

**Minerais stratégiques de la RDC et le corridor de Lobito: défis de sécurité, de développement et enjeux mondiaux. “ Quels sont les corridors alternatifs à envisager face à celui de Lobito et comment les articuler tous? ”**

**João Baptista LUKOMBO Nzatuzola <sup>1</sup>**

## **Epique de ambitions et conflits géostratégiques. (1903-2025)**

### **1.1 La nouvelle guerre économique.**

L'économie politique dans sa lecture conceptuelle la plus élevée, est l'étude des forces tectoniques qui sont susceptibles de conformer les sociétés et leurs destins. Le champ où les intérêts économiques se croisent avec les aspects culturels, et les enjeux du pouvoir dessinent la cartographie des triomphes et échecs humains. Le couloir de Lobito né de la ferveur coloniale, constitue aujourd'hui plus qu'un axe de transports; c'est un champ où le passé colonial, le présent fragmenté et un futur prometteur se croisent. Sur les voies et les eaux l'océan du port se cachent non seulement les ambitions nationales mais aussi “une nouvelle guerre froide” économique engagée entre superpuissances globales les Etats Unis d'Amérique et la République de Chine.

Le couloir de Lobito est simultanément, espace d'investissements privés et d'interventions publiques, mais aussi un champ de bataille géopolitique., où la Chine dispute l'hégémonie économique en Afrique. La bataille pour les ressources naturelles: cuivre cobalt et diamants n'est pas seulement une question de marché, mais un réflexe des tensions globales qui évoquent les échos de “guerre froide” transportée sur le plateau ou l'échiquier économique. Dans ce contexte, le corridor de Lobito, avec ses 1344 km d'extension émerge comme une scène emblématique où les intérêts locaux nationaux et globaux s'entre croisent. Ce n'est pas seulement un axe de transport; mais aussi une allégorie vive des contradictions et espoirs de l'Angola la RDC et la Zambie la Tanzanie et aussi pour toute la région de la SADC. Depuis sa genèse impériale jusqu'à la confrontation géostratégique contemporaine entre la Chine et les Etats Unis d'Amérique, ce corridor fut témoin presque un siècle de aspirations et disputes, progrès et inégalités, promesses et désillusions. (F Xavier Pedro: Expansão: 20/12/ 024).

### **1.2 1903-1975: La genèse impériale: Le Chemin de fer de Benguela.**

Conçu en 1903 sous le leadership visionnaire de Sir Robert Williams, le Chemin de fer de Benguela ( CFB) naquit pour établir une liaison aux riches minerais du Katanga (RDC) en RDC et aussi à la Zambie zone dénommée Copperbelt, vers l'Atlantique; consolidant Lobito

---

<sup>1</sup> Sociologue et Démographe IUED Université de Genève Suisse, IDUP Université de Paris I Sorbonne France. Professeur associé. ISCED, FCS/ UAN Luanda Angola

comme un pilier stratégique du commerce global. Durant les années initiales le “corridor” de Lobito fut un prodige technique et économique transportant les minerais de cuivre cobalt de zones profondes africaines vers les marchés européens. Cités comme Benguela et Huambo se sont émergées dans l’ombre de cette artère vitale devenant de centres dynamiques des activités économiques et culturelles. Cependant ce progrès était profondément asymétrique. : Sous le joug colonial, les bénéfices s’écoulaient vers les mains des étrangers, cependant les populations locales demeuraient marginalisées, victimes d’une logique d’exploitation extractiviste. Ainsi le CFB devait juste une voie pour le transport des produits, mais aussi un symbole de disparités structurantes que l’ère coloniale avait défini.

### **1.3. Indépendance e déclin – guerre chaude (1975-2002).**

Le port, avec une capacité pour pouvoir manipuler 10 millions de tonnes annuelles, s’est vu réduire à un rôle secondaire dans le commerce international. Cette “*guerre chaude*” avait préparé cependant, le terrain pour un nouveau type de conflit, une guerre économique et géopolitique où les superpuissances globales elles entraient en compétition pour transformer le “corridor” en pièce centrale de leurs intérêts stratégiques.

### **1.4. Renaissance et conflit, la nouvelle guerre froide économique (2002-2025).**

L’aube du XXI siècle emmenait avec elle la paix et avec une opportunité de renaissance. A partir de 2002 investissements volumineux internationaux avec la Chine en tête surgirent en injectant 1,8 milliards USD modernisant le CFB et le port de Lobito. Pékin, avec sa stratégie de la “*Nouvelle route de soie*”, mit l’Angola dans une position vitale dans sa chaîne logistique globale. Le “corridor” a récupéré sa fonction d’épine dorsale du commerce régional, devenant crucial pour le transport de 25% du cuivre produit au Katanga et en Zambie. Entretemps, les États Unis bien qu’ils se sont entrés tard dans le scénario commencèrent à disputer l’influence sur le corridor de Lobito, accusant la Chine de perpétuer des structures de dépendance néocoloniale à travers de ses volumineux investissements.

Cette confrontation géostratégique a converti le “corridor” en vrai échiquier du xadrez global où les agendas hégémoniques de superpuissances se choquent évocant avec intensité renouvelée les échos de la “*Guerre froide*”. (Expansão:20/12/024 : id).

## **1.5. Progrés e contradictions , le corridor en chiffres.**

Entre 2002 et 2005 le “corridor” de Lobito pendant témoin de avances notoires comme le croissance annuelle moyenne de 25% dans le transport de marchandises, création d’environ 3.000 emplois directs e 10.000 indirects , bien comme la consolidation d’une intégration régionale que connecter l’Angola à la RDC à la Zambie et potentiellement à d’autres pays de l’Afrique Australe , révele portant la persistance de tensions structurelles traduites par l’exclusion social de 65% das populations adjacentes, par la dépendance extractiviste qui limite le traitement local de juste 10% de minerai et par l’ assymetrie geopolitique, où la domination chinoise exacerbe dynamique de pouvoir inégale et fragilité stratégique des Etas Unis dans la région. (F Xavier Pedro: Expansão: 20/12/ 024).

