



PROGRAMME
ÉNERGIE ET
MATIÈRES PREMIÈRES

GÉOÉCONOMIE LOCALE DU CORRIDOR DE LOBITO : MESURER L'IMPACT RÉEL POUR LES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Alexander Stonor / Chercheur associé, IRIS

Novembre 2025



PRÉSENTATION DE L'AUTEUR



Alexander Stonor / Chercheur associé, IRIS

Alexander Stonor est chercheur associé à l'IRIS, spécialisé sur les matières premières en Afrique et au Moyen-Orient. Il travaille actuellement au sein du département du développement des affaires de Forage FTE, après avoir dirigé les activités africaines d'Embellie Advisory. Dans ce cadre, il a accompagné entreprises, gouvernements et investisseurs du secteur minier sur des enjeux de risque politique, d'ESG et de durabilité. Ancien reporter spécialisé dans l'industrie minière, il a mené de nombreuses enquêtes de terrain en Guinée, Sierra Leone, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Zambie et Afrique du Sud.



PROGRAMME
**ÉNERGIE ET
MATIÈRES PREMIÈRES**

L'IRIS a développé depuis plusieurs décennies une expertise poussée dans les domaines de la géopolitique de la production et des échanges d'énergie et renforce son équipe de recherche sur les matières premières de la transition énergétique. Par ces expertises, le programme Énergie et matières premières offre aux institutions et organisations publiques comme privées des capacités d'analyse uniques, basées sur un suivi détaillé des relations internationales et des jeux d'influence autour de ces enjeux.

iris-france.org



@InstitutIRIS



@InstitutIRIS



institut_iris



IRIS



IRIS - Institut de relations internationales et stratégiques

Présenté comme le projet de giga-infrastructure phare de Washington et Bruxelles en Afrique, le corridor de Lobito suscite aujourd’hui autant d’espoirs que de prudence dans la Copperbelt en Zambie et dans le Katanga en République démocratique du Congo (RDC). Le projet concentre désormais plus de 10 milliards de dollars d’engagements publics et privés. Soutenu par les États-Unis, l’Union européenne et la Banque africaine de développement, il est aussi porté par un consortium industriel mené par Trafigura et Vecturis, détenteur d’une concession de 30 ans sur la ligne angolaise. Ce consortium, Lobito Atlantic Railway (LAR), résulte d’un appel d’offres lancé en 2021 et associe également Mota-Engil. Il vise à remettre en service une infrastructure dont la ligne du Benguela, principale artère historique, fut détruite pendant la guerre civile angolaise et entièrement reconstruite par une entreprise chinoise avant la concession actuelle.

Cependant, le projet se heurte à une difficulté structurelle souvent sous-estimée : il implique trois pays aux langues administratives et systèmes juridiques différents, sans organe de coordination formel ni autorité publique transnationale dédiée à sa gouvernance. Cette absence de structure tripartite rend complexe la mise en œuvre d’une vision commune et ralentit la définition de règles uniformes pour les opérateurs.

Bien qu’il cristallise une grande partie des conversations sur l’acheminement des « métaux critiques » (tel le cuivre, cobalt, ou tantale) de la Copperbelt centrafricaine, force est de constater que pour les opérateurs, entrepreneurs et miniers, le corridor de Tazara traversant la Tanzanie, ou les routes de Durban, restent les options principales pour l’export des matières premières. Dans les faits, la majorité du cuivre des provinces du Nord de la Zambie et du Sud de la RDC est acheminée à différentes frontières d’Afrique Australe (Durban en Afrique du Sud, Beira au Mozambique, Dar es-Salaam en Tanzanie) par camion.

