

Le corridor de Lobito : un nouvel horizon pour les partenariats sur les minerais de transition en Afrique

Gouvernance, investissements et opportunités
de valorisation en Angola, en République
démocratique du Congo et en Zambie

RAPPORT





Cette étude, commandée par l'Initiative pour la transparence des industries extractives (ITIE), en collaboration avec ITIE Angola, ITIE-RDC et ITIE Zambie, a été réalisée par CrossBoundary Advisory.

L'ITIE remercie ses collègues d'ITIE Angola, ITIE-RDC et ITIE Zambie, la Banque africaine de développement et Inspecteurs des Impôts sans Frontières pour leurs commentaires dans le cadre de l'élaboration de ce rapport.

Publié en mai 2026

Le corridor de Lobito : un nouvel horizon pour les partenariats sur les minerais de transition en Afrique

Gouvernance, investissements et opportunités
de valorisation en Angola, en République
démocratique du Congo et en Zambie

RAPPORT



Messages clés

- **Les partenariats stratégiques miniers redéfinissent la manière dont les minéraux critiques sont financés, transportés et négociés.** L'augmentation de la demande en minéraux de transition entraîne de nouvelles formes de coopération entre les pouvoirs publics, les partenaires de développement et les entreprises, qui s'intéressent de plus en plus aux chaînes d'approvisionnement intégrées plutôt qu'à des investissements miniers isolés.
- **Le corridor de Lobito illustre à la fois le potentiel et la complexité de ces nouveaux modèles de chaîne d'approvisionnement.** Si le corridor propose une autre formule pour exporter le cuivre et le cobalt, son développement reste inégal et dépend de la coordination entre les pays, les institutions et les accords de financement.
- **La diversification et la création de valeur ajoutée sont possibles, mais non garanties.** Le corridor pourrait stimuler le contenu local, le développement des fournisseurs et la transformation en aval, mais les résultats dépendront des décisions en matière de gouvernance et de politique, ainsi que des solutions aux contraintes telles que l'alimentation électrique, le manque d'infrastructures, le financement et la capacité industrielle.
- **Ce sont les lacunes en matière de gouvernance, plus que la géologie ou la finance, qui constituent des risques majeurs pour la réalisation des objectifs de développement.** Le manque de transparence, de coordination et les règles floues dans les secteurs de l'exploitation minière, des transports et des infrastructures peuvent nuire aux investissements, retarder la mise en œuvre et diminuer la part de valorisation nationale.
- **La transparence et la supervision multipartite sont essentiels pour réduire les risques liés au corridor et renforcer la coordination entre les pays.** L'amélioration des divulgations ITIE sur le transport, l'infrastructure et la valeur ajoutée – et l'utilisation de processus multipartites dans le contexte des corridors par le biais du dispositif de l'ITIE et d'autres tels que la Vision minière pour l'Afrique et les mécanismes nationaux – peuvent renforcer la nécessité de rendre compte et mettre ces corridors sur la voie du succès à long terme.

Table des matières

Index des figures et tableaux	7
Abréviations	8
Résumé	10
1. Introduction	14
1.1 Contexte stratégique : Géopolitique des minéraux critiques	14
2. Lobito, un corridor emblématique	21
3. Le corridor de Lobito en pratique : infrastructures, investissements et performances émergentes	23
3.1 Ce qu'est le corridor de Lobito – et ce qu'il vise à accomplir	23
3.2 Les infrastructures essentielles : structures ferroviaires, portuaires et logistiques	26
3.3 Financement, investissement et premiers signaux du marché	30
3.4 Investissements connexes le long du corridor	32
3.5 Dispositif institutionnel et architecture de mise en œuvre	34
3.6 Itinéraires alternatifs : le corridor de Lobito dans un contexte à plusieurs corridors	35
3.7 Améliorations potentielles, arbitrages et effets sur l'environnement	38
4. Le secteur minier dans les pays du corridor de Lobito : état actuel, potentiel de croissance et perspectives de valorisation locale	42
4.1 Situation actuelle du secteur minier dans les pays du corridor de Lobito	42
4.2 Le secteur du cuivre	44
4.3 Le secteur du cobalt	50
4.4 Autres minéraux	53
4.5 Perspectives d'augmentation de la production minière	53
5. Potentiel de valorisation locale des minéraux le long du corridor de Lobito	55
5.1 Contenu local et dispositifs cadres pour la participation de l'État	58
5.2 Possibilités de valorisation à court terme	61
5.3 Les ambitions à long terme : des chaînes de valeur pour batteries et véhicules électriques	63
6. Gouvernance, transparence et gestion des risques le long du corridor de Lobito	64
6.1 Problèmes de gouvernance dans le secteur minier	65
6.2 Problèmes de gouvernance relatifs au contenu local	68
6.3 Problèmes de gouvernance dans le développement des transports et des corridors	68

7. Comment la Norme ITIE peut renforcer la gouvernance des mines et du corridor	72
7.1 Renforcer la gouvernance du secteur minier et le climat d'investissement	73
7.2 Renforcer la gouvernance en matière de transports et de corridors	76
8. Actions complémentaires pour renforcer l'impact de l'ITIE le long du corridor de Lobito	81
8.1 Renforcer la gouvernance du secteur minier	81
8.2 Renforcer la transparence du contenu local et le développement des fournisseurs	82
8.3 Renforcer la gouvernance des transports et des corridors	83
Annexe 1 : Partenariats stratégiques de gouvernement à gouvernement dans le domaine des minéraux concernant l'Angola, la RDC et la Zambie	86
Annexe 2 : Autres déclarations et accords concernant le corridor de Lobito	90
Annexe 3 : Principaux projets de transport liés au corridor de Lobito	92
Annexe 4 : Partie ferroviaire de quelques corridors de transport	93
Annexe 5 : Cadre institutionnel des corridors à comparer	94
Annexe 6 : Mines productrices en RDC (2023)	96
Annexe 7 : Mines de cuivre en activité en Zambie (2025)	100
Annexe 8 : Synthèse des mesures pour encourager le contenu local en Angola, RDC et Zambie	101
Annexe 9 : État de la mise en œuvre des normes ITIE en Angola, RDC et Zambie	103

Index des figures et tableaux

Figure 1. Projection de demande pour certains minéraux critiques selon différents scénarios	15
Figure 2. Répartition géographique de la production de ressources naturelles brutes et raffinées pour les principaux minéraux	16
Figure 3. Répartition géographique de la production de matériaux raffinés pour les principaux minéraux	16
Figure 4. Le corridor de Lobito, les lignes ferroviaires et les autres corridors	24
Figure 5. Calendrier proposé pour le projet de ligne ferroviaire nouvelle en Zambie	29
Figure 6. Valeur des exportations en produits de l'extraction en provenance de l'Angola, la RDC et la Zambie	43
Figure 7. Production de minéraux critiques en part de la production mondiale	44
Figure 8. Production de cuivre et de cobalt liée à la Chine en RDC et en Zambie	46
Figure 9. Exportations de cuivre par niveau de traitement	47
Figure 10. Exportations cumulées de cuivre en provenance de la RDC et de la Zambie, par destination	48
Figure 11. Exportations cumulées de cuivre en provenance de la RDC et de la Zambie, par forme et par destination	48
Figure 12. Importations totales de cuivre par catégorie et région d'importation	49
Figure 13. Capacité de production de cuivre par région	50
Figure 14. Présence chinoise dans le secteur du cobalt en RDC	50
Figure 15. Exportations cumulées de cobalt en provenance de la RDC et de la Zambie	51
Figure 16. Exportations de cobalt en provenance de la RDC et de la Zambie	52
Figure 17. Exportations cumulées de cobalt en provenance de la RDC et de la Zambie	53
Figure 18. Mesures possibles pour encourager la création de valeur locale tout au long de la chaîne de valeur des minéraux	56
Figure 19. Chaîne de valeur du cuivre	59
Figure 20. Chaîne de valeur du cobalt	60
Tableau 1. Partenariats stratégiques miniers comprenant l'Angola, la RDC et la Zambie, par partenaire et année de l'accord	18
Tableau 2. Tendances mondiales concernant les minéraux critiques et leurs implications pour l'Angola, la RDC et la Zambie	20
Tableau 3. Vue d'ensemble sur les principaux projets de transport liés au corridor de Lobito	30
Tableau 4. Résumé de l'état des dispositions institutionnelles dans les principaux corridors de transport depuis la ceinture de cuivre from the Copperbelt	37
Tableau 5. Estimation préliminaire des émissions de CO ₂ provenant du transport de 25 tonnes de cuivre depuis Kolwezi sur différents itinéraires	39
Tableau 6. Principales sociétés de production de cuivre en RDC en 2023	45
Tableau 7. Principaux exportateurs de cobalt de la RDC en 2023	51
Tableau 8. Aperçu du profil de risque de la gouvernance du corridor de Lobito	71
Tableau 9. Opportunités en matière de gouvernance et de transparence pour l'ITIE	80

Abréviations

AFC	Africa Finance Corporation
AGL	Africa Global Logistics
AMDC	African Minerals Development Centre
ARSP	Autorité de régulation de la sous-traitance dans le secteur privé en RDC
AZOP	Oléoduc Angola-Zambie (abréviation en anglais)
BAD	Banque africaine de développement
BEI	Banque européenne d'investissement
CCR	Central Copper Resources
CCTTFA	Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency (Agence de facilitation des transports du corridor central)
CFB	Chemin de fer de Benguela (Caminho de Ferro de Benguela)
CMOC	China Molybdenum Company
CNMC	China Nonferrous Metal Mining Corporation
CO2	Dioxyde de carbone
DFC	United States Development Finance Corporation
EAU	Émirats Arabes Unis
EIE	Évaluation de l'impact environnemental et social
EMAPE	Exploitation minière artisanale et à petite échelle
ERG	Eurasian Resources Group
ESG	(questions) environnementales, sociales et de gouvernance
FQM	First Quantum Minerals
GLEC	Global Logistics Emissions Council (Conseil mondial des émissions logistiques)
IFD	Institutions de financement pour le développement
IRH	Société d'investissement des Émirats arabes unis
ITIE	Initiative pour la transparence dans les industries extractives
JV	Joint-venture
KCC	Kamoto Copper Company
KFM	Kisanfu Mining
KCC	Kamoto Copper Company
KFM	Kisanfu Mining

LAR	Lobito Atlantic Railway (ligne ferroviaire)
LCIPA	Lobito Corridor Investment Promotion Authority (Autorité de promotion des investissements du corridor de Lobito)
LCTTFA	Lobito Corridor Transit Transport Facilitation Agency (Agence de facilitation des transports du corridor de Lobito)
MCLI	Initiative logistique du corridor de Maputo
MIGA	Multilateral Investment Guarantee Agency (Agence multilatérale de garantie des investissements)
MMG	Joint-venture détenue majoritairement par Chine Minmetals Corporation
MPC	Matières premières critiques
MSP	Minerals Security Partnership (Partenariat stratégiques pour les minéraux)
NCTTCA	Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority (Autorité de coordination du transit et des transports du Corridor Nord)
NFCA	China Nonferrous Corporation Africa
NSC	Corridor nord-sud
PDCL	Plano Director do Corredor do Lobito (Plan directeur pour le corridor de Lobito–Angola)
PGII	Partnership for Global Infrastructure and Investment (Partenariat pour les infrastructures et les investissements mondiaux)
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
PPP	Partenariat public-privé
RDC	République démocratique du Congo
SADC	Southern African Development Community (Communauté pour le développement de l'Afrique australe)
SAGCOT	Southern Agricultural Growth Corridor of Tanzania (Corridor pour la croissance agricole du sud de la Tanzanie)
SARL	Société à responsabilité limitée
SGR	Chemin de fer à voie normale
SH	Système harmonisé (codification des marchandises)
SNCC	Société Nationale des Chemins de Fer du Congo
TAZARA	Autorité ferroviaire Tanzanie-Zambie
TFM	Tenke Fungurume Mining
TKCMC	Trans-Kalahari Corridor Management Committee (Comité de gestion du corridor trans-Kalahari)
WBCG	Walvis Bay Corridor Group (Groupe du corridor de Walvis Bay)
ZCCM-IH	Zambia Consolidated Copper Mines – Investment Holdings
ZRL	Zambia Railways Limited

Résumé

Ce rapport examine l'émergence du corridor de Lobito dans un contexte de partenariats stratégiques miniers en évolution rapide, en analysant son infrastructure, sa dynamique d'investissement, son potentiel pour la valeur ajoutée et les priorités en matière de gouvernance et de transparence qui sont essentielles à son succès. L'accélération de la demande en minéraux critiques – sous l'impulsion de la transition énergétique, de la politique industrielle et de la concurrence géopolitique – a déclenché une vague de partenariats stratégiques pour les minéraux (MSP) dans toute l'Afrique. Les gouvernements, les institutions de financement pour le développement et les acteurs privés cherchent de plus en plus à réaliser des investissements, à conclure des accords d'exploitation et à mettre en place des modalités d'infrastructures pour les minéraux qui garantissent des chaînes d'approvisionnement diversifiées dans le corridor de Lobito. Entre 2008 et 2025, au moins 16 partenariats de ce type impliquant l'Angola, la République démocratique du Congo (RDC) ou la Zambie ont été conclus. Parmi eux, 13 (81 %) l'ont été récemment, en l'espace de seulement quatre années (2022-2025).

Le corridor de Lobito fait office de point d'ancrage emblématique pour ces partenariats en Afrique, illustrant à la fois les opportunités et les difficultés qui émergent lorsque l'on veut faire converger expansion minière, financement des infrastructures et intérêts géopolitiques. Il reflète l'ambition plus large de passer des investissements miniers isolés vers des stratégies de chaînes d'approvisionnement intégrées multi-pays, tout en mettant en évidence les problèmes de coordination, de divulgation, de mise en œuvre inégale et de gouvernance des projets à grande échelle.

Le corridor de Lobito est un corridor transfrontalier et polyvalent dont le potentiel dépendra non seulement de la géologie et de l'infrastructure, mais aussi des décisions de gouvernance prises aujourd'hui. Ce corridor de 1 300 kilomètres comprend trois investissements ferroviaires à différents stades de développement, avec comme point d'ancrage un système ferroportuaire opérationnel en Angola.

Le corridor de Lobito est un corridor transfrontalier et polyvalent dont le potentiel dépendra non seulement de la géologie et de l'infrastructure, mais aussi des décisions de gouvernance prises aujourd'hui.



Un train près du complexe industriel de Carrinho, en Angola.

CRÉDIT PHOTO : CROSSBOUNDARY

Reliant le port atlantique de Lobito, en Angola, aux régions minières de la RDC (et potentiellement de la Zambie), le corridor traverse l'une des plus importantes concentrations de ressources en cuivre et en cobalt au monde. Bénéficiant d'un total d'engagements dépassant 1 milliard de dollars US d'investissements et ayant des besoins en financement totaux estimés à plus de 6 milliards de dollars US, le corridor fait partie des initiatives d'infrastructure transnationales les plus ambitieuses actuellement en cours sur le continent.

Si les investissements dans les infrastructures progressent, ils ne sont pas égaux dans les trois pays. Le système ferroportuaire angolais est opérationnel et a démontré sa viabilité technique grâce aux premières expéditions, tandis que la réhabilitation du chemin de fer de la RDC et une liaison nouvelle proposée pour la Zambie restent à des stades de préinvestissement et de faisabilité, nécessitant un financement substantiel, la coordination institutionnelle et plus de clarté sur la réglementation. Cette asymétrie et ce séquençage inégal signifient que la faisabilité du corridor est crédible par endroits, mais que sa compétitivité globale dépendra de sa fiabilité sur l'ensemble de son parcours. En fin de compte, le succès de Lobito sera déterminé moins par les infrastructures que par sa capacité en matière de gouvernance, de transparence et de coordination à répondre aux engagements pris vis-à-vis des investissements et aux ambitions en termes d'expansion minière.

Plus qu'une simple voie de transport autonome, le corridor de Lobito doit se comprendre comme un corridor complémentaire diversifié – qui améliore la résilience de la chaîne d'approvisionnement pour les pays consommateurs tout en ouvrant des voies de développement multimodales pour les pays producteurs.

L'augmentation de la demande en cuivre, cobalt et minéraux connexes a aiguisé l'intérêt géopolitique envers les chaînes d'approvisionnement en Afrique, d'autant plus que les États-Unis et l'Union européenne cherchent à réduire leur dépendance à l'égard des capacités de traitement très concentrées dans d'autres pays. Malgré l'augmentation de la demande, la production et la transformation restent très concentrées, ce qui accroît l'exposition aux chocs géopolitiques et aux perturbations de l'approvisionnement. La Chine représente environ 60 à 70 % des activités mondiales de fonte et d'affinage du cuivre. En 2023, les entreprises en lien avec la Chine ont produit environ 78 % du cuivre de la RDC et 65 % de son cobalt, ainsi qu'environ 13 % de la production de cuivre de la Zambie. La Chine a également importé plus de la moitié des exportations combinées de cuivre de la RDC et de la Zambie et environ 80-85 % de leurs exportations combinées de cobalt.

Cette concentration des exportations de minéraux est l'un des principaux risques auxquels le corridor de Lobito cherche à remédier. Pour les pays consommateurs, la diversification et la résilience par le biais d'itinéraires de remplacement tels que Lobito deviennent des priorités de plus en plus importantes dans un paysage géopolitique fragmenté. Pour les pays producteurs tels que l'Angola, la RDC et la Zambie, le corridor n'est pas prioritairement là pour une question de rapidité de livraison, mais plutôt pour diversifier les itinéraires d'exportation et accroître la valeur ajoutée au niveau national. Dans ce contexte, Lobito est à considérer comme un corridor complémentaire offrant résilience et développement, plutôt que comme une solution de transport autonome ou un remplacement immédiat des routes d'exportation à l'Est et au Sud.

Le potentiel de développement est élevé, mais il dépend d'investissements

favorables et de voies réalistes de création de valeur ajoutée. Le corridor présente un fort potentiel pour soutenir la diversification économique, le contenu local, le développement des fournisseurs et l'ajout de valeur en aval, notamment au vu des prévisions de croissance pour la production de cuivre et de cobalt de la ceinture de cuivre. Il permet également d'envisager des possibilités d'investissements plus diversifiés portant sur les plateformes logistiques, la transmission de l'énergie électrique, l'agro-transformation et les zones industrielles. Toutefois, le degré de réalisation de la valeur ajoutée reste incertain et dépendra des conditions propres à chaque pays. Il est possible de poursuivre la recherche de valorisation tant en RDC qu'en Zambie, en particulier à court et à moyen terme, notamment en développant la fonte, l'affinage et la fabrication de base. Le corridor pourrait contribuer à renforcer la valeur ajoutée relativement élevée de la RDC – qui exportait déjà environ 83 % de son cuivre sous forme de cathodes raffinées en 2023 – tout en aidant la Zambie à progresser en s'éloignant de son profil dans lequel environ 75 % de la valeur des exportations de cuivre proviennent encore d'anodes non raffinées. Les activités en aval plus avancées, telles que la fabrication de batteries, nécessiteront probablement une approche à plus long terme et par étapes.

Si l'Angola, la RDC et la Zambie affichent des ambitions croissantes en matière de valorisation, les lacunes dans la mise en œuvre, le manque de supervision et de préparation industrielle risquent de freiner la participation nationale et de limiter l'ampleur des retombées économiques locales. Plus généralement, la traduction de ce potentiel en avantages tangibles dépendra de la résolution des contraintes structurelles, notamment la fiabilité de l'alimentation électrique, le manque d'infrastructures, le financement, les compétences et l'accès au marché.

Les lacunes en matière de gouvernance, plus que les questions de géologie ou de finance, représentent un risque majeur pour les résultats attendus du corridor.

L'expansion des flux miniers et de transport le long du corridor est susceptible d'amplifier les risques socio-économiques et environnementaux liés à la gouvernance. L'opacité des licences, des questions de propriété et des contrats peut augmenter les risques environnementaux et sociaux ; le manque de clarté des frais de transport peut favoriser les paiements informels ; et la faiblesse de la coordination entre les institutions peut retarder la mise en œuvre même lorsque l'infrastructure existe. Un suivi insuffisant des objectifs en matière de contenu local et de valeur ajoutée, l'accès limité aux informations sur les marchés publics pour les entreprises nationales et des structures de financement du corridor opaques risquent de décourager les investissements, de restreindre l'accès au financement et de limiter la captation de valeur à l'échelon national. Ces problèmes de gouvernance créent un profil de risque particulier dans lequel les défaillances peuvent se répercuter sur l'investissement, l'exploitation minière, les transports et les finances publiques.

La transparence et la bonne gouvernance peuvent diminuer les risques liés au corridor, mais elles doivent aller au-delà de l'exploitation minière en amont, pour couvrir le transport, le contenu local et la gouvernance du corridor.

La gestion de ces risques interconnectés nécessite des systèmes de transparence qui soient opérationnels et pas seulement descriptifs. La transparence et la gouvernance, sous la forme de normes mondiales telles que la Norme ITIE et de dispositifs régionaux tels que la Vision minière pour l'Afrique, peuvent jouer un rôle concret en réduisant l'asymétrie des informations et en renforçant la confiance des investisseurs sur toute la chaîne de valeur du corridor.

L'amélioration des divulgations existantes dans les trois pays concernant les licences, les contrats, la propriété effective, la production, les exportations, les recettes et les entreprises d'État peut donner plus de prévisibilité et de crédibilité budgétaire à l'exploitation minière en amont. Toutefois, des lacunes importantes en matière de transparence subsistent en ce qui concerne la tarification des transports, le financement ferroviaire et portuaire, les partenariats public-privé (PPP) du corridor, les plans de développement des fournisseurs, les informations relatives aux marchés publics locaux et la documentation des questions environnementales et sociales. L'extension des divulgations à ces segments de milieu de chaîne et au corridor permettrait de mieux contrôler les flux de minerais, la participation nationale, les risques environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) et les recettes liées au corridor, renforçant ainsi la bancabilité des projets et la nécessité de rendre compte au grand public.

L'action se doit de se concentrer sur la transparence opérationnelle, la gouvernance coordonnée et la mise en œuvre par étapes. La transparence seule est insuffisante sans actions institutionnelles et politiques complémentaires. Pour optimiser l'impact du corridor sur le développement, les pouvoirs publics pourraient s'appuyer sur les groupes multipartites pour intégrer la transparence dans la gouvernance du corridor, parallèlement aux investissements pour infrastructures. L'approfondissement des divulgations et de la supervision multipartite peut contribuer à renforcer la transparence des registres de licences, des contrats, de la propriété effective, des achats de contenu local, des marchés publics prévus et des entreprises d'État participantes dans le secteur des transports et de la logistique. Les groupes multipartites nationaux de l'ITIE peuvent ajouter aux déclarations ITIE les paiements liés au corridor, les résultats en matière de développement des fournisseurs et les chaînes de valeur du transport, tout en ayant recours au dialogue multipartite pour aligner les politiques minières, industrielles et de transport. Les partenaires de développement peuvent aider à informatiser un cadastre robuste, et encourager la création de registres de fournisseurs, d'autorités responsables du corridor et de systèmes pour la transparence des projets pour que les données divulguées servent lors de la prise de décisions. En fin de compte, le succès du corridor va dépendre des capacités en matière de transparence, coordination et responsabilisation à évoluer au même niveau que l'expansion minière et les flux d'investissement.

Ce rapport propose des idées pratiques aux pouvoirs publics, à la communauté ITIE et aux partenaires sur la manière dont la transparence et les systèmes multipartites peuvent responsabiliser davantage l'exploitation minière, les infrastructures et les investissements dans le corridor de Lobito. Il atteint ces objectifs par une analyse structurée en quatre sections. Les sections 1 et 2 présentent le contexte géopolitique dans lequel le corridor de Lobito est en train de naître. La section 3 évalue l'état actuel du corridor, en décrivant son infrastructure, sa situation financière, ses dispositions institutionnelles et les signaux de performance émergents, et en esquissant la voie à suivre. Les sections 4 et 5 examinent comment l'Angola, la RDC et la Zambie peuvent se servir du corridor pour capter une plus grande part de valeur de la production minière, notamment en développant la transformation, le contenu local et la formation des fournisseurs. Enfin, les sections 6, 7 et 8 se concentrent sur la gouvernance, la transparence et la gestion des risques, en identifiant les domaines dans lesquels un meilleur accès à l'information pour les parties prenantes et les entreprises locales peut les aider à participer activement aux investissements liés au corridor, et en soulignant les considérations politiques pour équilibrer l'attractivité des investissements avec les objectifs de développement.

1. Introduction

Le corridor de Lobito provient du croisement de trois dynamiques puissantes : l'accélération de la demande mondiale en minéraux critiques, l'intensification de la concurrence géopolitique autour des chaînes d'approvisionnement et le regain d'intérêt pour l'intégration régionale africaine en tant que plateforme de transformation économique. Compte tenu de la complexité du corridor et de son potentiel de transformation, la bonne gouvernance, la transparence et la participation des parties prenantes sont des éléments essentiels pour mieux évaluer la faisabilité et les avantages escomptés pour les communautés, l'économie et l'environnement. Toutefois, le manque d'informations publiques entrave la crédibilité du débat public et des réformes. Pour y remédier, les représentants de l'ITIE en Angola, en RDC et en Zambie ont décidé de donner plus de transparence au corridor au moyen d'un rapport thématique régional. En proposant une vision équilibrée des opportunités et des risques, ce rapport vise à crédibiliser le débat public et à aider les décideurs politiques et les parties prenantes à prendre des décisions éclairées qui maximisent les avantages et garantissent le succès à long terme de ces partenariats dans le domaine des minéraux de transition. Pour comprendre le corridor de Lobito, il faut le situer dans le contexte plus large des forces mondiales et régionales qui façonnent aujourd'hui le développement des minéraux critiques. Cette section examine le contexte géopolitique et économique à l'origine du regain d'intérêt pour le corridor, les partenariats stratégiques qui se forment autour de lui et les questions de gouvernance qui se posent lorsque les chaînes d'approvisionnement en minéraux, les investissements dans les infrastructures et la coopération entre les secteurs public et privé convergent. Il explique également pourquoi ces dynamiques sont directement liées au mandat de l'ITIE et aux enjeux en matière de transparence abordés dans la section 6.

1.1 Contexte stratégique : Géopolitique des minéraux critiques

La transition énergétique mondiale, les priorités en matière de défense, la numérisation et l'adoption de l'intelligence artificielle entraînent une hausse structurelle de la demande pour un groupe restreint de minéraux critiques, ce qui redéfinit les priorités d'investissement et l'aspect géopolitique des chaînes d'approvisionnement. Le cuivre, le cobalt, le lithium et le nickel sont des intrants essentiels pour la production d'énergie renouvelable, les véhicules électriques, le stockage sur batteries et les réseaux électriques ; les prévisions indiquent une forte augmentation de la demande pour ces minéraux, étant donné que différents pays cherchent à se décarboniser selon différentes orientations.

Les projections préparées par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) indiquent que la demande pour ces minéraux va augmenter substantiellement dans tous les scénarios jusqu'en 2040, même dans celui des orientations déclarées actuellement. Les orientations plus ambitieuses en matière de climat et de transition énergétique se traduisent par une demande beaucoup plus élevée, notamment, pour les minéraux utilisés dans les batteries, tels que le lithium, le graphite, le nickel et le cobalt. Dans tous les cas de figure, les technologies d'énergie propre représentent la majeure partie de la croissance de la demande, ce qui souligne le rôle central de la transition énergétique dans le fonctionnement des futurs marchés des minéraux.

Compte tenu de la complexité du corridor et de son potentiel de transformation, la bonne gouvernance, la transparence et la participation des parties prenantes sont des éléments essentiels pour mieux évaluer la faisabilité et les avantages escomptés pour les communautés, l'économie et l'environnement.

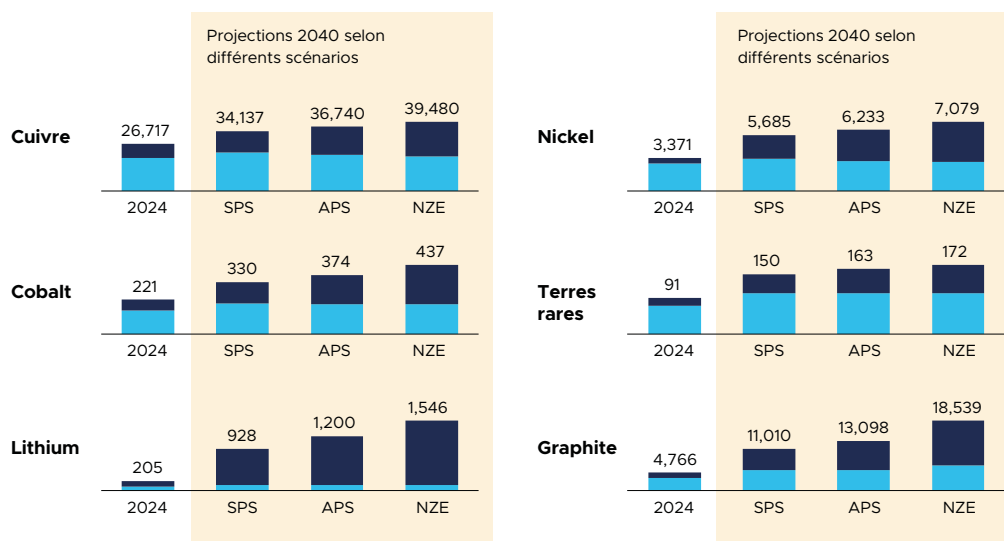
Pour les pays riches en minéraux tels que l'Angola, la RDC et la Zambie, cette évolution offre des opportunités majeures permettant d'accroître la production et d'attirer des capitaux, tout en renforçant l'attention portée à la répartition de la valeur, les risques et les responsabilités au sein des chaînes d'approvisionnement mondiales de plus en plus complexes.

FIGURE 1

Projection de demande pour certains minéraux critiques selon différents scénarios*

En milliers de tonnes

■ Technologies propres ■ Autres utilisations

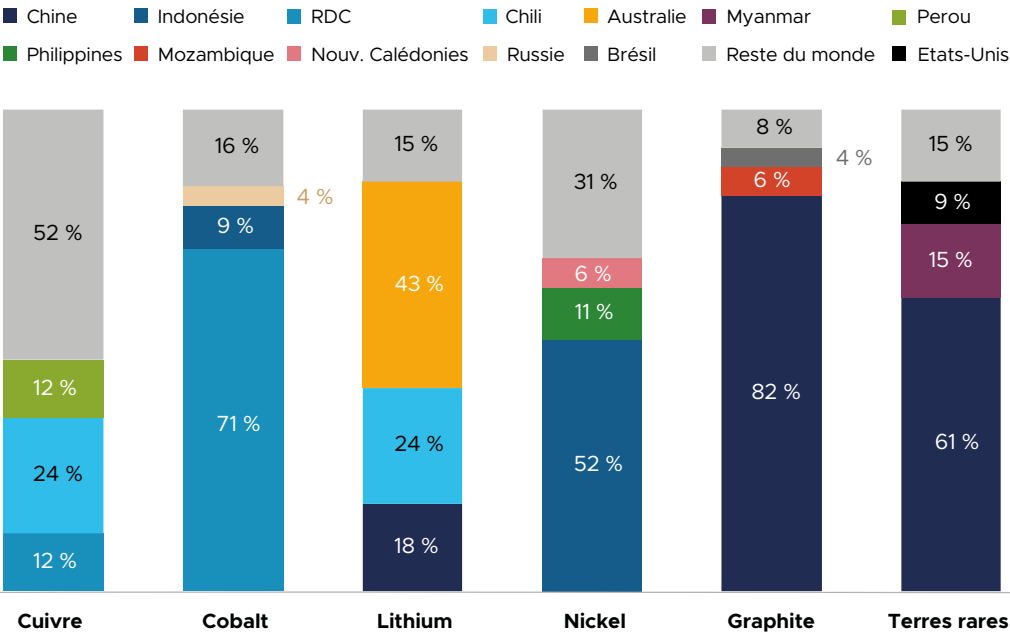


* Les scénarios de l'AIE sont : (1) SPS (Stated Policies Scenario), soit la continuité des politiques énergétiques actuelles; (2) APS (Announced Pledges Scenario), qui supposent que les pouvoirs publics réalisent les engagements climatiques et énergétiques annoncés et (3) NZE (Net Zero Emissions Scenario), qui modélise la voie vers les émissions net zéro d'ici à 2050.

Source : D'après AIE, [Critical Minerals Dataset](#).

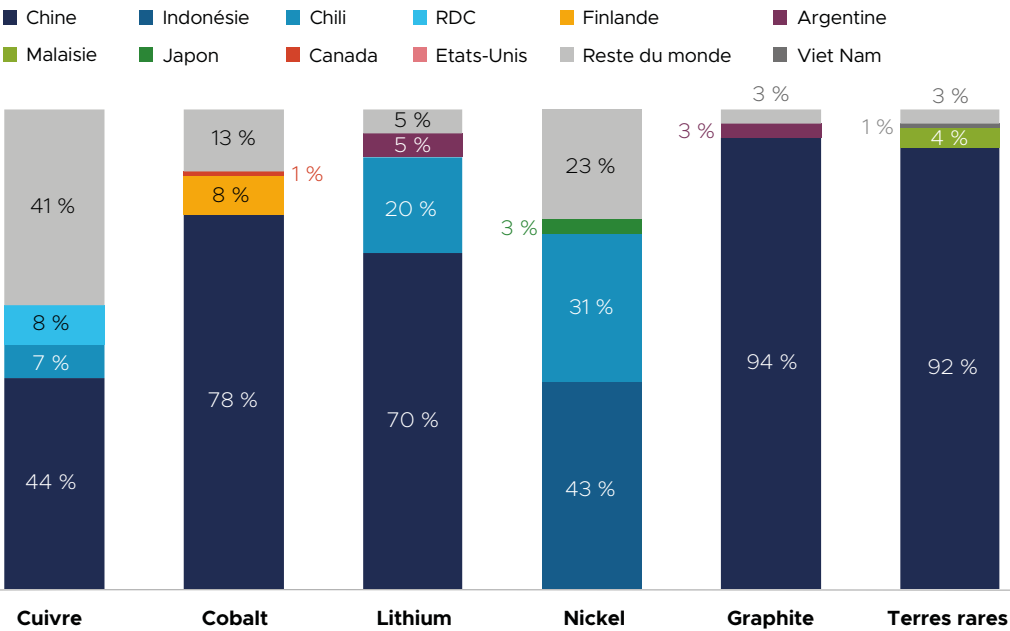
Malgré une demande mondiale croissante, l'exploitation minière et surtout le traitement des minéraux critiques restent très concentrés, ce qui crée des vulnérabilités systémiques dans la chaîne d'approvisionnement. La production en amont de plusieurs minéraux critiques est dominée par un petit nombre de pays, ce qui expose les marchés mondiaux à des perturbations importantes en cas d'instabilité politique, de changements de réglementation ou de contraintes d'infrastructure dans ces quelques pays. La concentration est encore plus prononcée en aval, où la capacité de traitement et de raffinage des principaux minéraux (souvent située en Chine) dépasse de loin celle de tout autre pays ou région. Cette situation amplifie les risques d'approvisionnement, précisément au moment où la demande s'accroît, et inquiète les grands pays consommateurs quant à la sécurité de leur approvisionnement.

FIGURE 2
Répartition géographique de la production de ressources naturelles brutes et raffinées pour les principaux minéraux
2024



Source : D'après AIE, [Critical Minerals Dataset](#).

FIGURE 3
Répartition géographique de la production de matériaux raffinés pour les principaux minéraux
2024



Source : D'après AIE, [Critical Minerals Dataset](#).

Ces risques causés par la concentration redéfinissent les stratégies internationales, créant ainsi de nouvelles possibilités de diversification dans les régions riches en minéraux telles que les pays du corridor de Lobito. En réponse à la dépendance due à la forte concentration des chaînes d'approvisionnement, les États-Unis, l'Union européenne et d'autres partenaires ont mis la priorité sur la diversification de l'approvisionnement, de la transformation et des routes de transport. Cette évolution ouvre la voie non seulement à une augmentation de la production en amont en Angola, en RDC et en Zambie, mais aussi à une intégration plus poussée dans les activités de transformation, de logistique et d'infrastructures liées au corridor, à mesure que les chaînes d'approvisionnement mondiales se reconfigurent. L'importance stratégique de ces pays réside donc dans le rôle qu'ils peuvent jouer à plusieurs stades de la chaîne de valeur, plutôt que dans leur seule dimension minière.

Multiplication des partenariats pour les minéraux stratégiques

L'Afrique a pris une place centrale dans ce programme de diversification, marqué par une expansion rapide des partenariats dans les minéraux critiques faisant converger l'extraction, l'infrastructure et les ambitions de transformation en aval.

Les accords bilatéraux et multilatéraux associent de plus en plus les investissements miniers avec des objectifs de transformation et d'infrastructures de transport, souvent dans le cadre de stratégies intégrées dites « de la mine au marché ». Si ces partenariats peuvent attirer des capitaux, des technologies et donner accès au marché, ils sont souvent négociés dans des conditions d'urgence qui privilégient la rapidité et le positionnement stratégique au détriment d'un examen public approfondi.