## **1.6. Un horizon d’espoir: transformer les richesses en prospérité.**

Pour que le corridor de Lobito transcende sa condition de tablier géostrategique e devienne un modele de progrès inclusif , il est nécessaire une vision à long terme.

– urbanisme soutenable – créer de poles comme “ Nouvelle Benguela et “ Ecoville Huambo pour transformer le corridor en un modèle de innovation technologique et industrielle.

- Fournir de capacites locales et investir dans la formation technique et académique des communautés , par la promotion de compétences en logistique technologies e agroindustrie.

– Industrialisation de transformation: instalation de parques indutriels pour le traitement local des ressources minerales, rompant ainsi le cycle d’exportation brute e ajoutant une plus valeur au tissu économique national.

## **2. Le corridor de Lobito e ses partenaires: La RDC et la ZAMBIE.**

La Zambie et la RDC et sa région australe le Katanga font partie de la zone de denominée “ Copperbelt “ compte tenu de la concentration de principales ressources en minerais que regorgent cette région. Le CFB constitue la voie la moins longue et peut être la plus rapide pour l’évacuation vers l’Ocean Atlantique. Pendant l’époque coloniale en Angola malgré la guerre de libération, la voie tant bien que mal était operationnelle; mais après l’indépendance de l’Angola elle n’était pratiquement plus utilisée’’ et suite au long conflit interne que l’Angola avait connu ( 1975-2002). Avec la signature des accords de paix de Luena em 2002 et le climat politique qui s’en suivit il fut possible relancer les travaux de réparation de la voie ferrée équipements et autres infrastructures endommagées. Cela a permi de concretiser sa réouverture et reprise de travaux de transportaion de produits; comme la circulation de personnes et marchandises comme d’autres biens et produits.

### **3 . Quels sont les corridors alternatifs à envisager face à celui de Lobito.**

Les principales cargaisons de produits et minerais en provenance de la RDC viennent principalement de la zone dite minière du Katanga et/ des provinces du Kasai (les deux). Une connaissance préalable objective et actualisée permettrait de connaître non seulement les principaux axes routiers et ferroviaires des différents parcours, distances coûts/ bénéfices, rentabilité et même avantages ou désavantages comparatifs. A partir de zones minières du Katanga le corridor de Lobito représente l'option la plus directe et moins longue vers l'Atlantique. Une option hypothétique serait un acheminement de cargaison par route ou chemin de fer jusqu'à Luena et de Luena à Saurimo par route. La route nationale 230 asphaltée 460 Km jusqu'à Luanda via Malanje. De Malanje il existe aussi une voie ferrée jusqu'à Luanda. Cela dépendrait de l'option si le convoi poursuivrait sa marche par route ou chemin de fer jusqu'à Luanda avec le port maritime sur l'Atlantique y existant.

#### **3.1. Connexion avec les provinces des deux Kasai.**

Les deux provinces angolaises de Lunda Sul e Lunda Norte font frontières avec les deux provinces congolaises de Kasai. Il est important de savoir et connaître l'état de routes entre les deux provinces de Kasai et les provinces frontalières angolaises de Lunda Norte, et Lunda Sul. L'exploitation de mines de diamants dans les deux principales provinces angolaises; Le transport de matériaux, produits et autres équipements nécessaires et logistique s'effectuent par voie ferrée ou terrestre jusque Malanje et la route EN 230 en parallèle asphaltée se poursuit jusqu'à Saurimo dans la province de Lunda Sul.

A notre avis il serait indispensable et pertinent de connaître et même réaliser une étude pour savoir comment sont les échanges et circulation de biens et produits entre ces deux provinces angolaises voisines; alternative à la voie ferroviaire pour atteindre la voie ferrée en parallèle Malanje Luanda, jusqu'au port maritime Atlantique.

#### **3.2. Comment les articuler tous ?**

Pour le transport des produits et matériaux comme des équipements par voie routière en provenance de Katanga, selon les circonstances de son évacuation via Lobito, il existerait une alternative, par route la liaison Luena- Saurimo. A partir de Saurimo poursuivre le trajet par route via Malanje jusqu'au port maritime Atlantique de Luanda; ou changer de moyens de locomotion en recourant par la voie ferroviaire, depuis Malanje directement vers le port maritime de Luanda. Les principaux points d'articulation, seraient Luena- Saurimo- Malanje ou vice versa avec destination ou en provenance du port de Luanda.

Pour l'entre comme l'évacuation les produits matériaux provenant de deux Kasai et que transiteraient par le Katanga vers le port de Lobito, l'alternative serait les acheminer par route

jusqu'à la frontière de l'Angola. De la frontière avec la province angolaise de Lunda Norte passer par route jusque Saurimo. De Saurimo par route jusque Malanje ; de Malanje choisir l'option pour continuer la marche; la première serait poursuivre par route jusqu'au port de Luanda ou recourir à la voie ferroviaire. La seconde option à partir de Malanje les acheminer par route jusqu' à la province de Benguela vers le port de Lobito; en passant par Luanda ou par Sumbe. (F Xavier Pedro: Expansão: 20/12/ 024)

## **Bibliografais**

F Xavier Pedro: Expansão: 20/12/ 024

<http://expansao.co.ao> › autor › francisco-xavier-pedro