ZAMBIE : AMBITION POLITIQUE, QUASI-INERTIE LOGISTIQUE

Lors d’une conférence minière à Lusaka début octobre, le corridor de Lobito ne fut mentionné que de façon marginale, lointaine, si ce n’est pour les mots rassurants du ministre des Transports et de la Logistique, Frank Tayali, qui a affirmé que le gouvernement avançait « à plein régime » sur le projet. Durant les panels, plusieurs opérateurs miniers des provinces du Nord-Ouest et de Luapula questionnèrent ce dernier quant à la reconstruction planifiée de Tazara, prévue pour fin novembre 2025. Ce contraste illustre bien la complexité d’un projet dont l’impact économique reste encore difficile à mesurer, et il n’est pas anodin : le corridor de Tazara, traversant deux pays anglophones (Zambie et Tanzanie), bénéficie d’un cadre

institutionnel existant et d'une expérience opérationnelle éprouvée. En octobre, la Chine y a investi 1,4 milliard de dollars pour une réhabilitation complète, avec un objectif de pleine opérationnalité d'ici trois ans. À terme, Tazara sera un concurrent logistique direct, opérationnel avant Lobito, et surtout perçu comme moins risqué pour les acteurs économiques.

Frank Tayali a récemment indiqué que la section zambienne « Jimbe-Chingola » du corridor de Lobito pourrait voir le lancement des travaux au troisième trimestre 2026, avec un montage financier encore en négociation. La partie zambienne du projet demeure donc à l'état de planification. Sans cette jonction, Lobito reste un axe virtuel pour les opérateurs économiques du pays. Les grandes mines - Kansanshi, Sentinel, Lumwana, Lubambe, Mopani - n'ont annoncé aucun plan concret d'exportation via ce corridor. Elles continuent d'utiliser les routes et corridors éprouvés vers Dar es-Salaam, Durban ou Walvis Bay. Les flux expérimentaux envisagés vers Lobito concernent principalement les cargaisons de cuivre cathodique, plus faciles à standardiser, tandis que les volumes de cobalt ou de lithium restent marginaux.

Les comparaisons logistiques le confirment :

Corridor	Temps de transit estimé*	État / précision	Source
Durban → Lusaka (fret routier)	≈ 6 jours (chargement/déchargement inclus)	Délai estimé pour fret conteneurisé via la route principale (N1 + T2).	Cargorouter, "Freight shipping from Durban to Lusaka, Zambia"
Durban → Ndola (fret routier)	≈ 6 jours	Itinéraire routier transfrontalier opéré régulièrement, incluant Beitbridge.	Cargorouter, "Freight shipping from Durban to Ndola, Zambia"
Durban → mines zambiennes (Kitwe, Chingola, Solwezi)	> 6/7/8 jours — dépend fortement de la route locale, embouteillages aux frontières, pentes et conditions	Délai allongé par l'état routier et la distance ; aucune donnée officielle consolidée.	Estimation fondée sur distances régionales
Walvis Bay → Zambie	~ 3 jours (en conditions favorables)	Temps « atteint » pour certains flux via le corridor Walvis Bay - Ndola -Lubumbashi.	Walvis Bay Corridor Group, Guide officiel du corridor, 2018
Lobito (Zambie)	Non opérationnel — segment Jimbe-Chingola en préparation	Travaux non commencés ; financement en cours entre Zambie, Angola et RDC.	Déplacement récent en Zambie - Ministre de la Logistique et du Transport

À Lusaka, un responsable de la Chambre des mines a résumé cette attente : « Lobito deviendra une option sérieuse lorsque notre partie du rail sera faite ». L'impact économique reste donc pour l'instant potentiel, non observé. Selon les prévisions internes du consortium, un objectif d'un million de tonnes exportées en cinq ans a été fixé, avec des convois de 20 à 40 wagons, chacun pouvant transporter jusqu'à 40 tonnes.

RDC : KAMOA, UNE VITRINE ISOLÉE

C'est en République démocratique du Congo que le corridor commence réellement à prendre forme. La mine Kamoia-Kakula (Ivanhoe/Zijin) a signé en 2024 un accord de capacité avec Lobito Atlantic Railway (LAR), prévoyant l'expédition de 120 000 à 240 000 tonnes de cuivre par an. Une première cargaison test de cuivre concentré, expédiée fin 2023, a mis huit jours pour atteindre le port de Lobito.

Selon Nicholas Fournier, directeur général de LAR, la société prévoit d'atteindre 240 000 tonnes de cuivre transportées en 2026 depuis Kolwezi. Cette projection correspond à la borne haute du contrat Ivanhoe et sert de référence pour la montée en puissance du corridor. Trafigura, partenaire du consortium, a également signé des accords logistiques à long terme pour acheminer le cuivre via Lobito.