L'Angola, la RDC et la Zambie illustrent cette tendance par un réseau dense d'accords stratégiques qui lient de plus en plus les minéraux critiques au développement des transports et des infrastructures, comme le corridor de Lobito. Au cours de la dernière décennie, la Zambie a, à elle seule, conclu des accords de coopération avec la Chine, l'Inde, les États-Unis, l'Union européenne, le Japon, le Royaume-Uni, l'Arabie saoudite et les Émirats arabes unis (EAU). Un protocole d'accord trilatéral signé en décembre 2022 entre les États-Unis, la RDC et la Zambie porte sur le développement d'une chaîne de valeur de batteries pour véhicules électriques, tandis que l'Union européenne a conclu, en octobre 2023, des accords distincts avec la RDC et la Zambie dans le but de promouvoir des chaînes d'approvisionnement durables en cuivre et en cobalt. Plus récemment, les États-Unis et la RDC ont signé un accord de partenariat stratégique bilatéral liant la sécurité et la coopération en matière d'investissement à des engagements sur la fourniture de minéraux, tandis que les négociations entre les États-Unis et la Zambie sur un accord de type « santé contre minéraux » ont signalé un nouvel élargissement des dispositifs transactionnels par lesquels l'accès aux minéraux critiques est garanti. Ces engagements politiques ont été accompagnés d'un nombre croissant d'annonces signalant un soutien aux infrastructures de transport et de logistique à grande échelle (plus particulièrement, les investissements ferroportuaires associés au corridor de Lobito), ce qui le positionne comme un axe stratégique pour diversifier les chaînes d'approvisionnement en minéraux.

TABLEAU 1

Partenariats stratégiques miniers comprenant l'Angola, la RDC et la Zambie, par partenaire et année de l'accord

	Partenaire	Déclaration	Année	Accord intégral accessible au public ? ¹
	États-Unis	Protocole d'accord entre les États-Unis, la RDC et la Zambie sur la chaîne de valeur de batteries pour véhicules électriques	2022	OUI
		Partenariat pour la sécurité des minéraux	2022	OUI
		Accord de partenariat stratégique entre les États-Unis et la RDC	2025	OUI
	Union européenne	Protocole d'accord UE-RDC sur les chaînes de valeur des matières premières durables	2023	OUI
		Protocole d'accord UE-Zambie sur les chaînes de valeur des matières premières durables	2023	OUI
	Chine	Arrangements miniers et de coopération entre la RDC et la Chine	2008	OUI
		Cadres de coopération entre la Zambie et la Chine dans le domaine des matières premières essentielles	2010	NON
	Inde	Protocole d'accord entre la Zambie et l'Inde sur l'exploration minière	2019	OUI
	Japon	Protocole d'accord entre la RDC et le Japon sur les minéraux critiques	2023	OUI
		Protocole d'accord entre la Zambie et le Japon sur les minéraux critiques	2023	NON
	EAU	Protocole d'accord sur les ressources minières entre la Zambie et les Émirats arabes unis	2023	NON
	Arabie Saoudite	Protocole d'accord entre la RDC et l'Arabie Saoudite sur la coopération minière	2024	NON
		Protocole d'accord entre la Zambie et l'Arabie Saoudite sur les minéraux critiques	2025	NON
	Royaume-Uni	Protocole d'accord entre la Zambie et le Royaume-Uni sur les minéraux critiques	2023	NON

¹ Voir les liens des accords accessibles au public à l'annexe 1.

Malgré leur ampleur et leur importance stratégique, les partenariats miniers et les engagements en matière d'infrastructures qui y sont associés ne sont souvent que partiellement visibles au public, ce qui accroît les risques de gouvernance et de responsabilisation. La divulgation limitée des conditions contractuelles, des structures de financement, des engagements de production et des dispositions opérationnelles liées au corridor peut créer des conditions propices aux contournements de la réglementation, aux risques de corruption et à la mainmise par les élites. Vu l'évolution rapide des environnements géopolitiques, où les décisions relatives aux infrastructures et à la chaîne d'approvisionnement sont prises dans des délais très courts, l'absence d'informations accessibles augmente le risque de subordonner les considérations budgétaires et sociales et les questions de développement à long terme aux objectifs stratégiques et d'approvisionnement à court terme.

Les arguments en faveur de la transparence

La transparence est une condition préalable pratique pour traduire l'extraction minière et les investissements dans les infrastructures connexes en avantages économiques et sociaux durables. En l'absence d'informations accessibles et fiables, les citoyens, les parlements et les communautés locales sont mal équipés pour évaluer les arbitrages, examiner les engagements donnés ou demander des comptes aux institutions, en particulier lorsque l'exploitation minière, les transports et les PPP convergent.

Le mandat de l'ITIE s'inscrit directement dans ce contexte, en proposant un cadre pour servir d'ancrage à la transparence dans un contexte d'accélération des pressions géopolitiques et commerciales. L'urgence qui entoure les chaînes d'approvisionnement en minéraux critiques accroît l'importance des exigences de l'ITIE en matière de déclaration sur l'attribution de licences, la divulgation des contrats, la propriété effective et les recettes. En tant qu'initiative transnationale couvrant trois pays de mise en œuvre de l'ITIE, le corridor de Lobito illustre également le besoin de cohérence entre les territoires, puisque les faiblesses liées à la gouvernance dans un segment de la chaîne de valeur peuvent compromettre l'intégrité de l'ensemble.

L'application des principes de l'ITIE au développement minier et infrastructurel lié au corridor offre une voie concrète pour renforcer la supervision, améliorer la planification économique et faciliter l'obtention de résultats de développement crédibles. En intégrant la transparence à l'exploitation minière, la transformation et le transport, la mise en œuvre de l'ITIE peut contribuer à ce que la reconfiguration stratégique des chaînes d'approvisionnement mondiales se traduise par des effets durables pour les communautés et les pays de production. Le présent rapport est fondé sur cet objectif.

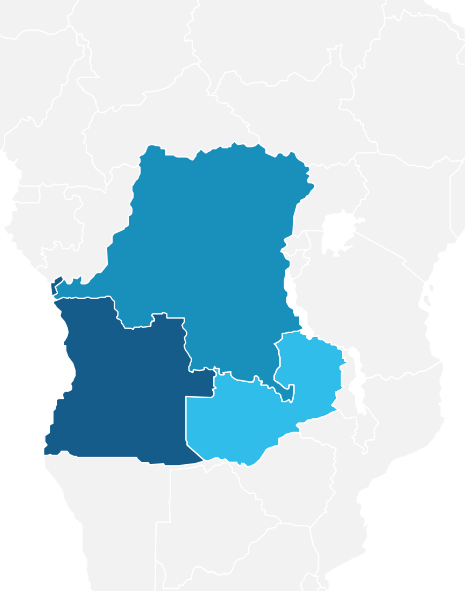


TABLEAU 2
Tendances mondiales concernant les minéraux critiques et leurs implications pour l'Angola, la RDC et la Zambie

TENDANCES MONDIALES DÉTERMINANTES POUR LES MINÉRAUX CRITIQUES

IMPLICATIONS



Croissance rapide de la demande en minéraux de transition : Le déploiement mondial des énergies renouvelables, des véhicules électriques et des réseaux d'électricité entraîne une croissance soutenue de la demande en cuivre, cobalt et minéraux connexes.

Pressions pour augmenter la production : Fortes incitations pour accélérer la production minière et l'octroi de licences et d'approbations, ce qui accroît les risques budgétaires, environnementaux et sociaux si la gouvernance ne suit pas.



Forte concentration de la chaîne d'approvisionnement : L'extraction, le raffinage et le traitement des principaux minéraux sont concentrés géographiquement, ce qui expose les marchés à des perturbations et à des risques politiques.

Effet de levier stratégique et exposition : Les pays de la ceinture de cuivre gagnent en importance géopolitique, mais subissent des pressions pour livrer des volumes fiables dans un contexte de surveillance intense.



Géopolitisation du négoce des minéraux : Les pouvoirs publics interviennent de plus en plus pour sécuriser l'approvisionnement, en diversifier les sources et réduire les dépendances stratégiques.

Les corridors deviennent des atouts stratégiques : Les itinéraires comme le corridor de Lobito ne sont plus des infrastructures neutres, mais font partie de la concurrence géopolitique et des accords-cadres de partenariat.



Passage d'une logique de « simple extraction » à une logique de chaîne de valeur : l'attention des politiques publiques se déplace de l'extraction seule vers la transformation, la création de valeur ajoutée locale et les écosystèmes industriels.

Des attentes croissantes en matière de valeur locale : Une forte pression politique est exercée pour créer des emplois, du contenu local et des activités en aval – souvent plus rapidement que ne le permettent les conditions favorables nécessaires.



Surveillance plus stricte de l'ESG et de la transparence : Les investisseurs, les régulateurs et les consommateurs exigent la traçabilité, la divulgation d'informations et l'approvisionnement responsable.

La gouvernance comme facteur de compétitivité : La transparence sur les licences, les revenus, le transport et le contenu local devient déterminante pour obtenir les investissements, le financement et la légitimité sociale.

2. Lobito, un corridor emblématique

Le corridor de Lobito, qui traverse l'une des plus importantes concentrations de cuivre et de cobalt au monde, est devenu l'un des exemples les plus marquants de corridor minéral stratégique en Afrique. Bénéficiant d'un total d'engagements dépassant 1 milliard de dollars US pour les investissements et nécessitant un financement estimé à plus de 6 milliards de dollars US au total, le corridor fait partie des initiatives d'infrastructures transnationales les plus ambitieuses actuellement en cours sur le continent.

Encore en développement, il est explicitement conçu pour répondre à plusieurs objectifs. En dehors de son rôle pour les exportations de minéraux, il vise à catalyser les investissements dans un ensemble de secteurs plus larges, notamment la logistique, l'énergie, l'agriculture et les services industriels. Il devrait également permettre de réduire le coût des importations d'engrais, de produits chimiques et d'intrants agricoles dans les pays producteurs, renforçant ainsi l'importance du corridor pour le développement économique au sens large. Les gouvernements et les partenaires ont mis l'accent sur la création d'emplois, le développement des compétences et l'intégration régionale, tout en reconnaissant que la concrétisation de ces effets dépendra fortement des choix de mise en œuvre et des dispositifs de gouvernance.

Le potentiel stratégique du corridor de Lobito

En ouvrant une nouvelle voie d'exportation vers l'ouest, le corridor revêt également une importance stratégique. Il pourrait réduire la dépendance à l'égard des réseaux logistiques et des partenaires commerciaux actuels, renforçant ainsi le pouvoir de négociation de l'Angola, de la RDC et de la Zambie. En même temps, il illustre qu'il est complexe de diversifier la chaîne d'approvisionnement : les infrastructures, la facilitation des échanges commerciaux et les réformes de la gouvernance doivent progresser de concert si l'on veut que ces initiatives apportent des avantages mesurables au-delà de l'augmentation de la production.

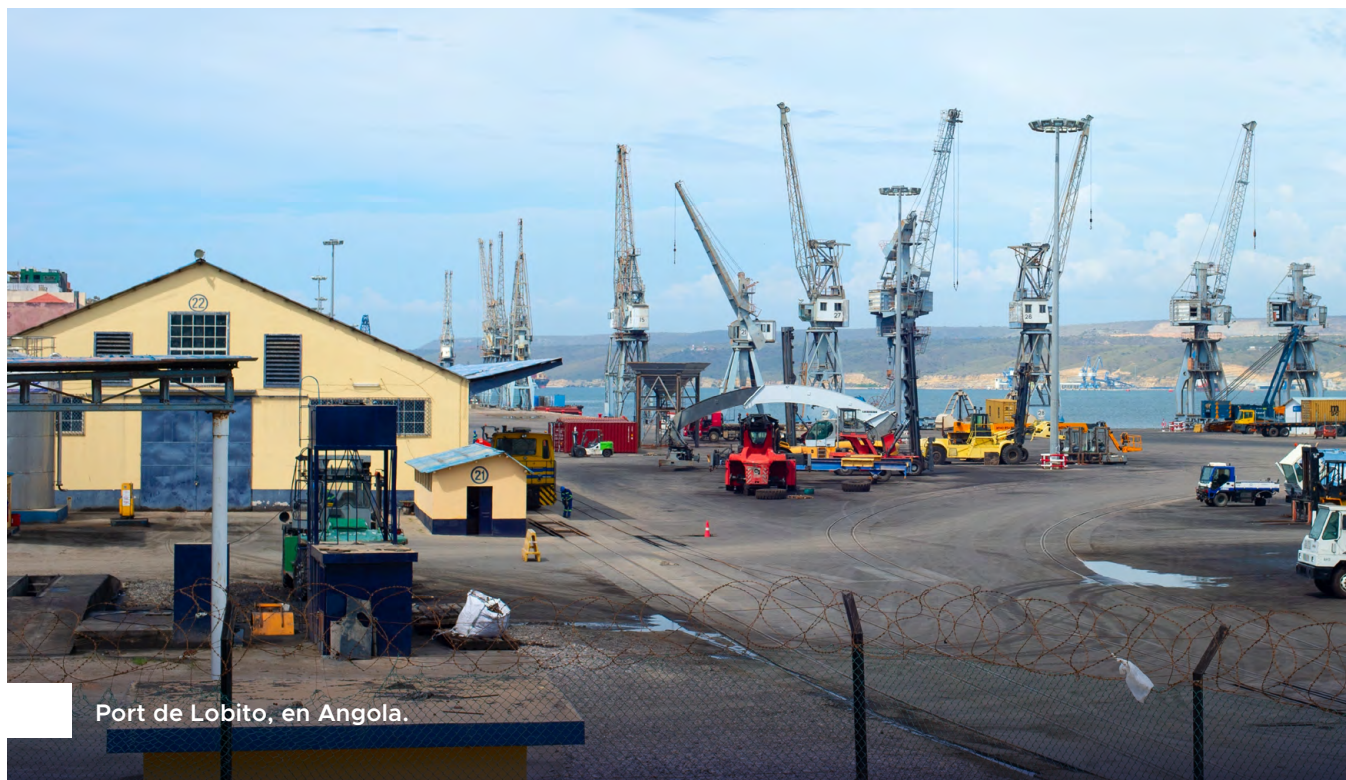
La pertinence stratégique du corridor de Lobito repose sur les profils miniers des pays qu'il relie. L'Angola, la RDC et la Zambie ont tous des structures d'exportation fortement concentrées sur les produits de l'extraction. En 2023, les industries extractives ont représenté environ 86 % des exportations en Angola (principalement du pétrole), presque toutes les exportations de la RDC (environ 99,6 %, principalement des produits miniers), et environ deux tiers pour la Zambie (environ 68 %, principalement des produits miniers). Alors que les exportations de l'Angola restent dominées par les combustibles fossiles et les diamants, la RDC et la Zambie comptent parmi les plus grands producteurs mondiaux de cuivre et de cobalt, qui ont une place centrale dans les chaînes d'approvisionnement de la transition énergétique mondiale.

La production et les exportations sont géographiquement concentrées à l'extrémité de la ceinture de cuivre du corridor, en particulier dans les provinces du Lualaba et du Haut-Katanga en RDC et dans la ceinture de cuivre de la Zambie. Cette concentration est au cœur de la logique commerciale du corridor et explique la priorité que lui accordent les gouvernements et les partenaires extérieurs. D'autres minéraux critiques, tels que l'étain et le tantale, restent économiquement importants mais ils sont largement produits en dehors de la zone d'influence immédiate du corridor.

Le corridor de Lobito, qui traverse l'une des plus importantes concentrations de cuivre et de cobalt au monde, est devenu l'un des exemples les plus marquants de corridor minéral stratégique en Afrique.

Le rôle de l'Angola dans le corridor de Lobito passe du statut de pays de transit à celui de contributeur potentiel à l'approvisionnement en minéraux en amont. La prospection minière s'est étendue vers l'est, aux provinces limitrophes de la RDC et de la Zambie, signalant l'émergence potentielle du pays comme futur producteur de cuivre et de métaux de base. Les programmes de prospection lancés par de grandes entreprises internationales depuis 2020 font pressentir que de nouveaux projets pourraient, à terme, élargir la base minérale du corridor et donner lieu à une augmentation de la demande en services de transport, d'énergie et de logistique.

Néanmoins, la promesse stratégique du corridor de Lobito dépend fondamentalement de la solidité, de la transparence et de la crédibilité des études de faisabilité sur lesquelles ses aspects les plus ambitieux reposent. Si le segment ferroportuaire angolais est déjà opérationnel, le projet de ligne ferroviaire entièrement nouvelle reliant la Zambie au corridor représenterait un changement d'échelle majeur en termes de coût, d'exposition budgétaire et de complexité, alors que les besoins en financement et les profils de risque restent incertains. Dans ce contexte, il est essentiel que les pouvoirs publics et les partenaires de développement veillent à ce que les études de faisabilité, les analyses coûts-avantages et les hypothèses de demande soient rigoureuses, accessibles au public et à l'abri des pressions géopolitiques ou commerciales visant à accélérer la réalisation du projet. Dans le cadre d'un processus d'évaluation transparent, il faudrait également envisager d'autres options potentiellement moins risquées pour l'intégration du corridor, notamment l'amélioration de la connectivité par le biais de l'infrastructure ferroviaire existante en RDC ou l'amélioration progressive des routes et de la logistique en Zambie. Traiter la faisabilité comme une question de gouvernance plutôt que comme un exercice purement technique réduirait le risque de voir les ambitions du corridor prendre la forme de promesses non réalisables, tout en préservant la flexibilité nécessaire à la poursuite d'options alignées sur les grands facteurs économiques et les objectifs de développement à long terme.



Port de Lobito, en Angola.

CRÉDIT PHOTO : JOYFULL / SHUTTERSTOCK

3. Le corridor de Lobito en pratique : infrastructures, investissements et performances émergentes

Pour mieux comprendre le corridor, il est nécessaire d'en examiner quatre dimensions interdépendantes :

- L'ambition stratégique et les objectifs de développement qu'il vise à accomplir
- L'état actuel du financement et la mobilisation des investissements
- L'état des infrastructures et l'ordre de leur développement
- Les dispositions institutionnelles et de gouvernance qui sous-tendent la mise en œuvre, ainsi qu'une comparaison avec d'autres voies d'exportation ayant des objectifs similaires.

Pris ensemble, ces indicateurs constituent une base structurée pour évaluer de façon synthétique et équilibrée la compétitivité du corridor.

3.1 Ce qu'est le corridor de Lobito – et ce qu'il vise à accomplir

Le corridor de Lobito est une initiative transnationale de transport et de développement pour relier les régions productrices de minéraux de l'Angola, de la RDC et de la Zambie aux marchés mondiaux via le port de Lobito, sur la côte atlantique de l'Angola. Le cœur du projet est constitué par une liaison ferroviaire continue entre la ceinture de cuivre et l'Atlantique, complétée d'infrastructures portuaires, d'installations logistiques et d'un ensemble croissant d'investissements connexes dans les domaines de l'énergie, de l'agriculture et des services industriels.

L'objectif premier du corridor est de fournir un itinéraire d'exportation plus court, plus fiable et plus compétitif pour le cuivre, le cobalt et d'autres minéraux stratégiques, tout en stimulant le commerce régional et l'intégration économique. Pour la RDC et la Zambie, ce débouché vers l'ouest tourné vers les marchés européens et américains est destiné à compléter – plutôt qu'à remplacer – les itinéraires est et sud établis via Dar es Salaam (Tanzanie), Beira (Mozambique), Walvis Bay (Namibie) et Durban (Afrique du Sud), créant ainsi plus de résilience face à la congestion, les perturbations opérationnelles et les risques politico-économiques qui peuvent toucher l'un ou l'autre de ces corridors.

Par-delà le transport, les gouvernements de l'Angola, de la RDC et de la Zambie – ainsi que les investisseurs privés et les partenaires de développement – ont exprimé leur désir de tirer parti du corridor pour aider l'expansion de la production minière, la transformation des minéraux en aval et pour diversifier l'économie. Les investissements prévus et émergents comprennent la modernisation des ports, les oléoducs et les gazoducs, la transmission et la production d'électricité, les infrastructures de télécommunications, les plateformes logistiques et les chaînes de valeur agricoles.

Traduire ces ambitions déclarées en effets mesurables pour les économies nationales et les communautés locales dépendra non seulement de la réalisation des infrastructures, mais aussi de la coordination institutionnelle, des structures de financement et des dispositions en matière de gouvernance. Les sections suivantes décrivent les composantes physiques du corridor, la situation des investissements et les premiers signaux opérationnels, afin d'établir le contexte factuel pour l'analyse de la gouvernance à la section 6.

FIGURE 4

Le corridor de Lobito, les lignes ferroviaires et les autres corridors

Le corridor de Lobito est un corridor multi-pays de 1 300 km reliant le port atlantique de Lobito en Angola aux régions riches en minerais de la RDC et de la Zambie. C'est l'une des initiatives d'infrastructure intégrée les plus ambitieuses d'Afrique.

Grands projets de transport et investissement nécessaires

INVESTISSEMENTS
ENTIÈREMENT DÉCAISSÉS

LIGNE FERROVIAIRE LOBITO-LUAU, ANGOLA 753 MILLIONS DE DOLLARS US

État : Opérationnelle ; concession privée de 30 ans (LAR)

Estimation de l'investissement nécessaire : 753 millions de dollars US (entièrement décaissés)

Partenaires : Gouvernement angolais, consortium LAR, BFB, MIGA, RDC, AGL

TERMINAL MINÉRALIER DU PORT DE LOBITO, ANGOLA

État : Opérationnel

Estimation de l'investissement nécessaire : Compris dans l'investissement LAR de la ligne ferroviaire Lobito-Luau

Partenaires : Gouvernement angolais, LAR, AGL, Autorité du port de Lobito, principaux expéditeurs (Ivanhoe, Trafigura)

TERMINAL POLYVALENT DE LOBITO, ANGOLA 100 MILLIONS DE DOLLARS US

État : Modernisation en cours

Estimation de l'investissement nécessaire : 100 millions de dollars US (entièrement décaissés)

Partenaires : Gouvernement angolais, AGL, Autorité du port de Lobito, opérateurs logistiques privés

INVESTISSEMENTS
NON DÉCAISSÉS

NOUVELLE LIGNE CHINGOLA-JIMBE, ZAMBIE 5 MILLIARDS DE DOLLARS US

État : Étude de faisabilité en cours

Estimation de l'investissement nécessaire : 5 milliards de dollars US [non décaissés]

Partenaires : Gouvernement zambien, Zambia Railways, AFC, BAD, DFC, UE, concessionnaires privés potentiels

LIGNE FERROVIAIRE LUAU-KOLWEZI, RDC 200-700 MILLIONS DE DOLLARS US

État : Opérationnelle mais dégradée ; à remettre en état

Estimation de l'investissement nécessaire : 200-700 millions de dollars US (non décaissés)

Partenaires : Gouvernement de la RDC, SNCC, BEI, DFC, Banque mondiale, consortium LAR, Ivanhoe, Trafigura

PAYSAGE DE L'INVESTISSEMENT



Un investissement total de **6 à 8 milliards de dollars US** est nécessaire



1,2 à 2 milliards de dollars US d'investissements engagés à ce jour



Manquent **4 à 7 milliards de dollars US** (65-85 %)

EN QUOI LE CORRIDOR DE LOBITO EST IMPORTANT

Pour les pays producteurs



Attire les investissements et permet la croissance industrielle grâce aux infrastructures



Peut faciliter la diversification, l'emploi et la création locale de valeur ajoutée

Pour les pays consommateurs



Diversifie les itinéraires d'exportation et réduit la dépendance à l'égard des chaînes d'approvisionnement concentrées



Augmente la résilience et sécurise l'approvisionnement en minéraux critiques

Pour l'Afrique et les marchés mondiaux



Modèle potentiel pour des partenariats miniers responsables et durables et des corridors miniers transfrontaliers

PROFIL DE RISQUE EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE



Manque de divulgation concernant les licences, les contrats, la propriété, les entreprises publiques et les accords relatifs aux corridors



Fuites de recettes, paiements informels et difficultés budgétaires



Faiblesse de la coordination et de la mise en œuvre entre les pays et entre les différentes parties prenantes

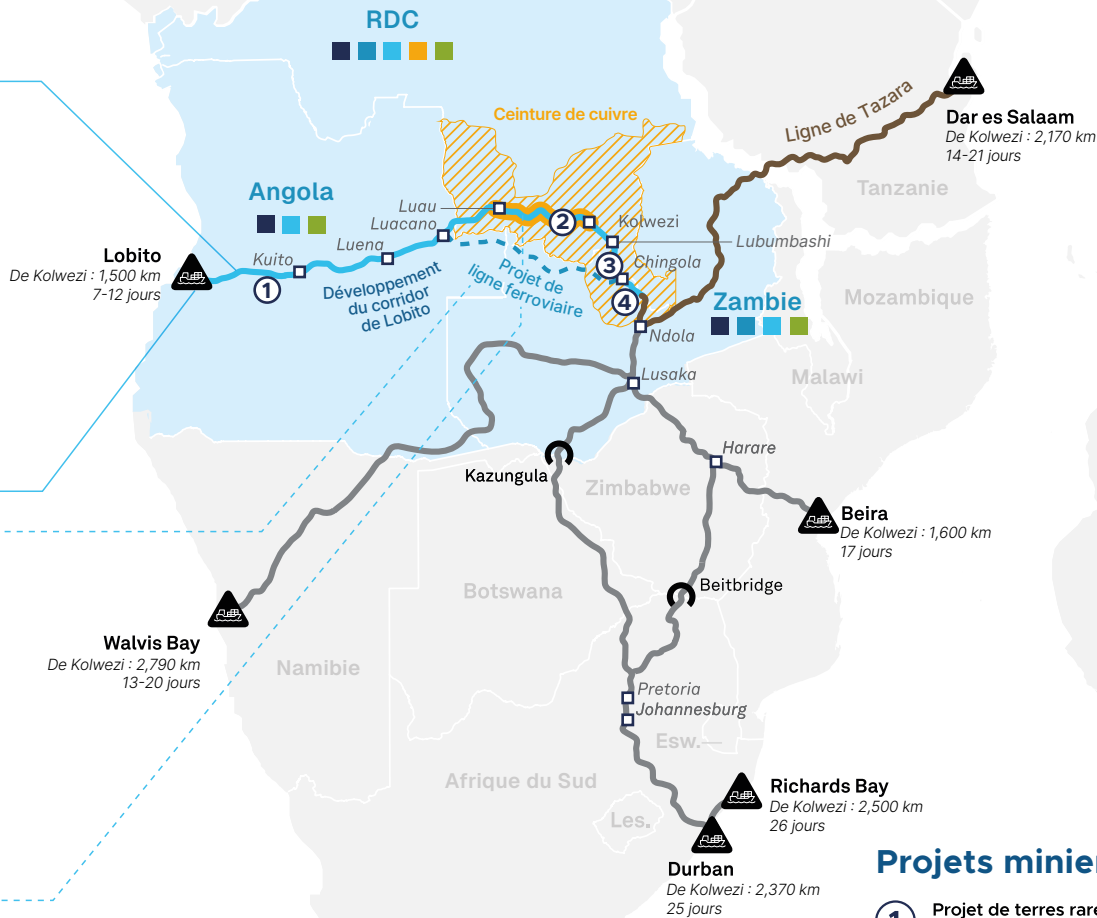


Politiques ambitieuses en matière de contenu local et de création de valeur, mais séquençage, suivi et mise en œuvre insuffisants



Risques liés aux critères ESG, aux collectivités territoriales et aux communautés

Ce profil de risque peut se répercuter sur l'investissement, l'exploitation minière, les transports et les finances publiques.



Légende



Ports



Points de contrôle frontaliers



Ligne ferroviaire et routes



Ligne ferroviaire en projet



À réhabiliter



Cobalt



Nickel



Cuivre



Lithium



Manganèse

Projets miniers clés

1

Projet de terres rares de Longonjo (Ozango Minerais SA)
État : Stade de développement

2

Complexe cuprifère Ivanhoe Kamao-Kakula
État : En production

3

Projet de cuivre et de cobalt de Kobold Metals à Mingomba
État : Stade de développement

4

Raffinerie de sulfate de cobalt de Kobaloni Energy
État : Étude de faisabilité

CE QUE LA TRANSPARENCE PEUT APPORTER



Diminue les risques pour les investissements, rassure les investisseurs et augmente la bancabilité des projets



Permet plus de surveillance sur les flux minéraux, fait reculer la corruption et la déperdition de recettes



Permet une participation nationale éclairée et le suivi de la valorisation dans les pays



Souligne la nécessité de rendre compte et renforce la confiance accordée par la communauté



Coordonne la gouvernance entre pays et la confiance du public

* Les temps de trajet représentent une estimation pour un aller simple. Carte basée sur S&P Global Commodity Insights.

3.2 Les infrastructures essentielles : structures ferroviaires, portuaires et logistiques

Le corridor de Lobito comprend trois composantes ferroviaires interconnectées qui, ensemble, forment un système de transport continu entre l'Angola, la RDC et la Zambie :

1. La ligne ferroviaire Lobito-Luau en Angola, exploitée sous concession
2. La ligne Luau-Kolwezi en RDC, exploitée par la Société Nationale des Chemins de Fer du Congo (SNCC), qui nécessite d'être remise en état
3. Un projet de ligne ferroviaire nouveau reliant la ceinture de cuivre de la Zambie à l'est de l'Angola.

Ces structures ferroviaires sont intégrées à l'infrastructure portuaire de Lobito et complétées par des installations logistiques le long de l'itinéraire.

Angola : L'infrastructure ferroviaire et portuaire de Lobito à Luau

La ligne ferroviaire Lobito-Luau, autrefois connue sous le nom de chemin de fer de Benguela, s'étend sur environ 1 300 kilomètres depuis le port de Lobito jusqu'à Luau, près de la frontière entre l'Angola et la RDC. Achievé à l'origine en 1931, ce fut autrefois une voie d'exportation majeure des minéraux de la ceinture de cuivre, atteignant un pic d'environ 3,3 millions de tonnes de fret en 1973. La ligne fut gravement endommagée pendant la guerre civile en Angola (1975-2002) puis réhabilitée entre 2006 et 2014 dans le cadre d'un programme chinois « rail contre pétrole » d'une valeur de 2 milliards de dollars US.

Depuis janvier 2024, la ligne est exploitée dans le cadre d'une concession de 30 ans par Lobito Atlantic Railway (LAR), une joint-venture entre Trafigura, Mota-Engil et Vecturis. Selon cette concession, LAR s'est engagé à mettre en œuvre un vaste programme d'investissement pour moderniser les voies, le matériel roulant, les ateliers et les systèmes de sécurité, ainsi que le terminal d'exportation de minéraux au port de Lobito. Ces investissements bénéficient de garanties de l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA en anglais) et des engagements financiers de la Development Finance Corporation (DFC) (553 millions de dollars US) et de la Banque de développement de l'Afrique australe (200 millions de dollars US).

Le terminal minéralier du port de Lobito, exploité dans le cadre de la concession de LAR, a été rénové en un centre moderne d'exportation de produits en vrac directement intégré au chemin de fer. En juillet 2024, ce terminal a reçu son premier navire de vrac – une cargaison de 40 500 tonnes de soufre – marquant le début des opérations intégrées de fret du port au rail. Les investissements en cours ont porté sur la modernisation des systèmes de manutention des minerais, l'augmentation de la capacité d'accueil des conteneurs, l'approfondissement du port et l'acquisition de nouveaux wagons afin de permettre l'exportation à grande échelle de cuivre et de cobalt. Selon de hauts fonctionnaires du ministère angolais des transports, le trafic sur la ligne ferroviaire de Lobito augmente progressivement, les opérations passant d'environ deux trains de marchandises par semaine historiquement, à un objectif de six à huit trains hebdomadaires, à mesure que progressent la réhabilitation, la disponibilité du matériel roulant et la demande commerciale.

CRÉDIT PHOTO : CROSSBOUNDARY



Terminal polyvalent de Lobito, Angola.

Parallèlement, le terminal polyvalent de Lobito a été confié sous concession à Africa Global Logistics (AGL) en décembre 2023. Dans le cadre de cette concession, AGL investit environ 100 millions de dollars US pour approfondir les quais, augmenter la capacité de stockage et moderniser les systèmes de manutention, ce qui permettra au port de traiter les marchandises générales et les conteneurs, en plus des exportations de minerais. L'ensemble de ces investissements fait de Lobito une porte d'entrée multimodale pour le commerce de la région.

RDC : réhabilitation de la ligne Luau-Kolwezi

La partie du corridor située en RDC comprend une ligne ferroviaire d'environ 450 kilomètres, reliant Luau, en Angola, à Kolwezi, en RDC, qui appartient à la SNCC. Ce segment est exploité dans le cadre d'un accord d'accès aux voies avec LAR, mais il est en mauvais état technique, qui se traduit par de faibles vitesses d'exploitation, des déraillements fréquents et des systèmes de signalisation et de télécommunications obsolètes.

Des travaux de réhabilitation importants sont nécessaires pour rétablir une exploitation sûre et fiable, comme la reconstruction des ponts métalliques, le renouvellement des évitements, le renforcement des voies et la modernisation des systèmes de contrôle. Les estimations préliminaires situent les coûts entre 200 et 700 millions de dollars US, ce qui reflète à la fois le stade précoce de pré faisabilité du projet et l'incertitude quant à l'ampleur des travaux de modernisation nécessaires. Une étude de faisabilité et une évaluation de l'impact environnemental et social (EIES) ont été achevées fin 2025.²

² Agence zambienne de gestion de l'environnement (sans date). EIES du projet ferroviaire Zambie Lobito – section zambienne. Source : <https://www.zema.org.zm/docs/esia-zambia-lobito-railway-project-zambia-section/>.

La capacité financière et opérationnelle limitée de la SNCC constitue une contrainte importante en raison de ses lourdes dettes sociales et commerciales. Pour y faire face, les partenaires explorent d'autres modèles de PPP. La Banque européenne d'investissement, la Banque mondiale, la DFC et l'Union européenne ont toutes exprimé leur intérêt à accompagner le projet avec une structure de financement mixte.

Zambie : Projet de nouvelle ligne ferroviaire en direction de la ceinture de cuivre

Le segment zambien du corridor de Lobito comprend un projet de ligne ferroviaire de 830 kilomètres entièrement nouveau, pour relier la ceinture de cuivre (près de Chingola et de Solwezi) à Luacano, dans l'est de l'Angola. Le coût du projet est estimé à environ 5 milliards de dollars US. Il relierait Kapiri Mposhi, à l'est, à la ligne ferroviaire de la Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA) et ferait partie d'un corridor est-ouest transafricain.

Le projet est dirigé par l'Africa Finance Corporation (AFC), qui a été sélectionnée comme développeur principal à la suite d'un protocole d'accord conclu en 2023 entre l'Angola, la RDC, la Zambie, les États-Unis, l'Union européenne et la Banque africaine de développement (BAD). L'AFC supervise l'étude de faisabilité ainsi que les études environnementales et sociales. La sélection d'un prestataire chargé de l'ingénierie, de l'approvisionnement et de la construction, de même que la mobilisation de financements sous forme de dette et de capitaux propres, sont prévues pour 2026.



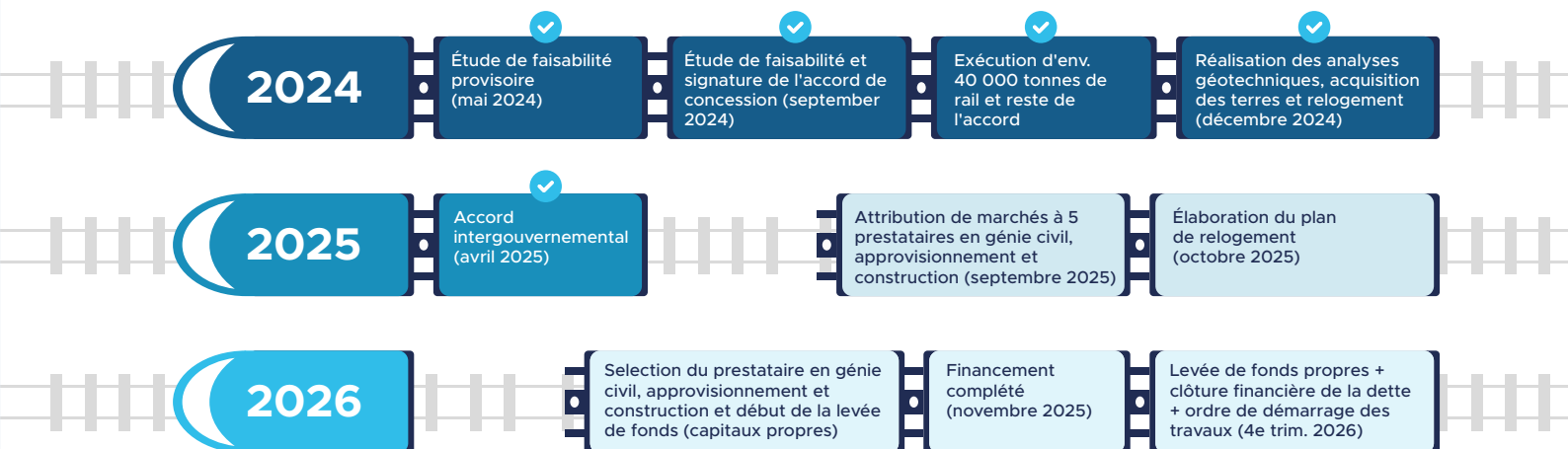
Terminal minéralier de Lobito, Angola.

La ligne devrait être développée dans le cadre d'un modèle de PPP, en s'appuyant sur une structure de financement mixte qui associe dette commerciale, fonds propres et aide concessionnelle pour pallier les insuffisances financières affectant sa viabilité. L'AFC prévoit un ratio d'endettement de 80:20, complété par des subventions équivalant à environ 15 % du coût total du projet. En raison des capacités budgétaires limitées de la Zambie – marquées par le défaut de paiement de la dette en 2020, le niveau élevé de la dette publique et l'impact économique de la récente sécheresse -, le projet va dépendre fortement des partenaires internationaux pour arriver au bouclage financier.

