une vision propre.

D'un point de vue institutionnel, une coalition asymétrique porte le projet. Dans celle-ci, les partenaires occidentaux, notamment les U.S. International Development Finance Corporation (DFC), la Millennium Challenge Corporation (MCC), et la BEI, côté européen, jouent un rôle clé dans la structuration financière. Les États africains ne sont pas dotés d'un pouvoir décisionnel équivalent. L'annonce conjointe de l'Initiative Lobito lors du G7 et au Global Gateway Forum souligne la centralité des acteurs du Nord dans la conception et la planification du corridor (White House, 2023). La RDC, bien qu'au cœur du projet sur le plan géographique, se retrouve dans un rôle d'interface logistique, sans accès direct aux instruments de gouvernance ni au pilotage technique des projets annexes.

Sur le plan financier, la Banque africaine de développement a récemment annoncé une enveloppe d'environ 500 millions USD pour appuyer le corridor, dont une grande partie est destinée aux tronçons angolais et zambiens (AfDB, 2023). Le financement spécifique pour la RDC reste flou, et le gouvernement congolais a omis de présenter des mécanismes précis de suivi budgétaire et de redevabilité. Ce flou renforce l'impression d'un effacement stratégique, où la RDC accepte un projet structurant sans l'avoir adossé à une vision claire de développement industriel ou de transformation locale des matières premières.

Enfin, la stratégie nationale congolaise des corridors reste largement à l'état de discours. Aucune feuille de route officielle, aucune loi-cadre, aucune politique publique cohérente ne régit à ce jour l'implication congolaise dans les initiatives de corridors régionaux. Cette carence contraste avec la proactivité Zambienne ou Angolaise, deux pays qui ont intégré les corridors

dans leurs documents de planification nationale (Zambia Ministry of Infrastructure, 2022; Angola Ministry of Transport, 2023, MIGA 2024).

Cette posture passive reflète une absence de doctrine congolaise de souveraineté logistique. Elle pourrait exposer la RDC à une situation où, à défaut de contrôler les flux ou les règles du jeu, elle en subit les conséquences. Ces conséquences incluent une perte de fiscalité, un enclavement intérieur accru, ou une marginalisation de ses propres capacités industrielles.

3.4. Vers une politique congolaise des corridors ?

3.4.1. Corridors et souveraineté économique face aux enjeux fiscaux, contrôle des flux, et articulation avec les plans nationaux

La montée en puissance des corridors logistiques régionaux, tels que celui de Lobito, interpelle directement la question de la souveraineté économique des États africains impliqués. Pour la République démocratique du Congo (RDC), cette problématique s'articule autour de trois axes structurants. Ceux-ci concernent la fiscalité liée aux échanges, le contrôle des flux logistiques et douaniers, et l'intégration cohérente de ces corridors dans les stratégies nationales de développement.

Sur le plan fiscal, la RDC risque de reproduire les déséquilibres observés dans d'autres partenariats, comme dans le cadre de l'Accord SICOMINES. Le Mou autour du corridor de Lobito ne prévoit, à ce jour, aucun mécanisme de fiscalité concertée entre les trois pays africains concernés. Cela laisse planer le doute sur la capacité de l'État congolais à capturer une part significative de la valeur générée par les flux transitant sur son sol (Kaplinsky & Morris, 2009 ; Marysse & Geenen, 2009). De nombreux précédents montrent comment, en l'absence d'accords douaniers intelligents, les corridors deviennent des voies de fuite fiscale, au profit des hubs portuaires ou des multinationales.

La question du contrôle des flux logistiques, des minerais aux équipements industriels, reste également critique. À ce jour, le système national d'interopérabilité des données douanières (ex. Sydonia World) demeure sous-capacitaire et faiblement interconnectée aux plateformes angolaises ou zambiennes. Or, un corridor sans contrôle numérique et physique efficace devient un simple canal de transit, sans effet d'entraînement sur les économies locales (UNECA, 2018 ; World Bank, 2011).