Mais la dépendance du corridor à un seul opérateur pose un risque systémique : sans diversification des volumes ni engagement d'autres producteurs majeurs, le modèle économique reste fragile. L'économie du corridor repose aujourd'hui sur la constance et la rentabilité d'un seul acteur, Kamoia-Kakula, ce qui accroît sa vulnérabilité.

À ce jour, aucun autre grand opérateur minier côté, CMOC/TFM, Glencore (KCC/Mutanda), Chemaf, n'a officiellement manifesté son intention d'utiliser ce corridor. Les documents investisseurs et rapports publics de ces entreprises n'en font pas mention. Kamoia reste donc un pilote industriel, sans « effet d'entraînement » encore visible. Les acteurs chinois, pourtant majoritaires dans la production régionale, continuent d'utiliser principalement les routes vers l'océan Indien, où leurs chaînes logistiques et partenaires portuaires sont déjà établis. Toutefois, plusieurs cargaisons d'essai en provenance de sociétés chinoises sont attendues d'ici 2026, afin d'évaluer la compétitivité du trajet via Lobito.

LOGISTIQUE ET CHAINES DE VALEUR : DES PROMESSES À CONFIRMER

L'avantage comparatif du corridor de Lobito repose sur une réduction potentielle des temps de transit et une meilleure fiabilité du transport minier. Pour Kamoia, le gain logistique est significatif : 8 jours contre minimum 25 par route vers Durban ou Dar es-Salaam selon les communiqués officiels d'Ivanhoe regardant le transport routier. Mais cet avantage est pour l'instant limité au territoire congolais. Les convois ferroviaires sont aujourd'hui composés

d'environ 100 wagons fournis par la Chine et 112 wagons supplémentaires en provenance d'Afrique du Sud, reflétant la coopération internationale nécessaire au démarrage du corridor.

Côté zambien, aucune donnée publique ne permet encore de mesurer les économies réelles (carburant, manutention, assurance, pertes). L'absence d'un barème de coût par tonne rend l'impact économique impossible à quantifier. Les entreprises n'intègrent donc pas encore Lobito dans leurs modèles financiers.

À plus long terme, la connexion effective du corridor pourrait permettre l'émergence de hubs de transformation ou de zones industrielles (Chingola, Luau, Huambo) capables de rapprocher les activités de raffinage des sites miniers. Cela suppose néanmoins des politiques d'incitation : fiscalité attractive, cadre environnemental clair, et raccordement énergétique fiable.

LA VARIABLE CHINOISE

Sur les 19 principales mines de cuivre du Katanga, 15 sont opérées et/ou majoritairement financées par des conglomérats chinois¹. Le corridor de Lobito, soutenu par le G7, l'Union européenne et les États-Unis, pourrait-il être perçu comme un projet occidental concurrent ?

Lors d'un récent voyage que j'ai réalisé à Lubumbashi, plusieurs intervenants ont souligné cette réalité. L'un d'eux a affirmé : « Il est beaucoup plus simple de faire affaire avec les Chinois. Nous n'utiliserons pas un projet lié à l'Occident si cela compromet nos relations commerciales avec la Chine ». Cette position illustre un pragmatisme économique assumé en opposition à la rhétorique géopolitique. En ce qui concerne les opérateurs chinois, ceux-ci adopteront probablement le corridor si celui-ci devient plus compétitif, mais non pour des raisons politiques. En réalité, la Chine est déjà indirectement impliquée : elle a fourni le matériel roulant, participé à la reconstruction de la ligne Benguela et reste l'un des principaux utilisateurs anticipés du corridor, du fait de son rôle dominant dans l'achat et le raffinage des minerais exportés.

De son côté, Nicholas Fournier, directeur général de LAR, insiste : « Il n'y a aucune géopolitique dans ce projet ». LAR étant une organisation purement commerciale, pour gagner la confiance des grands groupes chinois, la neutralité devra se traduire par la cohérence tarifaire,

¹ Baskaran, Gracelin. 2025. « Building Critical Minerals Cooperation Between The United States And The Democratic Republic Of The Congo » . <https://www.csis.org/analysis/building-critical-minerals-cooperation-between-united-states-and-democratic-republic-congo>.

l'efficacité opérationnelle, et la transparence contractuelle pour convaincre les grands groupes miniers chinois de rejoindre le flux.