Une autre approche, potentiellement plus réalisable, consisterait à intégrer la Zambie dans le corridor de Lobito par le biais d'améliorations progressives plutôt que de construire immédiatement la nouvelle ligne ferroviaire envisagée. L'une des options consisterait à utiliser l'infrastructure ferroviaire existante en RDC : le renforcement du segment Luau-Kolwezi et l'amélioration de l'interopérabilité transfrontalière permettraient aux exportations de minéraux zambiens d'accéder au corridor par des itinéraires établis, ce qui permettrait l'intégration progressive à moindre coût. Une autre option serait de privilégier la connectivité routière, en améliorant les liaisons entre la ceinture de cuivre et la province du nord-ouest de la Zambie avec la ligne ferroviaire de Lobito, à l'est de l'Angola. L'amélioration des corridors routiers pourrait permettre le transport par camions de minéraux et d'autres marchandises vers les têtes de ligne angolaises, ce qui aiderait la Zambie à accéder plus rapidement et à moindre coût au corridor de Lobito.

FIGURE 5

Calendrier proposé pour le nouveau projet de ligne ferroviaire en Zambie³



3 Selon des informations fournies par Africa Finance Corporation.

TABLEAU 3

Vue d'ensemble sur les principaux projets de transport liés au corridor de Lobito

Segment/ composant	Situation	Estimation des investissements	Total décaissé	Besoins	Partenaires
Angola Ligne Lobito-Luau (Chemin de fer Angola)	Opérationnel ; concession privée de 30 ans (LAR)	753 millions de dollars US	753 millions de dollars US	Matériel roulant, modernisation des terminaux	Consortium LAR (Trafigura, Mota-Engil, Vecturis) ; gouvernement angolais ; CFB (opérations passagers) ; MIGA (garanties) ; DFC (financement prévu) ; AGL (intégration portuaire)
RDC Luau- Kolwezi (Chemin de fer)	Opérationnel mais très dégradé ; nécessite une réhabilitation complète	200–700 millions de dollars US	-	Full track financing and rehabilitation	SNCC ; gouvernement de la RDC (ministère des transports, des finances) ; BEI, DFC, Banque mondiale (étude du financement) ; LAR (accès aux voies) ; Ivanhoe, Trafigura (chargeurs principaux)
Zambie Chingola- Jimbe (nouvelle ligne)	Étude de faisabilité en cours	5 milliards de dollars US	-	PPP financing and construction	Zambia Railways ; gouvernement zambien ; Africa Finance Corporation (AFC) ; IFD (BAD, DFC, intérêt de l'UE) ; concessionnaires privés potentiels
Angola Port de Lobito – Terminal minéralierl	Opérationnel ; intégré à LAR ; premier navire de vrac juillet 2024	Inclus dans l'investissement LAR		Capacity expansion	LAR (concessionnaire ferroviaire) ; AGL (partenaire pour les opérations portuaires) ; Autorité du port de Lobito ; gouvernement angolais ; principaux chargeurs (Ivanhoe, Trafigura)
Angola Terminal polyvalent de Lobito	Concession en décembre 2023 ; modernisation en cours de 100 millions de dollars US	100 millions de dollars US	100 millions de dollars US	Cargo handling expansion	Africa Global Logistics (AGL) ; Autorité du port de Lobito ; gouvernement angolais ; opérateurs logistiques privés

3.3 Financement, investissement et premiers signaux du marché

Le financement du corridor de Lobito reste partiel et inégal. Selon les estimations actuelles, la réalisation de l'ensemble du corridor – avec la remise en état des voies ferrées, les modernisations et la nouvelle liaison avec la Zambie – nécessitera un investissement total d'environ 6 à 8 milliards de dollars US. À ce jour, seuls 15 à 25 % du financement (1,2 à 2 milliards de dollars US) ont été annoncés publiquement ou promis par les bailleurs de fonds, les institutions de financement du développement et les concessionnaires, principalement pour la partie angolaise et les premiers travaux en RDC.

Ce qui laisse un déficit brut d'investissement de plus de 4 à 7 milliards de dollars US (65–85 %), dont plusieurs milliards de dollars manquants à court terme qui sont fortement concentrés sur le nouveau segment en Zambie et les travaux de réhabilitation pour la RDC.

Les annonces du secteur public et les engagements pris par les bailleurs de fonds ont considérablement rehaussé le profil international du corridor de Lobito. Dans chaque région, des investissements à grande échelle devraient se faire sous forme de PPP, ce qui demande généralement de longues phases de préparation, une répartition complexe des risques et des appels d'offres pour mise en concurrence avant de boucler le financement. Néanmoins, la situation en matière de financement et d'investissement diffère considérablement entre les trois pays du corridor.

En Angola, les principales infrastructures ferroviaires et portuaires sont déjà en place et exploitées dans le cadre d'une concession à long terme. Depuis janvier 2024, LAR exploite la ligne entre le port de Lobito et Luau dans le cadre d'une concession de 30 ans, assortie d'un programme d'investissement défini. Ce programme comprend l'acquisition de matériel roulant, l'amélioration de la sécurité et l'intégration port-rail. Il est financé à hauteur de 753 millions de dollars US par la DFC et la Banque de développement de l'Afrique australe (signé en décembre 2025), ainsi que par une garantie de 180 millions de dollars US de la MIGA.

En revanche, les composantes en RDC et Zambie en sont encore au stade du préinvestissement. Il était prévu que la remise en état de la ligne Kolwezi-Luau en RDC et le projet de chemin de fer en Zambie prennent la forme de projets PPP, mais les grandes étapes préparatoires ne sont pas encore terminées. Les études de faisabilité, les EIES et les réformes institutionnelles sont en cours, et il n'a pas encore été lancé d'appel d'offres pour des concessionnaires ou des investisseurs. Par conséquent, aucun des deux projets n'est encore entré dans une phase de mise en concurrence sur le marché, et les grands paramètres commerciaux sont encore à définir. Même si les partenaires de développement et les gouvernements ont manifesté leur vif intérêt, la mobilisation de capitaux privés va dépendre de l'achèvement de ces étapes et de la définition de structures viables de partage des risques. Dans ce contexte, certaines parties prenantes ont indiqué que l'intégration progressive de la Zambie dans le corridor par le biais de l'infrastructure ferroviaire existante de la RDC et d'une nouvelle route directe constituait une alternative moins coûteuse par rapport à la construction d'une ligne ferroviaire autonome entièrement nouvelle.

Au niveau international, plusieurs dispositifs sont prêts à aider cette prochaine phase. Dans le cadre du partenariat du G7 pour l'infrastructure et l'investissement mondiaux, l'Union européenne s'est engagée à verser jusqu'à 500 millions d'euros de subventions au titre de son initiative Global Gateway. Son objectif est de mobiliser environ 1,3 milliard d'euros pour des projets ferroviaires, portuaires et énergétiques liés au corridor. Ces engagements apportent un soutien politique important et une aide à la préparation des projets, mais ne se traduisent pas encore par un financement garanti pour les segments ferroviaires en Zambie ou en RDC.

Les premiers signaux commerciaux se manifestent principalement le long du corridor angolais déjà opérationnel. En décembre 2023, Ivanhoe Mines a réalisé la première expédition expérimentale de concentré de cuivre (1 110 tonnes) depuis son site de Kamoia-Kakula à Lobito en huit jours environ. Début 2024, Trafigura et Ivanhoe ont signé des accords de réservation de capacité allant jusqu'à 450 000 tonnes et de 120 000 à 240 000 tonnes par an respectivement à partir de 2025. Le volume réel traité en 2025 n'a pas atteint ces chiffres : LAR a transporté environ 200 000 tonnes de fret international et 65 000 tonnes de fret national, soit environ le double des volumes de 2024.

Pris ensemble, ces développements indiquent une montée en puissance, tout en soulignant la complexité et les défis de séquençage inhérents à la mise en place d'infrastructures transfrontalières de grande envergure par le biais de PPP. L'expérience acquise dans des projets comparables montre que le passage de l'engagement politique au bouclage financier nécessite généralement de la persévérance pour la préparation technique, le soutien des bailleurs de fonds et la capacité institutionnelle.

ÉTUDE DE CAS

Malawi : Concevoir des infrastructures PPP bancables – leçons tirées du projet hydroélectrique de Mpatamanga

Mpatamanga est un projet hydroélectrique pilotable de 356,8 MW sur la rivière Shire, développé dans le cadre d'un PPP innovant entre le gouvernement du Malawi, la Société financière internationale, Électricité de France et SN Power, pour un investissement total estimé à environ 1,5 milliard de dollars US. La viabilité du projet repose sur ce dispositif unique de financement mixte, combinant des capitaux publics, concessionnels et privés. Un appel d'offres soigneusement structuré, précédé d'un travail d'atténuation des risques important, a aussi permis la sélection de sponsors privés dans des conditions compétitives.

L'assistance constante d'un conseil en transactions indépendant a été essentielle tout au long du projet – le financement a commencé en 2018 et le projet ne devrait être bouclé financièrement qu'au cours du second semestre 2026. Si le corridor de Lobito concerne un secteur différent et un contexte transfrontalier plus complexe, l'expérience de Mpatamanga illustre un point plus général important : les projets d'infrastructure en PPP bien conçus nécessitent du temps, un financement préparatoire substantiel, une répartition prudente des risques et une forte capacité du secteur public. Des principes similaires devront guider la structuration des solutions de financement pour les parties ferroviaires du corridor de Lobito, en particulier en Zambie et en RDC, où les contraintes institutionnelles et les questions de risque souverain ajoutent à la complexité.

3.4 Investissements connexes le long du corridor

Au-delà des infrastructures ferroviaires et portuaires, le corridor de Lobito est de plus en plus vu comme un axe de développement au sens large reliant les investissements dans les transports à des secteurs de production. Toutefois, les progrès réalisés à ce jour sont inégaux. L'Angola a déjà commencé à ancrer le corridor dans un ensemble plus large d'investissements sectoriels, tandis que plusieurs initiatives complémentaires à l'échelon régional en sont encore à des stades précoces de développement.

Angola : ancrer le corridor dans une stratégie de diversification économique

En Angola, le corridor de Lobito sert déjà à encourager une série d'activités économiques autres que les exportations de minéraux, ce qui témoigne d'une stratégie délibérée visant à tirer parti des infrastructures de transport comme catalyseur de diversification.

- **Logistique et organisation des échanges commerciaux** : Le long du chemin de fer de Benguela, l'Angola développe un réseau national de plateformes logistiques, notamment à Caála (Huambo) et Luau (Moxico). Elles proposeront des services d'entreposage, de stockage frigorifique, d'agrégation et de traitement douanier, afin d'aider l'agriculture,



les services miniers et les échanges transfrontaliers avec la RDC et la Zambie. Avec la concession du terminal polyvalent de Lobito, ces investissements renforcent le rôle de Lobito comme centre logistique régional.

- **Agriculture et industrie agroalimentaire** : L'amélioration de la connectivité soutient déjà les chaînes de valeur agricoles dans les hauts plateaux du centre de l'Angola, en particulier à Huambo et à Bié. Les investissements dans la transformation des produits agricoles, le stockage et la logistique de la chaîne du froid permettent aux producteurs d'atteindre plus efficacement les marchés nationaux et régionaux. Des entreprises telles que le groupe Carrinho montrent comment l'accès ferroviaire et portuaire peut desservir les chaînes de valeur alimentaires intégrées en reliant les zones de production à l'intérieur des terres aux centres de consommation et aux itinéraires d'exportation via Lobito.
- **Activité minière et industrielle** : Si le secteur minier angolais reste moins développé que ceux de la RDC et de la Zambie, le corridor devrait faciliter l'exploitation future des minéraux et leur traitement en aval au fil du temps. La présence d'infrastructures ferroviaires et portuaires fiables réduit les barrières à l'entrée pour l'exploration et les investissements potentiels portant sur la valorisation des minéraux.

Projets régionaux alignés sur la vision du corridor

Au-delà de l'Angola, plusieurs investissements régionaux ou transfrontières sont en cours de discussion ou d'élaboration en parallèle avec le corridor de Lobito, étant pour la plupart à la phase de planification ou en début de réalisation.

- **Énergie et électrification** : Un projet phare est celui de l'interconnexion électrique régionale entre l'Angola, la RDC et la Zambie, prévu pour fournir jusqu'à 2 000 MW d'électricité par une ligne de transmission de courant continu à haute tension reliant la capacité hydroélectrique excédentaire de l'Angola à la demande des mines et de l'industrie en Zambie et au sud de la RDC. L'interconnexion, estimée à 1,1 milliard de dollars US en valeur d'investissement, dont la structure de financement de projet est à l'étude, faciliterait l'expansion minière, l'industrialisation et l'intégration du marché régional de l'électricité au sein du Southern African Power Pool.
- **Infrastructures pétrolières et gazières** : Le projet angolais de raffinerie de pétrole de Lobito, conçu pour traiter jusqu'à 200 000 barils par jour, et le projet AZOP avec un oléoduc Angola-Zambie de 1 400 kilomètres renforceraient, s'ils sont réalisés, la sécurité énergétique de la région et diminueraient sa dépendance à l'égard d'itinéraires d'importation longs et encombrés. Ces projets en sont encore au stade du développement, mais s'alignent étroitement sur le cadre logistique du corridor.
- **Télécommunications et infrastructures numériques** : Des discussions sont en cours sur le déploiement de réseaux de fibres optiques et la connectivité du dernier kilomètre le long du corridor, et des appels d'offres sont envisagés pour l'attribution des concessions de distribution. L'amélioration de la connectivité numérique faciliterait l'organisation des échanges commerciaux, la gestion de la logistique et le développement du secteur des services.
- **Agriculture et commerce régional** : L'amélioration des liaisons de transport crée également des débouchés pour le commerce agricole et l'agro-transformation entre ces pays, notamment entre les régions arables sous-utilisées de la Zambie, le sud de la RDC et les marchés angolais qui ont des besoins en produits alimentaires importés. La réalisation de ce potentiel demandera des investissements complémentaires dans des voies de desserte, des infrastructures de stockage et aux frontières.

Ces investissements mettent en évidence différents niveaux de progrès le long du corridor. En Angola, plusieurs projets sont déjà en cours de réalisation dans les domaines de la logistique, de l'agriculture et de l'énergie. À l'échelon régional, des initiatives complémentaires – en particulier dans les domaines de l'énergie, des carburants et de l'infrastructure numérique – en sont à des stades encore précoces et dépendront de la poursuite de la préparation, du financement et de la coordination des projets entre les pays participants.

3.5 Dispositif institutionnel et architecture de mise en œuvre

Le corridor de Lobito s'appuie sur un ensemble croissant de dispositifs juridiques, institutionnels et partenariaux, en constante évolution. Sur le plan opérationnel, le corridor est intégré dans différents traités intergouvernementaux, cadres juridiques nationaux et accords de concession privés, avec l'appui d'acteurs institutionnels relativement structurés au niveau régional et par projet. Il s'agit d'organes de coordination propres au corridor, de ministères nationaux, de concessionnaires ferroviaires et de partenaires financiers pour le développement (annexes 1 et 2).

La pierre angulaire de l'architecture régionale est l'accord de l'Agence de facilitation des transports du corridor de Lobito (LCTTFA), signé en janvier 2023 et ratifié par les trois pays. L'agence établit un cadre tripartite de coopération pour faciliter les transports, coordonner les infrastructures et renforcer l'intégration régionale. Avec le soutien de la Banque mondiale, les pays mettent en place un mécanisme de coordination pour le corridor de Lobito, dont les priorités sont axées sur l'élaboration d'un plan directeur pour le corridor et la mise en place d'une plateforme d'investissement commune. Si cela est indicatif d'un engagement politique fort, la mise en œuvre reste inégale selon les territoires et les segments de corridor.



Usine de transformation agroalimentaire de Carrinho à Lobito en Angola.

CRÉDIT PHOTO : CROSSBOUNDARY

À l'échelon national, l'Angola, la RDC et la Zambie disposent chacun de cadres juridiques et institutionnels distincts régissant l'exploitation minière, les infrastructures de transport, les concessions et la promotion des investissements. Ces cadres jouent des rôles complémentaires dans la mise en œuvre du corridor ; ils présentent des différences de capacité institutionnelle, de coordination réglementaire et de cadence de mise en œuvre qui déterminent les progrès réalisés dans les trois segments nationaux (annexe 8).

L'Angola est le pays qui est allé le plus loin dans la formalisation de son architecture de planification pour le corridor. Dans son Plano Director do Corredor do Lobito (PDCL), le gouvernement élabore un plan directeur en trois phases. La phase 1 couvre l'analyse comparative et la gouvernance provisoire ; la phase 2 couvre les diagnostics socio-économiques et de transport avec une plateforme géospatiale ; et la phase 3 couvre les évaluations stratégiques de l'environnement, du financement et des pratiques de concession. Un portail public dédié centralise les informations sur les investissements, les entreprises clés et les indicateurs concernant le corridor, favorisant ainsi la transparence et les échanges avec les investisseurs.

La participation de la société civile s'accroît, et des initiatives transfrontalières se manifestent, telles que l'organisation Corridor Voices, qui cherche à renforcer la participation communautaire sur tout le corridor. Toutefois, la plupart des actions de surveillance de la société civile restent largement nationales, car il y a peu de possibilités structurées de participation régionale assidue.

Dans l'ensemble, si l'architecture institutionnelle du corridor de Lobito évolue, la coordination transfrontalière entre le gouvernement, le secteur privé et la société civile reste inégale et les mécanismes de transparence des informations transfrontalières et de surveillance des parties prenantes sont peu développés. Il n'existe notamment pas actuellement de plateforme de gouvernance multipartite spécifique qui associe les pouvoirs publics, les entreprises et la société civile dans les trois pays. Étant donné que l'Angola, la RDC et la Zambie opèrent dans des contextes institutionnels et de gouvernance distincts, qui comportent des différences de langue, de cultures administratives, de méthodes de mise en œuvre et de niveaux de transparence, la concordance entre les systèmes et les pratiques sur l'ensemble du corridor est complexe par nature. Ces facteurs mettent en évidence un problème persistant de gouvernance et de responsabilisation qui pourrait affecter la mise en œuvre du corridor et les résultats à long terme.

Dans le contexte des autres itinéraires et en réponse aux contraintes qui se manifestent, la Zambie et la RDC collaborent à différents dispositifs cadres de corridors depuis 2021 (tableau 4). Dans le cadre de ce programme de diversification, le corridor de Lobito apparaît comme une option stratégique importante tournée vers l'ouest pour renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement et réduire la dépendance aux goulets d'étranglement associés à un itinéraire unique.

3.6 Itinéraires alternatifs : le corridor de Lobito dans un contexte à plusieurs corridors

L'accès de la ceinture de cuivre aux marchés mondiaux repose sur un réseau de corridors de transport régionaux, chacun présentant des caractéristiques d'infrastructure, des dispositions institutionnelles et des contraintes de fonctionnement différentes. Aucun n'offre actuellement de solution complète en termes de coût, de fiabilité et de capacité. En conséquence, la RDC et la Zambie poursuivent de façon accrue et délibérée une stratégie multi-corridor, où le corridor de Lobito figure comme complément clé en direction de l'ouest qui s'ajoute aux routes établies vers l'est et le sud.

Le corridor central via Dar es Salaam reste la voie principale pour la Zambie et le sud de la RDC. Cependant, elle reste lente et coûteuse. Les acheminements par camions depuis Ndola, en Zambie, vers la côte tanzanienne peuvent prendre près de trois semaines, tandis que le chemin de fer exploité par TAZARA souffre depuis longtemps de sa faible capacité après des années de sous-investissement. En 2025, un nouvel accord a été signé avec la China Civil Engineering Construction Corporation pour moderniser la ligne, avec un programme de remise à niveau de 1,4 milliard de dollars US couvrant la réparation des voies, l'achat de nouveau matériel roulant et la modernisation des gares.

Le corridor de Walvis Bay à Ndola et Lubumbashi offre une alternative vers l'ouest depuis ce port atlantique de la Namibie. L'acheminement par la route prend actuellement environ 13 jours, mais de récents investissements dans les infrastructures – notamment la route à péage pavée de 371 kilomètres entre Kalumbila et la frontière namibienne, cofinancée par First Quantum Minerals (FQM) – devraient réduire cette durée à environ cinq jours, renforçant ainsi la logistique d'exportation à partir du nord-ouest de la Zambie.

Au sud-est, le corridor de Beira représente un trajet plus court vers l'océan Indien via le Mozambique, mais reste sous-performant de par la faible connectivité ferroviaire, le manque de capacité portuaire et les encombrements le long des principaux tronçons intérieurs. Plus au nord, le corridor de Nacala, soutenu par l'Initiative japonaise de développement du corridor de Nacala et la récente modernisation du port achevée en 2023, a augmenté sa capacité de manutention maritime, mais reste confronté à des connexions routières et ferroviaires intérieures insuffisantes, notamment à travers le Malawi.

Le corridor du nord au sud du continent vers Durban reste la voie d'exportation la plus ancienne et la plus fréquentée pour les minerais, le carburant et les intrants industriels zambiens et congolais. Malgré son importance, elle est confrontée à une congestion croissante, à des risques de sécurité et à la détérioration des infrastructures ferroviaires et routières en Afrique du Sud.

Sur tous ces trajets, la forte dépendance à l'égard des transports longue distance par camions gonfle les coûts logistiques, accélère la dégradation des routes et augmente les effets nocifs pour l'environnement et la sécurité. Des projets émergents tels que le projet d'autoroute Kinshasa-Banana en RDC n'en sont qu'à leurs débuts et présentent peu d'intérêt pour la ceinture de cuivre en l'absence d'axe de transport fonctionnel pour relier le Haut-Katanga et le Lualaba à la côte atlantique.

TABLEAU 4

Résumé de l'état des dispositions institutionnelles dans les principaux corridors de transport depuis la ceinture de cuivre

Corridor	Direction/ accès au port	Pays partenaires (y compris la Zambie)	Situation (en 2026)	Type de cadre ou d'accord
1. Corridor de Lobito	Vers l'ouest → Océan Atlantique (Port de Lobito, Angola)	Angola, RDC, Zambie	Accord LCTTFA signé en janvier 2023 et ratifié par les trois parlements. Création d'un secrétariat tripartite chargé de coordonner les opérations ferroviaires, les investissements dans les infrastructures, l'harmonisation douanière et la facilitation des échanges le long du corridor.	Traité tripartite – création de l'agence du corridor opérationnelle
2. Corridor de développement Walvis Bay-Ndola-Lubumbashi	Sud-ouest → Océan Atlantique (port de Walvis Bay, Namibie)	Namibie, RDC, Zambie	Accord tripartite ratifié par la Zambie en janvier 2024 (Namibie 2021, RDC 2015). L'autorité du corridor est opérationnelle par le biais du Walvis Bay Corridor Group, qui travaille à la simplification douanière et la modernisation logistique entre Walvis Bay, Ndola et Lubumbashi, en RDC.	Traité formel ratifié avec l'autorité du corridor
3. Corridor de développement de Beira	Sud-est → Océan Indien (port de Beira, Mozambique)	Mozambique, Zimbabwe, Malawi, RDC, Zambie	Le cabinet de la Zambie a approuvé en mai 2024 la signature et la ratification de l'accord sur le corridor de développement de Beira. Il vise à harmoniser les réglementations en matière de transit et à coordonner les investissements dans les infrastructures ferroviaires, routières et frontalières des cinq États membres. En attente de ratification formelle par toutes les parties.	Accord régional en attente de ratification
4. Corridor de Nacala	Nord-est → Océan Indien (port de Nacala, Mozambique)	Mozambique, Malawi, Zambie	Avec l'appui de l'Initiative japonaise de développement du corridor de Nacala. Le développement du port de Nacala a été achevé en octobre 2023, ce qui a permis d'augmenter la capacité de manutention. Les travaux de remise en état de la ligne ferroviaire de Nacala et des liaisons routières entre le Malawi et la Zambie se poursuivent. Pas de traité intergouvernemental officiel à ce jour.	Cadre de coopération et d'investissement par projet
5. Corridor central (Corridor de Dar es Salaam)	Est → Océan Indien (port de Dar es Salaam, Tanzanie)	Tanzanie, Burundi, Rwanda, RDC, Ouganda, Zambie	La Zambie a approuvé l'adhésion au CCTTFA en avril 2024, rejoignant ainsi d'autres États membres pour coordonner la connectivité multimodale et réduire les retards aux frontières. Le corridor reste l'un des trajets les plus importants pour les exportations de la ceinture de cuivre vers l'océan Indien.	Traité multilatéral avec agence permanente du corridor
6. Corridor Nord-Sud (NSC)	Sud → Océan Indien (port de Durban, Afrique du Sud)	Afrique du Sud, Botswana, Zimbabwe, Zambie, RDC	C'est le trajet vers le sud le plus ancien et le plus fréquenté pour les exportations zambiennes et congolaises, qui passe par Kasumbalesa en Zambie, et Beitbridge au Zimbabwe, pour rejoindre Durban et Richards Bay, en Afrique du Sud. Malgré les encombrements croissants et les risques de sécurité, ce corridor logistique reste essentiel. Aucun accord intergouvernemental formel n'a encore été conclu ; des négociations sont en cours en vue de créer un cadre juridique et une agence chargée du corridor.	Accord en cours d'élaboration

3.7 Améliorations potentielles, arbitrages et effets sur l'environnement

Le corridor de Lobito est plus qu'une initiative de remise en état des voies ferrées. S'il est mis en œuvre comme prévu, et comme décrit dans les sections précédentes, il a le potentiel de favoriser une croissance économique inclusive et d'approfondir l'intégration régionale entre l'Angola, la RDC et la Zambie en améliorant la connectivité entre la ceinture de cuivre et la côte atlantique.

L'amélioration des infrastructures ferroviaires et portuaires pourrait diminuer les coûts de transport, raccourcir les itinéraires d'exportation et créer des débouchés pour la diversification du commerce au-delà des exportations de minéraux en vrac. L'Angola et la Zambie partagent une frontière de 1 110 kilomètres mais les points de passage actuels – tels que Jimbe et Caripande/Chavuma – restent isolés, mal équipés et limités par le manque d'infrastructures et les restrictions imposées aux véhicules. Par conséquent, les échanges commerciaux entre les deux pays restent modestes malgré leurs profils économiques complémentaires. Le développement de l'axe de transport du corridor et des infrastructures productives associées pourrait donc débloquent de nouveaux flux commerciaux bilatéraux et régionaux, encourager les investissements et stimuler l'activité économique le long de l'itinéraire.

Au-delà des effets économiques directs, le corridor peut également apporter des avantages environnementaux et sociaux plus larges. Le développement du transport ferroviaire pourrait soulager la congestion routière et la détérioration des routes causées par le trafic de marchandises lourdes, améliorer la sécurité routière et diminuer les coûts de transport pour les usagers non miniers. Le passage de la route au rail pourrait également réduire les émissions de gaz à effet de serre et la pollution atmosphérique locale, en particulier pour le transport de minéraux sur de longues distances. La dépendance moindre à l'égard du transport en camions longue distance peut également avoir des effets bénéfiques sur la santé publique, notamment en réduisant le risque d'accidents de la route et les maladies transmissibles généralement associées aux grands couloirs de transport.

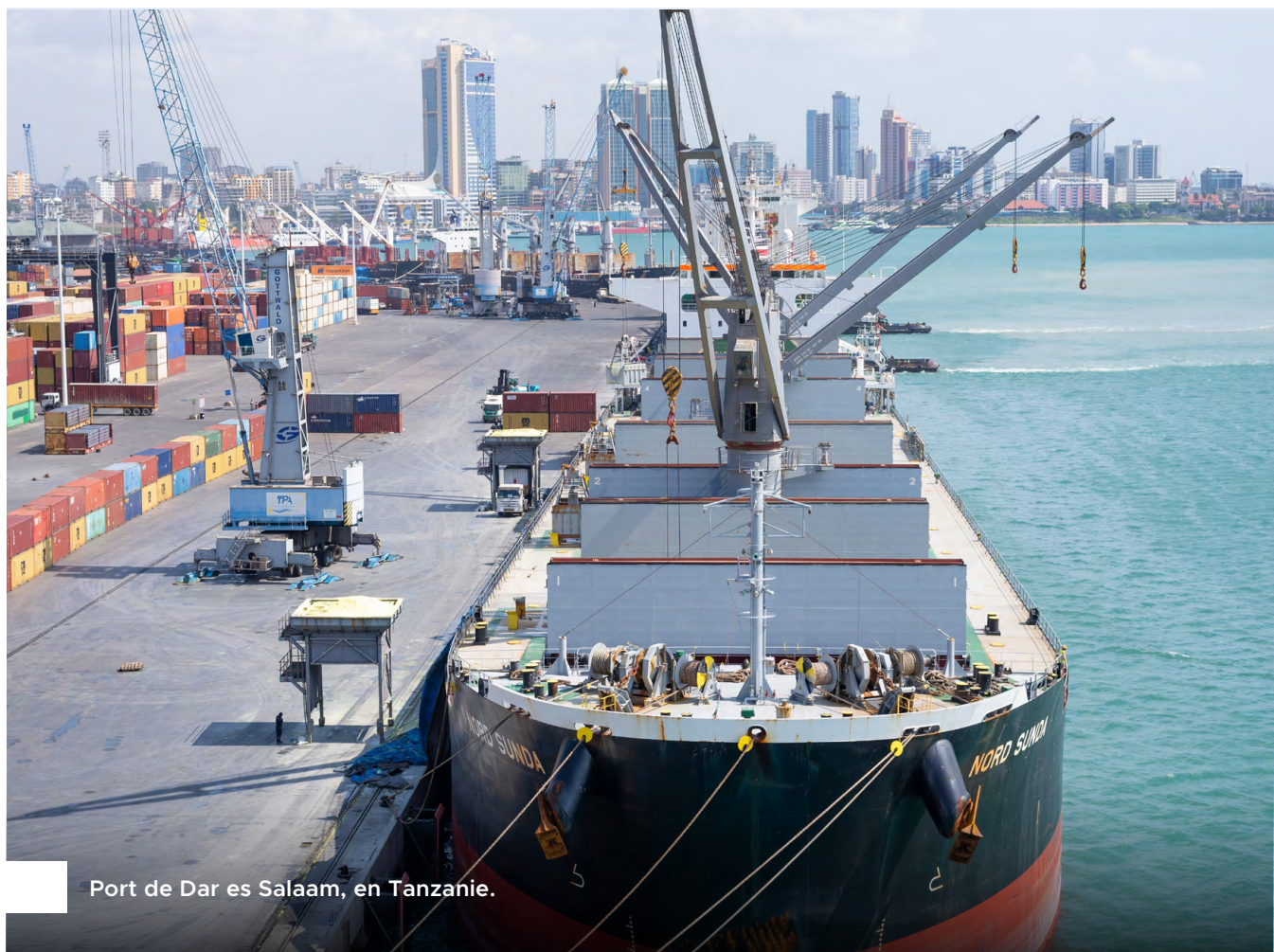
Certaines estimations préliminaires indiquent également que le corridor de Lobito pourrait présenter des avantages significatifs pour l'environnement, par rapport à d'autres corridors, en particulier pour les marchandises à destination de l'Europe et du Golfe. Selon des modèles de haut niveau des émissions produites « du puits à la route », le transport du cuivre via Lobito se traduit par des émissions totales nettement inférieures à celles des itinéraires passant par Beira, Dar es Salaam, Durban ou Walvis Bay pour des destinations telles que Rotterdam (Pays-Bas) et Jebel Ali (Émirats arabes unis), principalement en raison des distances à terre plus courtes et d'une plus grande utilisation du transport ferroviaire. Pour le fret à destination de l'Asie, la situation est plus nuancée : si l'itinéraire de Lobito bénéficie toujours d'émissions terrestres plus faibles, le trajet maritime atlantique plus long jusqu'à Shanghai en Chine se traduit par des émissions totales sensiblement comparables à celles des itinéraires par le corridor oriental via Beira et Dar es Salaam.

TABLEAU 5

Estimation préliminaire des émissions de CO₂ provenant du transport de 25 tonnes de cuivre depuis Kolwezi sur différents itinéraires⁴

Destination	Itinéraire	Émissions à terre (t CO ₂ e)	Émissions en mer (t CO ₂ e)	Émissions totales (t CO ₂ e)
Shanghai	via Lobito	0,9	12,2	13,1
	via Beira	4,7	6,8	11,5
	via Dar es Salaam	5,2	6,3	11,5
	via Durban	6,4	7,4	13,8
	via Walvis Bay	7,7	9,0	16,7
Rotterdam	via Lobito	0,9	5,5	6,4
	via Beira	4,7	6,0	10,7
	via Dar es Salaam	5,2	5,8	11,0
	via Durban	6,4	5,5	11,9
	via Walvis Bay	7,7	5,1	12,8
Jebel Ali	via Lobito	0,9	5,2	6,1
	via Beira	4,7	3,3	8,0
	via Dar es Salaam	5,2	2,7	7,9
	via Durban	6,4	3,6	10,0
	via Walvis Bay	7,7	4,8	12,5

4 Ces chiffres représentent des estimations globales basées sur : (1) les distances approximatives entre Kolwezi et les autres destinations portuaires ; et (2) les facteurs d'émission théoriques du puits à la roue de 84 g CO₂e/t-km pour le transport routier par camion diesel à plateforme ; 20,4 g CO₂e/t-km pour le transport ferroviaire à locomotive diesel ; et 21,9 g CO₂e/t-km pour le transport maritime, tirés du Global Logistics Emissions Council Framework (GLEC ou Conseil mondial des émissions logistiques). Le transport terrestre pour le trajet de Lobito est supposé être principalement ferroviaire ; les autres corridors reposent principalement sur le transport routier. Les distances maritimes supposent de passer par le canal de Suez pour les flux commerciaux de l'océan Indien et de l'Atlantique ; le trajet réel des marchandises en vrac peut être différent. Les estimations d'émissions pour le trajet vers Lobito supposent une ligne ferroviaire non électrifiée ; avec une ligne électrifiée, les émissions pourraient être moindres selon le mix énergétique du réseau électrique. Ces estimations sont données à titre indicatif et ne tiennent pas compte des facteurs de charge, des encombrements ou des différences de rendement des véhicules selon le corridor.



CRÉDIT PHOTO : DRUID007 / SHUTTERSTOCK.COM

Port de Dar es Salaam, en Tanzanie.

Si le corridor de Lobito présente d'importants débouchés économiques, il comporte également un certain nombre de risques et de compromis qui nécessitent une gestion prudente. Le financement et l'exposition à l'endettement représentent l'un des risques structurels les plus importants auxquels sont confrontées les composantes congolaise et zambienne du corridor. Si les deux projets sont envisagés comme des PPP, ces structures n'éliminent cependant pas le risque souverain. Les pouvoirs publics doivent souvent fournir des garanties ou d'autres formes de soutien financier pour permettre aux projets d'infrastructure d'atteindre le stade du bouclage financier, en particulier lorsque les recettes commerciales ne suffisent pas à couvrir les coûts d'investissement. Pour la Zambie, cette question se pose tout particulièrement. À la suite du défaut de paiement de sa dette souveraine en 2020 et du long processus de restructuration achevé dans le Cadre commun du G20 en 2024, la situation budgétaire du pays reste tendue. La souscription à d'importants passifs éventuels liés à un projet de ligne entièrement nouveau d'une valeur de 5 milliards de dollars US peut donc présenter des risques si les volumes de trafic ou les recettes tarifaires ne sont pas à la hauteur des attentes – comme cela s'est passé sur d'autres projets d'infrastructure, tels que la voie ferrée à écartement standard du Kenya. Lorsque d'importants déficits de viabilité existent, les financements concessionnels ou les aides non remboursables des partenaires de développement peuvent donc jouer un rôle important en soulageant la pression sur le bilan national tout en permettant la mise en place d'infrastructures économiquement justifiées.

L'évolution dans l'utilisation des transports peut également affecter certains segments du secteur du transport par camions de la région, qui actuellement permet à de nombreux travailleurs et petites entreprises d'en vivre. Le transfert progressif du transport de minéraux sur de longues distances de la route vers le rail pourrait réduire la demande pour certaines formes d'acheminement par camion sur de longues distances. Toutefois, compte tenu des prévisions de croissance pour la production minière et la demande globale en fret dans la ceinture de cuivre, le rail est susceptible d'absorber une part importante des futurs volumes de transport sans remplacer entièrement le fret routier existant. Dans ce contexte, le développement du corridor peut créer des débouchés complémentaires pour le transport routier sur courtes distances, l'entreposage, les services logistiques et d'autres services en rapport avec la croissance des flux commerciaux.

Les risques liés à la gouvernance méritent également une attention particulière. Si l'amélioration de la logistique ferroviaire peut aider à mieux formaliser le transport des minéraux, l'infrastructure ne peut à elle seule combler les lacunes de gouvernance qui permettent les flux financiers illicites dans les chaînes d'approvisionnement en minéraux. Enfin, la configuration du corridor axée sur l'exportation soulève des questions plus générales sur la manière dont les infrastructures de transport peuvent se mettre plus largement au service de la croissance économique. Pour réaliser le potentiel de développement du corridor, il faudra non seulement améliorer la logistique, mais aussi prévoir des mesures qui favorisent la création de valeur ajoutée locale, encouragent la participation des fournisseurs nationaux et renforcent la gouvernance dans les chaînes de valeur de l'exploitation minière et du transport.

Ces risques ne sont pas propres au corridor de Lobito, mais ils sont amplifiés lorsque l'expansion minière, les infrastructures transfrontalières et le financement public-privé convergent sur un même axe de transport. Les chapitres suivants examinent comment les dispositifs en faveur de la gouvernance et de la transparence peuvent aider à relever ces défis. Ensuite, les sections 4 et 5 étudieront les perspectives de valorisation de la production minière le long du corridor, tandis que les sections 6 et 7 examineront les dispositifs de gouvernance et de transparence nécessaires pour gérer les risques et les investissements liés au corridor.

Pour réaliser le potentiel de développement du corridor, il faudra non seulement améliorer la logistique, mais aussi prévoir des mesures qui favorisent la création de valeur ajoutée locale, encouragent la participation des fournisseurs nationaux et renforcent la gouvernance dans les chaînes de valeur de l'exploitation minière et du transport.