Par ailleurs, malgré l'existence de documents programmatiques comme le Plan national stratégique de développement (PNSD) 2019-2023, la RDC n'a pas encore articulé ces ambitions avec une politique claire des corridors (Ministère du Plan RDC, 2019). La Stratégie nationale pour la mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) vise également à atteindre ces objectifs. L'absence d'un cadre législatif dédié, d'une autorité nationale ou d'un observatoire logistique complique la coordination multisectorielle et empêche une négociation équilibrée avec les partenaires extérieurs. En comparaison, des pays comme le Kenya et l'Éthiopie ont mis en place des institutions spécialisées pour améliorer la gestion de leurs infrastructures de transport et de logistique. Au Kenya, le Kenya Transport and Logistics Network (KTLN) regroupe plusieurs entités, dont le Kenya Ports Authority (KPA) et Kenya Railways Corporation (KRC), sous l'égide de l'Industrial and Commercial Development Corporation (ICDC). Ce réseau vise à renforcer l'efficacité logistique et à permettre au pays de mieux défendre ses intérêts dans les projets d'infrastructure régionale (Capital Business, 2020).

De même, l'Éthiopie a signé un accord avec DP World pour développer le corridor de Berbera. Cet accord crée une entreprise logistique conjointe afin de renforcer sa position dans les projets d'infrastructure régionale et de stimuler les investissements (DP World, 2021). Ces démarches illustrent l'importance de la création d'institutions spécifiques pour faciliter la gestion des corridors et améliorer la compétitivité dans la région.

Ainsi, la mise en œuvre d'une politique congolaise des corridors s'avère non seulement une urgence stratégique, mais aussi une condition pour sortir du piège historique de l'extraversion logistique. Cette politique repose sur une vision de souveraineté économique et de développement territorial.

3.4.2. Corridors et industrialisation : quels liens entre infrastructures de transport et transformation locale ?

Le développement des corridors de transport régionaux, comme celui de Lobito, censé relier l'Atlantique aux provinces minières de la RDC et aux marchés mondiaux, est souvent présenté comme une condition préalable à l'industrialisation. Cependant, dans le cas congolais, cette logique d'intégration infrastructurelle reste incomplète si elle n'est pas articulée à une stratégie de transformation locale des ressources. Ce point appelle une mise en relation critique entre les corridors logistiques et les corridors industriels, objet d'une réglementation spécifique depuis 2020.

En effet, le Décret n° 20/005 du 3 mars 2020 relatif à la création, au fonctionnement et au développement des corridors industriels en RDC, reconnaît explicitement un fait. La compétitivité du pays dépend de la localisation stratégique d'activités industrielles le long des axes de transport (RDC, 2020). Ces corridors industriels ont pour but de concentrer des unités de transformation, de mutualiser les infrastructures et de faciliter l'intégration verticale des chaînes de valeur. Ils constituent donc une tentative de réappropriation économique de l'espace logistique, à rebours du modèle extractiviste hérité de la colonisation et prolongé par les partenariats déséquilibrés, comme ceux des mégaprojets miniers. Or, la mise en œuvre de ces corridors industriels reste largement déconnectée des grands projets de corridors de transport impulsés par les puissances étrangères. Le Corridor de Lobito, tel que configuré dans le MoU de 2024, met l'accent sur la connectivité transfrontalière et le transit minier, sans mention explicite d'intégration industrielle sur le sol congolais. Les plans de la DFC et les engagements de l'UE ou de l'Angola ne prévoient pas de mécanismes pour encourager la transformation locale des ressources en RDC (DFC, 2023; European Commission, 2024). La RDC y apparaît davantage comme zone de passage que comme zone de production.

L'absence de coordination entre infrastructures de transport et logiques industrielles révèle une faiblesse institutionnelle, mais aussi une carence de stratégie intersectorielle. Si le ministère de l'Industrie gère les corridors industriels, le ministère des Transports ou la Présidence négocient souvent les corridors de transport, ce qui génère des silos décisionnels contre-productifs dans une faible interministérialité. Une politique de corridors intégrés, combinant zones économiques spéciales (ZES), fiscalité incitative (via l'Office de gestion du fret multimodal/OGEFREM et de la Direction Générale des Douanes et Accises/ DGDA, etc.) et des infrastructures énergétiques (Société Nationale d'Électricité/SNEL et autres opérateurs privés) et d'accès ferroviaire (SNCC en l'occurrence), pourrait servir d'ancrage à une véritable industrielle congolaise orientée vers le marché régional. À ce titre, des expériences comme

l'Eastern Africa Industrial Corridor au Kenya ou *l'Economic Belt Corridor* en Éthiopie montrent que des couplages efficaces entre transport et industrie peuvent dynamiser les filières locales. Cela nécessite toutefois de maîtriser les flux et de planifier les investissements de manière synchronisée (UNIDO, 2019). Le défi pour la RDC consiste non seulement à accueillir des infrastructures régionales, mais aussi à les insérer dans une vision de développement productif, fondée sur une politique nationale des corridors à double vocation : logistique et industrielle. Cela suppose un changement d'échelle dans la planification, un renforcement de la gouvernance territoriale et une diplomatie économique plus offensive.