Le véritable enjeu, cependant, va bien au-delà du transport : que le minerai arrive à Lobito (Atlantique) ou à Dar es-Salaam (océan Indien), dans la grande majorité des cas, il sera traité (raffiné/transformé) en Chine. Aujourd'hui, la Chine contrôle environ 72 % du raffinage mondial de cobalt, tandis que l'Europe en assure seulement 12 %².

Du côté du cuivre, les États-Unis illustrent bien le déséquilibre: leur capacité domestique de fusion/affinage est d'environ 585 000 tonnes/an³, soit à peu près la moitié de ce qu'ils extraient, les obligeant à exporter des concentrés ou à importer du cuivre raffiné. Ce désajustement structurel, entre la production minière et la capacité industrielle de transformation, illustre la déconnexion entre l'amont extractif et l'aval métallurgique, source d'une forte captation de valeur hors du continent africain.

Si les États, les mines ou les investisseurs veulent réellement « capturer la valeur », ils devront envisager des capacités de raffinage locales ou régionales, mais cela requiert des marchés de taille, une énergie abondante à coût compétitif, des infrastructures chimiques et métallurgiques, un cadre normatif stable, et un volume de matière première régulier. Sans cela, même avec le corridor de Lobito, l'Afrique restera un fournisseur de matières premières, tandis que les marges les plus fortes resteront captées ailleurs.

CONCLUSION : D'UNE AMBITION DIPLOMATIQUE À UNE RÉALITÉ ÉCONOMIQUE

En 2025, le corridor de Lobito demeure une infrastructure en transition : opérationnelle côté congolais, symbolique côté zambien, compliquée côté angolais. La promesse d'intégration régionale ne deviendra tangible qu'avec l'achèvement du tronçon Jimbe-Chingola et la conclusion d'accords commerciaux supplémentaires avec les grands producteurs de cuivre.

Le cas Kamo-a-Kakula prouve la faisabilité technique sans encore prouver la viabilité économique régionale. Si les gouvernements angolais, congolais et zambien parviennent à coordonner leurs politiques et à sécuriser les financements, Lobito pourrait réduire la

² SMM New Energy, *China Cobalt Market Report 2024* (Shanghai: Shanghai Metals Market Information & Technology Co., Ltd, April 2024), accessed November 17, 2025, <https://www.cobaltinstitute.org/wp-content/uploads/2024/05/China-cobalt-report-2024.pdf>.

³ Gracelin Baskaran and Meredith Schwartz, "Rethinking Copper Tariffs," commentary, Centre for Strategic and International Studies, 23 July 2025, accessed 17 November 2025, <https://www.csis.org/analysis/rethinking-copper-tariffs>.

dépendance logistique du cuivre africain vis-à-vis des ports de l'océan Indien. Mais sans gouvernance claire, le projet risquerait de demeurer un symbole diplomatique plus qu'un instrument de compétitivité pour les entreprises. La réussite de LAR dépendra *in fine* de sa capacité à démontrer que sa promesse d'efficacité est réelle, au-delà des discours géopolitiques : offrir un corridor plus court, plus rapide, et surtout moins coûteux pour les flux miniers, qu'ils soient occidentaux ou chinois.

Pour les acteurs économiques, la période 2026-2028 sera décisive : c'est à ce moment que les premiers contrats ferroviaires, zones industrielles et cadres tarifaires préciseront si le corridor de Lobito devient une alternative viable ou reste une promesse d'intégration.

L'expertise stratégique en toute indépendance



PROGRAMME
ÉNERGIE ET
MATIÈRES PREMIÈRES



2 bis, rue Mercœur - 75011 PARIS / France

+ 33 (0) 1 53 27 60 60

contact@iris-france.org

iris-france.org



L'IRIS, association reconnue d'utilité publique, est l'un des principaux think tanks français spécialisés sur les questions géopolitiques et stratégiques. Il est le seul à présenter la singularité de regrouper un centre de recherche et un lieu d'enseignement délivrant des diplômes, via son école IRIS Sup', ce modèle contribuant à son attractivité nationale et internationale.

L'IRIS est organisé autour de quatre pôles d'activité : la recherche, la publication, la formation et l'organisation d'événements.