4. Le secteur minier dans les pays du corridor de Lobito : état actuel, potentiel de croissance et perspectives de valorisation locale

Même s'il est encore en cours de développement, le corridor est explicitement conçu pour répondre à des objectifs multiples. Au-delà du transport, il est de plus en plus souvent présenté comme un axe de développement destiné à catalyser les investissements dans un grand nombre de secteurs, en rapprochant l'exploitation minière, l'énergie, la logistique, l'agriculture et l'activité industrielle. Les gouvernements de l'Angola, de la RDC et de la Zambie, ainsi que les investisseurs privés et les partenaires de développement, ont exprimé leur ambition de tirer parti du corridor pour favoriser l'expansion de la production minière et la transformation des minéraux en aval, la diversification économique, la création d'emplois, le perfectionnement des compétences et l'intégration régionale. Parmi les autres investissements prévus et émergents, figurent la modernisation des ports, les oléoducs et les gazoducs, la transmission et la production d'électricité, les infrastructures de télécommunications, les plateformes logistiques et les chaînes de valeur agricoles. Ces ambitions sont exprimées dans l'accord pour l'Agence de facilitation du transport du corridor de Lobito (LCTTFA), signé en janvier 2023 et ratifié par les trois pays. L'accord établit un dispositif cadre tripartite de coopération pour organiser les transports, coordonner les infrastructures et renforcer l'intégration régionale.

La réalisation de ces objectifs va dépendre fortement des décisions prises pour la gouvernance et la mise en œuvre, ainsi que du rythme des investissements coordonnés dans les trois pays. La présente section examine les avantages potentiels du corridor de manière séquentielle, en commençant par sa fonction principale de soutien à l'expansion minière et aux exportations de minéraux, puis en examinant les possibilités d'accroître la valeur ajoutée et le contenu local, et enfin en considérant les retombées plus larges dans les domaines de l'énergie, de la logistique, du développement industriel et de l'intégration économique régionale.

Cette approche permet de faire la distinction entre les gains immédiats et bancables et les ambitions de développement à plus long terme, tout en fondant les attentes sur des évaluations réalistes concernant l'avancement des infrastructures, la capacité institutionnelle et la demande du marché.

4.1 Situation actuelle du secteur minier dans les pays du corridor de Lobito

Le corridor de Lobito relie l'une des régions les plus importantes du monde pour la production du cuivre et du cobalt. La RDC représente environ 70 % de la production mondiale de cobalt et plus de 12 % de la production mondiale de cuivre, tandis que la Zambie contribue à hauteur de 3 % à la production mondiale de cuivre, ce qui fait de la ceinture de cuivre une source essentielle de minéraux nécessaires à la transition énergétique et à la demande industrielle mondiales.

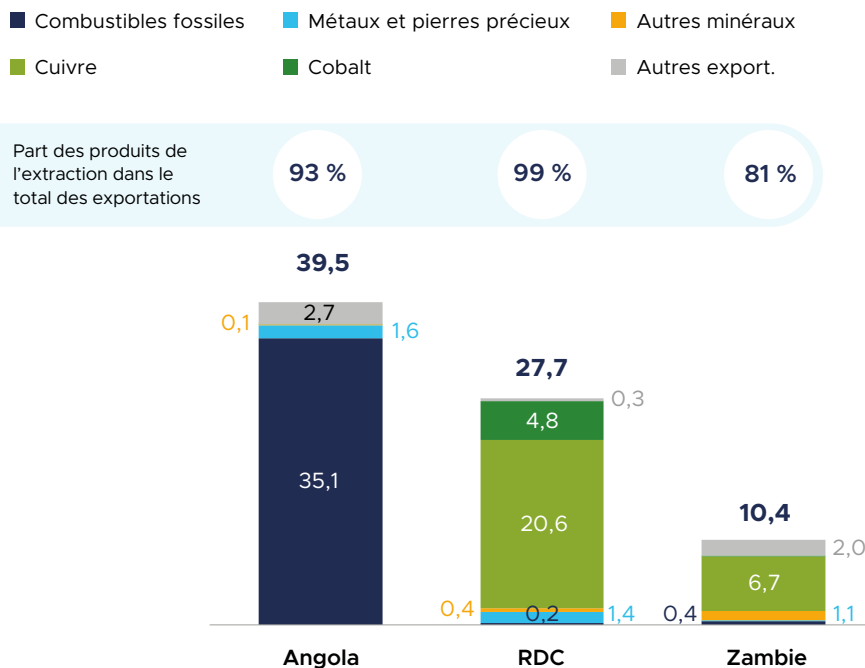
Les exportations des trois pays du corridor de Lobito sont fortement concentrées sur les matières premières provenant de l'extraction, ce qui souligne l'importance macroéconomique du secteur minier. En RDC et en Zambie, les recettes d'exportation sont dominées par le cuivre et le cobalt, tandis que les exportations de l'Angola restent concentrées sur les combustibles fossiles et les diamants. Cette forte concentration des exportations accroît l'exposition aux fluctuations des prix des matières premières et renforce l'importance de transports fiables, de la logistique et des dispositifs de gouvernance pour accompagner la production et les performances à l'exportation.

L'activité minière la plus directement liée au corridor est géographiquement concentrée à l'extrémité du parcours dans la ceinture de cuivre, l'Angola étant positionné comme un contributeur potentiel à plus long terme. La production de cuivre et de cobalt est concentrée dans les provinces du Lualaba et du Haut-Katanga en RDC et dans la ceinture de cuivre en Zambie, ce qui justifie directement la demande en services ferroviaires, portuaires et énergétiques. D'autres minéraux essentiels, tels que l'étain et le tantale, restent économiquement importants, mais ils sont largement produits en dehors de la zone d'influence immédiate du corridor, tandis que l'exploration croissante en Angola à l'est pourrait, plus tard, élargir l'assise minière du corridor au-delà de son objectif actuel.

FIGURE 6

Valeur des exportations de l'Angola, la RDC et la Zambie en produits de l'extraction

En millions de dollars US (2023)

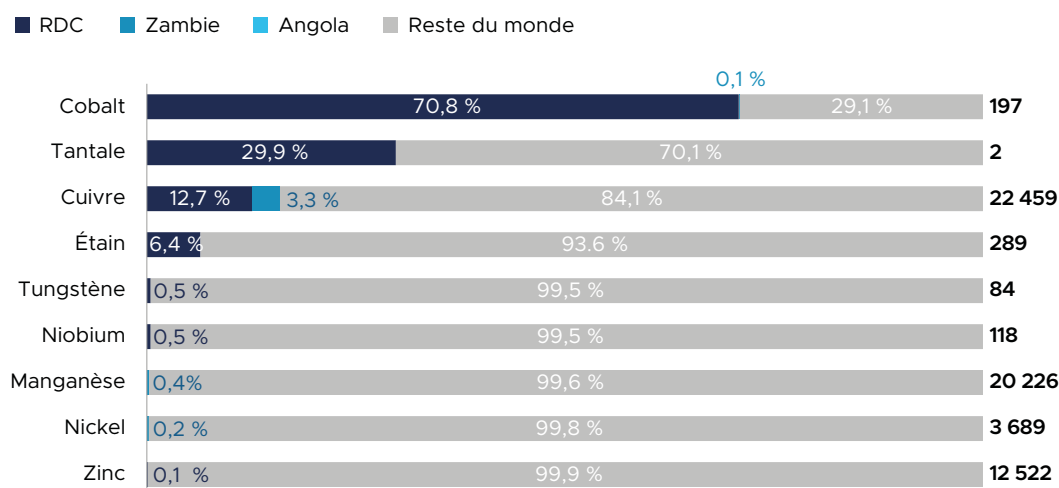


Source : d'après des données d'UN Comtrade et World Mining Data.

FIGURE 7

Production de minéraux critiques en part de la production mondiale⁵

En milliers de tonnes métriques (2023)



Source : d'après des données de World Mining Data

4.2 Le secteur du cuivre

La production de cuivre en RDC est fortement concentrée entre les mains d'opérateurs associés à la Chine, qui contrôlent environ 78 % de la production nationale de la RDC, six des dix premiers producteurs étant directement détenus par des Chinois. Il s'agit notamment du groupe China Molybdenum Company (CMOC), de China Nonferrous Metal Mining Corporation (CNMC), de China Railway (Sicomines), de Zijin Mining, de Yingkou Yangzhou Trade (YYT) et de MMG de China Minmetals Corporation. Kamo-a-Kakula qui appartient à Ivanhoe Mines, deuxième producteur de la RDC, est elle-même codétenue par Zijin Mining (39,6 %), ce qui renforce le degré d'intégration chinoise au sein des principaux actifs de production du pays.

La production de cuivre de la Zambie est en grande partie assurée par des exploitants canadiens, auxquels s'ajoute un ensemble d'autres mines détenues par des investisseurs internationaux et chinois contribuant à des volumes plus modestes. En 2023, FQM dominait la production nationale grâce à Sentinel (214 000 tonnes) et Kansanshi (134 800 tonnes), qui représentent à eux deux près de la moitié de la production. Lumwana de Barrick Gold a contribué 120 000 tonnes selon les estimations, tandis que Mopani Copper Mines (détenue majoritairement par International Resources Holding (IRH, EAU) avec Zambia Consolidated Copper Mines – Investment Holdings (ZCCM-IH)) a produit environ 65 000 tonnes. Plusieurs exploitations chinoises, notamment Lubambe, Chibuluma South, Chambishi (China Nonferrous Corporation Africa, (NFCA)), Muliashi et Mwambashi, ont également ajouté des volumes modestes.

⁵ S&P Global Market Intelligence (sans date). *Metals and Mining Industry Research and Data*.
Source : <https://www.spglobal.com/market-intelligence/en/industries/metals-mining>

TABLEAU 6

Principales sociétés de production de cuivre en RDC en 2023⁶

Entreprise	Production en 2023 (t)
CMOC	505 175,0
Ivanhoe Mines	437 314,0
CNMC	302 364,0
Glencore	277 185,0
China Railway	257 077,0
Zijin Mining	129 151,0
Eurasian Resources Group (ERG)	104 676,0
YYT	80 296,0
MMG	75 081,0
Chemaf	66 417,0
Autres	607 055,0

La RDC et la Zambie exportent du cuivre à différents stades de traitement, ce qui détermine à la fois les lieux de captation de la valeur et les possibilités restantes de développement en aval. La RDC exporte la plupart du cuivre sous forme de cathodes raffinées (SH 7403), soit 2,02 millions de tonnes exportées en 2023 pour une valeur de 17 milliards de dollars US, ce qui indique une capacité substantielle d'extraction par solvant et d'électroextraction rendue possible par des gisements d'oxyde proches de la surface. Dans le même temps, la RDC a exporté 790 000 tonnes de minerais et de concentrés de cuivre (SH 2603), pour une valeur de 2,16 milliards de dollars US, ce qui laisse entrevoir la possibilité de développer le traitement des minerais sulfurés par la fonte et l'affinage dans le pays. Les exportations de la Zambie ont été dominées par les anodes de cuivre non raffinées (SH 7402), soit 579 600 tonnes d'une valeur de 5,03 milliards de dollars US, indiquant que le pays possède une capacité élevée de fusion mais plus limitée en raffinage électrolytique, tandis que les exportations de cuivre raffiné ont totalisé 199 800 tonnes (d'une valeur de 1,63 milliard de dollars US), qui signalent la possibilité d'investir dans le raffinage en aval.

6 Ministère des Mines de la République Démocratique du Congo (2024). *Statistiques minières définitive – Exercice 2023*. Source : <https://mines.gouv.cd/fr/wp-content/uploads/simple-file-list/statistiques/LES-STATISTIQUES-MINIERES-EXERCISE-2023.pdf>.

CRÉDIT PHOTO : SHUTTERSTOCK



Cathodes de cuivre raffiné.

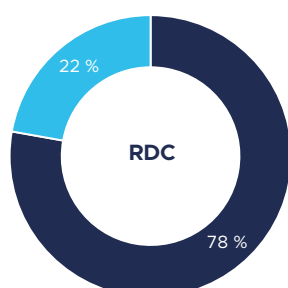
FIGURE 8

Production de cuivre et de cobalt liée à la Chine en RDC et en Zambie

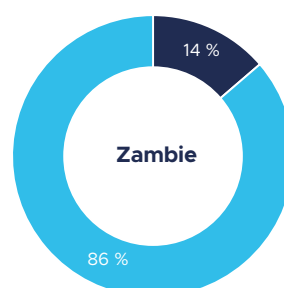
2023

■ Liés aux intérêts directs chinois

■ Non liés



Production totale :
2,84 milliards de tonnes



Production totale :
140 millions de tonnes

Source : d'après des données du ministère des Mines de la RDC et de rapports sectoriels.

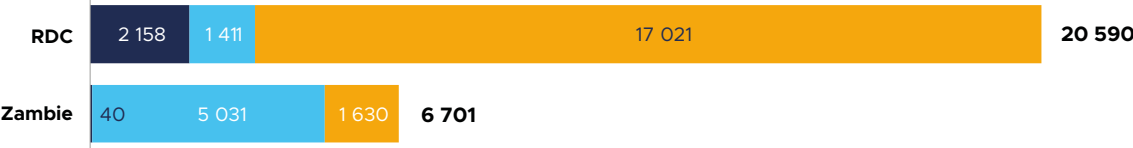
FIGURE 9

Exportations de cuivre par niveau de traitement

2023

- Minerais de cuivre et concentrés (2603)
- Anodes en cuivre non raffinées pour raffinage électrolytique (7402)
- Alliages raffinés et cuivre, bruts (7403)

En valeur (millions de dollars US)



En volume (milliers de tonnes métriques)

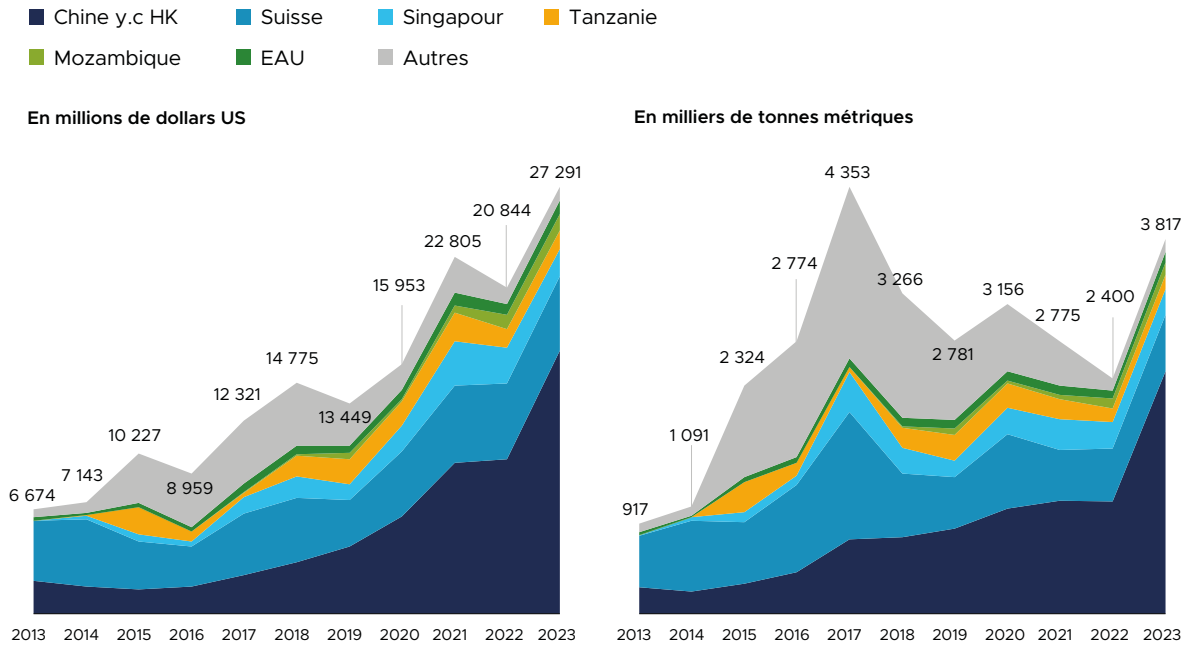


Source : d'après des données d' UN Comtrade.

Les exportations de cuivre de la ceinture de cuivre se sont résolument tournées vers l'Asie, la Chine, désormais principale destination, étant profondément intégrée dans la chaîne de valeur. Entre 2013 et 2023, les exportations de la RDC vers la Chine sont passées de 2,1 milliards de dollars US (272 000 tonnes) à 16,8 milliards de dollars US (2,47 millions de tonnes), faisant de la Chine la première destination du cuivre congolais. D'autres destinations ont également progressé, notamment Singapour (267 000 tonnes, d'une valeur de 1,7 milliard de dollars US) et les Émirats arabes unis (107 000 tonnes, d'une valeur de 856 millions de dollars US), tandis que les exportations vers la Suisse sont restées stables en volume (environ 570 000 tonnes), mais ont diminué en importance relative. De 2019 à 2023, la Chine a importé plus de 3,2 milliards de dollars US en minerais et concentrés de cuivre (SH 2603), 10,05 milliards de dollars US en anodes de cuivre non raffinées (SH 7402) et 33,6 milliards de dollars US en cuivre raffiné (SH 7403) en provenance de la RDC et de la Zambie combinées, ce qui illustre l'intégration de la Chine depuis la fusion jusqu'au raffinage et l'importance de sa demande en cuivre de haute pureté pour l'électronique, les véhicules électriques et l'infrastructure énergétique.

FIGURE 10
Exportations cumulées de cuivre de la RDC et de la Zambie

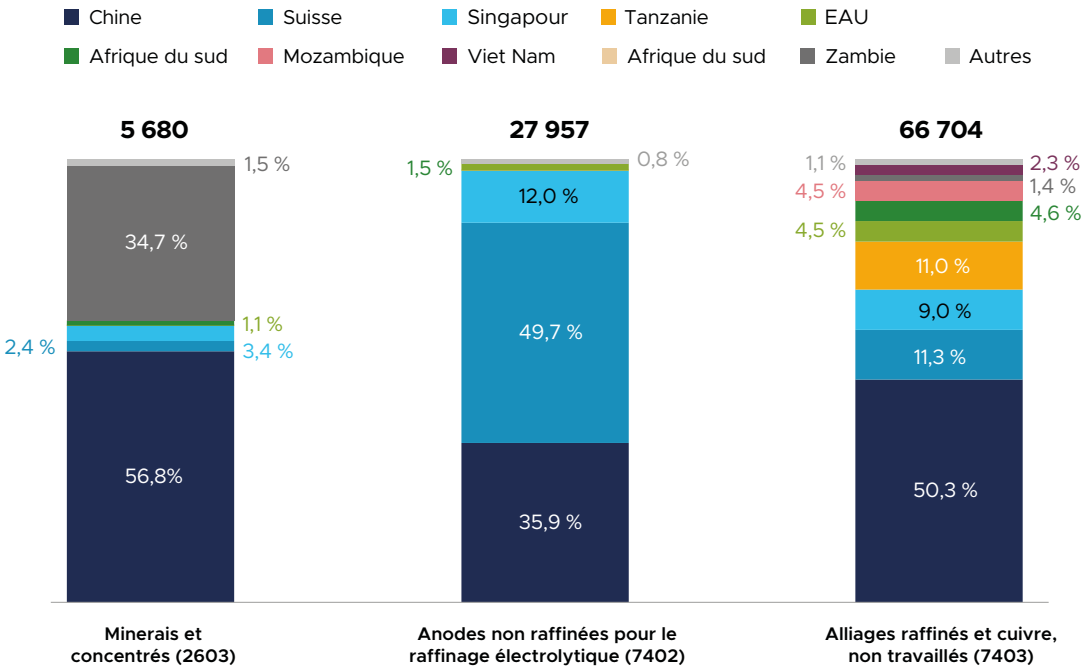
Par destination (2023)



Source : d'après des données d' UN Comtrade.

FIGURE 11
Exportations cumulées de cuivre de la RDC et de la Zambie

Par catégorie et par destination en millions de dollars US (2019-2023)



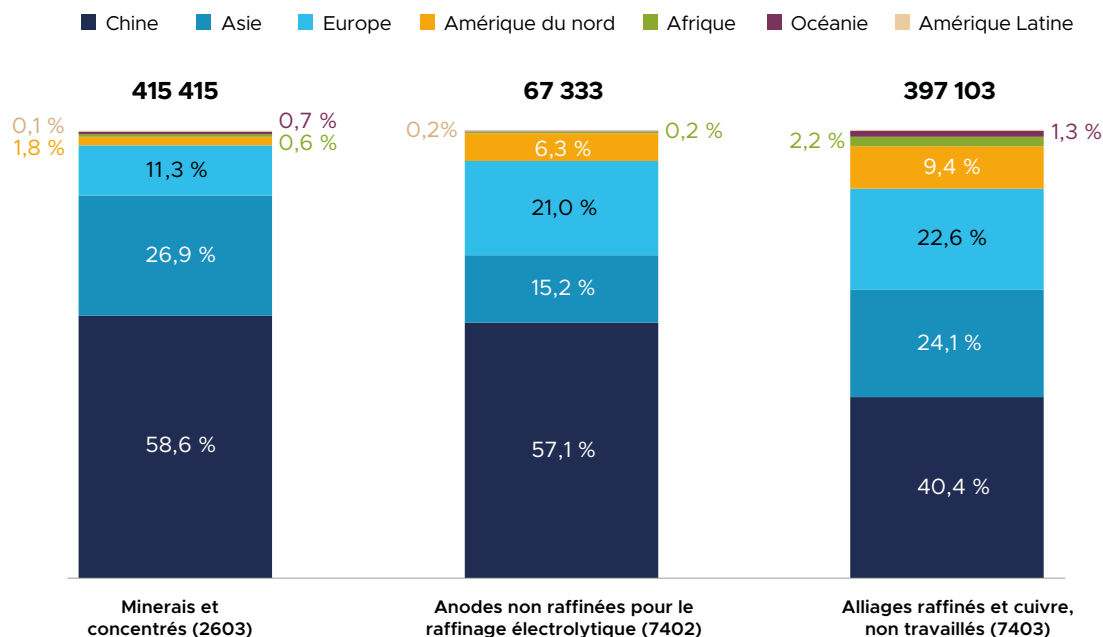
Source : d'après des données d' UN Comtrade.

La place de la Chine, premier importateur et transformateur de cuivre au monde, explique pourquoi les échanges commerciaux de la ceinture de cuivre sont de plus en plus rattachés aux marchés asiatiques. Entre 2019 et 2023, la Chine a importé pour 243,3 milliards de dollars US de minerais et de concentrés de cuivre, pour 38,4 milliards de dollars US d'anodes de cuivre non raffinées et pour 160,5 milliards de dollars US de cuivre raffiné ; si l'on ajoute le reste de l'Asie, la région a importé pour plus de 350 milliards de dollars US de cuivre. Cette concentration reflète le rôle central de l'Asie, et en particulier de la Chine, dans les chaînes d'approvisionnement mondiales en matière de fabrication, d'infrastructures et d'énergie propre, qui s'appuient sur d'importantes capacités de fusion et de raffinage.

FIGURE 12

Importations totales de cuivre

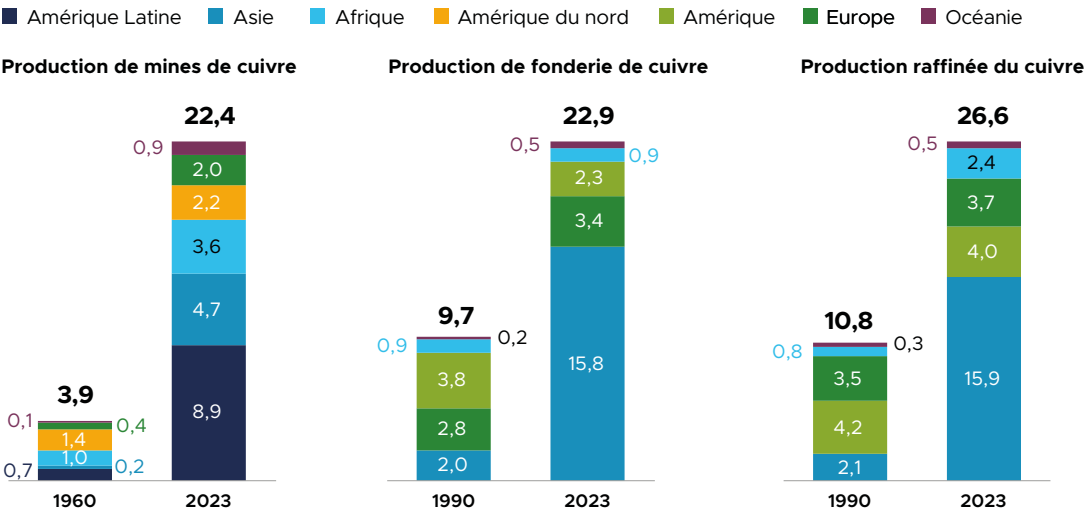
Par catégorie et région d'importation en millions de dollars US (2019-2023)



Source : d'après des données d' UN Comtrade.

FIGURE 13
Capacité de production de cuivre par région

En milliers de tonnes métriques



Source : Adapté du International Copper Study Group (2025), The World Copper Factbook 2025.

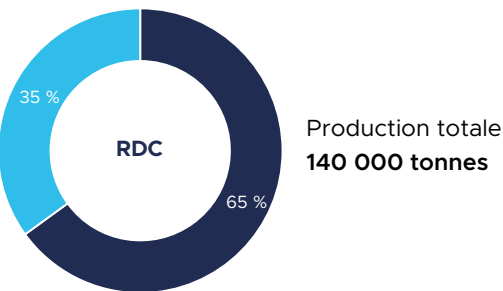
4.3 Le secteur du cobalt

La RDC domine l'approvisionnement mondial venu des mines de cobalt ; les entreprises chinoises représentent une grande partie de la production et la valeur des exportations est concentrée sur les produits intermédiaires. En 2023, la RDC a produit environ 139 800 tonnes de cobalt, avec en tête CMOC (52 305 tonnes), Glencore (25 521 tonnes) et Eurasian Resources Group (ERG) (14 713 tonnes), outre d'autres grands producteurs, dont CNMC, China Railway et la JV de Norinco/Wanbao avec Gécamines. Les entreprises chinoises représentaient environ 65 % de la production, et les exportations de cobalt – principalement sous forme d'oxydes et d'hydroxydes (SH 2822) – étaient évaluées à près de 5 milliards de dollars US en 2023, pour un total de 19,8 milliards de dollars US sur la période 2019-2023.

FIGURE 14
Présence chinoise dans le secteur du cobalt en RDC

2023

■ Liés aux intérêts directs chinois ■ Sans rapport



Source : d'après des données du Ministère des Mines de la RDC.

TABLEAU 7

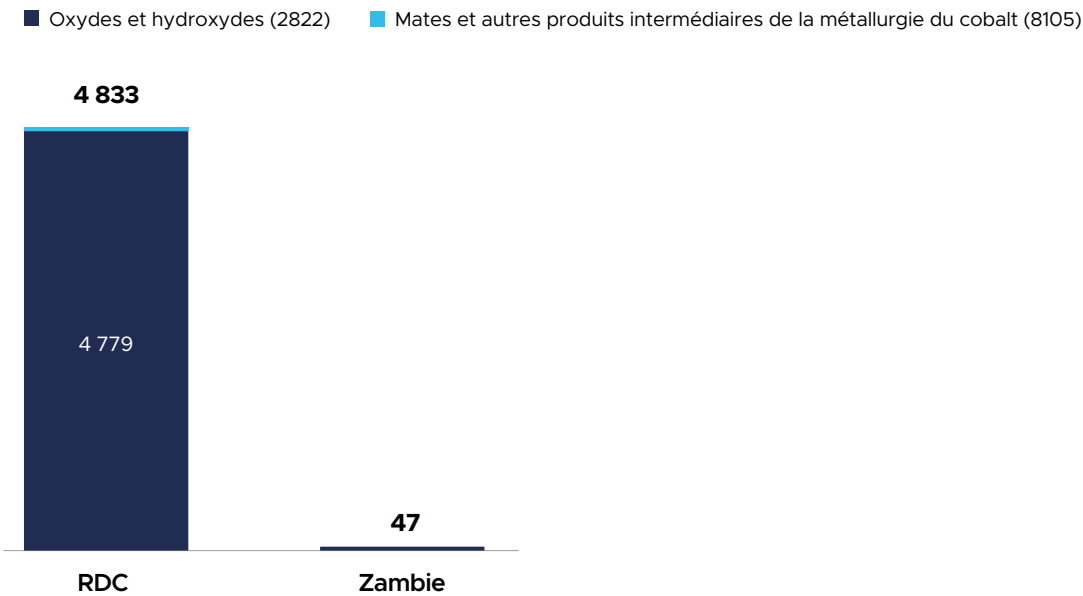
Principaux exportateurs de cobalt de la RDC en 2023⁷

Entreprise	Production en 2023 (t)
CMOC	52 305
Glencore	25 521
ERG	14 713
CNMC	9 669
China Railway	6 713
Norinco/Wanbao (JV avec Gécamines)	4 802
Chemaf	3 637
Wanbao Mining (75 %)	3 143
Chengtun Mining (majorité)	2 929
MMG	2 811
Autres	13 589

FIGURE 15

Exportations cumulées de minéraux et de produits à base de cobalt de la RDC et de la Zambie

En millions de dollars US (2023)



Source : d'après des données d' UN Comtrade.

7 Sur la base des données du ministère des Mines de la RDC.

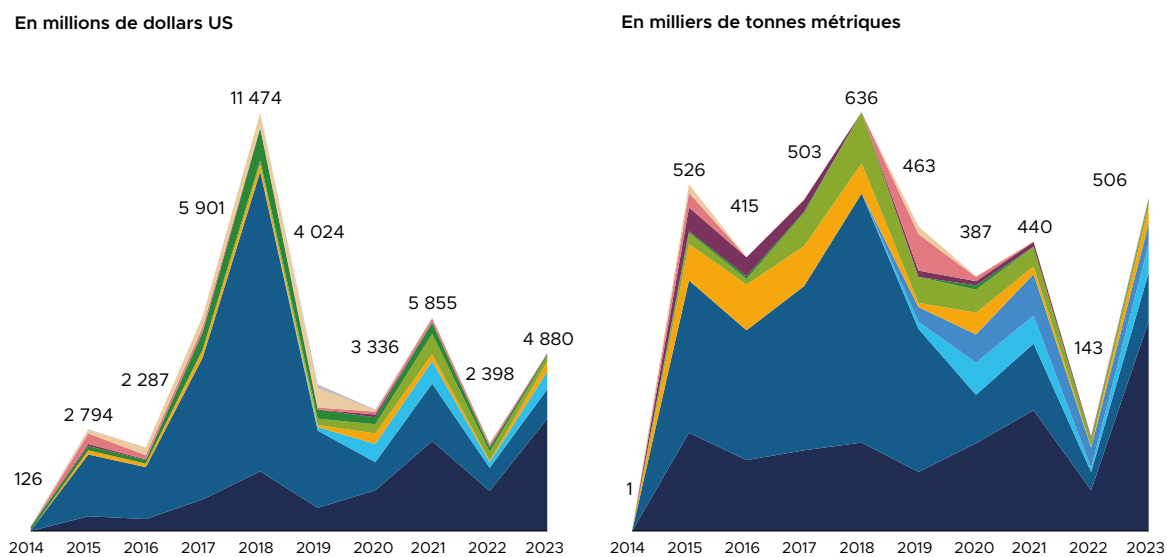
La structure des exportations de cobalt met en évidence l'empreinte limitée de l'Afrique en matière de raffinage, malgré une offre minière dominante, et c'est la Chine qui capte la majeure partie de la valeur en aval grâce à sa capacité de raffinage. Entre 2014 et 2023, la Chine est devenue la principale destination des minéraux et produits de cobalt de la RDC, avec des volumes d'exportation atteignant 318 000 tonnes en 2023 (équivalant à environ 153 000 tonnes de cobalt métal) et près de 1,3 million de tonnes sur la décennie. Ce schéma reflète la position dominante de la Chine dans le raffinage mondial du cobalt, qui transforme environ 75 à 80 % du cobalt mondial en produits chimiques pour batteries pour les véhicules électriques et l'électronique. Si la RDC produit plus de 70 % du cobalt extrait dans le monde (auxquels s'ajoute la production de la Zambie), l'Afrique n'effectue qu'une petite partie du raffinage mondial ; les exportations déclarées par l'Afrique du Sud sur la période 2014-2023 correspondent largement aux volumes qui transitent par des ports tels que Durban plutôt que les volumes issus du raffinage local.

FIGURE 16

Exportations de cobalt en provenance de la RDC et de la Zambie

Par destination (2023)

■ Chine ■ Afrique du sud ■ Mozambique ■ Singapour ■ Zambie
■ EAU ■ Suisse ■ Tanzanie ■ Finlande ■ Autres

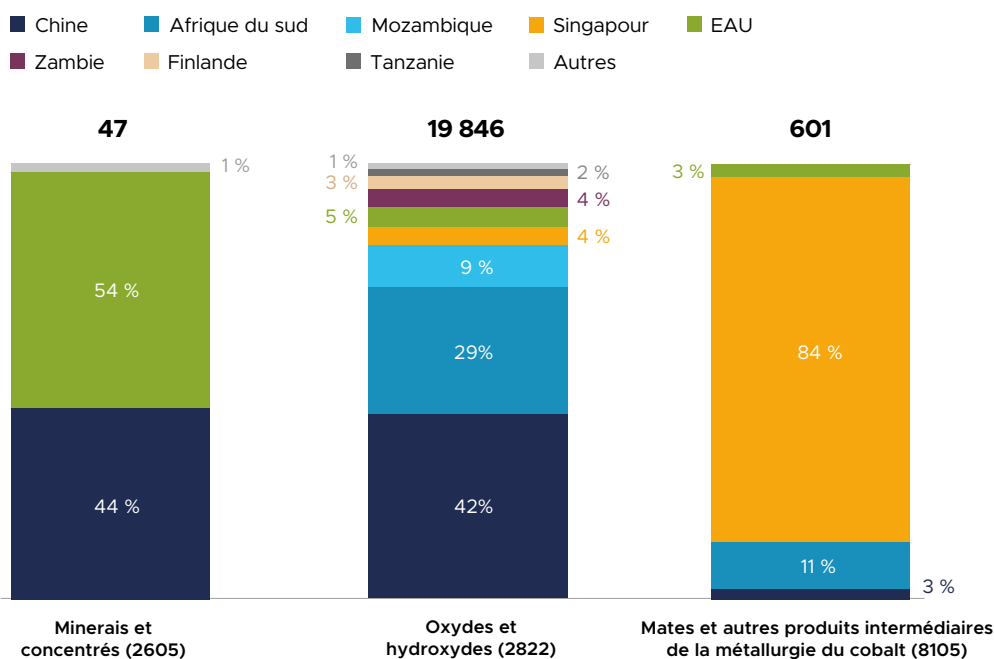


Source : d'après des données d' UN Comtrade.

FIGURE 17

Exportations cumulées de cobalt en provenance de la RDC et de la Zambie

Par catégorie et destination (2019-2023)



Source : d'après des données d' UN Comtrade.

La décennie à venir devrait voir une croissance substantielle dans les trois pays, mettant à l'épreuve la capacité des institutions et des politiques à traduire l'expansion minière en développement diversifié et inclusif.

4.4 Autres minéraux

Le nickel, le manganèse et d'autres minéraux renforcent le potentiel à long terme de la région en matière de matériaux pour batteries, même si le cuivre et le cobalt restent dominants aujourd'hui. La Zambie a produit 19 000 tonnes de nickel en 2024, provenant principalement de l'Enterprise Mine de FQM à Kalumbila, complété par une production moindre de la mine de nickel de Munali. La production de manganèse en Zambie a atteint 73 560 tonnes en 2023, en grande partie dans des petites exploitations dans les provinces de Luapula et du Centre. En 2023, la RDC a indiqué une production de 11 321 tonnes de zinc, 18 460 tonnes d'étain, 630 tonnes de tantale, 560 tonnes de niobium et 418 tonnes de tungstène, tandis que l'Angola a déclaré 2 300 tonnes de manganèse. La présence conjuguée de nickel, de manganèse et de cobalt renforce le positionnement des pays du corridor de Lobito dans la fabrication de précurseurs de batteries et de matériaux pour cathodes.

4.5 Perspectives d'augmentation de la production minière

L'augmentation de la demande en cuivre, cobalt et autres minéraux critiques crée de nouvelles incitations à investir, tandis que l'amélioration des infrastructures de transport et d'énergie – notamment avec le corridor de Lobito – réduit les contraintes logistiques. La décennie à venir devrait voir une croissance substantielle dans les trois pays, mettant à l'épreuve la capacité des institutions et des politiques à traduire l'expansion minière en développement diversifié et inclusif.

La production de cuivre de la Zambie devrait augmenter de manière significative, même si les objectifs officiels semblent plus ambitieux que ne le permet le portefeuille actuel de projets. En 2024, la production a atteint environ 783 000 tonnes, et le gouvernement projette 3 millions de tonnes d'ici 2031. Sur la base actuelle – l'expansion de Kansanshi, la super fosse de Lumwana, la remise en état de Mopani, le redémarrage de Konkola, la montée en puissance de Mimbula et les nouvelles explorations d'Ivanhoe – un résultat plus réaliste à moyen terme serait d'environ 1,5 million de tonnes d'ici 2030, avec une augmentation supplémentaire provenant de la découverte de Mingomba de KoBold Metals qui pourrait porter la production à 2 millions de tonnes d'ici 2031. L'objectif officiel de 3 millions de tonnes n'est probablement réalisable que dans les années 2030, sous réserve de nouvelles découvertes et de réalisation des projets en temps voulu.