La disjonction entre corridors logistiques et corridors industriels en RDC ne relève pas uniquement d'un défaut de coordination technique ; elle reflète un clivage profond dans la vision du développement promue par les différents partenaires impliqués dans la construction du Corridor de Lobito. D'un côté, les puissances occidentales (États-Unis, Union européenne), à travers le *Global Gateway* et les financements de la DFC, visent une circulation fluide des matières premières vers les ports d'exportation, sans interférence structurelle dans les modèles productifs nationaux (John J. Chin & Haleigh Bartos, 2024). De l'autre, les objectifs congolais affichés depuis le Plan National Stratégique de Développement (PNSD, 2019-2023) cherchent à opérer un saut qualitatif vers la transformation locale des minerais et le développement d'une industrie nationale.

Cependant, les conditions de base d'une industrialisation le long des corridors manquent toujours en grande partie : infrastructures énergétiques inadéquates, coûts logistiques élevés, instabilité réglementaire et fiscalité peu incitative. Par exemple, le rapport de la Banque mondiale intitulé *Democratic Republic of Congo, Electricity Access and Services Expansion Project* (World Bank, 2016) indique que l'accès à l'électricité reste très bas en RDC. Seuls environ 9 % des ménages ont accès à l'électricité, ce qui affecte la localisation des entreprises manufacturières. De plus, le rapport *Increasing Access to Electricity in the Democratic Republic of Congo: Opportunities and Challenges* (World Bank, 2020) souligne que l'accès à l'électricité constitue un facteur limitant majeur du développement industriel en RDC. Ces constats soulignent un défaut d'ancrage spatial des politiques industrielles, les infrastructures énergétiques et de transport étant insuffisamment développées pour soutenir une industrialisation efficace.

Le décret de 2020 sur les corridors industriels (RDC, 2020) prévoit pourtant la création de zones d'activités économiques prioritaires dans les provinces traversées par les axes stratégiques. Mais l'absence de planification intégrée entre les ministères concernés, l'insuffisance des partenariats public-privé locaux, et la dépendance technique vis-à-vis des bailleurs internationaux freinent leur mise en œuvre effective.

Par ailleurs, le cas du corridor de Lobito évite toute obligation de transformation locale ou d'exigence de contenu local dans les appels d'offres liés à la construction ou la maintenance des infrastructures ferroviaires. Ce silence stratégique maintient la RDC dans une position de fournisseur passif de matières premières, sans externalités positives significatives pour les chaînes de valeur locale. Pour inverser cette tendance congolaise, une série de mesures interconnectées s'avère nécessaire. D'une part, la dimension « investissements industriels ». Cette dimension passe par le renforcement du rôle de l'ANAPI (Agence nationale pour la promotion des investissements) et de l'AZES (Agence des Zones Économiques spéciales) dans

la structuration des pôles industriels le long des corridors ferroviaires. Une dimension d'intégration nationale adossée à l'intégration régionale et internationale. Elle passe par la révision des Accords bilatéraux sur les mines (cas de la Sicominex). Ces accords doivent y inclure des clauses contraignantes sur la transformation locale (un minimum de traitement sur place, incitations fiscales conditionnées à l'implantation industrielle). Elle doit aussi prendre en compte les implications des sociétés ferroviaires congolaises, notamment la SNCC pour la partie orientale ou la SCPT pour la partie occidentale, dans les flux de ces transits pour la partie orientale. Ce qui précède montre que, pour que les corridors contribuent réellement à l'industrialisation, la RDC doit passer d'un usage transitif des infrastructures à une gouvernance transformative.

3.5. Intégration régionale maîtrisée des flux territoriaux face aux acteurs dominants de la SADC, de l'EAC et de la CIRGL

3.5.1. Multiplicité des corridors et fragmentation géoéconomique

La République démocratique du Congo (RDC) se situe à la croisée de plusieurs architectures régionales et est directement concernée par au moins quatre grands corridors stratégiques dans l'espace est, sud et centrafricain. Ainsi, chacun de ces corridors répond à une logique d'intégration régionale distincte :

- *Le corridor Nord*, structuré autour du port de Mombasa, relie la RDC via l'Ouganda et le Kenya, en desservant principalement les provinces du Nord-Kivu et de l'Ituri. Il constitue une artère vitale pour l'import-export dans l'Est congolais (USAID, 2023).
- *Le corridor Central*, via Dar es-Salaam (Tanzanie), connecte les provinces du Sud-Kivu, Maniema et Tanganyika à l'océan Indien, en passant par le Burundi et la Tanzanie.
- *Le corridor de Beira et celui de Maputo*, moins structurés, prolongent l'intégration logistique avec le Mozambique, bien qu'encore peu exploités (Söderbaum & Taylor, 2003).
- *Le corridor de Walvis Bay* (Namibie) et celui du Cap (Afrique du Sud), intégrés à la SADC, visent un désenclavement des provinces du Sud via des infrastructures à long terme.
- *Le corridor de Lobito*, réactivé depuis 2022 dans le cadre du *Partnership for Global Infrastructure and Investment* (PGII), ambitionne de devenir un axe structurant pour le cuivre et le cobalt vers l'Atlantique (DFC, 2023).

Cette juxtaposition de corridors, souvent impulsés par des bailleurs extérieurs ou des États voisins, engendre une fragmentation fonctionnelle du territoire national, tout en exposant la RDC à des effets de dépendance différenciée. Le *Mémoire Afrique centrale 2024-2029* du CNCD-11.11.11 souligne à cet égard que « l'absence de vision unifiée du développement logistique congolais renforce les asymétries régionales, au profit de corridors extravertis contrôlés par des puissances voisines » (CNCD, 2024, p. 12).

Par ailleurs, chacun de ces corridors est adossé à une communauté économique régionale différente. Ces communautés sont l'EAC (East African Community), la SADC (Southern African Development Community), le CIRGL (Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs) et le COMESA (Marché commun d'Afrique orientale et australe). Cette situation rend l'harmonisation des normes et la coordination stratégique particulièrement délicate.

3.5.2. Une diplomatie des corridors encore fragmentée

La RDC a adhéré à l'EAC en 2022, espérant renforcer ses débouchés vers l'océan Indien. Cependant, les tensions persistantes avec le Rwanda sur fond de conflit dans l'Est (Nord-Kivu, Sud-Kivu) rendent toute coopération économique fluide extrêmement difficile (Titeca, 2023). Le corridor Nord, qui passe par l'Ouganda et le Rwanda, reste structurellement exposé à l'instabilité politique et aux frictions sécuritaires. Les accusations répétées de soutien rwandais au M23 rendent peu réaliste, à court terme, une gouvernance multilatérale apaisée de ce corridor.

Du côté de la SADC, la situation est plus favorable, notamment avec la Zambie et l'Angola, partenaires du Corridor de Lobito. Cependant, les réformes structurelles de la Zambie (ajustements fiscaux, politique d'endettement plus prudente) contrastent avec les vulnérabilités budgétaires persistantes de la RDC, posant des questions sur la symétrie de négociation dans les partenariats ferroviaires ou miniers. En parallèle, les relations parfois compétitives avec l'Afrique du Sud, qui voit la montée du Lobito Corridor comme une remise en question de son propre hub logistique et minier (notamment via Durban ou le Trans-Kalahari), peuvent ralentir la mise en cohérence d'un plan régional de corridors intégrés.

La CIRGL est censée jouer un rôle de coordination dans la région des Grands Lacs, notamment sur les questions de sécurité, de lutte contre la contrebande minière, et de développement transfrontalier. Pourtant, son impact réel reste limité par l'absence d'une autorité supra-étatique effective, et par l'influence prédominante de certains États membres sur ses mécanismes internes. De plus, l'absence de système harmonisé de redevance logistique ou douanière entre les corridors traversant les provinces orientales (Sud-Kivu, Nord-Kivu, Ituri) empêche la création d'un espace économique fonctionnel³.

3.5.3. Nécessité d'une politique congolaise de diplomatie économique différenciée appuyée à l'interne sur un corridor national transversal

La montée en puissance d'acteurs hostiles ou concurrents, notamment le Rwanda et l'Ouganda, qui cherchent à contrôler les flux logistiques vers Goma, Bukavu, Uvira, Bunia et Kisangani, complexifie cette démarche. Des incidents se produisent à la frontière de Kasindi. L'ambivalence du régime ougandais sur la sécurisation des tronçons de la RN4 rappelle que les corridors ne sont pas que des projets techniques : ils sont des enjeux de souveraineté territoriale et fiscale.

Pour pallier cette vulnérabilité, la RDC pourrait structurer une *diplomatie des corridors*, centrée sur trois axes : (i) la négociation de normes douanières et fiscales communes ; (ii) l'harmonisation des plans d'investissements publics-privés ; (iii) l'institutionnalisation de mécanismes tripartites de suivi (par exemple, RDC-Zambie-Angola pour Lobito ; RDC-Kenya-Ouganda pour Mombasa).