La RDC est également prête à poursuivre son expansion, grâce à des développements importants qui pourraient porter la production à 4,5 millions de tonnes d'ici 2030. La production de cuivre devrait passer d'environ 3,3 millions de tonnes en 2024 à environ 4,5 millions de tonnes d'ici 2030, grâce à d'importants sites établis et nouveaux. Il s'agit notamment de l'expansion de Kamo-a-Kakula (plus de 500 000 tonnes par an), du plan de doublement de Tenke Fungurume de CMOC, du redémarrage de Mutanda de Glencore auxquels s'ajoute la production de Deziwa et Mutushi. La décision du gouvernement de remplacer l'interdiction des exportations de cobalt par un système de quotas à partir d'octobre 2025 vise à stabiliser le secteur et à aligner les mesures incitatives pour les nouveaux investissements et la transformation en aval.

Le secteur minier angolais se développe grâce à l'exploration et à de nouveaux projets qui pourraient progressivement élargir l'assise en ressources naturelles liées au corridor. La deuxième phase du Plan géologique national étendra l'exploration aux provinces orientales, augmentant ainsi la source de matières premières qui alimentera le corridor de Lobito. Le projet de terres rares de Pensana à Longonjo est sur le point d'être construit, avec un financement confirmé de 268 millions de dollars US et une capacité de 20 000 tonnes de carbonate mixte de terres rares par an, tandis que d'autres initiatives – telles que la prospection de cuivre de Rio Tinto à Moxico, les concessions Cornolo et Eastern d'Anglo American et la reprise du minerai de fer de Tosyali à Kassinga – signalent un changement de cap vers une multiplicité de matières premières qui tirerait parti de l'accès ferroviaire à Lobito.

5. Potentiel de valorisation locale des minéraux le long du corridor de Lobito

L'ampleur et le rythme de croissance minière prévue dans les pays du corridor de Lobito mettront à l'épreuve la capacité de la région à convertir sa richesse minérale en développement économique diversifié. Alors que les nouveaux sites de cuivre, de cobalt, de minerai de fer et de terres rares progressent vers la production, la question centrale est de savoir quelle part de la valeur générée par ces ressources va rester dans les économies nationales. La réponse dépend non seulement des régimes fiscaux et de la gestion des recettes, mais aussi de la possibilité qu'auront les entreprises, les travailleurs et les communautés locales de participer de manière significative aux chaînes d'approvisionnement. C'est là que les dispositifs sur le contenu local, le développement des fournisseurs et la mise en place d'un environnement propice à la création de valeur deviennent critiques pour la prochaine phase de la trajectoire économique du corridor. Vu les milliards de dollars dépensés chaque année en achats, services et emplois par le secteur minier, une augmentation, même modeste, de la participation nationale peut produire des effets substantiels en termes de développement.

La valeur ajoutée dans le secteur minier s'explique mieux sous un angle plus large et plus holistique qui va au-delà de la seule transformation en aval. La figure ci-dessous présente une série de mesures, plus ou moins interventionnistes, que les gouvernements peuvent utiliser pour encourager la création de valeur locale dans le secteur minier. Elle met également en évidence le fait que la mise en œuvre de certaines mesures nécessite plus de temps, de capacités institutionnelles et de coordination que d'autres.



L'usine de traitement de la mine de cuivre de Kansanshi, en Zambie.

FIGURE 18

Mesures possibles pour encourager la valorisation locale



L'Angola, la RDC et la Zambie ont chacun développé des dispositifs de plus en plus détaillés en faveur du contenu local, régissant les marchés, la sous-traitance, l'emploi et la participation de l'État. En Zambie, la loi de 2024 sur la Commission pour la réglementation minière (Minerals Regulation Commission Act) et le règlement de 2025 sur le développement minier et géologique et la préférence pour les biens et services zambiens (Geological and Minerals Development (Preference for Zambian Goods and Services) Regulations) établissent un système de passation de marchés locaux progressivement contraignant, qui comprend des minima d'achats obligatoires auprès de fournisseurs zambiens, notamment dans les entreprises détenues et gérées par des ressortissants du pays, et prévoient des sanctions substantielles en cas de non-respect. Les titulaires de droits miniers doivent consacrer au moins 20 % de leurs dépenses annuelles d'approvisionnement à des fournisseurs zambiens dans les six mois suivant l'entrée en vigueur de la réglementation, puis 25 % au bout d'un an, 35 % au bout de deux ans et au minimum 40 % au bout de cinq ans. En RDC, la loi sur la sous-traitance de 2017, mise en application par le Code minier de 2018, réserve les biens et services sous-traités aux entreprises détenues à au moins 51 % par des Congolais, critère vérifié par l'Autorité de régulation de la sous-traitance dans le secteur privé (ARSP). Le Code minier angolais de 2011 oblige également les opérateurs à préférer les fournisseurs nationaux lorsque les offres présentent une différence de moins de 10 % sur le prix et huit jours ouvrables sur les délais de livraison.

Au-delà des exigences réglementaires formelles, plusieurs grands exploitants miniers font état de niveaux substantiels d'approvisionnement auprès de fournisseurs inscrits à l'échelon national et mettent en place des initiatives structurées de soutien aux fournisseurs. Ces efforts – qui vont du renforcement des capacités des PME aux mécanismes de financement des fournisseurs et à la création de parcs industriels – signalent que les pratiques du secteur évoluent, de concert avec la réforme réglementaire. Toutefois, la divulgation de ces initiatives reste fragmentée dans les rapports et les communiqués de presse des entreprises sur la durabilité, et elle n'est pas systématiquement reprise dans les reportages de l'ITIE. Par conséquent, il est difficile d'évaluer leur ampleur globale, leur cohérence ou leur impact sur le développement.

ÉTUDE DE CAS

Zambie : Initiatives de développement des fournisseurs dans le secteur minier

- **Barrick Gold** : En Zambie, en 2024, Barrick a déclaré avoir dépensé environ 906 millions de dollars US en biens et services, dont 72 % auprès de fournisseurs zambiens. Depuis 2019, les approvisionnements locaux cumulés ont atteint environ 2,8 milliards de dollars US. En prévision de l'expansion du Super Pit, Barrick s'est associé au Women's Entrepreneurship Access Centre pour mettre en place un programme d'accélération des activités destiné aux PME locales. L'entreprise a également annoncé son intention de créer un parc de fournisseurs industriels près de Lumwana.



- **First Quantum Minerals** : En 2023, FQM a indiqué que 88 % de ses dépenses d'approvisionnement – soit environ 1,6 milliard de dollars US – ont été dépensés auprès de fournisseurs enregistrés au niveau national, et qu'ils ont travaillé avec plus de 550 entreprises zambiennes. FQM a investi plus de 110 millions de dollars US dans le développement de Kalumbila par l'intermédiaire de la Kalumbila Town Development Corporation et privilégie la zone économique multifonctionnelle de Kalumbila comme centre d'approvisionnement et de fabrication. La société étudie des mécanismes de financement des fournisseurs pour les prestataires de services miniers zambiens, y compris l'affacturage inversé, le financement garanti par les commandes et des structures de prêts industriels à terme.
- **KoBold Metals** : Encore aux premiers stades de son développement, KoBold Metals signale son engagement auprès des fournisseurs zambiens, notamment par des portails d'appels d'offres ouverts, de journées de présentation des fournisseurs et de la foire aux fournisseurs et aux services qui s'est tenue en octobre 2025. L'entreprise a également établi un partenariat avec l'université de Stanford, l'université de Copperbelt et l'université de Zambie afin de soutenir la formation de troisième cycle dans les disciplines liées à l'exploration.

5.1 Contenu local et dispositifs cadres pour la participation de l'État

Dans les trois pays, les dispositifs en faveur du contenu local sont également renforcés par un niveau élevé d'emplois pour les ressortissants nationaux et une participation formelle de l'État dans le secteur minier. La plupart des exploitations minières emploient déjà une main-d'œuvre essentiellement nationale, et les réglementations en vigueur dans les trois pays renforcent cette tendance par le biais de critères de recrutement local, de programmes de formation et de plans de relève des postes d'expatriés. Les dernières données de l'ITIE montrent que les ressortissants nationaux représentent environ 96 % des emplois miniers en Zambie, 92 % en RDC et 90 % en Angola. Les trois pays prévoient également des formes de participation de l'État, notamment les participations de 10 à 49 % dans la ZCCM-IH en Zambie, la participation statutaire de 10 % de l'État en Angola et les dispositions de participation sans investissement de la RDC. Pris ensemble, les obligations réglementaires, les niveaux d'approvisionnement déclarés et les initiatives structurées de soutien aux fournisseurs indiquent que la participation nationale est au cœur des politiques et des tendances commerciales. Leur impact à long terme dépendra toutefois d'efforts complémentaires visant à renforcer les capacités des fournisseurs, à alléger les contraintes financières et à veiller à ce que les obligations réglementaires restent pratiques sans être rédhibitoires pour les investisseurs.

Au-delà du contenu local et de la participation de l'État, le corridor de Lobito présente un potentiel important pour développer des liens économiques horizontaux en fournissant des infrastructures ferroviaires, portuaires, électriques et numériques partagées capables de stimuler l'industrie manufacturière, l'agriculture et la logistique. Ces retombées horizontales peuvent créer des effets multiplicateurs sur l'ensemble de l'économie, même si l'intégration verticale dans la transformation reste limitée. Toutefois, c'est la dimension verticale – le mouvement vers le haut de la chaîne de valeur – qui offre les gains les plus substantiels à long terme.

FIGURE 19

Chaîne de valeur du cuivre

La production de cuivre passe par des étapes de pureté croissante. Chaque étape correspond à un code spécifique du Système harmonisé (SH), qui indique le niveau de transformation et de valeur ajoutée.

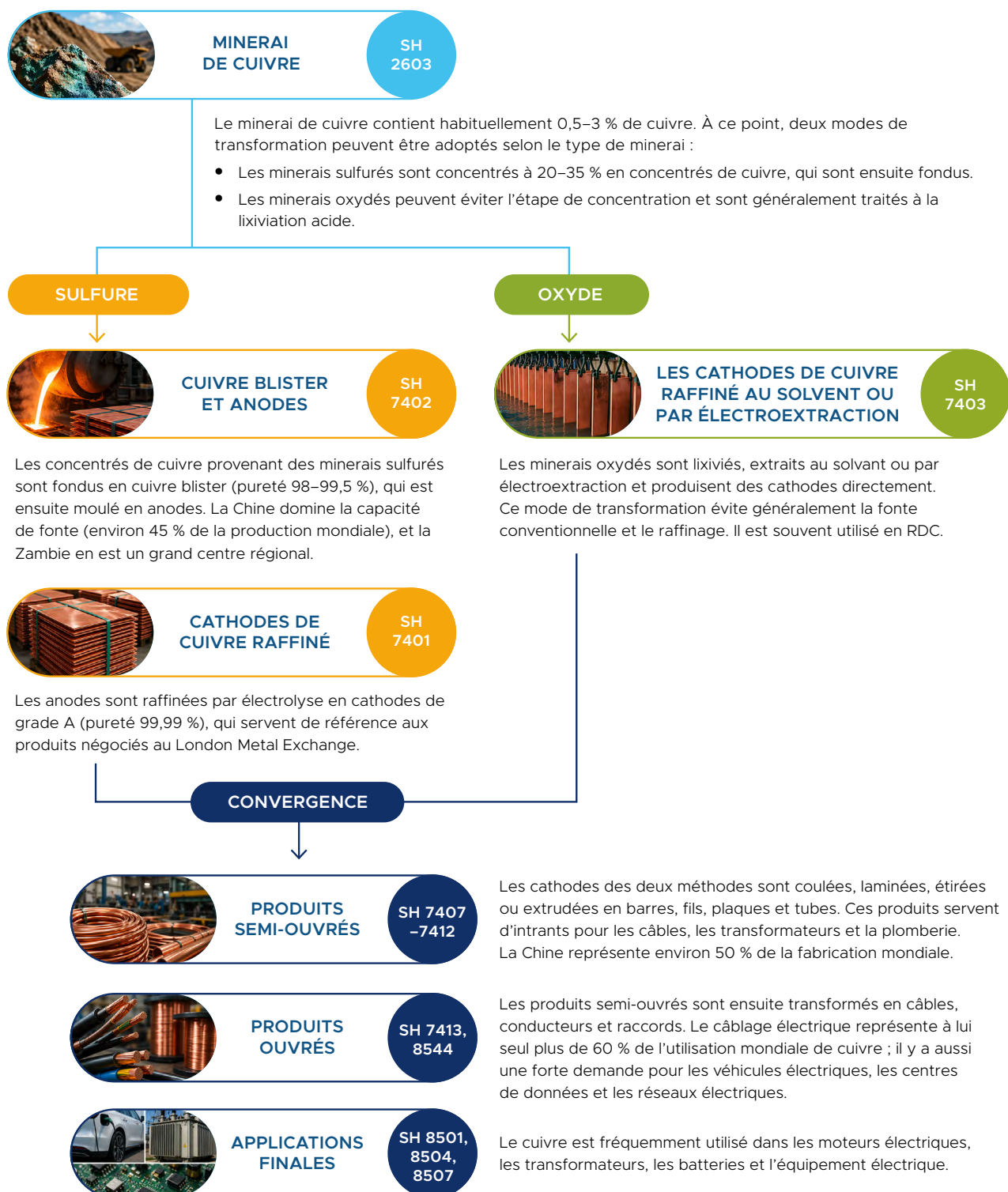
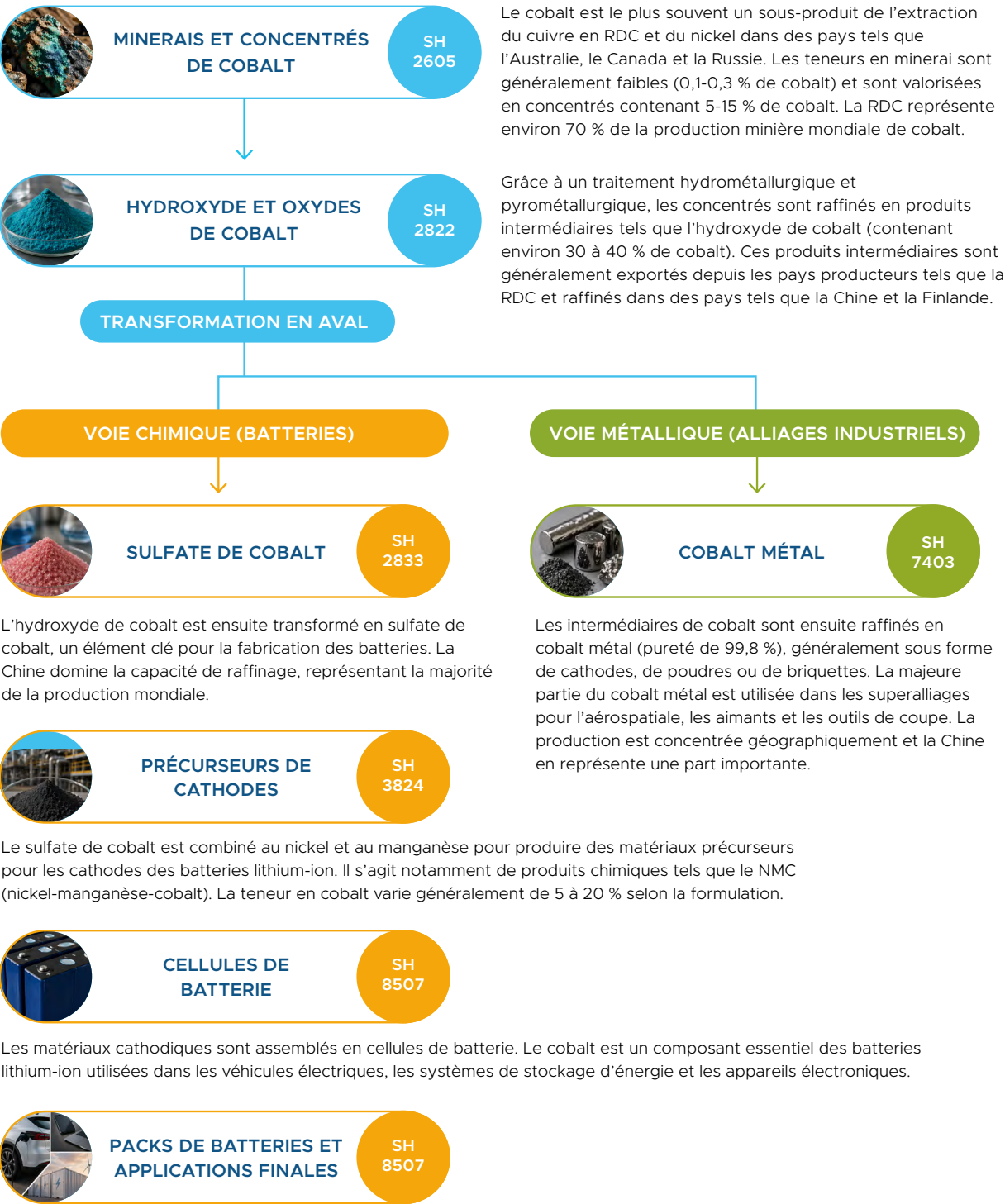


FIGURE 20

Chaîne de valeur du cobalt

La production de cobalt passe par des étapes de plus en plus raffinées. Chaque étape est associée à des codes du système harmonisé (SH) et à des utilisations de produits spécifiques. Le cobalt a deux modes de transformation principaux en aval : la conversion en produits chimiques pour les batteries et l'affinage en métal pour les alliages industriels.



5.2 Possibilités de valorisation à court terme

Les progrès les plus réalistes possibles à court terme sont dans les activités de fabrication simples telles que les barres et les fils de cuivre et les câbles à basse tension destinés aux marchés régionaux de construction et d'électrification. Ces créneaux sont moins intensifs en technologie, créent un nombre d'emplois significatif et peuvent renforcer les capacités industrielles s'ils sont accompagnés d'incitations fiscales ciblées, d'un meilleur accès au crédit et de programmes de perfectionnement de la main-d'œuvre. Seul un petit nombre d'entreprises en Zambie et en RDC produit actuellement des tiges de cuivre ou du câblage de base, alors que la demande en produits électriques de base en Afrique australe et centrale continue de croître avec l'urbanisation et l'expansion du réseau.

Il est également possible d'accroître la capacité nationale de fusion et de raffinage, d'autant plus que la RDC et la Zambie continuent d'exporter des volumes importants à des stades intermédiaires de transformation. La structure actuelle des exportations met en évidence les domaines où les possibilités de valorisation restent inexploitées (voir section 4.2). La RDC exporte la majeure partie de son cuivre sous forme de cathodes raffinées, ce qui témoigne d'une forte capacité d'extraction électrolytique et par solvant, mais il existe encore de la latitude pour développer la fusion et l'affinage des minerais sulfurés. En Zambie, les exportations sont toujours dominées par les anodes de cuivre non raffinées, ce qui indique une forte capacité de fusion mais une capacité d'électro-affinage plus limitée. Le volume des exportations de la RDC en minerais et concentrés et celles de la Zambie en anodes représentent une perte de valeur qui pourrait être récupérée au niveau national. Toutefois, ces opérations sont gourmandes en énergie et nécessitent une alimentation électrique fiable, une logistique efficace et des mesures incitatives claires. Si l'alimentation électrique ne progresse pas en parallèle, l'expansion des opérations de traitement restera limitée, malgré les ambitions réglementaires.

La concrétisation de ces opportunités dépendra du renforcement des infrastructures matérielles et immatérielles. Les infrastructures matérielles couvrent non seulement les réseaux de transport et de logistique, mais aussi une alimentation électrique fiable et abordable. Les pannes d'électricité fréquentes, la couverture limitée du réseau électrique et les coûts élevés de l'électricité continuent de freiner le développement industriel tant en RDC qu'en Zambie, en particulier pour les processus gourmands en énergie tels que le raffinage. Il faudra impérativement étendre et diversifier l'alimentation électrique, notamment par l'hydroélectricité et les sources d'énergie renouvelables.

Il est tout aussi important de développer les infrastructures immatérielles, notamment une main-d'œuvre qualifiée, un savoir-faire technique et des dispositifs institutionnels solides. Il faudra investir dans la formation technique et professionnelle, l'enseignement supérieur et les partenariats avec l'industrie pour faciliter le perfectionnement des compétences et le transfert de technologie. Un environnement propice aux investissements est également essentiel, notamment des cadres juridiques transparents, des processus d'octroi des autorisations rationalisés, des réglementations claires en matière d'environnement et de sécurité et l'accès au financement. Renforcer la gouvernance et la prévisibilité réglementaire sera essentiel pour attirer les investissements nécessaires à la transformation et à la fabrication en aval.

L'expérience internationale montre que le développement en aval réussit lorsque l'ambition réglementaire s'accompagne d'investissements dans l'énergie, les plateformes industrielles et les capacités institutionnelles. En revanche, l'imposition d'exigences strictes en matière de traitement sans rendre en parallèle l'environnement plus favorable tend à freiner l'investissement ou à le décourager. Ci-dessous, deux études de cas illustrent des parcours contrastés.

CRÉDIT PHOTO : BK AWANGGA / SHUTTERSTOCK



L'exploitation minière du nickel à Sulawesi, en Indonésie.

ÉTUDE DE CAS

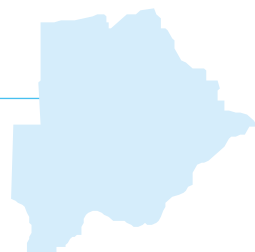
Indonésie : Les réformes de la gouvernance favorisent le traitement en aval de la filière nickel



L'Indonésie montre que le traitement en aval de la filière progresse lorsque les règles en matière d'exportation et de transformation sont assorties de plates-formes énergétiques et industrielles qui rendent l'investissement finançable. Après être passée de l'exportation de minéraux à leur transformation par le biais d'interdictions d'exportation progressives et d'une surveillance plus stricte des licences, l'Indonésie a accompagné ce changement d'orientations par des infrastructures ciblées – en particulier la production d'électricité et les parcs industriels –, ce qui a attiré des dizaines de milliards de dollars d'investissements. Résultat : plus de 40 fonderies de nickel opérationnelles ou en construction, et une croissance rapide dans la fabrication de précurseurs de batteries et de matériaux pour véhicules électriques. La leçon à tirer pour les pays du corridor de Lobito est que les obligations réglementaires ne suffisent pas ; elles doivent être accompagnées d'une infrastructure qui rende le respect des règles économiquement viable.

ÉTUDE DE CAS

Botswana : Gouvernance et partenariat dans la valorisation des diamants



Le Botswana illustre comment une gouvernance stable et transparente et des partenariats négociés peuvent graduellement faire progresser un pays vers le haut de la chaîne de valeur. En associant des institutions stables et prévisibles à des accords durables avec De Beers, le Botswana a obtenu le transfert des fonctions d'agrégation et de vente de diamants à Gaborone en 2013 et a progressivement mis en place des capacités locales de taille, de polissage et de négoce. Cette approche reposait moins sur des obligations que sur la création de conditions qui rendaient la

transformation locale commercialement attrayante. Pour les pays du corridor de Lobito, cela indique que la création de valeur ajoutée ne doit pas s'appuyer uniquement sur la force de la réglementation ; des partenariats stratégiques et des cadres politiques crédibles à long terme peuvent permettre d'obtenir des résultats similaires au fil du temps.

5.3 Les ambitions à long terme : des chaînes de valeur pour batteries et véhicules électriques

Au-delà de la fabrication et du raffinage à court terme, la RDC et la Zambie se sont fixé un objectif plus ambitieux : positionner la région dans les chaînes de valeur mondiales des batteries et des véhicules électriques. La combinaison d'une production dominante de cobalt, d'une production importante de cuivre et de ressources minières croissantes en nickel et en manganèse constitue un argument crédible à long terme pour passer de la vente de matières premières brutes à la fabrication de précurseurs et, à terme, de composants de batteries.

Néanmoins, le développement des chaînes de valeur pour véhicules électriques en Afrique centrale est complexe et nécessitera une action régionale coordonnée. Dans ce contexte, la RDC et la Zambie ont renforcé leur coopération en signant un accord bilatéral de coopération sur la chaîne de valeur pour batteries et énergie propre, qui établit un Conseil conjoint des batteries qui a pour mission de veiller à l'alignement des réglementations, d'identifier les projets pilotes et de guider le développement des infrastructures, dont les zones économiques spéciales. Le Conseil pour batteries est soutenu par Afreximbank, la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique et ARISE Integrated Industrial Platforms. Une étude de préféabilité dirigée par ARISE a été réalisée et une étude de faisabilité complète est en cours. Cette coopération régionale est complétée par un protocole d'accord trilatéral entre les États-Unis, la RDC et la Zambie, qui vise à attirer les investissements, encourager le transfert de technologies et intégrer la région dans les chaînes d'approvisionnement mondiales de véhicules électriques.

Selon une étude de BloombergNEF (BNEF), l'une des opportunités les plus immédiates réside dans l'établissement d'une capacité de fabrication de précurseurs.⁸ La production locale de précurseurs de batteries pourrait réduire les coûts et capter davantage de valeur dans la région. En exploitant les ressources en cobalt, la RDC et la Zambie pourraient commencer à progresser dans la chaîne de valeur, ce qui favorisera la création d'emplois et le développement industriel, pour aller dans le sens des tendances mondiales vers des chaînes d'approvisionnement en batteries plus localisées et plus résilientes.

Cependant, plusieurs contraintes doivent être levées avant d'arriver à concrétiser ces ambitions. Tout d'abord, le cobalt extrait localement doit être transformé en sulfate de cobalt, un intrant clé pour les précurseurs de cathodes, ce qui nécessite une capacité de raffinage hydrométallurgique qui est actuellement limitée dans les deux pays. À cet égard, la réalisation de l'installation de sulfate de cobalt proposée à Kobaloni représenterait une étape importante. Deuxièmement, la production de précurseurs dépend d'autres minéraux – notamment le nickel, le lithium et le manganèse – dont seul le manganèse est produit au niveau régional, principalement en Zambie. La dépendance à l'égard des intrants importés entraîne des coûts supplémentaires et des risques logistiques et géopolitiques.

8 BloombergNEF (2021). The cost of producing battery precursors in the DRC. Source : <https://about.bnef.com/insights/clean-energy/producing-battery-materials-in-the-drc-could-lower-supply-chain-emissions-and-add-value-to-the-countrys-cobalt/>.

6. Gouvernance, transparence et gestion des risques le long du corridor de Lobito

L'augmentation de la production, la complexité des chaînes de valeur et les investissements liés au corridor renforcent l'importance d'une gouvernance transparente et prévisible. Les partenariats de grande envergure et interconnectés tels que le corridor de Lobito présentent un profil de risque particulier, où les défaillances de la gouvernance peuvent se répercuter sur différents secteurs. L'octroi de licences accéléré, les accords opaques, la concentration de la propriété, l'augmentation des revenus et l'expansion des programmes de marchés publics et des projets infrastructure augmentent la nécessité d'une réglementation crédible et d'une divulgation systématique des licences, des contrats, des paiements, de la participation de l'État et de la participation des fournisseurs.

Le manque de surveillance des licences peut amplifier les risques environnementaux et sociaux ; le peu de transparence des conditions financières et des concessions de transport peut favoriser la recherche de rentes ; et le manque de clarté des mandats institutionnels peut retarder les réalisations malgré la prise d'engagements importants en matière d'infrastructures. Lorsque les dispositifs-cadres de gouvernance et les systèmes d'information restent incomplets, les hésitations des investisseurs augmentent, les résultats financiers diminuent et la légitimité sociale des grands projets miniers et des projets d'infrastructure devient plus difficile à conserver.

L'augmentation de la production, la complexité des chaînes de valeur et les investissements liés au corridor renforcent l'importance d'une gouvernance transparente et prévisible.



Activités d'EMAPE sur le site minier de Kamilombe en RDC.

CRÉDIT PHOTO : EITI INTERNATIONAL SECRETARIAT

Dans ce contexte, la transparence n'est pas un simple exercice de communication, mais un outil pratique de gestion des risques, de coordination et de responsabilisation.

S'appuyant sur les divulgations de l'ITIE, les informations publiées et les points de vue des parties prenantes dans les trois pays, cette section élabore un profil de risque pour le corridor de Lobito en examinant les principaux risques économiques, sociaux, environnementaux et de gouvernance qui détermineront si l'expansion minière et le développement du corridor vont se traduire par des investissements durables, une meilleure performance budgétaire et des effets inclusifs en matière de développement.

6.1 Problèmes de gouvernance dans le secteur minier

La divulgation des licences, des contacts et de la propriété effective reste incomplète dans les trois pays, ce qui réduit la prévisibilité et limite la supervision du public. Ces risques pourraient s'accroître à mesure que la demande en minéraux de transition s'accroît et que les gouvernements subissent des pressions pour raccourcir les délais d'octroi des licences, ce qui accroît la nécessité de mettre en place des processus d'attribution transparents et bien documentés.

Le processus de validation de l'ITIE révèle l'ampleur de ces problèmes. En RDC, la divulgation de la propriété effective reste incomplète et le cadastre minier, même s'il s'améliore, ne fournit pas encore d'informations complètes et régulièrement mises à jour sur les licences. En Zambie, il existe un registre public des bénéficiaires effectifs, mais l'exhaustivité des données et l'application des règles restent inégales. En Angola, les contrats d'extraction sont rarement publiés dans leur intégralité, les informations sur la propriété effective ne sont pas systématiquement divulguées et l'absence d'un cadastre complet du pétrole et des diamants accessible au public limite la supervision externe.

La participation de l'État au secteur minier n'est pas systématiquement déclarée, et la transparence est limitée en ce qui concerne les activités quasi-budgétaires, les transactions avec des parties liées et les conditions des JV avec des opérateurs privés. Parmi les grandes entreprises d'État extractives en RDC, seule Gécamines publie des états financiers audités, et les déclarations ne font pas systématiquement le lien entre les recettes de l'extraction et le budget national ou les dépenses pour le développement. En Angola, le budget national ne fait pas clairement la distinction entre les recettes du pétrole, du diamant et des autres ressources naturelles, et les mécanismes de transfert au niveau infranational restent limités. Les systèmes de déclarations de la Zambie sont comparativement plus solides, les recettes étant inscrites au budget national et transférées aux niveaux infranationaux, mais les informations sur la manière dont ces fonds sont dépensés in fine restent incomplètes. Ces lacunes sont particulièrement importantes dans le contexte du corridor, où les décisions des entreprises d'État en matière de tarification, d'accès aux infrastructures et de réinvestissement des recettes déterminent directement l'environnement commercial pour les investisseurs privés.

La coordination au sein des groupes multipartites de l'ITIE varie également entre les trois pays, et la participation en dehors des capitales nationales reste faible. En RDC, les problèmes de gouvernance interne entravent l'efficacité du groupe multipartite, et son action au-delà de Kinshasa reste limitée. En Angola, la participation de la société civile est prudente et la représentation en dehors de Luanda est faible, tandis que le manque de capacité ralentit la prise de décision. L'évaluation du groupe multipartite de la Zambie indique qu'il fonctionne de manière transparente et inclusive, même s'il reste difficile de

maintenir la participation à l'échelon infranational. La participation limitée des provinces réduit la pertinence des processus de transparence pour les régions minières et les communautés affectées, ce qui peut contribuer à susciter des tensions lorsque les impacts environnementaux et sociaux sont visibles mais que les informations sur les licences, les obligations et les flux de recettes restent difficiles d'accès.

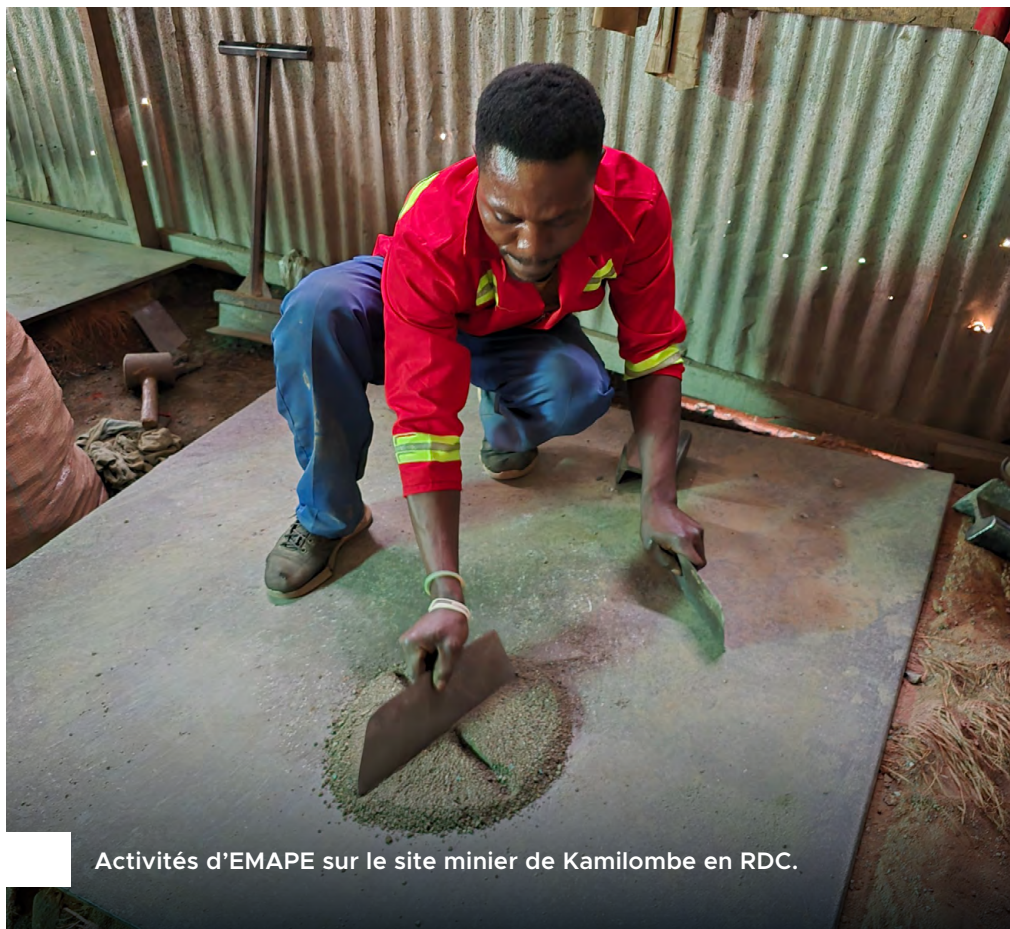
Malgré les efforts déployés, la visibilité du corridor de Lobito reste limitée, en raison du peu de canaux d'information officiels permettant le contact avec le grand public ou lui donnant accès à l'information. Comme l'a fait remarquer un acteur de la société civile, en Angola, « Lobito est devenu plus un slogan qu'un projet bien compris » ce qui reflète le manque de clarté sur ses avantages concrets, les projets communs prévus dans les trois pays et les incidences pour les communautés locales. Les informations sur les investissements, les accords et la mise en œuvre liés au corridor restent concentrées au sein d'un petit groupe de ministères et d'entreprises, ce qui limite la supervision du public et sa participation éclairée.

Les données sur l'exploitation minière artisanale et à petite échelle (EMAPE) manquent de cohérence, ce qui gêne à la fois la gestion du secteur et la crédibilité en matière d'approvisionnement responsable. Les constats de la validation indiquent cette lacune en Angola et en RDC. En RDC, où l'EMAPE fait vivre des millions de personnes, les déclarations restent incomplètes et les données relatives à l'environnement et aux émissions ne sont pas encore intégrées dans les divulgations. En Angola, l'extraction artisanale de diamants est également identifiée comme un domaine où la couverture des données reste limitée. L'insuffisance des déclarations sur l'EMAPE entrave la capacité des pouvoirs publics à gérer les risques environnementaux et sociaux et augmente le risque de voir la production obtenue entrer dans les chaînes d'approvisionnement officielles sans traçabilité complète. Dans le contexte d'un corridor, où l'on s'attend à une meilleure traçabilité des exportations de minéraux grâce aux nouvelles infrastructures logistiques, le manque de données sur l'EMAPE peut compliquer les efforts visant à garantir des chaînes d'approvisionnement transparentes et responsables.

Des lacunes en matière de rapprochement comptable des recettes et de validation des données persistent malgré la fiabilité globale des systèmes de perception des recettes. L'existence de divergences occasionnelles, de déclarations incomplètes et de vérifications insuffisantes diminue la confiance portée aux chiffres officiels sur les recettes et limite l'efficacité de la surveillance budgétaire. Dans l'ensemble des pays du corridor, des lacunes subsistent dans le rapprochement entre les paiements des entreprises et les recettes de l'État, ainsi que dans les divulgations relatives aux recettes provenant des transports, aux accords de troc et aux transactions des entreprises d'État. Dans le contexte d'un corridor, où les recettes du transport et les transactions des entreprises d'État ajoutent des couches de complexité financière, ces lacunes en matière de validation peuvent prendre de l'importance au fil du temps.

Les transferts infranationaux de recettes minières restent opaques, en particulier en Angola et en RDC, ce qui affaiblit la capacité locale à rendre des comptes. Le manque de transparence sur les formules, les montants et le calendrier des transferts peut contribuer à susciter des tensions entre les communautés et les autorités, tout en gênant le contrôle sur les flux de recettes. En Zambie, des divergences ont été constatées entre les paiements déclarés par les entreprises et les recettes perçues par les pouvoirs publics au niveau infranational. La transparence autour des fonds environnementaux servant à la remise en état et la dépollution est également limitée, les informations sur leurs soldes, sur les retraits et les intérêts perçus n'étant pas systématiquement divulguées. Dans le même temps, les divulgations relatives aux activités intermédiaires et aux transports font encore partie des moins développées dans les pays du corridor, en raison du peu de données systématiques sur la logistique des minéraux, les volumes transportés et l'utilisation du corridor.