Face à ces dynamiques asymétriques, la RDC ne peut se contenter d'une posture réactive. Elle doit par ailleurs développer une diplomatie des corridors différenciée, basée sur l'évaluation fine de chaque axe (niveau de risque, potentiel fiscal, capacité de transformation économique)

³ La CEPGL (Communauté économique des Pays des Grands Lacs) aurait pu jouer ce rôle mais durant ces dernières décennies de guerre, son influence et ses capacités d'action ont sensiblement baissé.

(Banque africaine de développement, 2025)⁴. La RDC devrait également mobiliser les cadres multilatéraux (notamment l'African Continental Free Trade Area/AfCFTA) pour conditionner l'accès à certaines zones stratégiques (zones minières, ports secs, etc.) à des engagements d'investissement industriel ou social.

Par ailleurs, une piste d'avenir réside dans l'activation d'un corridor transversal national, partant de Matadi jusqu'à Goma via Kinshasa, Mbuji-Mayi, Lubumbashi, Kalemie et Kisangani. Ce corridor aurait pour fonction de relier les différents pôles économiques internes entre eux ; d'assurer une articulation fonctionnelle entre les corridors régionaux existants et de créer un espace logistique autonome à même de soutenir l'industrialisation territoriale, notamment dans le cadre des zones économiques spéciales (ZES).

4. CONCLUSION

L'analyse du Corridor de Lobito dans le contexte de ses multiples ancrages géopolitiques, diplomatiques et économiques montre que ce projet ne saurait être réduit à un simple outil logistique. Il incarne au contraire un tournant stratégique révélateur des reconfigurations contemporaines des rapports de pouvoir sur le continent africain. Pour la République démocratique du Congo, ce corridor cristallise une tension fondamentale. Il représente une opportunité de repositionnement régional, mais il comporte aussi le risque de reconduction des schémas d'extraversion infrastructurelle hérités de la période coloniale et consolidés au cours des dernières décennies (Kabamba, 2016 ; Marysse & Geenen, 2009).

Le MoU signé en 2024, bien que porteur de promesses de connectivité, de durabilité et d'intégration, tend à consacrer une marginalisation stratégique de la RDC dans la gouvernance des mécanismes de financement et de coordination. L'absence d'une politique nationale explicite sur les corridors, la dépendance aux initiatives portées par des puissances extérieures, et la faiblesse des dispositifs de planification industrielle intégrée révèlent les limites structurelles de l'action publique congolaise dans ce domaine. Par ailleurs, l'articulation entre corridors de transport et corridors industriels, bien que balisée juridiquement depuis le décret du 5 mars 2020 (Décret n° 20/001 du 5 mars 2020 portant création, organisation et fonctionnement d'un établissement public dénommé « Direction générale des corridors de développement industriel », en sigle DGCDI), reste embryonnaire dans sa mise en œuvre. En effet, la RDC a une politique industrielle harmonisée autour d'une ingénierie territoriale adaptée. La construction d'une souveraineté logistique et industrielle passe par une politique ambitieuse la RDC qui doit faire face aux défis géoéconomiques réels. Cette politique doit être une occasion pour la RDC de se repositionner comme acteur incontournable des chaînes d'approvisionnement mondiales, tout en tenant compte du risque de prolongation des positions simplement extractivistes. Le MoU de 2024, s'il ouvre des perspectives en matière de connectivité, de durabilité et d'investissements, souligne en même temps les limites actuelles de la gouvernance congolaise des corridors, marquée par une faible intégration industrielle et une dépendance envers des agendas géopolitiques extérieurs.

⁴ Le COMESA est un mécanisme approprié mais son impact sur les corridors des transports demeure mitigé.

Les analyses mobilisées dans cet article posent donc pour la RDC la nécessité de passer d'une posture réactive à une diplomatie différenciée des corridors. Celle-ci serait fondée sur l'analyse des retombées industrielles, du potentiel fiscal et des risques favorisant un équilibre entre aménagements territoriaux, entre priorités de connectivité nationale/internationale et impératif de souveraineté. La mise en place d'un corridor national intégré Ouest-Est contribuerait à articuler les corridors internationaux entre eux, à renforcer les chaînes de valeur internes et à soutenir l'industrialisation territoriale. Celle-ci tirerait profit des marchés internes à développer et des marchés ouverts vers les océans Indien et Atlantique. Dans un contexte de rivalité accrue entre grandes puissances, la réussite du Corridor de Lobito dépendra donc de la capacité de l'État congolais. Il devra s'affirmer comme un acteur stratégique, moderniser ses infrastructures ferroviaires et portuaires, et inscrire l'aménagement infrastructurel dans une vision cohérente de souveraineté économique interne et externe.