CRÉDIT PHOTO : EITI INTERNATIONAL SECRETARIAT



Activités d'EMAPE sur le site minier de Kamilombe en RDC.

Ensemble, ces lacunes en matière de gouvernance créent des incertitudes pour les investisseurs, compliquent le contrôle budgétaire et réduisent l'efficacité des mécanismes de responsabilisation dans l'ensemble du secteur extractif. Elles interagissent également avec les pressions sociales et environnementales liées à l'exploitation minière, notamment la concurrence en matière de terrains, les déplacements de populations liés à l'expansion des mines et la dégradation de l'environnement. Une plus grande transparence du secteur minier est donc importante à la fois pour améliorer les conditions d'investissement et pour gérer les risques associés à l'expansion de la production minière le long du corridor.

Risques potentiels : EMAPE, vulnérabilité des jeunes et « préjudices cachés ».

Le manque de données sur l'EMAPE et leur divulgation limitée peut dissimuler des pratiques à haut risque pour la main d'œuvre et l'environnement, alors même que la demande en minéraux critiques augmente. Lorsque la production de l'EMAPE est importante mais mal mesurée, les pouvoirs publics peinent à faire respecter les normes de sécurité et à lutter contre la pollution, alors même que les chaînes d'approvisionnement sont l'objet de vérifications accrues. L'amélioration des données, de la surveillance et de la divulgation de l'EMAPE contribue à la fois à la sécurité humaine et à l'accès aux marchés dans un contexte de durcissement des normes internationales.

6.2 Problèmes de gouvernance relatifs au contenu local

Les dispositifs en faveur du contenu local deviennent de plus en plus ambitieux, mais leur suivi et les déclarations restent limités dans les trois pays. D'un côté, les objectifs politiques de participation locale aux activités minières et liées au corridor se sont élargis, de l'autre, l'évaluation de l'application des règles, l'effet des mesures ou l'ajustement des politiques en s'appuyant sur des éléments concrets sont difficiles en raison de la faiblesse des systèmes de suivi et du manque d'homogénéité des déclarations. Ces lacunes réduisent l'efficacité des dispositifs en faveur du contenu local et affaiblissent la confiance des prestataires et des investisseurs nationaux.

Souvent, les entreprises nationales n'ont pas accès aux informations nécessaires pour être compétitives, ce qui accroît les asymétries des informations dans les chaînes d'approvisionnement. En l'absence de données accessibles en temps utile sur les marchés publics à venir, les critères techniques et le calendrier pour la passation des marchés, les prestataires locaux font face à des difficultés pour répondre aux critères d'éligibilité ou former des partenariats. Cette situation désavantage les entreprises nationales par rapport aux acteurs de plus grande envergure ou mieux connectés et freine la participation significative aux chaînes d'approvisionnement, comme les services liés au corridor tels que la logistique, la maintenance, l'entreposage et la construction.

Une autre difficulté concerne la clarté et la cohérence relatives à la mise en œuvre du contenu local. Lorsque les attentes en matière de respect des règles ne sont pas claires ou sont appliquées de façon irrégulière, les entreprises sont confrontées à des coûts plus élevés et à plus d'incertitude. Cela peut décourager l'investissement ou ralentir la mise en œuvre du projet, notamment lorsque la capacité des fournisseurs locaux est encore en développement, et que les PPP associés au corridor dépendent de la bancabilité des projets, de modalités contractuelles prévisibles et d'une répartition crédible des risques.

La transparence concernant les marchés liés au corridor reste également limitée, ce qui entrave à la fois la surveillance et la participation des prestataires. En Angola, le chemin de fer opérationnel et les concessions déjà accordées concernent de multiples entrepreneurs, mais les parties prenantes de la société civile signalent que les informations publiques sur la valeur des marchés, les modalités de passation des marchés et les arrangements contractuels avec les entrepreneurs restent limitées. En RDC et en Zambie, les informations accessibles au public ont été principalement limitées aux études de faisabilité et aux études préparatoires, les marchés à venir faisant l'objet de divulgation limitée. Cela réduit la visibilité pour les fournisseurs nationaux potentiels et affaiblit la supervision externe.

6.3 Problèmes de gouvernance dans le développement des transports et des corridors

Les divulgations relatives à la remise en état, aux constructions nouvelles et aux travaux de modernisation le long du corridor de Lobito restent limitées, ce qui accroît l'incertitude parmi les parties prenantes. Les informations accessibles au public sont inégales et fragmentées dans les trois pays, notamment en ce qui concerne la remise en état des voies ferrées en RDC, les nouvelles constructions en Zambie et les modernisations en Angola. Les principaux documents relatifs aux projets – tels que les études de faisabilité, les accords de financement, les estimations de coûts et les plans de mise en œuvre – n'étant pas toujours disponibles, il est difficile d'évaluer le périmètre, l'ordre de réalisation et les risques des projets. Dans un corridor qui s'appuie sur des partenariats complexes, une divulgation insuffisante peut également éroder la confiance portant sur les motivations du projet et le partage des bénéfices.

Les protocoles d'accord et les accords bilatéraux qui sous-tendent le corridor ne sont pas systématiquement divulgués, ce qui limite la possibilité d'en examiner les objectifs déclarés au grand jour.

Les protocoles d'accord et les accords bilatéraux qui sous-tendent le corridor ne sont pas systématiquement divulgués, ce qui limite la possibilité d'en examiner les objectifs déclarés au grand jour. Le corridor repose sur une architecture stratifiée d'accords de type intergouvernemental, public-privé et avec bailleurs de fonds. Dans nombre de ces instruments, ce sont les objectifs politiques qui priment, plus que les obligations juridiques, mais ils définissent les attentes en matière d'accès aux ressources minières, de financement des infrastructures et de coopération en matière de sécurité. L'accès limité aux textes des accords – ou même à des résumés clairs de leurs objectifs, de leur durée et de leurs principaux engagements – fait obstacle au droit de regard du public et il devient difficile pour les parlements, la société civile et les communautés concernées d'évaluer les conditions selon lesquelles le corridor est développé.

Les structures de financement qui accompagnent les investissements du corridor peuvent également créer des problèmes de transparence et de risque financier lorsque les projets passent de la faisabilité au bouclage financier. Les composantes du corridor en RDC et Zambie sont prévues sous forme de PPP mais les conditions dans lesquelles les gouvernements pourraient être amenés à fournir des garanties souveraines, à prendre en charge un passif éventuel ou à compléter le financement commercial en dernier ressort en cas d'insuffisance n'ont pas encore été définies publiquement. Pour la Zambie en particulier, qui sort tout juste d'une situation de défaut de paiement de sa dette souveraine et d'une restructuration achevée en 2024, les incidences budgétaires possibles de ces prises d'engagement sont à examiner attentivement. Au cours de la négociation des accords de financement, la divulgation transparente des conditions de concession, des structures de répartition des risques et de tout engagement financier du gouvernement revêt de l'importance pour permettre aux parlements, à la société civile et aux partenaires de développement d'évaluer l'exposition financière possible et de vérifier si les structures de PPP protègent le bilan de l'État comme prévu.

La documentation environnementale et sociale est également souvent incomplète ou n'est pas accessible au public, ce qui crée des risques de conflits et en cas de déplacement des communautés. Peu d'EIES, de plans d'action pour le relogement des communautés ou de compte-rendus de suivi sont accessibles au public pour les projets liés au corridor, ce qui empêche les communautés et la société civile d'évaluer le respect de la législation nationale et des normes internationales. Les modes de consultation sont souvent peu homogènes et les signalements d'acquisition spéculative de terrains le long des tracés ferroviaires prévus illustrent comment le manque d'information peut favoriser les tensions locales. Il ressort également des discussions sur le corridor que les personnes vivant le long de certaines parties du tracé ferroviaire en RDC ont reçu peu d'informations sur le corridor de Lobito, ce qui dénote des faiblesses en matière de communication et d'échanges. Lorsque la consultation est précipitée, notamment en cas de pressions pour accélérer la réalisation des voies d'exportation des minerais, le risque de non-respect des principes du consentement libre, préalable et éclairé (CLPI), de contestation des compensations et de retard dans la mise en œuvre des projets en raison de litiges relatifs au relogement des populations augmente.

Les données sur les opérations de transport de minéraux sont limitées, ce qui gêne la planification, la surveillance et la comparaison des corridors fondée sur des données probantes. Les informations publiques sur les volumes de minéraux transportés par itinéraire et par mode de transport, les coûts et les redevances applicables, les retards aux frontières et les goulets d'étranglement opérationnels restent rares. Si les chiffres sur la production et les exportations nationales sont publiés dans les pays du corridor, ils ne sont pas ventilés par itinéraire ou par mode de transport. Il est donc difficile d'attribuer le volume transporté à des corridors spécifiques ou de suivre les performances au fil du temps. La fragmentation des systèmes de déclaration entre les agences gouvernementales limite encore la disponibilité de données logistiques et budgétaires intégrées.

L'absence de ces données entrave l'efficacité de la planification et de la supervision, notamment la programmation de l'entretien des routes et le calibrage des investissements ferroviaires. Elle limite également la capacité des parties prenantes à évaluer si le rail absorbe la demande supplémentaire, comme prévu, ou s'il supplante des moyens de subsistance sans en atténuer les effets.

La transparence des entreprises d'État ferroviaires reste également limitée, malgré leur rôle central dans le fonctionnement du corridor. Caminho de Ferro de Benguela (CFB) en Angola, Zambia Railways Limited (ZRL) en Zambie et SNCC en RDC publient peu d'informations sur les recettes, les dépenses, les subventions, l'endettement, les besoins en maintenance ou les modalités de passation de marchés. Le peu d'informations financières et opérationnelles complique la supervision et compromet la viabilité à long terme, en particulier lorsque les opérations des entreprises d'État interagissent avec les concessionnaires privés, les modalités d'accès aux voies ferrées ou les structures de financement mixte.

La dynamique politico-économique et la coordination fragmentée ajoutent des risques de gouvernance supplémentaires qui peuvent ralentir la performance du corridor, même lorsque l'infrastructure existe. Le déplacement des flux de minéraux vers le corridor de Lobito peut se heurter à la résistance d'acteurs ayant des intérêts directs dans les itinéraires existants. En RDC, des provinces telles que le Lualaba et le Haut-Katanga dépendent fortement des taxes perçues sur les transports, et l'incertitude quant aux futurs accords de partage des recettes accroît le risque de résistance. La fragmentation de la coordination entre les ministères, les autorités provinciales, les administrations douanières et les entreprises d'État accroît le risque de retards et le manque de cohérence des politiques. Ces difficultés mettent en évidence un problème commun : les lacunes en matière de gouvernance ont tendance à apparaître aux points de croisement entre l'exploitation minière et les transports, les autorités nationales et infranationales, et les acteurs publics et privés.

Risques potentiels : Déplacements des populations, consultations et retards de mise en œuvre

La divulgation insuffisante des EIES et des plans de relogement et les consultations irrégulières peuvent transformer les modernisations « techniques » des voies ferrées en foyers de tensions politiques qui en retardent la réalisation et augmentent les coûts. Lorsque les communautés ont l'impression que les incidences foncières sont cachées ou précipitées, les différends relatifs à la compensation et à la légitimité du projet peuvent rapidement s'intensifier, ce qui retarde la mise en œuvre et sape la légitimité sociale du corridor. À étudier les antécédents des pays du corridor de Lobito en matière de relogement des populations – en particulier dans les régions minières de la RDC – il est clair qu'il ne s'agit pas là d'un risque théorique. La publication rapide des EIES et des plans de relogement, associée à un système de remontée des griefs accessible, peut éviter la probabilité de conflits et leurs coûts tout en donnant aux prêteurs et aux investisseurs l'assurance que les engagements pris au titre des mesures de protection sont respectés.

TABLEAU 8

Aperçu du profil de risque de la gouvernance du corridor de Lobito

	Questions clés	Incidences
Gouvernance dans le secteur minier	• Divulgaration incomplète des licences, des marchés et des propriétaires effectifs • Faible coordination du groupe multipartite ; participation limitée des provinces • Données hétérogènes sur l'activité minière artisanale (RDC et Angola) • Lacunes dans le rapprochement comptable des recettes et la validation des données • Transferts infranationaux opaques	• Moindre confiance des investisseurs • Gestion des recettes moins bonne • Suscite la méfiance au sein de la communauté • Réduit l'efficacité du contrôle sur les entreprises d'État • Augmente le risque lié au critère d'approvisionnement responsable à cause de l'opacité de l'EMAPE
Gouvernance relative au contenu local et au développement des fournisseurs	• Les règles sont ambitieuses mais le contrôle est insuffisant • Pas de registres publics des fournisseurs ni de prévisions en matière de marchés publics • Transparence limitée des marchés liés au corridor • Les entreprises manquent d'informations pour être compétitives • Risque de seuils difficilement compatibles avec les investissements ou appliqués de manière hétérogène	• Les prestataires nationaux passent à côté d'opportunités • Les règles trop strictes découragent l'investissement • Les retombées économiques restent limitées • Crée de l'incertitude pour les entreprises
Gouvernance des transports et des corridors	• Divulgaration limitée sur la remise en état, les nouveaux travaux et les modernisations du corridor de Lobito • Transparence limitée sur les accords et protocoles d'accord relatifs au corridor • Transparence limitée sur les structures de financement du corridor, y compris les garanties et les engagements hors bilan des PPP • Peu d'EIES, de plans de relogement ou d'études de faisabilité publics • Pas de données sur les volumes de minéraux, la tarification et les goulets d'étranglement opérationnels • Manque de transparence des entreprises d'État (CFB, ZRL, SNCC) • Risques politico-économiques et coordination fragmentée	• Alimente la spéculation, la méfiance et les tensions • Augmente les risques liés au projet et au financement • Crée des risques potentiels de dette souveraine et de passif éventuel pour les gouvernements • Affaiblit la compétitivité du corridor • Accroît les risques de conflits liés au déplacement et au relogement des populations

7. Comment la Norme ITIE peut renforcer la gouvernance des mines et du corridor

Compte tenu du profil de risque potentiel du corridor, caractérisé entre autres par d'importantes rentrées de capitaux, des accords public-privé complexes, une production minière en croissance rapide et une coordination institutionnelle inégale, la gouvernance et la transparence ne sont pas des éléments secondaires mais bien des éléments centraux de la mise en œuvre. Une meilleure divulgation des licences, des marchés, de la participation de l'État, des recettes, des aspects sociaux et environnementaux, des marchés publics et des accords de transport peut réduire l'incertitude pour les investisseurs, améliorer la coordination entre l'Angola, la RDC et la Zambie et aider à traduire les investissements liés au corridor en gains financiers crédibles, en résultats pour le contenu local et en avantages diversifiés en termes de développement résilient, au lieu d'étriquer la croissance.

La Norme ITIE propose un cadre pratique permettant à l'Angola, à la RDC et à la Zambie de renforcer la gouvernance dans les domaines de l'exploitation minière, du contenu local et du transport. En s'appuyant sur des processus multipartites établis, l'ITIE peut aider les pouvoirs publics à améliorer la transparence, la capacité à rendre compte et la coordination tout au long de la chaîne de valeur minière, dont les systèmes de transport qui relient les mines aux marchés. Ce faisant, la mise en œuvre de l'ITIE peut contribuer à traduire les progrès en matière de transparence

La Norme ITIE propose un cadre pratique permettant à l'Angola, à la RDC et à la Zambie de renforcer la gouvernance dans les domaines de l'exploitation minière, du contenu local et du transport.



CRÉDIT PHOTO : EITI INTERNATIONAL SECRETARIAT

Une table ronde organisée dans le cadre du forum régional de l'ITIE Afrique consacré aux minerais stratégiques, en novembre 2025 à Lusaka, en Zambie.

en conditions d'investissement plus favorables, en résultats financiers plus crédibles et en confiance accrue de la part du public, tout en réduisant les risques spécifiques au corridor tels que la mainmise des élites, les conflits liés au relogement des populations et les coûts de transport opaques.

Si la présente section se concentre sur le rôle de l'ITIE en tant qu'outil pratique de transparence et de gouvernance, il est important de la situer dans un écosystème plus large où les dispositifs cadres régionaux tels que la Vision minière de l'Afrique, accompagnés de réformes nationales juridiques, fiscales et institutionnelles proposent des voies parallèles et complémentaires pour renforcer la supervision, la coordination et la redevabilité. En ce sens, l'ITIE ne doit pas être vue comme une solution autonome, mais comme un mécanisme de renforcement qui aide à concrétiser les ambitions régionales et les législations nationales existantes en donnant aux investissements, aux recettes et aux obligations liés au corridor plus de visibilité, de crédibilité et de responsabilisation.

7.1 Renforcer la gouvernance du secteur minier et le climat d'investissement

L'ITIE peut favoriser une plus grande divulgation sur l'octroi des licences et des contrats, sur la propriété effective ainsi que des données sur la production et l'exportation, ce qui limite les décisions discrétionnaires et augmente la prévisibilité

(Exigences 2.2-2.5). Alors que le corridor de Lobito accélère l'expansion et les partenariats stratégiques miniers en Angola, en RDC et en Zambie, les risques liés à l'octroi accéléré de licences, aux accords opaques et à la concentration de la propriété sont susceptibles d'augmenter. Dans ce contexte, la publication systématique des licences octroyées, des conditions contractuelles et des informations relatives à la propriété peut réduire les pratiques discrétionnaires et limiter les attributions d'avantages à titre préférentiel ou les conditions financières occultes liées aux investissements substantiels du corridor.

Cette question est particulièrement d'actualité, au vu des accords émergents sur les ressources naturelles, tels que la coopération entre les États-Unis et la RDC en matière de sécurité en échange de minéraux et les accords de type « minéraux contre développement/santé » envisagés pour la Zambie, pour lesquels les parties prenantes ont déjà indiqué leurs préoccupations concernant la transparence des conditions, les incidences à long terme sur les accords de rachat et les arrangements financiers.⁹ En outre, la divulgation des concessions pour les infrastructures, des tarifs de transport et des accords de PPP le long du corridor permettrait de préciser les engagements susceptibles de créer un passif, les structures de coûts et les risques de gouvernance. En l'absence de divulgation, ces accords peuvent susciter l'incertitude pour l'avenir quant aux flux de minerais, aux obligations de l'État et à l'exposition à la dette souveraine. La publication transparente de ces accords, de concert avec les modalités d'octroi de licences et les informations sur les propriétaires, permettrait aux gouvernements, aux investisseurs et aux citoyens de mieux évaluer les obligations financières, la concentration du marché et l'exposition géopolitique, tout en veillant à ce que le développement minier lié au corridor contribue à créer un ajout de valeur crédible, mobiliser des recettes et réaliser les objectifs de développement à long terme.

9 Voir par exemple : US Department of State (2025). Strategic Partnership Agreement Between the Government of the United States of America and the Government of the Democratic Republic of the Congo. Source : <https://www.state.gov/strategic-partnership-agreement-between-the-government-of-the-united-states-of-america-and-the-government-of-the-democratic-republic-of-the-congo>.

En RDC, le contrôle public et l'analyse des accords sur les infrastructures et l'exploitation minière (Etude d'évaluation : accord Sicomines en République Démocratique du Congo | EITI) avec les consortiums chinois, accompagnés par les divulgations et les analyses de l'ITIE, ont aidé à renégocier des contrats à hauteur de 4 milliards de dollars (Sicomines : Comment l'ITIE en RDC a aidé à obtenir 4 milliards de revenus supplémentaires | EITI). En revanche, les prêts de l'Angola, établis de longue date, qui sont adossés sur le pétrole et les ressources naturelles, notamment avec des prêteurs chinois, ne sont que partiellement divulgués, ce qui continue d'empêcher l'évaluation complète des risques financiers et des obligations à long terme.

L'ITIE peut aider à divulguer davantage de données relatives à l'exploration, la production et l'exportation afin de réduire les déperditions et d'améliorer la traçabilité des flux de minéraux liés au corridor (Exigences 3.1, 3.2 et 3.3). Plus la production minière augmente le long de l'axe de Lobito, plus les risques liés à la contrebande provenant de l'EMAPE, à la sous-déclaration de la production, à la mise en réserve de stocks et aux exportations sans paiements correspondants ni rapprochement comptable sont susceptibles de s'intensifier. Des rapports sur les volumes de production et d'exportation ventilés par produit, par entreprise et par destination peuvent aider à reconnaître les divergences entre ce qui est produit, échangé et déclaré au titre des recettes. Ceci est particulièrement important pour les minéraux à haut risque tels que le cuivre, le cobalt, l'étain, le tantale et le tungstène, où le commerce informel, le détournement des flux de transit et les pratiques de mise en réserve peuvent masquer les véritables valeurs d'exportation et les recettes fiscales. Le renforcement systématique de la divulgation et des vérifications croisées pour les données relatives à la production, aux exportations et aux recettes peut donc aider les pouvoirs publics à détecter les flux illicites, à réduire le risque d'attribuer un prix incorrect aux transferts, tout en renforçant la crédibilité au titre de l'approvisionnement responsable et la confiance des investisseurs envers l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement le long du corridor.

L'ITIE peut contribuer à améliorer la transparence et le rapprochement comptable de toutes les recettes importantes, y compris les ventes en nature (Exigences 4.1-4.2). Si l'on étend la déclaration à tous les flux de recettes importantes, on peut renforcer la crédibilité financière, assurer la validité des données et réduire les possibilités de pertes de revenus ou de captation de rente – en particulier lorsque les rapprochements restent incomplets et les divulgations restent partielles. Les exigences actuelles de la Norme ITIE fournissent un cadre où la divulgation est plus complète que celle qui est actuellement appliquée dans les pays du corridor, en englobant les recettes fiscales et non fiscales, les paiements relatifs au transport, les transferts infranationaux et l'identification de tous les bénéficiaires de paiements et des payeurs importants, ainsi que les mécanismes de contrôle qui les régissent. Selon les constats de la validation, il est possible d'améliorer les déclarations sur plusieurs de ces dimensions, et les exigences sont déjà en place pour progresser dans ce sens lorsque la capacité institutionnelle existe. Une meilleure divulgation des recettes aide également les pouvoirs publics et les communautés à évaluer si l'expansion minière se traduit par de la valeur publique.

L'ITIE peut contribuer à améliorer la supervision des entreprises d'État et les activités quasi budgétaires (Exigences 2.6, 4.5 et 6.2). La divulgation des relations financières entre les gouvernements et les entreprises d'État – y compris les subventions, les dettes, les bénéfices non distribués et les obligations non commerciales – peut responsabiliser et permettre aux décideurs politiques de mieux évaluer les risques financiers, notamment lorsque les entreprises d'État opèrent à la fois dans les secteurs de l'exploitation minière et des transports.

L'ITIE peut encourager des déclarations plus claires sur les transferts infranationaux et leur intégration dans les budgets nationaux et provinciaux (Exigence 5.2). La divulgation transparente des formules, des montants et des dates de transfert peut rappeler la nécessité de rendre des comptes aux autorités infranationales, renforcer la coordination financière et répondre aux préoccupations des communautés concernant l'utilisation locale des recettes de l'industrie extractive. Ceci est particulièrement important lorsque le développement du corridor modifie les systèmes de transport et la répartition de l'assiette fiscale liée au corridor.

Encourager la transparence sur le contenu local et le développement des fournisseurs

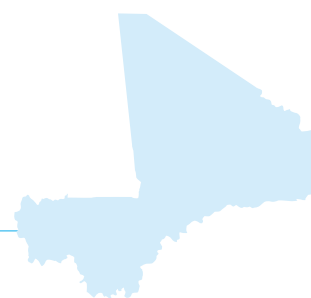
L'ITIE peut renforcer la gouvernance en faveur du contenu local au moyen d'une déclaration plus systématique et comparable sur les marchés et la participation des fournisseurs, comme le préconise l'Exigence 6. La divulgation normalisée des dépenses liées aux achats locaux – ventilées par entreprise et, si possible, par catégorie de biens et de services – permettrait aux décideurs politiques, aux entreprises et à la société civile de mieux comprendre l'évolution de la participation nationale dans la pratique. Elle permettrait également d'établir une distinction entre le respect strict des seuils réglementaires et les formes plus approfondies de création de valeur à l'échelon national. Comme l'illustrent les récentes initiatives de développement des fournisseurs en Zambie, d'importantes actions sur la passation des marchés et le renforcement des capacités sont peut-être déjà en cours, mais ces informations restent dispersées dans les rapports des entreprises sur le développement durable et dans leurs communiqués de presse au lieu d'être consolidées dans un cadre commun d'information du public. Le système de déclarations de l'ITIE peut contribuer à rendre ce paysage plus homogène et plus facile à comparer.

L'ITIE peut également encourager la publication de registres de fournisseurs, de plans d'approvisionnement prévisionnels et d'attributions de marchés, conformément aux bonnes pratiques internationales. Un meilleur accès à ces informations donnerait aux entreprises nationales une plus grande visibilité sur les opportunités à venir, réduirait l'asymétrie des informations et diminuerait les risques de corruption dans les modalités de passation de marchés. Ceci concerne particulièrement les marchés liés aux corridors, tels que la construction, la maintenance, les plateformes logistiques et les services ferroviaires, où l'opacité peut exclure les fournisseurs locaux et augmenter les risques de mainmise. Le groupe multipartite de la Zambie collabore actuellement étroitement avec le ministère des Mines pour mettre en œuvre ses récentes réglementations sur le contenu local, et prévoit d'ajouter de nouvelles divulgations dans sa prochaine déclaration ITIE en 2026.

Enfin, la plateforme multipartite de l'ITIE peut servir de forum pour calibrer les souhaits et l'applicabilité des règles relatives au contenu local (exigences 1.2 et 7.1). Un dialogue structuré entre les gouvernements, les entreprises et les fournisseurs nationaux peut aider à aligner les objectifs politiques sur les conditions du marché, en stimulant le développement des capacités industrielles locales tout en maintenant un environnement réglementaire sans surprise et propice à l'investissement. Ensemble, ces mesures peuvent contribuer à conserver davantage de valeur sur le territoire national tout en réduisant l'incertitude tant pour les entreprises que pour les décideurs politiques.

ÉTUDE DE CAS

Mali : Utiliser l'ITIE pour encourager la transparence en matière de contenu local



Depuis 2019, le processus ITIE du Mali encourage la divulgation d'informations détaillées sur les dépenses des exploitants de mines d'or auprès des fournisseurs locaux, conformément à l'exigence 6.3. La déclaration ITIE du Mali pour 2023 a révélé que le secteur aurifère a dépensé **856 milliards XOF (environ 1,42 milliard de dollars US)** pour des biens et services maliens en une seule année, et le fait de rendre ces chiffres publics a eu un impact tangible. Les organisations de la société civile et les autorités locales ont obtenu des éléments concrets leur permettant de discuter plus utilement avec les entreprises, de remettre en question les pratiques de passation de marchés où la participation locale reste faible, et de demander de faire plus d'efforts pour développer et renforcer les capacités des fournisseurs. Ces divulgations ont également encouragé plusieurs entreprises à améliorer la qualité et la cohérence de leurs déclarations au-delà du minimum légal exigé.

L'expérience du Mali illustre en quoi l'ITIE peut servir à renforcer la transparence en matière de contenu local et de participation des fournisseurs. Pour l'Angola, la RDC et la Zambie, une approche similaire pourrait aider les entreprises nationales à mieux se préparer aux prochains cycles d'investissement et de passation de marchés liés tant aux opérations minières qu'au développement du corridor. La publication de registres de fournisseurs, des marchés publics prévus, des contrats attribués et des dispositifs cadres de partenariat – lorsque cela est possible – améliorerait la visibilité du marché, réduirait l'asymétrie des informations, diminuerait les risques de corruption dans les marchés publics et stimulerait le développement de la capacité industrielle locale.

7.2 Renforcer la gouvernance en matière de transports et de corridors

Améliorer la visibilité des flux de minéraux par itinéraire, mode de transport, volume et valeur peut renforcer la transparence du milieu de la chaîne et la gestion du fonctionnement du corridor (Exigence 3.3). L'exigence 3.3 de la Norme ITIE demande la divulgation systématique des données de production et d'exportation. Appliquée au milieu de la chaîne, cette exigence peut permettre la divulgation des flux de minéraux par corridor, mode de transport et destination. Ces informations sont essentielles pour comparer équitablement les performances de Lobito et des autres itinéraires, et pour prendre des décisions fondées sur des faits concrets pour l'entretien des routes, l'ordre des investissements ferroviaires et la gestion des frontières. La divulgation systématique des volumes de production et d'exportation soutient également les efforts visant à identifier les flux financiers illicites provenant des ressources naturelles : les divergences entre les exportations déclarées, les données sur les volumes passant par le corridor et les chiffres d'importation des pays de destination peuvent signaler l'existence de sous-facturation, de contrebande ou d'expéditions en fraude. L'intégration de données sur les flux passant par les corridors dans les déclarations de l'ITIE renforcerait les éléments probants permettant de détecter ces flux et de les dissuader. Selon les évaluations de validation réalisées dans les trois pays, les divulgations liées au transport sont encore peu développées par rapport aux dispositions de la Norme ITIE, ce qui laisse entrevoir une marge de manœuvre importante pour développer les déclarations sur la logistique des minerais, les structures tarifaires, les finances des entreprises d'État et la documentation sur les projets liés au corridor.

Les exigences décrites ci-dessous représentent donc à la fois le cadre pour augmenter la transparence et un programme pratique pour combler les lacunes existantes.

Une plus grande transparence des tarifs, des redevances et des recettes provenant du transport peut réduire les frais informels et renforcer la compétitivité des corridors

(Exigences 4.1, 4.4 et 4.7). La Norme ITIE exige la divulgation et le rapprochement des paiements importants versés au gouvernement (exigence 4.1) et encourage la divulgation des recettes associées au transport des produits de l'extraction, y compris les tarifs ferroviaires, les taxes routières et les redevances de concession (exigence 4.4). L'exigence 4.7 encourage la divulgation, par projet, des sommes versées en rapport avec les grands travaux d'infrastructure. Ensemble, ces dispositions peuvent réduire les frais discrétionnaires, encourager la fixation éclairée des tarifs et améliorer la confiance des investisseurs.

L'ITIE peut également contribuer à rendre plus transparents les risques inhérents aux structures de financement du corridor, y compris les garanties souveraines et les passifs éventuels associés aux accords de PPP

(Exigence 2.4). La divulgation des conditions de concession, des accords de répartition des risques et des engagements financiers du gouvernement – comme les garanties accordées aux entreprises d'État ferroviaires ou aux concessionnaires privés – permettrait aux parlements et aux organes de contrôle de surveiller l'exposition du pays et d'évaluer si les structures de PPP protègent le bilan de l'État comme prévu. Ceci est particulièrement important pour la RDC et la Zambie, où la marge de manœuvre budgétaire reste étroite et où les modalités de financement du corridor restent largement opaques.

Le renforcement de la transparence et de la supervision des entreprises publiques ferroviaires peut encore améliorer la redevabilité des entités qui sont au cœur de la pérennité du corridor

(Exigences 2.6, 4.5 et 6.2). L'application de ces dispositions aux entreprises ferroviaires telles que CFB, ZRL et SNCC encouragerait la publication des états financiers audités, des accords de subvention, des créances et des pratiques de passation des marchés. Une meilleure divulgation aide les décideurs politiques à évaluer la viabilité financière, réduit l'incertitude opérationnelle et renforce la redevabilité lorsque les entreprises d'État interagissent avec des opérateurs privés et des financements concessionnels.

Un meilleur accès au dossier du projet et aux informations environnementales et sociales peut prévenir la spéculation et le risque de conflit autour du déplacement et du relogement des populations (Exigences 2.4, 6.4, 7.1 et 7.2). La Norme ITIE encourage la divulgation des marchés et des accords sur le projet (Exigence 2.4), ainsi que des informations sur l'impact environnemental et social (Exigence 6.4), tout en privilégiant l'ouverture des données et le débat public par le biais de déclarations accessibles (Exigences 7.1 et 7.2). L'application de ces dispositions au développement du corridor encourage la publication des études de faisabilité, des structures de financement, des conditions de concession, des EIES, des plans de relogement et des rapports de suivi, renforçant ainsi la supervision de la communauté et la légitimité sociale du corridor.

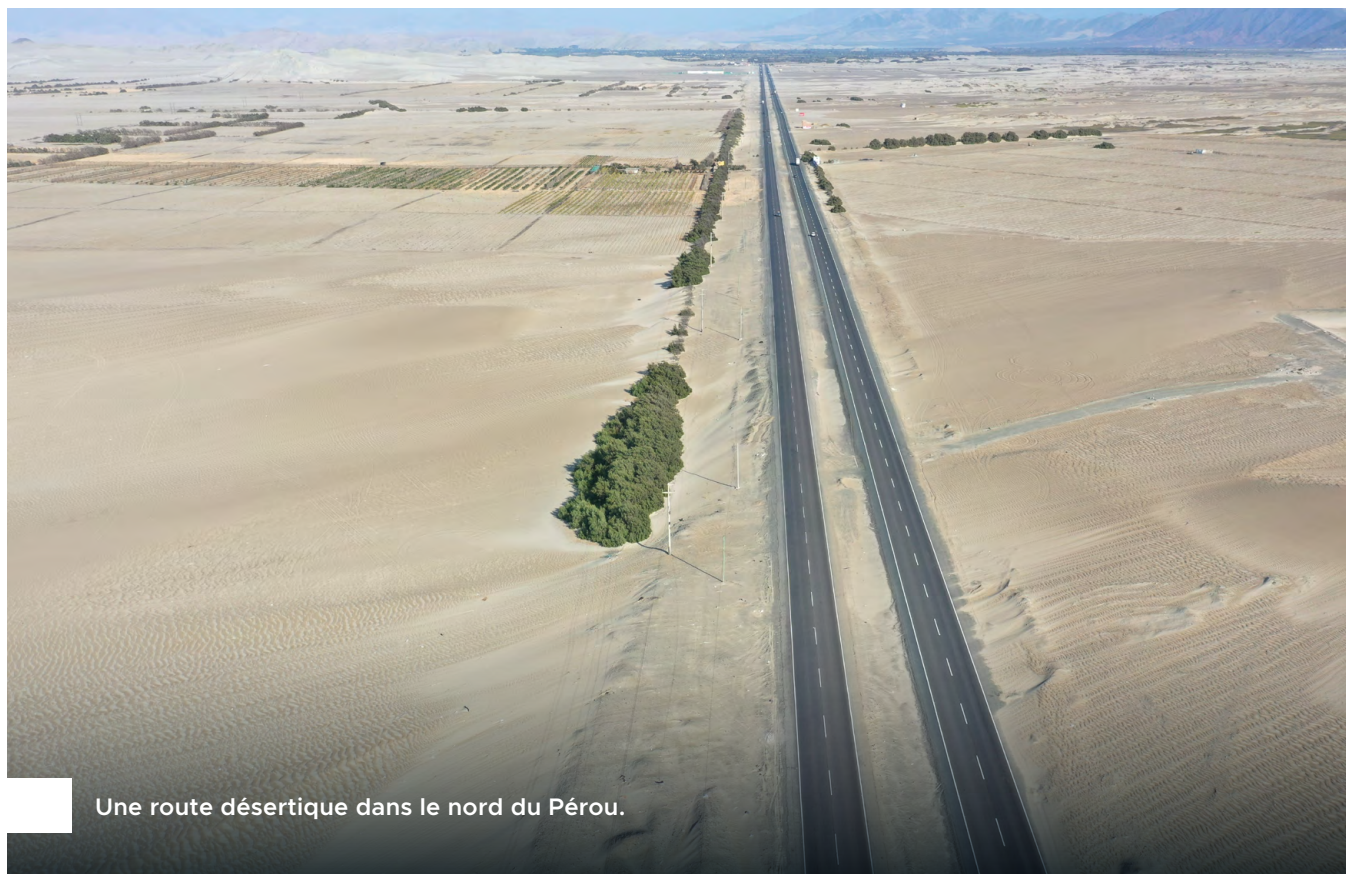
ÉTUDE DE CAS

Pérou : Mettre en lumière le coût caché des routes et chemins de fer miniers



Lorsque le Pérou mit à jour son plan de travail ITIE en 2018, une petite décision changea la donne pour les corridors miniers andins du pays. Le groupe multipartite national a accepté que les entreprises divulguent tous les paiements versés pour l'utilisation des routes publiques, des voies de transport privées, des ports et de la voie ferrée historique appartenant à l'État qui transporte le cuivre et le zinc des hauts plateaux jusqu'à la côte. Ce qui était auparavant un monde opaque de « frais logistiques » et de péages informels est soudain devenu visible dans le rapport annuel de l'ITIE.

Les premières divulgations, couvrant la période 2017-2018, ont révélé que plus de 180 millions de dollars US par an allaient des sociétés minières aux pouvoirs publics régionaux, aux concessionnaires de routes et à l'opérateur ferroviaire. Soudain, les communautés situées le long de l'autoroute centrale et du corridor sud menant à Matarani ont pu voir exactement les sommes que leurs routes généraient. Les autorités régionales d'Ancash, d'Arequipa et de Moquegua, longtemps en manque de données fiables, ont commencé à utiliser les chiffres de l'ITIE pour planifier avec précision leurs budgets d'infrastructure. Rien de tout cela n'a nécessité de nouvelle loi : Le Pérou a simplement appliqué l'exigence 4.4 de la Norme ITIE aux paiements qui étaient clairement matériels et, en quelques années, une section obscure de la chaîne de valeur minière est devenue l'une des plus transparentes.



Une route désertique dans le nord du Pérou.