Cet article démontre in fine que les corridors, qu'ils soient de transport, industriels ou logistiques, doivent être envisagés non pas comme des fins en soi, mais comme des dispositifs structurants de la politique économique nationale. Ces derniers sont capables de catalyser des processus de transformation endogènes en Afrique centrale. En ce sens, le corridor de Lobito ne devrait pas être seulement perçu comme une réponse technique à des besoins d'exportation minière ou de connectivité régionale. Il devrait plutôt servir de révélateur de la capacité (ou de l'incapacité) des pays d'Afrique centrale à articuler diplomatie économique, planification industrielle et gestion stratégique des ressources.

BIBLIOGRAPHIE

- African Business. 2024. “Biden Unveils \$560m Lobito Corridor Boost in Angola Visit.” December 4, 2024. Accessed January 2025. <https://african.business/2024/12/resources/biden-unveils-560m-lobito-corridor-boost-in-angola-visit>.
- African Development Bank. 2023. “African Development Bank Joins Global Partners to Raise Financing for \$1.6 bn Multinational Lobito Transportation Corridor Programme.” Accessed June 2024. <https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/african-development-bank-joins-global-partners-raise-financing-16-bn-multinational-lobito-transportation-corridor-programme-65357>.
- African Development Bank. 2025. “2025 Annual Meetings: Regional Corridors as Drivers of Continental Integration.” Nairobi. Accessed January 2025. <https://am.afdb.org/en/news/2025-annual-meetings-regional-corridors-drivers-continental-integration>.
- African Union Commission. 2023. *Boosting Intra-African Trade through Infrastructure Corridors*. Addis Ababa. <https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/african-development-bank-joins-global-partners-raise-financing-16-bn-multinational-lobito-transportation-corridor-programme-65357>
- Al Jazeera. 2024. “Biden in Angola: What’s behind the Last-Ditch Africa Trip?” December 2, 2024. <https://www.aljazeera.com/news/2024/12/2/biden-in-angola-whats-behind-the-last-ditch-africa-trip>.
- Alden, C. & Large D. 2019. *New Directions in Africa–China Relations*. London: Routledge.
- Associated Press. 2024. “Biden Deepens Ties with Angola During Historic Visit.” December 3, 2024. <https://apnews.com/article/122b839208dce251e530b4e3d5156396>.
- Bayart, J.-F.. 1999. « L’Afrique dans le monde : une histoire d’extraversion. » *Critique internationale* 5 (1): 97–120. <https://scispace.com/pdf/l-afrique-dans-le-monde-une-histoire-d-extraversion-slvii8qj86.pdf>.
- Capital Business. 2020. “Kenya Merges Public Port, Railway and Pipeline Services to Form Kenya Transport and Logistics Network.” August 2020. <https://www.capitalfm.co.ke/business/2020/08/kenyatta-merges-public-port-railway-and-pipeline-services-to-form-kenya-transport-and-logistics-network/>.
- Center for Strategic and International Studies (CSIS). 2024. “Biden Goes to Angola: Beyond the Lobito Corridor.” December 2024. <https://www.csis.org/analysis/biden-goes-angola-beyond-lobito-corridor>.

- Conférence Internationale sur la Région des Grands Lacs (CIRGL). 2006. *Programme d'Action Régional pour le Développement Économique et l'Intégration Régionale. Projet No. 3.3.4. Projet du Corridor Sud (Projet de Chemin de fer de la Région des Grands lacs) Étude de Préfaisabilité, Termes de Référence.* Bujumbura. https://icglr.org/images/pdf_files/SECURITE/projet334.pdf
- Counter Balance. 2024. "The Lobito Corridor: Europe's Neocolonial Vision for Plundering Africa." Accessed January 2025. <https://counter-balance.org/news/the-lobito-corridor-europes-neocolonial-vision-for-plundering-africa>.
- DP World. 2021. "Ministry of Transport of Ethiopia and DP World Sign MoU for the Development of the Ethiopian Side of the Berbera Corridor." <https://www.dpworld.com/news/releases/ministry-of-transport-of-ethiopia-and-dp-world-sign-mou>.
- Economic Commission for Africa. 2024. *The Potential Impact of the Lobito Corridor and Support to the Regional Transformation Agenda: Policy Brief.* Addis Ababa: UNECA. <https://www.uneca.org/potential-impact-of-the-lobito-corridor-and-support-to-the-regional-transformation-agenda-policy>
- European Commission. 2023. "Connecting the Democratic Republic of the Congo, Zambia, and Angola to Global Markets through the Lobito Corridor." <https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway>.
- European Commission. 2023. "Global Gateway: EU Strengthens Partnership with Angola and Bolsters Lobito Corridor Investments." January 17, 2025. https://international-partnerships.ec.europa.eu/news-and-events/news/global-gateway-eu-strengthens-partnership-angola-and-bolsters-lobito-corridor-investments-2025-01-17_en
- European External Action Service. 2023. "Connecting the DRC, Zambia, and Angola to Global Markets through the Lobito Corridor." https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/connecting-democratic-republic-congo-zambia-and-angola-global-markets-through-lobito-corridor_en
- Financial Times. 2023. "How the US and Europe Can Beat China's Belt and Road." April 2023. <https://www.ft.com/content/2a0814cb-afdd-4c9a-8f5e-09f07ceb3d64>
- Financial Times. 2024. "The US-Backed Railway Sparking a Battle for African Copper." July 2024. <https://www.ft.com/content/cb2823c7-f451-4bc9-959e-ec7e07384a31>
- Inspection Générale des Finances (IGF). 2023. *Conclusions sur la Convention SICOMINES.* Kinshasa. <https://congomin.es.org/system/attachments/assets/000/002/310/original>.
- ITIE-RDC. 2021. *Évaluation de la Mise en Œuvre de la Convention SICOMINES.* Kinshasa. Rapport final. https://congomin.espdfstorage.blob.core.windows.net/congomin.espdfstorage/RAPPORT%20D%27EVALUATION_PROJET%20SICOMINES_Version%20Finale.pdf

- Jeune Afrique. 2023. « Contrat du siècle en RDC : l'IGF réclame 20 milliards de dollars aux entreprises chinoises. » <https://www.jeuneafrique.com/1418943>.
- Kaplinsky, R. & Morris M. 2009. "Chinese FDI in Sub-Saharan Africa: Engaging with Large Dragons." *European Journal of Development Research* 21 (4): 551-569. <https://doi.org/10.1057/ejdr.2009.24>
- Katzenellenbogen, Simon E. 1973. *Railways and the Copper Mines of Katanga*. Oxford: Clarendon Press.
- Lobito Corridor IPA LLC. 2024. *The Lobito Corridor: What It Is and Why It Matters*. January 2024. <https://www.lobitocorridor.org>.
- Marysse, S. & Geenen S. 2009. « Les contrats chinois en RDC : l'impérialisme rouge en marche ? », *L'Afrique des Grands Lacs. Annuaire 2007-2008*, 251(3), 287-313. <https://medialibrary.uantwerpen.be/oldcontent/container2143/files/Publications/Annuaire/2007-2008/14-Marysse-Geenen.pdf>
- MIGA. 2024. *Environmental and Social Impact Assessment for the Lobito Corridor Concession*, Vol. II. Lisbon, 2024 https://www.miga.org/sites/default/files/2024-11/T2023-065-00-00-ESIA_Vol_II.pdf
- Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). 2025. *The Lobito Corridor: Background Note*. Paris: OECD. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/events/2025/04/oecd-emerging-markets-forum/Panel%20_OECD%20EMF%20Background%20Note%20-%20The%20Lobito%20Corridor.pdf
- République Démocratique du Congo. 2020. *Décret n°20/005 du 3 mars 2020 relatif aux corridors industriels*. Journal Officiel.
- République Démocratique du Congo, Ministère du Plan. 2019. *Plan national stratégique de développement 2019-2023*. Kinshasa.
- SADC. 2021. *Regional Infrastructure Development*. Gaborone. https://www.sadc.int/sites/default/files/2021-07/SADC_Regional_Infrastructure_Development.pdf
- Söderbaum, F. & Taylor I. 2003. *Regionalism and Uneven Development in Southern Africa: The Maputo Development Corridor*. London: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315197517>
- Titeca, Kristof. 2023. *The M23 Rebellion and Three Decades of Prolonged Conflict*. University of Antwerp Policy Brief No. 62. <https://medialibrary.uantwerpen.be/files/2137/c997e65a-a6d9-4d7a-b069-46f5b48752b2.pdf>