ÉTUDE DE CAS

Guinée : Transparence sur la ligne ferroviaire de Simandou avant le passage du premier train



En Guinée, le plus grand gisement de minerai de fer inexploité au monde, situé à Simandou, est doté d'une ligne ferroviaire de 650 kilomètres dont l'État sera copropriétaire et exploitant. Dès le premier jour, au lieu d'attendre que la ligne soit terminée et que les recettes commencent à affluer, le groupe multipartite de l'ITIE en Guinée a décidé en 2021 de traiter le futur chemin de fer comme n'importe quel autre projet extractif. Ainsi, les déclarations ITIE nationales publient le prix à la tonne que Rio Tinto et le Winning Consortium paieront quand les trains commenceront à rouler, ainsi que le calendrier des versements et toute contribution en nature à l'infrastructure. Elles révèlent également les relations financières entre l'entreprise ferroviaire publique (Compagnie du TransGuinée) et le ministère des transports, telles que les prêts, les subventions et les transferts de bénéfices prévus, des années avant que le premier chargement de minerai ne quitte les montagnes.

La société civile et les commissions parlementaires, qui soupçonnaient depuis longtemps que le chemin de fer pèserait sur les contribuables tout en enrichissant quelques initiés, disposent désormais de chiffres concrets à vérifier. Ces divulgations ont mis fin aux spéculations sur les coûts cachés et ont donné aux Guinéens un point de repère clair pour savoir si l'État va récupérer un jour son investissement. En appliquant les exigences 4.4 et 2.6 de l'ITIE dès le départ, la Guinée a montré que même un corridor entièrement nouveau peut naître dans la transparence.



Un train de marchandises en Guinée.

CRÉDIT PHOTO : IGOR GROCHEV / SHUTTERSTOCK

TABLEAU 9

Opportunités en matière de gouvernance et de transparence pour l'ITIE

	Comment l'ITIE peut aider	Avantages potentiels
Gouvernance dans le secteur minier	- En renforçant la divulgation sur les licences, les marchés et la propriété effective (Exigences 2.2-2.5) - En améliorant la divulgation des données de production et des volumes d'exportation (Exigence 3.2) - En améliorant la transparence et le rapprochement comptable de toutes les recettes matérielles, y compris les paiements en nature (Exigence 4.1-4.2) - En renforçant la supervision sur les entreprises d'État et les activités quasi budgétaires (Exigences 2.6 et 6.2) - En clarifiant les transferts infranationaux et leur intégration dans les budgets nationaux et provinciaux (Exigence 5.2) - En envisageant la création d'un forum multipartite transnational pour suivre et superviser la réalisation du corridor (Exigences 1 et 7).	- Donne confiance aux investisseurs et réduit la perception du risque souverain - Renforce la stabilité financière, la crédibilité et la planification à moyen terme - Réduit les possibilités de déperdition de revenus, les pratiques discrétionnaires et la captation de rente - Souligne l'obligation de rendre des comptes des entreprises d'État et des autorités infranationales - Améliore la confiance du public envers la gouvernance du secteur minier
Gouvernance relative au contenu local et au développement des fournisseurs	- En permettant de déclarer systématiquement les sommes dépensées en approvisionnement local par entreprise et par produit (encouragé dans l'Exigence 6.3). - En encourageant la publication des registres de fournisseurs, des marchés prévus et des marchés attribués (encouragé ; conforme aux bonnes pratiques) - En proposant un forum multipartite pour trouver l'équilibre entre les souhaits et l'applicabilité des règles relatives au contenu local (Exigences 1.2 et 7.1)	- Les entreprises nationales ont de la visibilité sur les marchés publics d'une valeur de plusieurs millions de dollars. - Permet de conserver davantage de valeur dans le pays grâce à une participation nationale accrue - Réduit les risques de corruption et l'asymétrie des informations dans les marchés publics - Soutient le développement de la capacité des industries et des fournisseurs locaux - Rassure les investisseurs quant aux attentes en matière de règles à respecter
Gouvernance des transports et des corridors	- En améliorant la visibilité des flux de minéraux par itinéraire, mode de transport, volume et valeur (Exigence 3.3 – essentielle pour la transparence du milieu de chaîne). - En rendant plus transparents les tarifs, redevances et recettes de transport (Exigences 4.1, 4.4, 4.7) - En améliorant la divulgation des accords de financement des PPP, y compris les garanties souveraines et le passif potentiel (Exigence 2.4) - En renforçant la transparence et la surveillance des entreprises d'État ferroviaires, notamment CFB, ZRL et SNCC (Exigences 2.6 et 6.2) - En encourageant la publication des études de faisabilité, des structures de financement, des conditions de concession, des EIES, des plans de relogement et des compte-rendus de suivi (encouragé par les Exigences 2.4, 6.4 et 7.2). - En envisageant la création d'un forum multipartite transnational pour suivre et superviser la réalisation du corridor (Exigences 1 et 7).	- Fait reculer la spéculation et les tensions politico-économiques - Permet une comparaison équitable entre Lobito et Dar es Salaam, Durban, Walvis Bay. - Renforce la surveillance de l'exposition souveraine et des risques financiers liés aux PPP - Fournit des faits concrets permettant aux communautés d'exiger le respect des lois sur les EIES ou sur l'utilisation des sols. - Améliore la planification, le suivi des coûts et la lutte contre la corruption pour les bailleurs de fonds/les prêteurs - Renforce l'obligation de rendre des comptes aux bailleurs de fonds, prêteurs et autorités publiques

8. Actions complémentaires pour renforcer l'impact de l'ITIE le long du corridor de Lobito

Si l'ITIE donne un cadre solide en faveur de la transparence et de l'obligation de rendre des comptes tout au long de la chaîne de valeur minière, son impact dépend de l'efficacité avec laquelle les divulgations sont intégrées plus généralement dans les systèmes de gouvernance et les prises de décision. La transparence à elle seule ne change pas les résultats obtenus si les institutions, les incitations et les systèmes d'information ne permettent pas aux parties prenantes d'utiliser les données divulguées pour améliorer les politiques, les investissements et la supervision. Le long du corridor de Lobito, où les risques de type ESG sont très concentrés et interdépendants, des actions complémentaires sont à prévoir pour que les divulgations de l'ITIE contribuent à atténuer les effets des déplacements de populations, à réduire les vulnérabilités liées à la corruption et à obtenir des résultats crédibles et inclusifs en matière de développement.

8.1 Renforcer la gouvernance du secteur minier

Renforcer les systèmes nationaux qui sous-tendent les divulgations de l'ITIE : Les pouvoirs publics se doivent de privilégier l'amélioration des cadastres miniers, des registres de marchés, des registres de propriétaires effectifs et des systèmes de déclaration de la production pour que les déclarations ITIE soient complètes, fiables et préparées en temps utile. La faiblesse ou la fragmentation des systèmes augmentent le risque d'opacité dans l'octroi des licences, de mainmise de l'élite et de décisions discrétionnaires vis-à-vis des règlements – des risques déjà observés en Angola, en RDC et en Zambie. Les entreprises situées le long du corridor doivent également faire preuve de leadership en divulguant les informations pertinentes. Les organisations de la société civile et les organes de contrôle doivent s'engager et utiliser les données. L'appui des bailleurs de fonds pour développer l'informatisation, l'intégration des données et la capacité d'audit peut considérablement améliorer la crédibilité et la facilité d'utilisation des données de l'ITIE pour les investisseurs, les régulateurs et la société civile.

Améliorer la transparence et la responsabilité en matière de gestion des recettes infranationales : Pour que les divulgations ITIE sur les transferts infranationaux se traduisent par des améliorations, les pouvoirs publics se doivent de renforcer les systèmes par lesquels les recettes minières sont affectées, transférées et dépensées aux échelons provincial et local. La publication des formules de transfert, des rapports d'exécution et des liens avec les budgets infranationaux contribue à dissiper la méfiance des communautés et le sentiment que les richesses minérales liées au corridor ne bénéficieront pas aux régions touchées. Les groupes multipartites pourraient collaborer à la réalisation d'analyses ciblées qui rapprochent les versements de recettes et les permis, afin d'améliorer la surveillance des flux financiers dans les différents pays. Les partenaires de développement peuvent encourager le renforcement des capacités des administrations provinciales et des organes de contrôle afin qu'ils puissent analyser les informations divulguées et agir en conséquence.

Si l'ITIE donne un cadre solide en faveur de la transparence et de l'obligation de rendre des comptes tout au long de la chaîne de valeur minière, son impact dépend de l'efficacité avec laquelle les divulgations sont intégrées plus généralement dans les systèmes de gouvernance et les prises de décision.

Encourager l'amélioration de la gouvernance pour l'EMAPE : Compte tenu de l'importance de cette activité pour ceux qui en vivent – et de son rapport avec les dégâts environnementaux, le travail des enfants et les risques de conflit – en particulier en Angola et en RDC, il faudra des investissements complémentaires pour améliorer la collecte de données, la traçabilité et la surveillance environnementale et sociale. Il faudra aligner les programmes de formalisation de l'EMAPE, les initiatives de traçabilité et les inspections du travail sur les divulgations de l'ITIE pour que la transparence aide à améliorer les conditions de travail, l'approvisionnement responsable et la protection de l'environnement, au lieu de rester purement descriptive. Les groupes multipartites pourraient collaborer à la réalisation d'analyses ciblées sur l'EMAPE, le rapprochement transfrontalier des données commerciales (importations/exportations, volumes, valeurs) afin d'identifier les divergences, les flux commerciaux informels et les déperditions potentielles.

8.2 Renforcer la transparence du contenu local et le développement des fournisseurs

Transformer les divulgations en contenu local par le biais d'outils destinés aux fournisseurs : Pour que les informations publiées sur les marchés se traduisent par des débouchés concrets pour les entreprises nationales, les pouvoirs publics et les autorités chargées du corridor devraient convertir les informations divulguées en registres de fournisseurs accessibles, en annonces de marchés à venir et en demande prévisionnelle. Cela permettra de combler une lacune courante dans la mise en œuvre : les ambitions politiques en matière de contenu local échouent souvent parce que les entreprises nationales n'ont pas de visibilité suffisante sur les débouchés liés aux corridors et aux mines, en particulier dans les domaines de la logistique, de la maintenance et des services d'infrastructure. Si certains opérateurs ont mis en place des portails de passation de marchés, des systèmes d'appels d'offres électroniques et publié les prévisions de marchés à venir, ces initiatives restent propres à l'entreprise sans s'appliquer à l'ensemble du secteur. La coordination de ces outils entre les opérateurs – par le biais de l'ITIE ou des plateformes de gouvernance du corridor comme LCTTFA – pourrait considérablement élargir leur portée et leur efficacité.

Rapprocher les divulgations du développement des fournisseurs et de l'accès au financement : Les bailleurs de fonds et les institutions de financement du développement peuvent renforcer l'impact des déclarations sur le contenu local en alignant les programmes de développement des fournisseurs, la formation professionnelle et le financement des PME sur les annonces de marchés publics. Un soutien ciblé aux entreprises identifiées au travers des informations relatives aux marchés publics, mais freinées par leur taille, leur fonds de roulement ou leur capacité technique, peut aider à convertir l'information en participation réelle au marché. Certaines approches émergentes de financement à l'initiative des entreprises en Zambie, dont l'affacturage inversé et les prêts garantis par les commandes conçus pour réduire le coût du capital pour les fournisseurs locaux, montrent comment l'innovation du secteur privé peut compléter les mesures de l'État. Dans le même temps, des déclarations mieux standardisées contribueraient à rendre ces mécanismes transparents et accessibles, au-delà des chaînes d'approvisionnement des opérateurs individuels.

Utiliser des plateformes multipartites pour calibrer les mesures en faveur du contenu local : Les groupes multipartites de l'ITIE et les plateformes de gouvernance du corridor peuvent mettre à disposition des forums structurés pour évaluer les ambitions, la faisabilité et l'ordre d'application des règles de contenu local. Un dialogue étayé par des données comparables sur les marchés peut aider à trouver l'équilibre entre l'élargissement de la participation nationale et le maintien d'un environnement réglementaire propice à l'investissement. Cela réduit le risque de voir des règles rigides ou appliquées de manière disparate décourager les investissements ou retarder les projets, tout en renforçant progressivement la capacité des fournisseurs locaux à partir d'éléments concrets.

CRÉDIT PHOTO : EITI INTERNATIONAL SECRETARIAT



Les parties prenantes de l'ITIE issues des pays africains anglophones et lusophones s'assemblent en septembre 2024 pour discuter des possibilités de collaboration transfrontalière.

8.3 Renforcer la gouvernance des transports et des corridors

Renforcer les institutions chargées du corridor en tant que centres de transparence et de coordination : Les institutions chargées des corridors, telles que l'Autorité du corridor de Lobito, permettent d'ancrer la transparence et la coordination au-delà de projets individuels. Les pouvoirs publics se doivent de veiller à ce que l'Autorité ait le mandat et la capacité de collecter, de publier et d'analyser des données sur le fonctionnement du corridor, y compris les volumes en circulation, les tarifs, les durées de transport et les goulets d'étranglement opérationnels. Le Plano Director do Corredor do Lobito (PDCL) de l'Angola offre un point de référence pertinent : il comprend un portail public centralisant les informations sur les investissements dans le corridor, les entreprises clés et les indicateurs, de concert avec une plateforme géospatiale d'aide à la gestion du corridor. La RDC et la Zambie pourraient développer des plateformes d'information comparables pour leur segment afin de consolider les données accessibles au public sur les investissements, les concessions et les performances des infrastructures du corridor, tout en alignant le contenu sur les divulgations de l'ITIE. Ces plateformes permettraient de remédier à l'opacité actuelle du milieu de chaîne, de réduire les incertitudes sur la compétitivité du corridor et de crédibiliser l'évaluation factuelle des performances relatives et de la faisabilité des autres options d'acheminement et d'investissement le long du corridor.

Publier les grands documents du projet pour responsabiliser et rassurer : Pour renforcer les divulgations ITIE relatives aux recettes du transport et à la participation de l'État, les pouvoirs publics et les partenaires doivent systématiquement publier les études de faisabilité, les analyses coûts-avantages, les accords de concession et les structures de financement pour les investissements liés au corridor. L'accès transparent à ces informations permet aux décideurs politiques et aux parties prenantes de voir si les investissements envisagés sont économiquement viables et de les comparer à d'autres propositions, notamment l'utilisation ou l'amélioration des liaisons ferroviaires existantes entre les pays. La publication de ces informations fait reculer la spéculation, atténue les risques de mainmise des élites et permet à la société civile et aux parlements d'évaluer si les projets sont bénéfiques et s'ils respectent les lois nationales.

Proposer aux pouvoirs publics un avis consultatif indépendant sur les transactions : Compte tenu de la complexité et des incidences à long terme des concessions ferroviaires et portuaires, les bailleurs de fonds devraient fournir un appui consultatif indépendant sur les transactions pour les gouvernements qui accueillent les projets. Les conseillers peuvent examiner les modèles financiers, évaluer la répartition des risques et voir si les conditions de la concession sont transparentes, équilibrées avec les objectifs d'intérêt public et alignées sur l'exigence 2.4 de l'ITIE, qui impose la divulgation des textes complets des marchés et de leurs annexes, réduisant ainsi le risque de voir les accords « infrastructures contre minéraux » enfermer les gouvernements dans des obligations défavorables ou d'endetter le pays de façon dissimulée, en raison d'obligations telles que les garanties de prêts accordées aux entreprises d'État. Ce soutien est particulièrement important lorsque les pouvoirs publics doivent choisir entre de lourds investissements pour des projets entièrement nouveaux et des options à moindre coût, et lorsque les premières décisions prises risquent de figer les coûts, les obligations ou les itinéraires sur des dizaines d'années. Les structures de PPP devraient être telles que la dette souveraine n'apparaisse pas dans le bilan de l'État, et lorsque des écarts subsistent en matière de faisabilité commerciale – comme dans les segments de préinvestissement en RDC et en Zambie – les subventions des bailleurs de fonds sont l'instrument qui convient pour les combler, au lieu d'avoir recours à des emprunts supplémentaires. Les déclarations de l'ITIE peuvent renforcer la supervision du public sur ces accords financiers en exigeant la divulgation des conditions, de la répartition des risques et des obligations financières figurant dans les accords de concession.

Améliorer la transparence des mesures de protection environnementales et sociales : Les pouvoirs publics et les partenaires de développement doivent veiller à la publication des EIES, des plans de relogement et des rapports de suivi des projets du corridor et à leur mise à jour régulière. En reliant ces divulgations aux plateformes de déclaration de l'ITIE et aux portails d'information du corridor, on permet aux communautés de vérifier le respect des lois environnementales et foncières, et de soulever directement les risques liés au déplacement des populations, au manque de consultation et à l'application insuffisante des lois, problèmes identifiés plus haut dans cette section.

Envisager un mécanisme transfrontalier de coordination et de surveillance multipartite : Compte tenu de la nature transnationale du corridor de Lobito, les parties prenantes pourraient étudier un mécanisme permettant de combler les lacunes en matière de transparence et de surveillance transfrontalières entre l'Angola, la RDC et la Zambie. Afin d'éviter un double travail, ce processus pourrait être ancré dans les processus multipartites existants de l'ITIE, tout en communiquant avec l'Agence de facilitation du transport du corridor de Lobito (LCTTFA) et les partenaires régionaux concernés (par exemple AMDC, BAD), selon les cas. Plutôt que de créer une nouvelle institution officielle, le mécanisme

pourrait prendre la forme d'échanges périodiques, axés sur des sujets spécifiques, réunissant des représentants sélectionnés des groupes multipartites nationaux de l'ITIE ainsi que des acteurs techniques concernés (par exemple les autorités de transport, les entreprises d'État, les organisations de la société civile, les agences chargées du corridor, les IFD et les opérateurs du secteur), en fonction du sujet. La participation doit être ciblée et axée sur l'expertise, en reconnaissant que les membres du groupe multipartite ne seront pas tous directement concernés par la surveillance du corridor. L'accent serait à mettre sur les fonctions pratiques, le partage et l'analyse des données sur les flux liés aux corridors (par exemple transport, infrastructure, recettes), l'identification des risques de gouvernance et l'alignement sur les divulgations prioritaires, tout en faisant preuve de souplesse et d'adaptation à l'objectif visé. En s'appuyant sur le pouvoir de rassemblement de l'ITIE et ses données, cette approche pourrait renforcer la coordination et la transparence transfrontalières sans créer de bureaucratie supplémentaire. Au fil du temps, elle pourrait donner plus de cohérence au droit de regard sur les investissements dans les corridors et les chaînes de valeur des minéraux dans les trois pays.

Annexe 1: Partenariats stratégiques de gouvernement à gouvernement dans le domaine des minéraux concernant l'Angola, la RDC et la Zambie

Année	Partenaire(s)	Accord / Protocole d'accord / Déclaration	Objectif et justification	Divulgateion publique	Lien
2025	États-Unis, RDC	Accord de partenariat stratégique États-Unis-RDC	Renforce la coopération bilatérale sur les minéraux critiques, les investissements et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement entre les États-Unis et la RDC, en s'appuyant sur les engagements antérieurs en matière de batteries pour véhicules électriques et de MSP.	OUI	 https://www.state.gov/strategic-partnership-agreement-between-the-government-of-the-united-states-of-america-and-the-government-of-the-democratic-republic-of-the-congo
2025	Arabie saoudite, Zambie	Protocole d'accord Zambie- Arabie Saoudite sur les minéraux critiques	Encourage les investissements saoudiens en Zambie pour l'exploitation de cuivre et de cobalt ; encourage la diversification de la chaîne d'approvisionnement pour la stratégie industrielle saoudienne Vision 2030.	NON	—
2024	Arabie Saoudite, RDC	Protocole d'accord RDC- Arabie Saoudite sur la coopération minière	Facilite les investissements saoudiens dans le secteur minier de la RDC (cobalt, cuivre, lithium) ; encourage le développement d'infrastructures et les partenariats de la chaîne d'approvisionnement.	NON	—
2023	Angola, RDC, Zambie	Accord de l'Autorité pour le commerce, le transport et la facilitation du corridor de Lobito (LCTTFA)	Création de la LCTTFA à Lobito pour coordonner le commerce transfrontalier, harmoniser les lois sur les douanes, le commerce et les transports, promouvoir les PME et renforcer l'infrastructure du corridor pour les exportations de minéraux (cuivre, cobalt) via le chemin de fer de Benguela et le port de Lobito. Les discussions ont débuté en 2013.	NON ¹⁰	 Lobito Corridor MoU (partial)

10 Seuls le protocole d'accord relatif au développement du corridor de Lobito et la ligne ferroviaire Zambie-Lobito ont été rendus publics.

Année	Partenaire(s)	Accord / Protocole d'accord / Déclaration	Objectif et justification	Divulgaration publique	Lien
2023	RDC, UE	Protocole d'accord UE-RDC sur les chaînes de valeur des matières premières durables	Développe des chaînes de valeur de MPC durables (cobalt, cuivre) entre l'UE et la RDC ; promeut le financement, les normes ESG, la recherche et le renforcement des capacités ; s'aligne sur le Global Gateway de l'UE et développe une feuille de route commune pour la transformation à valeur ajoutée.	OUI	 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_5303
2023	UE, Zambie	Protocole d'accord UE-Zambie sur les chaînes de valeur des matières premières durables	Développe des chaînes de valeur pour MPC durables (cuivre, cobalt) entre l'UE et la Zambie ; soutient le commerce, les normes ESG, la recherche et le renforcement des capacités ; facilite les exportations de minéraux de la Zambie via le corridor de Lobito, en répondant aux besoins en MPC et l'industrialisation de l'UE.	OUI	 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_23_5303
2023	Japon, RDC	Protocole d'accord entre la RDC et le Japon sur les minéraux critiques	Promotion des investissements japonais dans l'exploitation minière du cobalt et du cuivre en RDC ; encourage les pratiques durables et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement pour les industries japonaises de l'énergie verte et de l'automobile.	NON	—
2023	Japon, Zambie	Protocole d'accord entre la Zambie et le Japon sur les minéraux critiques	Encourage les investissements japonais dans l'exploitation minière du cuivre et du cobalt en Zambie ; encourage les pratiques durables et la sécurité de la chaîne d'approvisionnement ; renforce les exportations de minéraux de la Zambie, potentiellement via le corridor de Lobito.	OUI	 https://www.meti.go.jp/press/2023/08/20230811001/20230811001-2.pdf
2023	EAU, Zambie	Protocole d'accord sur les ressources minérales entre la Zambie et les Émirats arabes unis	Promotion des investissements des EAU dans la prospection et l'extraction, avec notamment l'acquisition de Mopani Copper Mines pour 1,1 milliard de dollars US. Encourage la capacité d'exportation de MPC de la Zambie.	NON	—
2023	Royaume-Uni, Zambie	Protocole d'accord entre la Zambie et le Royaume-Uni sur les minéraux critiques	Facilite l'investissement du Royaume-Uni dans les minéraux critiques zambiens ; aide à diversifier la chaîne d'approvisionnement pour l'énergie propre et les industries manufacturières du Royaume-Uni.	NON	—

Année	Partenaire(s)	Accord / Protocole d'accord / Déclaration	Objectif et justification	Divulgateion publique	Lien
2022	États-Unis, RDC, Zambie	Protocole d'accord tripartite entre les États-Unis, la RDC et la Zambie sur la chaîne de valeur de batteries pour véhicules électriques	Développement d'une chaîne de valeur intégrée pour les batteries de véhicules électriques couvrant l'extraction, la transformation et la fabrication en RDC et en Zambie ; réalisation d'études de faisabilité ; garantie de transparence et de respect des normes environnementales. Dépend du corridor de Lobito pour le transport des minéraux critiques vers les marchés mondiaux.	OUI	 https://www.state.gov/wp-content/uploads/2023/01/2023.01.13-E-4-Release-MOU-USA-DRC-ZAMBIA-Tripartite-Agreement-Tab-1-MOU-for-U.S.-Assistance-to-Support-DRC-Zambia-EV-Value-Chain-Cooperation-Instrument.pdf
2022	Multiple (membres du MSP dont : Allemagne, Australie, Canada, Corée du Sud, États-Unis, Finlande, France, Inde, Italie, Japon, Royaume-Uni, Suède, UE)	Partenariat pour la sécurité des minéraux (MSP)	Partenariat multilatéral visant à accélérer le développement de chaînes d'approvisionnement en minéraux critiques diversifiées et responsables. Il encourage les investissements publics et privés dans des projets miniers stratégiques à l'échelle mondiale, en particulier en RDC et en Zambie.	OUI	 https://2021-2025.state.gov/minerals-security-partnership/
2022	RDC, Zambie	Accord de coopération bilatéral RDC-Zambie sur la chaîne de valeur pour batteries et énergie propre	Collaboration sur les précurseurs de batteries et la production de véhicules électriques ; exploitation du cobalt de RDC et du cuivre de Zambie pour la création d'emplois et l'industrialisation ; alignement sur la Vision du Régime Minier de l'Afrique pour progresser sur la chaîne de valeur en s'éloignant de l'extraction brute.	NON ¹¹	 https://www.parliament.gov.zm/sites/default/files/images/publication_docs/Ministerial%20Statement%20-%20On%20Zambia-Congo%20DR%20Joint%20Initiative%20on%20Electric%20Battery.pdf

11 Déclaration ministérielle uniquement

Année	Partenaire(s)	Accord / Protocole d'accord / Déclaration	Objectif et justification	Divulgateion publique	Lien
2019	Inde, Zambie	Protocole d'accord entre la Zambie et l'Inde sur l'exploration minière	Facilite l'investissement indien dans la prospection de cuivre et de cobalt en Zambie ; garantit l'approvisionnement en MPC pour les secteurs de l'énergie verte en Inde ; encourage la diversification de la chaîne d'approvisionnement en s'éloignant des sources dominées par la Chine.	OUI	 https://mines.gov.in/admin/storage/app/uploads/6437889f7e2f91681361055.pdf
2010	Chine, Zambie	Cadres de coopération entre la Zambie et la Chine en matière de matières premières critiques	Promotion des investissements chinois dans l'exploitation du cuivre en Zambie ; facilite l'extraction et l'exportation ; stimuler le développement des infrastructures. Fait partie d'une diplomatie sino-africaine plus large en matière de ressources naturelles, renforçant la domination chinoise dans les chaînes d'approvisionnement de la ceinture de cuivre.	NON	—
2008	Chine, RDC	Arrangements miniers et de coopération entre la RDC et la Chine (Sicomines)	Sécurise l'accès de la Chine aux réserves de cuivre et de cobalt de la RDC en échange d'investissements dans les infrastructures ; il s'agit de l'accord fondamental « minéraux contre infrastructures » qui a établi la domination de la Chine dans le secteur minier de la RDC. Base pour les opérations en cours de CMO/Sicomines.	OUI	 https://www.gis-reseau-asie.org/en/article/sino-drc-mining-contract-century-and-global-constitution-0

Annexe 2: Autres déclarations et accords concernant le corridor de Lobito

Accord/Protocole d'accord/Engagement	Parties	Date de signature
<i>Engagements du secteur public sur les infrastructures</i>		
Engagement du partenariat pour la sécurité des minéraux	Sous l'égide des États-Unis et de l'UE ; 12 pays participants Allemagne, Australie, Canada, Corée du Sud, Finlande, France, Inde, Italie, Japon, Norvège, Royaume-Uni, Suède)	Lancé en juin 2022
Engagement États-Unis-Angola dans le cadre du partenariat pour les infrastructures et les investissements mondiaux (PGII)	Angola, États-Unis	Annoncé en octobre 2022
Programme d'investissement de l'UE pour le corridor de Lobito (Global Gateway)	Angola, RDC, UE, Zambie	Annoncé en octobre 2023
Protocole d'accord à sept sur le corridor de Lobito et la ligne ferroviaire Zambie-Lobito	AFC, Angola, BAD, États-Unis, RDC, UE, Zambie	26 octobre 2023
Accord-cadre de partenariat financier UE-BAD	BAD, UE	29 janvier 2024
Engagement de financement de l'AFC pour la ligne ferroviaire Zambie-Lobito	AFC, Zambie	Annoncé en 2024
Programme d'aide UE-Angola de 76,5 millions d'euros	Angola, UE	Annoncé en janvier 2025
<i>Engagements du secteur privé pour les infrastructures</i>		
Concession de Lobito à LAR	Angola, Consortium LAR (Trafigura, Mota-Engil, Vecturis)	4 novembre 2022 (transfert effectué le 4 juillet 2023)
Prêt de la DFC au consortium LAR	Consortium LAR, DFC	Novembre 2024 (approuvé ; contrats en cours)
Protocole d'accord entre Ivanhoe et LAR pour le transport du cuivre	Kamoa Copper S.A. (Ivanhoe Mines), Lobito Atlantic International SARL	18 août 2023
Engagement de KoBold Metals en faveur de la ligne ferroviaire Zambie-Lobito	AFC, KoBold Metals	Octobre 2024
Engagement de Kobaloni Energy sur la raffinerie de sulfate de cobalt	AFC, Kobaloni Energy	Annoncé en 2024

Objectifs	Pertinence pour le corridor de Lobito	Divulgarion
Coordonner les investissements responsables dans la chaîne d'approvisionnement en minéraux critiques ; encourager les normes ESG et la transparence.	Aide indirectement le corridor en encourageant l'exploitation minière responsable en Angola, RDC et Zambie, et en améliorant les chaînes d'approvisionnement.	
Financer l'infrastructure du corridor, y compris la ligne de Benguela ; soutenir l'Angola en tant que plaque tournante du commerce.	Finance la modernisation des lignes ferroviaires pour un transport efficace des minerais, conformément aux objectifs des États-Unis.	
Création d'un cadre de coopération et de financement pour le développement des voies ferrées, des ports, des énergies renouvelables et de la valeur ajoutée.	Renforce l'infrastructure du corridor et l'industrialisation verte, en s'alignant sur la "Global Gateway" de l'UE.	
Développer le corridor et la ligne ferroviaire Zambie-Lobito sur 800 km ; mobiliser des financements pour les infrastructures, l'énergie et l'agriculture ; réaliser des études de faisabilité.	Facilite l'infrastructure du corridor (rail, port) pour le commerce et les exportations de MPC.	
Tirer parti de subventions de l'UE d'1 milliard d'euros pour mobiliser 10 milliards d'euros en faveur des infrastructures africaines, dont le corridor de Lobito ; aider les transports, l'énergie et la connectivité.	Apporte un soutien financier aux infrastructures du corridor, en complément de l'engagement de la BAD.	
Promesse de 500 millions de dollars US pour une nouvelle ligne ferroviaire de 830 km entre la Zambie et Lobito	Financement d'une nouvelle ligne ferroviaire essentielle, améliorant la viabilité du corridor pour les exportations de minéraux.	
Attribution de 76,5 millions d'euros pour le commerce, l'investissement, l'écotourisme et la formation professionnelle afin de créer des emplois et de promouvoir la croissance durable. Sans rapport étroit avec le projet du corridor Lobito.	Soutient la diversification économique et le développement local le long du corridor ; liens ténus car les discussions n'en sont qu'à leur début.	
Octroi d'une concession de 30 ans pour l'exploitation du chemin de fer de Benguela (1 344 km) et du port de Lobito ; investissement de 455 millions de dollars US en Angola et de 100 millions de dollars US en RDC ; étude d'un prolongement de 259 km en Zambie.	Donne le contrôle opérationnel de l'infrastructure clé pour les exportations et le commerce des minéraux.	
Octroi de 553 millions de dollars US pour la réhabilitation des 1 344 km du chemin de fer de Benguela ; favorise une concession de 30 ans.	Améliore l'infrastructure clé pour le transport des minéraux et du commerce.	
Transporter jusqu'à 10 000 tonnes de concentré de cuivre en 2024 ; garantir 120 000-240 000 tonnes par an de cuivre blister pour anodes ou de concentré pour 2025-30 ; réduire les coûts et les émissions.	Fait du corridor un itinéraire viable pour l'exportation du cuivre, en réduisant les délais et les émissions par rapport au transport par camion.	
Assurer la viabilité commerciale de la ligne ferroviaire Zambie-Lobito (830 km) grâce à 300 000 t/an de cuivre par an provenant de la mine de Mingomba ; collaborer avec l'AFC pour le financement.	S'engage sur les quantités de fret pour la nouvelle ligne ferroviaire, stimule les exportations de minerais.	
Planifier la première raffinerie de sulfate de cobalt d'Afrique à Chingola, en Zambie, avec 100 millions de dollars US de l'AFC ; l'objectif de production pour la fin 2025 ajouterait 6 000 tonnes de fret.	Renforce l'argumentaire économique en faveur de la ligne ferroviaire Zambie-Lobito en valorisant le cobalt exporté.	

Annexe 3: Principaux projets de transport liés au corridor de Lobito

Composant	Situation
Port de Lobito (terminal minéralier)	Centre d'exportation de minéraux du corridor, directement intégré au chemin de fer de Benguela. Exploité par LAR parallèlement à la concession ferroviaire. En juillet 2024, il a reçu son premier navire de vrac (40 500 tonnes de soufre), marquant le début des opérations de fret intégrées port-rail. Les investissements comprennent la modernisation des installations de manutention des minerais, l'augmentation de la capacité d'accueil des conteneurs et l'amélioration de la logistique pour traiter les exportations de cuivre et de cobalt à grande échelle.
Terminal polyvalent de Lobito	Concession accordée à AGL en décembre 2023. Dans le cadre de cet accord, AGL investit environ 100 millions de dollars US pour moderniser l'infrastructure portuaire, approfondir les quais, augmenter la capacité de stockage et moderniser les installations de manutention des marchandises.
Ligne en Angola (Lobito-Luau, env. 1 290 km)	Construite au début du 20e siècle et remise en état entre 2006 et 2014 avec l'aide de la Chine. Concession pour le fret accordée à LAR (Trafigura, Mota-Engil, Vecturis) en juillet 2023 pour 30 ans (prolongeable de 20 ans). Les opérations de fret ont commencé en janvier 2024. Investissements en cours : 275 wagons à conteneurs livrés fin 2024 (d'autres livraisons sont prévues tout au long de 2026) ; nouveaux ateliers, terminaux de fret et améliorations de la sécurité qui bénéficient de garanties de la MIGA et d'un prêt de la DFC de 533 millions de dollars US en attente. Le CFB exploite des services de transport de passagers sur la ligne de LAR dans le cadre d'un accord d'accès aux voies avec LAR, dont un service très utilisé entre Benguela et Lobito. Parallèlement, le long du corridor de Lobito, Sonangol travaille sur le projet de raffinerie de pétrole de Lobito, d'une valeur de plusieurs milliards de dollars actuellement en phase de développement. Elle produira de l'essence, du diesel, du kérosène, du gaz de pétrole liquéfié et d'autres produits pétroliers destinés à être exportés vers la Zambie via le projet AZOP.
Ligne de la RDC (Dilolo-Kolwezi, env. 450 km, sous SNCC)	Opérationnelle dans le cadre d'un accord d'accès aux voies avec LAR, mais nécessitant une remise en état, pour un investissement de 200 à 700 millions de dollars US. La BEI, la DFC et la Banque mondiale ont manifesté leur intérêt à financer ce projet. Des études de faisabilité sont en cours pour déterminer les possibilités d'investissement et les options de financement. En décembre 2023, Ivanhoe Mines a réalisé une première expédition à titre d'essai (1 110 t de concentré de cuivre) de Kamoa-Kakula à Lobito en 8 jours. En 2024, Trafigura et Ivanhoe ont signé des contrats à long terme : • Trafigura : jusqu'à 450 000 t/an à partir de 2025 • Ivanhoe (Kamoa-Kakula) : 10 000 t en 2024, portées à 120 000-240 000 t/an à partir de 2025
Prolongement vers la Zambie (env. 830 km, ligne Solwezi-Chingola-Luacano)	Liaison nouvelle prévue avec la ceinture de cuivre de la Zambie. Coût estimé : env. 5 milliards de dollars US. Étude de faisabilité financée par l'AFC et ses partenaires ; en cours depuis 2023. Se raccorderait à terme à la ligne ferroviaire de TAZARA à Kapiri Mposhi, créant ainsi un corridor est-ouest transafricain complet. Les engagements financiers des partenaires potentiels restent à confirmer.