- Tshingi, Kueno Ndombasi. 1996. *Le chemin de fer de Benguela (1903-1953). Le capital privé et la colonisation portugaise en Angola*. Paris 7, 1996. PhD diss., Université Paris 7. <http://www.theses.fr/1996PA070092>.
- U.S. Department of State. 2023. “Partnership for Global Infrastructure and Investment: Lobito Corridor.” Media Note. Office of the Spokesperson. September 24, 2024. <https://2021-2025.state.gov/partnership-for-global-infrastructure-and-investment-lobito-corridor-supporting-transcontinental-connectivity/>
- U.S. International Development Finance Corporation. 2024. DFC Announces Investments Supporting Development along Lobito Corridor. <https://www.dfc.gov/media/press-releases/dfc-announces-investments-supporting-development-along-lobito-corridor>
- United Nations Economic Commission for Africa. 2018. *The Development of Trade Transit Corridors in Africa’s Landlocked Countries*. Addis Ababa: UNECA. <https://repository.uneca.org/bitstream/handle/10855/35023/b11489182.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- United Nations Economic Commission for Africa. 2025. *Advancing the Implementation of the AfCFTA*. Geneva: UNECA. <file:///C:/Users/1/Downloads/b753549.pdf>
- United Nations Industrial Development Organization. 2019. *Industrial Parks and Economic Corridors in Africa*. Vienna: UNIDO. https://www.unido.org/sites/default/files/files/2019-02/UNIDO_EIP_Achievements_Publication_Final.pdf
- United States Institute of Peace. 2024. “What Is Africa’s Lobito Corridor?” <https://www.usip.org/blog/2024/06/what-africas-lobito-corridor>.
- White House. 2024. “Fact Sheet: President Biden’s Trip to Angola.” December 3, 2024. <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2024/12/02/fact-sheet-president-bidens-trip-to-angola/>
- World Bank. 2011. *The Democratic Republic of Congo’s Infrastructure: A Continental Perspective*. Washington, DC: World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/bbcbce70-46e3-5083-a916-63c830773428/content>
- World Bank. 2016. *Electricity Access and Services Expansion Project*. Washington, DC: World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/384251547237922911/pdf/drc-icr-133218-01082019-636827544467919205.pdf>
- World Bank. 2020. *Increasing Access to Electricity in the DRC*. Washington, DC: World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/743721586836810203/pdf/Increasing-Access-to-Electricity-in-the-Democratic-Republic-of-Congo-Opportunities-and-Challenges.pdf>

World Bank. 2021. *Corridors for Development and Growth*. Washington, DC: World Bank.
<http://documents.worldbank.org/curated/en/099101524184531877>

Yoshiara, E. & Villalobos, F. 2024. “The Lobito Atlantic Railway: Is It Enough and Can the West Make Up for Lost Time?” Paper presented at *Critical Minerals and the Clean Energy Transition Workshop*, University of Texas at Austin, April 2024.
https://www.strausscenter.org/wp-content/uploads/Villalobos_Yoshiara_Lobito-Corridor_2024-04-26.pdf

Zambia Ministry of Infrastructure. 2019. *National Transport Policy*. Lusaka.

Congo Research Group. 2023. “Pourquoi l'échec du contrat sino-congolais cache plusieurs maux.” March 31, 2023. <https://www.congoresearchgroup.org/fr/2023/03/31/pourquoi-lechec-du-contrat-sino-congolais-cache-plusieurs-maux>

Academic Editor: École Nationale d'Administration, RDC.

Citation : Baraka-Akilimali J. (2025). « Le Corridor de Lobito, à la croisée des puissances UE-USA-Chine. Stratégies des acteurs et nouveaux impératifs géopolitiques en Afrique centrale ». *Revue Inflexion de l'École Nationale d'Administration de la RDC*, Numéro 002, Volume 1, p. 71-92.

Copyright : © 2025 par ENA-RDC. Soumis pour une éventuelle publication en libre accès selon les termes et conditions de la licence Creative Commons Attribution (CC BY-NC-ND). Licence : [Article](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/) © 2025 by [Revue Inflexion de l'École Nationale d'Administration](https://www.inflexion.org/) is licensed under [CC BY-NC-ND 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/)

Clause de non-responsabilité : Les propos tenus dans la revue INFLEXION engagent uniquement leurs auteurs. Ils ne sauraient refléter la position de l'École Nationale d'Administration ni de la revue. La responsabilité de tout contenu injurieux, diffamatoire ou illicite incombe exclusivement à son auteur, sans préjudice des droits d'auteur cédés à la revue.