Annexe 4: Partie ferroviaire de quelques corridors de transport

Corridor (Autorité)	Situation	Démarrage opérationnel	Itinéraire/arrêts principaux	Type/Notes
Corridor central (TAZARA)	Opérationnel	1975	Dar es Salaam → Morogoro → Dodoma → Mbeya → Kapiri Mposhi (Zambie)	Régional, écartement du Cap. Axe ferroviaire pour le Corridor central qui rattache la Tanzanie et la Zambie au port de Dar es Salaam
Corridor central (écartement des voies standard, Tanzanie)	Partiellement opérationnel	Août 2024	Dar es Salaam → Morogoro → Makutupora (Dodoma); prolongement prévu vers Tabora/Mwanza	National, écartement standard ; ligne ferroviaire moderne pour le fret et les passagers ; possibilité d'intégration future avec le corridor central.
Corridor Nord (NCTTCA)	Opérationnel	Kenya SGR : 2017	Mombasa → Nairobi → Malaba → Uganda	Régional, écartement standard (Kenya SGR), lignes historiques en Ouganda ; corridor principal pour le commerce des Grands Lacs
Corridor de Maputo (MCLI)	Opérationnel	1996	Gauteng (Afrique du Sud) → Maputo	Régional, écartement du Cap ; ligne ferroviaire pour le fret et les passagers, entièrement opérationnel
Corridor de Walvis Bay	Partiellement opérationnel	Divers segments (fin des années 1990-2000)	Walvis Bay → Otavi → Botswana/Afrique du Sud	Régional, écartement du Cap ; rail opérationnel limité ; fret principalement par camions
Corridor Trans-Kalahari (TKCMC)	Non opérationnel	s/o	Walvis Bay → Botswana → Gauteng	Essentiellement par la route ; la ligne ferroviaire existe en Namibie mais n'est pas utilisée pour le fret du corridor.
Corridor de Beira (Mozambique)	Partiellement opérationnel	1898, réhabilitation en cours	Beira → Dondo → Zimbabwe/Malawi	Régional, écartement du Cap ; ligne ferroviaire partiellement opérationnelle, capacité limitée
Corridor de croissance agricole du sud de la Tanzanie (SAGCOT)	Prévu	s/o	Hauts plateaux du sud → Dar es Salaam (prévu)	National / spécifique au projet ; essentiellement routier, quelques améliorations ferroviaires prévues

Annexe 5: Cadre institutionnel des corridors à comparer

Modèle/base juridique	Autorité	Corridor	Établi en	Ligne opérationnelle
Fondé sur un traité	LCTTFA	Corridor de Lobito (Angola-RDC-Zambie)	2023 (accord), Secrétariat intérimaire 2025	Oui ; chemin de fer de Benguela, concédé à LAR (2023)
Privé, à but non lucratif (enregistré aux États-Unis)	Autorité de promotion des investissements pour le corridor de Lobito (LCIPA)	Corridor de Lobito (Angola-RDC-Zambie, angle de promotion des investissements)	2023	Oui, mais rôle indirect axé sur l'investissement et non sur l'exploitation
Fondé sur un traité	Autorité de coordination des transports et du transit du corridor nord (NCTTCA)	Corridor nord (Mombasa-Grands Lacs)	1985 (révisé en 2007)	Oui
	CCTTFA	Corridor central (Dar es Salaam-Grands Lacs)	2006	Oui
Basé sur protocole d'accord	Comité de gestion du corridor trans-Kalahari (TKCMC)	Corridor Trans-Kalahari (Walvis Bay-Botswana-Gauteng)	2003	Non
Entreprise/PPP	MCLI	Corridor de développement de Maputo (Gauteng-Maputo)	2004	Oui
	WBCG	Corridor de Walvis Bay (Namibie-Botswana-Afrique du Sud)	2000	Partiel
Spécifique à un projet/PPP ou dirigé par un bailleur de fonds	Gestion du corridor SAGCOT/Secrétariat	Corridor de croissance agricole du sud de la Tanzanie	2010	Non
	Secrétariat du corridor de Beira/Bureau des projets	Corridor de développement de Beira (Mozambique-pays voisins enclavés)	Années 1990 (diverses initiatives)	Partiel

- 12 Communauté pour le développement de l'Afrique australe (SADC) (2023), Lobito Corridor Transit Transport Facilitation Agency Agreement to Accelerate Cross-Border Trade. Source : <https://www.sadc.int/latest-news/lobito-corridor-transit-transport-facilitation-agency-agreement-accelerate-cross-border>.
- 13 Autorité pour la promotion des investissements du corridor de Lobito (sans date). About the Lobito Corridor Investment Promotion Authority. Source : <https://www.lobitocorridor.org/about>.
- 14 Gouvernement des États-Unis (2024). Fiche d'information : Partnership for Global Infrastructure and Investment in the Lobito Trans-Africa Corridor. Source : <https://bidenwhitehouse.archives.gov/briefing-room/statements-releases/2024/12/03/fact-sheet-partnership-for-global-infrastructure-and-investment-in-the-lobito-trans-africa-corridor/>.
- 15 Autorité de coordination du transit et des transports du Corridor Nord (sans date). Institutional Framework of the NCTTCA. Source : <https://www.ttcanc.org/institutional-framework>.
- 16 Agence de facilitation des transports du corridor central (sans date). Site officiel de la CCTTFA. Source : <https://centralcorridor-ttfa.org>.
- 17 Groupe du corridor de Walvis Bay (sans date). Site officiel du groupe du corridor de Walvis Bay. Source : <https://www.wbcg.com.na>.
- 18 European Centre for Development Policy Management (2012). The Maputo Corridor — Regional Integration that Works. Source : <https://ecdpm.org/work/africa-at-a-turning-point-the-case-of-mozambique-volume-1-issue-10-december-2012/the-maputo-corridor-regional-integration-that-works>.
- 19 Groupe du corridor de Walvis Bay (sans date). Site officiel du groupe du corridor de Walvis Bay. Source : <https://www.wbcg.com.na>.
- 20 Banque mondiale (sans date). Strategic Regional Environmental Assessment (SREA): Southern Agricultural Growth Corridor of Tanzania (SAGCOT). Source : <https://documents1.worldbank.org/curated/en/462601468311407035/pdf/E30750v20EAOP10120AFROEAOP1257280v2.pdf>.
- 21 European Centre for Development Policy Management (2020). A Political Economy Analysis of the Nacala and Beira Corridors. Source : <https://ecdpm.org/application/files/4916/5546/8623/A-Political-Economy-Analysis-Nacala-Beira-Corridors-Discussion-Paper-277-July-2020-ECDPM.pdf>.
- 22 Banque africaine de développement (sans date). Base de données des projets MapAfrica : Résultats de la recherche sur Beira. Source : <https://mapafrica.afdb.org/en/projects?search=beira>.

Structure de gouvernance	Points forts	Points faibles	Source
Comité ministériel interétatique, secrétariat intérimaire (appui de la SADC)	Forte légitimité, harmonisation dans les trois pays, appuyée par la SADC	Encore à un stade précoce, capacité institutionnelle limitée	SADC ¹²
Conseil d'administration d'organisation sans but lucratif, dirigé par le secteur privé et les bailleurs de fonds (appui du PGI et de l'Export-Import Bank des États-Unis)	Mobilisation des investissements étrangers directs, des PPP, de l'engagement des bailleurs de fonds et du secteur privé	Sans appui du gouvernement ; autorité formelle limitée dans les états du corridor	LCIPA, ¹³ Maison Blanche ¹⁴
Conseil des ministres (orientations), Comité exécutif, Secrétariat	Forte légitimité, accords contraignants entre les pays	Bureaucratie, lenteur des réponses opérationnelles	NCTTCA ¹⁵
Conseil des ministres interétatique, conseil d'administration, comité consultatif des parties prenantes, secrétariat permanent	Nombreux membres, harmonisation des politiques	Capacité à un stade précoce, dépendante des bailleurs de fonds	CCTTFA ¹⁶
Comité de représentants du gouvernement	Réponse opérationnelle souple et plus rapide	Législation peu appliquée, contribution limitée du secteur privé	Walvis Bay Corridor Group (WBCG) ¹⁷
Conseil d'administration (public et privé), Secrétariat	Réactif, forte participation du secteur privé	Autorité juridique limitée sur les pouvoirs publics, dépendance à l'égard des bailleurs de fonds	Centre européen de gestion des politiques de développement ¹⁸
Conseil d'administration (chapeauté par le secteur privé), Secrétariat	Sous la houlette du secteur privé, très réactif	Pouvoir d'application des lois du gouvernement limité	WBCG ¹⁹
Coordination entre le bureau de projet, les bailleurs de fonds et le secteur privé	Axé sur l'agriculture et l'intégration logistique	Mandat restreint, focalisé sur le court ou le moyen terme	Banque mondiale ²⁰
Bureau de projet, coordination avec les pouvoirs publics régionaux	Expertise technique, réhabilitation ciblée des infrastructures	Mandat limité, court terme	Centre européen de gestion des politiques de développement ²¹ ; BAD ²²

Annexe 6: Mines productrices en RDC (2023)

Company	Cuivre (t)	Cobalt (t)	Description	Propriétaire(s) principal(aux)	Participation de pays tiers
Kamoa-Kakula (JV Kamoa)	437 314	–	JV d'Ivanhoe Mines (39,6%), Zijin (39,6%), Crystal River (0,8%), et RDC (20%). L'une des exploitations de cuivre de niveau 1 à la teneur la plus élevée au monde, à faibles émissions, en activité depuis 2021, avec une capacité d'environ 600 kt.	Ivanhoe Mines/ Zijin Mining (39,6 % chacun)	Chine, Canada
Tenke Fungurume Mining (TFM)	360 586	22 813	Mine de cuivre et de cobalt à ciel ouvert de CMOC, détenue à 80 %. Cinquième mine de cuivre et deuxième mine de cobalt au monde ; capacité annuelle d'env. 450 kt Cu, 37 kt Co.	Groupe CMOC (80 %)	Chine
Sicomines	206 612	5 950	JV intégrée de la mine à la fonderie, avec une usine d'acide, produisant des concentrés de cuivre et de cobalt au Katanga.	China Railway/ PowerChina (68 %), Gécamines (32 %)	Chine
Kamoto Copper Company (KCC)	200 292	15 955	KCC, complexe souterrain de cuivre et de cobalt de la JV de Glencore avec Kamoto, Mashamba East et d'autres ; importante production de cobalt et de cuivre.	Glencore (75 %), Gécamines (25 %)	Royaume-Uni, Suisse
Portefeuille CMOC (y compris TFM/ Kisanfu Mining (KFM))	144 589	29 492	CMOC Group Ltd, l'un des principaux producteurs mondiaux de cobalt et de cuivre. Détient TFM (80 %) et Kisanfu (71,25 % CMOC, 23,75 % Contemporary Amperex Technology Limited, 5 % RDC).	Groupe CMOC (80 % TFM, 71,25 % KFM)	Chine
Compagnie Minière de Musonoie	129 151	2 180	Compagnie Minière de Musonoie Global SAS, active dans l'exploitation de cuivre-cobalt au Katanga.	Zijin Mining (72 %), Gécamines	Chine
Metalkol Roan Tailings Reclamation	99 688	14 713	Exploite le projet de récupération des résidus de Metalkol Roan, qui extrait le cobalt des résidus ; production de cobalt à forte valeur.	ERG	Kazakhstan
Société Minière de Deziwa	83 508	6 787	Société Minière de Deziwa – JV CNMC/ Gécamines, produit env. 80 kt/an de cuivre et de cobalt comme sous-produits.	CNMC (51 %), Gécamines (49 %)	Chine
Fonderie de cuivre de Lualaba	78 468	–	Fonderie de cuivre de Lualaba – traitement des concentrés, production d'alliages de cuivre et de cobalt.	CNMC (60 %), Yunnan Copper (40 %)	Chine
Central Copper Resources (CCR)	60 144	2 542	JV d'exploration et d'exploitation du cuivre et du cobalt au Katanga.	CCR	Mixte/ Luxembourg
Chemaf/Congo Dongfang International Mining	49 577	1 861	Fait partie des opérations de cuivre-cobalt de Chemaf, y compris Etoile et d'autres sites.	Chemaf	EAU
Kaipeng Mining Co. Ltd (Kaipeng)	48 723	10	Société chinoise d'exploration et de production axée sur le cuivre dans le Haut-Katanga.	Kaipeng Mining (propriété chinoise)	Chine
Lamikal Resources SARL (Lamikal)	48 258	4 802	Exploité par La Minière de Kalukundi (LAMIKAL), producteur de cuivre et de cobalt dans la région de Kolwezi.	Norinco/ Wanbao (JV avec Gécamines)	Chine

Company	Cuivre (t)	Cobalt (t)	Description	Propriétaire(s) principal(aux)	Participation de pays tiers
Tengyuan Cobalt and Copper Resources	47 241	1 611	JV de Tiger Resources (site de Kipoi) participe aux opérations de cuivre et de cobalt du Katanga.	YYT	Chine
Mine de Kinsevere (MMG)	43 138	–	Filiale de MMG Ltd – exploite la mine de cuivre de Kinsevere en RDC.	MMG (China Minmetals Corporation)/Gécamines	Chine
Luilu Resources – Usine métallurgique de Lulu	43 129	2 150	Exploite le complexe métallurgique de Lulu (Kolwezi) qui traite des concentrés de cuivre et de cobalt.	Glencore/Gécamines (Glencore majoritaire via KCC)	Royaume-Uni, Suisse
Comika Mining (Pumpi)	40 283	3 143	JV sino-congolaise qui exploite le cuivre et le cobalt au Katanga.	Wanbao Mining (75 %)	Chine
Société Minière du Katanga (Somika)	38 310	50	Extraction de cuivre à Kolwezi.	Groupe Somika	Inde/incertain
CNMC-Huachin Mabende Mining	37 413	–	Filiale de la CNMC exploitant le projet de cuivre de Mabende.	CNMC	Chine
Mine de Kalongwe	35 809	2 929	La mine de Kalongwe produit des concentrés de cuivre et de cobalt.	Chengtun Mining (majorité)	Chine
Excellen Minerals SARL	35 300	482	Explorateur et producteur de cuivre et de cobalt dans la région du Katanga.	Hong Kong Excellen Mining (avec Gécamines)	Chine
Mutanda Mining SARL	33 764	7 416	Extraction de minéraux de cuivre et de cobalt.	Glencore (100 %)	Royaume-Uni, Suisse
Société d'Exploitation de Kipoi	33 055	–	Exploitation de cuivre de taille moyenne.	YYT	Chine
Shituru Mining Corporation	33 028	–	Exploitation de cuivre au Katanga.	Pengxin Mining (avec Gécamines)	Chine
Kambove Mining SAS	32 862	901	Exploitation de cuivre et de cobalt (anciens sites de Gécamines).	CNMC/Gécamines (majorité CNMC)	Chine
Compagnie Minière de Luisha	31 946	497	Producteur de cuivre dans le Haut-Katanga.	China Railway	Chine
Huachin Metal Leach	31 909	1 646	Opérations menées par la CNMC dans la zone de cuivre et de cobalt.	CNMC	Chine
New Minerals Investments SARL	30 341	109	Jeune société minière de cuivre et de cobalt active au Katanga.	Inconnu (probablement un investisseur privé)	Chine
Thomas Mining SARL	29 037	2 811	Producteur local de cuivre et de cobalt.	MMG (détenue majoritairement par China Minmetals Corporation)	Chine

Company	Cuivre (t)	Cobalt (t)	Description	Propriétaire(s) principal(aux)	Participation de pays tiers
Katanga Investment & Commerce Corp	28 138	–	Exploitation minière de cuivre en JV sur la mine de Kinsenda.	Metorex (77 %)/ Sodimico	Chine
Minière de Kasombo	28 103	765	Opérateur intégré cuivre et cobalt.	Inconnu (probablement Gécamines JV)	Chine
Ruashi Mining	26 791	2 205	Mine de cuivre et de cobalt à ciel ouvert, gérée par le groupe Jinchuan.	Groupe Jinchuan (75 %)	Chine
Kisanfu Mining	26 296	–	Acteur régional de l'exploitation minière du cuivre.	Groupe Somika	Inde/incertain
CNMC Metal Leach	21 176	335	Opérations de traitement au Katanga.	CNMC	Chine
MKM Mining SARL	18 519	266	Production de cuivre dans le Haut-Katanga.	China Railway/ Gécamines (majorité probable de China Railway)	Chine
Congo Jin Ju JV	17 704	–	JV sino-congolaise pour l'exploitation du cuivre.	Inconnu (probablement JV Chine-Gécamines)	Chine
Metal Mines	17 051	1 197	Producteur de cuivre et de cobalt.	Hanrui Cobalt	Chine
CNMC Congo Compagnie Minière	17 028	–	Opérations de cuivre de la CNMC en RDC.	CNMC	Chine
Rubamin Group	15 942	–	Opérations de traitement du cuivre dans le Haut-Katanga.	Rubamin Group	Inde
MMT Mining SARL	15 902	81	Petit exploitant de cuivre.	Inconnu (probablement JV Gécamines)	Inconnu
Chemaf (filiale locale)	15 140	1 537	Important producteur de cuivre et de cobalt (Etoile, Mutoshi).	Chemaf	EAU
MJM Mining	13 242	–	Producteur de cuivre du Katanga.	Inconnu (probablement JV Gécamines)	Inconnu
Divine Land Mining SARL	12 019	–	Exploration et exploitation du cuivre au Katanga.	Luo Guangchen (90 %)	Chine
Golden African Resources SARL	8 360	–	Jeune société minière de cuivre.	Golden African Resources SARL	Incertain
Everbright Mining SARL	6 778	–	JV d'Everbright Group pour des projets dans le domaine du cuivre.	Groupe Everbright	Chine
GCM	6 319	–		Inconnu (probablement JV Gécamines)	Inconnu
OM Metal Resources SARL	4 567	–	Petit entrepreneur congolais dans le domaine du cuivre.	Inconnu (probablement une entreprise indienne)	Inconnu
Congo Moon Mining SARL	3 411	–	Mineur de cuivre émergent.	Inconnu (probablement une entreprise locale congolaise)	Inconnu

Company	Cuivre (t)	Cobalt (t)	Description	Propriétaire(s) principal(aux)	Participation de pays tiers
Anvil Mining Ltd	2 906	–	Autrefois axé sur l'étain, il est aujourd'hui axé sur le cuivre.	MMG Ltd	Chine
Société pour le Traitement du Terril de Lubumbashi	2 720	2 357	Transformateur local de cuivre et de cobalt.	Gécamines (100 %)	sans objet
Boss Mining	2 649	–	Producteur artisanal de cuivre.	ERG (51 %), Gécamines (49 %)	Kazakhstan
Frontier Mines	2 339	–	Petite concession de cuivre.	ERG	Kazakhstan
Jin Xun Congo Mining SARL	1 966	–	Jeune intervenant dans le cuivre.	Inconnu (sans doute JV chinoise)	Inconnu
Chemaf SA	1 700	239	Entité locale SA de Chemaf.	Chemaf	EAU
Sabwe Mining SARL	1 500	–	Producteur mineur de cuivre.	Inconnu (sans doute JV chinoise)	Chine
Mining Processing Company	50	–	Producteur minime de cuivre.	Inconnu (probablement une entreprise locale congolaise)	Inconnu
Kastro SARL/ SEK (Vente Locale)	–	–	Aucune vente n'a été signalée en 2023.	Inconnu (pas de chiffres de production, sans doute négociants locaux)	Inconnu

Annexe 7: Mines de cuivre en activité en Zambie (2025)

Mine/Complexe	Situation	Entreprise/ exploitant premier	Nationalité du principal détenteur	Production de cuivre (t) (2023)
Kansanshi	Opérationnelle/ Expansion	FQM	Canada	env. 134 800
Sentinel (Kalumbila)	Opérationnelle	FQM Trident	Canada	env. 214 000
Lumwana	Opérationnelle/ Expansion	Barrick Gold	Canada	env. 100 000–120 000* (pas de données séparées)
Konkola	Opérationnelle	Vedanta Resources (KCM)	Inde/ Royaume- Uni	env. 50 000–70 000* (perturbations, peu de données)
Nchanga	Opérationnelle	Vedanta Resources (KCM)	Inde/ Royaume- Uni	env. 20 000–30 000* (perturbations, peu de données)
Nampundwe	Opérationnelle	Vedanta Resources (KCM)	Inde/ Royaume- Uni	env. 5 000–10 000* (peu de données)
Mopani (Mufulira, Nkana)	Opérationnelle	Mopani Copper Mines (majorité IRH, minorité ZCCM-IH)	EAU/Zambie	env. 50 000–80 000* (perturbations, peu de données)
Lubambe	Opérationnelle	JCHX Mining (80 %) et ZCCM-IH (20 %)	Chine/ Zambie	env. 20 000–30 000* (estimation)
Chibuluma South	Opérationnelle	Jinchuan Group (Metorex)	Chine	env. 10 000–15 000* (estimation)
Chambishi (NFCA)	Opérationnelle	CNMC	Chine	env. 20 000–40 000* (estimation)
Muliashi	Opérationnelle	CNMC	Chine	env. 15 000–25 000* (estimation)
Mwambashi	Opérationnelle	Sino-Metals Leach Zambia	Chine	env. 5 000–15 000* (peu de données)
Mimbula	Opérationnelle	Moxico Resources	Zambie (jeune société)	env. 5 000–10 000* (peu de données, startup récente)
Munali (Ni + Cu produit secondaire)	Opérationnelle	Mabiza/ Consolidated Nickel Mines	Zambie/ Royaume- Uni (mineur)	env. 1 000–5 000* (Cu produit secondaire, estimation)

Annexe 8: Synthèse des mesures pour encourager vietle contenu local en Angola, RDC et Zambie

Dimension	Angola (Exploitation minière)	RDC (Exploitation minière)	Zambie (Exploitation minière)
Marchés locaux	Code minier 2011 (loi 31/11) – Protection du marché national : lorsque la différence de prix est inférieure ou égale à 10 % que la livraison peut être assurée dans un délai maximal de huit jours ouvrables, les titulaires des droits d'exploitation doivent privilégier les fournisseurs angolais (pour les biens et les services). ²³	Loi sur la sous-traitance 17/001 (2017) : Les biens et services sous-traités doivent être détenus à au moins 51 % par des Congolais ; mise en application par l'ARSP. Le Code minier de 2018 soumet les opérations minières à ce régime. ²⁴	Loi de 2024 sur la Commission de régulation des minéraux (« nouvelle loi minière ») et règlements de 2025 sur le développement géologique et minier (préférence pour les biens et services zambiens) : les titulaires de droits d'exploitation et de licences de transformation sont tenus de donner la priorité à l'achat de biens et de services zambiens, selon un barème progressif de seuils d'approvisionnement local obligatoires. Le règlement de 2025 impose aux entreprises d'affecter au moins 20 % de leurs dépenses annuelles d'approvisionnement à des prestataires zambiens dans les six mois suivant l'entrée en vigueur du règlement, puis 25 % au bout d'un an, 35 % dans les deux ans et au minimum 40 % dans les cinq ans.
Recrutement local	Code minier 2011 : obligation d'employer et de former des techniciens et des travailleurs angolais, en donnant la priorité aux habitants de la zone de concession. ²⁵	Code minier de 2018 et cadre du travail : Préférence aux ressortissants congolais et formation ou utilisation de personnel local appliquée dans la pratique par le biais des permis de travail et le respect des règles. ²⁶	La loi de 2025, article 10, paragraphe 2, renvoie à la loi de 2019 sur le Code de l'emploi : préférence pour les ressortissants et programmes de formation pour le transfert de compétences. (Les conditions des permis de travail renforcent l'utilisation de personnel local et les plans de relève).
Propriété locale (participation)	Code minier de 2011 : L'État a droit à une participation d'au moins 10 % dans la société d'exploitation (souvent par l'intermédiaire d'Endiama ou de Ferrangol, selon le minerai). ²⁷	Code minier de 2018 : 10 % de participation de l'État gratuits et non diluables, plus 5 % à chaque renouvellement, et au moins 10 % du capital social détenu par des ressortissants congolais ; souvent structuré par des JV de Gécamines. ²⁸	La participation de l'État se fait généralement par le biais de participations de la ZCCM-IH (par exemple structures de Mopani, Kansanshi). L'EMAPE est réservée aux citoyens (en vertu du nouveau cadre) ; il n'y a pas de quota obligatoire de participation locale au capital pour les exploitations à grande échelle.

23 Gouvernement de l'Angola (2011). Code minier (loi 31/11), version anglaise. Source : https://c2a.portais.gov.ao/uploads/Angolan_Mining_Code_2011_English_version_75c67939e1.pdf.

24 ARSP (sans date). Site officiel de l'Autorité de régulation de la sous-traitance dans le secteur privé (ARSP). Source : <https://arsp.cd/en/accueil-english>.

25 Gouvernement de l'Angola (2011). Code minier (loi 31/11), version anglaise.

26 HSF Kramer (2018). The Democratic Republic of Congo's Revised Mining Code. Source : <https://www.hsfkramer.com/insights/2018-04/the-democratic-republic-of-congos-revised-mining-code>.

27 Clifford Chance (2011). New Angolan Mining Code. Source : <https://www.cliffordchance.com/content/dam/cliffordchance/briefings/2011/10/new-angolan-mining-code.pdf>.

28 Norton Rose Fulbright (2018). Major Changes to the Mining Code of the Democratic Republic of Congo. Source : <https://www.nortonrosefulbright.com/en-sg/knowledge/publications/07ca4707/major-changes-to-the-mining-code-of-the-democratic-republic-of-congo>.

Dimension	Angola (Exploitation minière)	RDC (Exploitation minière)	Zambie (Exploitation minière)
Liens verticaux	Le Code met l'accent sur la préférence et la participation ; il n'existe pas de quota général de valorisation pour le contenu local. ²⁹	Le Code de 2018 introduit des minéraux stratégiques (tels que le cobalt) avec des royalties plus élevées (jusqu'à 10 %) et une taxe sur les superprofits – comme incitations fiscales pour favoriser la transformation sur place. Les liens verticaux sont recherchés sous forme de développement de la chaîne de valeur des batteries (dont une usine de précurseurs) comme défini dans l'accord bilatéral de coopération RDC-Zambie sur la chaîne de valeur pour les batteries et l'énergie propre et dans les consignes pour l'étude de faisabilité confiée à ARISE Investment.	Pas de quotas de valorisation dans la loi de 2025 ; à la place, des mesures préférentielles, les licences et les outils fiscaux (en dehors du cadre du contenu local) sont appliquées. Les liens verticaux sont recherchés sous forme de développement de la chaîne de valeur des batteries (dont une usine de précurseurs) comme défini dans l'accord bilatéral de coopération RDC-Zambie sur la chaîne de valeur pour les batteries et l'énergie propre et dans les consignes pour l'étude de faisabilité confiée à ARISE Investment.
Liens horizontaux	Les obligations sociales et envers la communauté sont généralement intégrées dans les contrats d'investissement minier (accords de développement communautaire) plutôt qu'imposées par le biais d'une taxe fixe sur le contenu local. ³⁰	Le Code de 2018 prévoit de consacrer 0,3 % du chiffre d'affaires au développement communautaire et aux redevances transférées au niveau infranational. ³¹	La loi de 2025 habilite le ministère à publier des directives sur le contenu local et à fixer des seuils au moyen d'un texte réglementaire ; des mesures distinctes concernant l'ensemble de l'économie (par exemple, la loi SI 35/2021 sur les transports) restent applicables mais n'entrent pas dans le champ d'application de la clause de cette loi sur le contenu local.

29 Gouvernement de l'Angola (2011). Code minier (loi 31/11), version anglaise.

30 Chambers and Partners (2025). Mining 2025: Angola. Source : <https://practiceguides.chambers.com/practice-guides/mining-2025/angola>.

31 Sida Helpdesk for Environment and Climate Change (2021). Overview and Mapping of the Mining Sector in the Democratic Republic of the Congo. Source : https://sidaenvironmenthelpdesk.se/sites/default/files/2024-11/DRC%20mining%20overview%20and%20mapping_web%20RAPPORT%202021.pdf.

Annexe 9: État de la mise en œuvre des normes ITIE en Angola, RDC et Zambie

Exigences de l'ITIE	Angola (Validation 2024)	RDC (Validation 2022)	Zambie (Validation 2021)
1. Supervision par le groupe multipartite	Score : 72/100 L'Angola a mis en place un groupe multipartite opérationnel qui réunit le gouvernement, l'industrie et la société civile. La participation du gouvernement et des entreprises est généralement constructive, mais celle de la société civile reste prudente et limitée, et peu représentée en dehors de Luanda. Les systèmes internes de gouvernance et de communication du groupe multipartite sont encore en cours de développement et les contraintes de capacité ralentissent la prise de décision. Renforcer l'indépendance de la société civile et diversifier sa participation sont des priorités essentielles pour la prochaine étape.	Score : 84/100 La RDC a fait preuve d'un engagement fort du gouvernement et des entreprises en faveur du processus ITIE, et la société civile continue d'être active sur le plan de la surveillance. Toutefois, la coordination au sein du groupe multipartite reste inégale et des problèmes internes de gouvernance ont limité son efficacité. La participation en dehors de Kinshasa est faible et la communication des constats de l'ITIE au grand public et aux acteurs infranationaux est limitée. Renforcer la gestion du groupe multipartite et élargir la participation de la société civile au niveau provincial restent prioritaires.	Score : 92/100 Engagement politique élevé du gouvernement grâce à un financement partiel de l'ITIE. Les entreprises font activement preuve de participation et de divulgation, mais le périmètre couvert n'a pas été examiné. Société civile dynamique. Le groupe multipartite fonctionne de manière transparente et inclusive, obtenant l'appréciation « Dépasse les attentes » pour l'efficacité de la gouvernance. Le principal problème est de d'étendre la participation au niveau infranational et de maintenir la capacité institutionnelle en cas de changement de dirigeants.
2. Cadre juridique et institutionnel ; licences, marchés et propriété	Score : 50/100 L'Angola a commencé à progresser sur la divulgation d'éléments de son cadre juridique et financier, mais la transparence des marchés et la déclaration des propriétaires effectifs restent minimes. Le ministère des ressources minières, du pétrole et du gaz gère la procédure d'octroi des licences, mais l'absence d'un cadastre complet et accessible au public pour le pétrole et les diamants limite les vérifications. Les marchés sont rarement publiés dans leur intégralité et les données relatives aux propriétaires effectifs ne sont pas encore systématiquement collectées ou vérifiées. Des dispositions légales plus strictes en matière de divulgation et un cadastre public sont nécessaires.	Score : 82/100 La RDC dispose d'un système juridique et financier solide pour le secteur extractif, et la plupart des contrats miniers et pétroliers sont accessibles au public. Néanmoins, la divulgation des propriétaires effectifs reste incomplète et les relations entre les entreprises d'État et le Trésor manquent de transparence. Les informations sur les octrois et les transferts de licences s'améliorent mais restent fragmentées, ce qui souligne la nécessité d'un système de cadastre plus complet et régulièrement mis à jour.	Score : 87/100 La Zambie a mis en place un régime juridique et financier clair et transparent pour les industries extractives. Le cadastre minier en ligne et la publication des marchés témoignent d'une volonté d'ouverture, mais il reste encore beaucoup à faire pour améliorer les divulgations systématiques. Les progrès en matière de divulgation de la propriété effective sont notables, dont un registre public opérationnel, même si l'exhaustivité des données et leur mise à jour régulière restent inégales. Pour renforcer la responsabilisation, l'intégration juridique de la transparence sur la propriété est à poursuivre.

Exigences de l'ITIE	Angola (Validation 2024)	RDC (Validation 2022)	Zambie (Validation 2021)
3. Exploration et production	Score : 70/100 L'Angola publie des données annuelles sur la production et les exportations de pétrole et de diamants, ce qui constitue une base d'information solide pour faire connaître le secteur au public. Toutefois, l'exhaustivité des données d'exploration reste limitée, en particulier en ce qui concerne les nouveaux blocs offshore et l'extraction artisanale de diamants. Si les données de production sont fiables, il est possible de mieux intégrer les systèmes de déclaration et d'en améliorer la cohérence entre les différentes agences gouvernementales.	Score : 90/100 La RDC publie des données complètes sur la production et les exportations de matières premières clés telles que le cuivre, le cobalt et l'or. Cela responsabilise le secteur minier. Cependant, les informations sur l'EMAPE, qui emploie des millions de Congolais, restent insuffisantes. En outre, les déclarations sur l'environnement et les émissions ne sont pas encore intégrées, ce qui empêche de comprendre pleinement l'ensemble des impacts du secteur.	Score : 70/100 Les données sur la production et les exportations minières sont publiques et fiables pour les grands opérateurs, notamment les producteurs de cuivre et de cobalt. Il est néanmoins possible de compléter les déclarations en y ajoutant d'autres minéraux.
4. Collecte des recettes	Score : 45/100 Les divulgations communiquées par l'Angola sur les paiements et les recettes restent partielles et fragmentées. Le processus ITIE n'a pas encore permis de rapprocher complètement les sommes versées par les entreprises avec les recettes de l'État, et les informations sur les recettes des transports, les accords de troc et les transactions des entreprises d'État sont incomplètes. Les mécanismes de validation des données sont faibles et les déclarations ne sont pas ventilées par projet. L'amélioration des audits, la transparence des entreprises d'État et la publication systématique des données budgétaires sont nécessaires pour en augmenter la crédibilité.	Score : 84/100 Le rapprochement par la RDC des sommes versées par les entreprises et des recettes du gouvernement est étendu et couvre la plupart des grands opérateurs. La qualité et l'actualité des données se sont nettement améliorées. Cependant, la ventilation et la validation des données restent des points faibles, et le processus de rapprochement révèle parfois des divergences inexpliquées entre les chiffres des entreprises et ceux du gouvernement. Des critères d'audit plus stricts et des déclarations ponctuelles de la part des entreprises d'État renforceraient la crédibilité des données.	Score : 85/100 La Zambie publie des informations complètes sur les paiements effectués par les entreprises et les recettes perçues par les agences gouvernementales, y compris les transactions des entreprises d'État et les versements infranationaux. Les mécanismes d'audit et de validation fonctionnent bien. Les lacunes restantes concernent la ventilation incomplète par projet et la publication limitée de certaines recettes non fiscales. L'intégration des déclarations de l'ITIE dans les systèmes fiscaux informatiques en améliorerait l'efficacité et la fiabilité.

Exigences de l'ITIE	Angola (Validation 2024)	RDC (Validation 2022)	Zambie (Validation 2021)
5. Gestion et distribution des recettes	Score : 45/100 Peu d'informations sont disponibles sur la manière dont les revenus de l'extraction sont alloués ou dépensés, une fois transférés au trésor public. Le budget national ne fait pas de distinction claire entre les recettes du pétrole, du diamant et des autres ressources naturelles, et les mécanismes de transfert au niveau infranational restent sous-développés. La contribution des recettes des industries extractives à l'investissement public ou au développement local reste insuffisamment démontrée, ce qui laisse un grand vide dans la transparence de la chaîne de gouvernance des ressources naturelle de l'Angola.	Score : 60/100 La transparence concernant l'affectation et l'utilisation des recettes de l'industrie extractive reste limitée. Le système juridique de la RDC prévoit des transferts sous-nationaux mais les montants effectivement versés et leur calendrier sont souvent peu clairs. Si les états financiers audités de Gécamines sont disponibles, ceux de huit autres entreprises d'État ne le sont pas. Il n'existe pas de déclaration systématique sur la manière dont les revenus de l'extraction sont intégrés dans le budget national ou utilisés pour financer le développement. Cet aspect est le maillon le plus faible dans la mise en œuvre de l'ITIE en RDC.	Score : 90/100 Les déclarations de l'ITIE montrent clairement comment les recettes sont inscrites au budget national et transférées aux niveaux infranationaux, dans un souci de transparence fiscale. Pourtant, les informations sur la manière dont ces fonds sont réellement dépensés ne sont pas systématiquement disponibles. Ajouter l'utilisation des recettes et l'impact sur le développement local dans les déclarations permettrait de combler cette lacune vis-à-vis de l'obligation de rendre compte.
6. Dépenses sociales et économiques	Score : 50/100 L'Angola fournit quelques données sur la contribution du secteur extractif au PIB, aux exportations et à l'emploi, ainsi qu'une divulgation partielle des activités quasi budgétaires des entreprises d'État. Toutefois, les informations sur les dépenses sociales et environnementales, les projets communautaires et la remise en état de l'environnement sont très limitées. Une plus grande divulgation des dépenses sociales et des responsabilités environnementales de Sonangol est nécessaire pour répondre à la Norme ITIE.	Score : 70/100 La RDC divulgue certaines dépenses sociales et quasi-budgétaires des entreprises d'État et communique des données sur la contribution économique du secteur au produit intérieur brut (PIB) et à l'emploi. Toutefois, les divulgations sur les projets communautaires, les opérations quasi-budgétaires des entreprises d'État et les incidences sur l'environnement restent incomplètes. Une plus grande transparence sur la manière dont les entreprises extractives contribuent au développement local et à la remise en état de l'environnement est nécessaire.	Score : 90/100 La contribution du secteur extractif au PIB, aux exportations et à l'emploi est bien documentée, et les entreprises divulguent les dépenses sociales obligatoires. Toutefois, les informations sur les projets sociaux volontaires, les activités quasi budgétaires et la gestion de l'environnement restent limitées. La Zambie pourrait renforcer son leadership en incorporant des divulgations sur l'environnement et la transition dans le cadre de la nouvelle Norme ITIE 2023.
7. Résultats obtenus et incidences	Score : 68/100 Le processus ITIE en Angola commence à lancer le dialogue sur la transparence et la gouvernance. Les données pour l'ITIE sont plus souvent disponibles en ligne et les recommandations des rapports précédents sont étudiées par les autorités. Toutefois, la sensibilisation du public reste faible et les données de l'ITIE sont peu utilisées par la société civile et le parlement pour influencer les politiques. Augmenter la diffusion des informations, la prise en compte des avis reçus et le suivi des impacts jouera un rôle essentiel pour consolider les progrès réalisés.	Score : 93/100 La RDC se distingue par sa volonté d'utiliser les données de l'ITIE pour encourager le débat public et faire progresser la qualité des décisions politiques. Les informations sont accessibles au public, les recommandations sont systématiquement étudiées et des mécanismes de suivi sont en place. Néanmoins, l'utilisation des constats de l'ITIE pour éclairer les décisions du gouvernement et les mesures prises en province pourrait être élargie afin d'en renforcer l'impact à tous les niveaux de gouvernance.	Score : 90/100 La Zambie utilise systématiquement les données de l'ITIE pour éclairer les discussions d'orientation, en particulier sur la fiscalité minière et les réformes financières. Les déclarations sont faites dans les délais, publiées et utilisées dans les discussions publiques. Le suivi des recommandations est systématique. L'étape suivante consiste à approfondir les échanges avec les autorités provinciales et les groupes communautaires afin de décliner la transparence nationale en responsabilisation à l'échelon local.

© 2006 The Authors
Journal compilation © 2006 Blackwell Publishing Ltd





Extractive Industries
Transparency Initiative

Nous considérons que les ressources naturelles d'un pays appartiennent à ses citoyens. Notre mission consiste à promouvoir une bonne compréhension de la gestion des ressources naturelles, à renforcer la gouvernance publique et des entreprises et à fournir des données permettant d'améliorer la transparence et la redevabilité dans le secteur extractif.

Rådhusgata 26
0151 Oslo
Norvège

+47 222 00 800
secretariat@eiti.org
eiti.org