Revue Congolaise des Sciences Humaines et Sociales
Site web : http://recosh.cresh-rdc.org

ISSN :2957-6385 (print), ISSN : 2957-6393 (online)
https:/www. doi.org/10.59189/crsh20260311

La Guerre des corridors de transit en Afrique à la croisée de la RD Congo : pour une reterritorialisation congolaise des politiques ferroviaires et portuaires

The War Over Transit Corridors in Africa at the Crossroads of the Democratic Republic of the Congo: toward a Congolese re-territorialization of railroad and port policies

Joël Baraka Akilimali[1]

1 Chargé de recherche au CRESH-RDC, Collaborateur scientifique à l'Université Catholique de Louvain (IACCHOS-UCLouvain), Professeur à l'Université Catholique de Bukavu et à l'Institut Supérieur de Développement rural de Bukavu.

Résumé. *Cet article propose une relecture géopolitique et critique des reconfigurations logistiques en Afrique centrale, orientale et australe, en prenant pour point d'ancrage la République démocratique du Congo (RDC), située à la croisée de multiples corridors des transports transafricains. Dans le contexte d'une « guerre des corridors » qui oppose non seulement des puissances globales, comme les États-Unis, la Chine et l'Union européenne, mais aussi des acteurs régionaux tels que l'Angola, la Tanzanie, le Kenya ou l'Afrique du Sud ; la RDC émerge comme un territoire central, à la fois convoité, fragmenté et en quête de souveraineté infrastructurelle. L'essor du corridor de Lobito, promu par un axe États-Unis-UE via le pivot stratégique de l'Angola, concurrence désormais des réseaux alternatifs comme le Corridor central orienté vers le port de Dar es-Salaam (Tanzanie-Rwanda-Burundi-Est de la RDC) ou le corridor nord orienté vers le port de Mombasa (Ouganda-Kenya), souvent favorables à la Chine. Cependant, au-delà des logiques globales de bipolarité géo-économique sino-occidentale, l'article met en lumière les dynamiques intra-africaines de compétition logistique et les asymétries entre communautés régionales telles que la SADC et l'EAC. Dans ce paysage fragmenté, l'article soutient que la RDC ne peut plus se contenter d'un rôle passif de zone de transit ou de périphérie extractive. Elle est invitée à adopter une stratégie prospective de reterritorialisation de ses politiques ferroviaires et portuaires, fondée sur une gouvernance rénovée de ses infrastructures existantes (Chemins de fer des Uele, Katanga, CF Matadi-Kinshasa, Chemin de fer du Mayombe, etc.), sur une vision intégrée articulant l'intérieur du territoire vers les façades océaniques. Le port en eau profonde de Banana, actuellement en construction, incarne cette ambition, mais sa gouvernance, ses délais et l'absence de corridors internes intermodaux adaptés soulèvent d'importants défis politiques et techniques.*

Mots clés *: Guerres des corridors de transit (1) ; Territorialisation des infrastructures (2) ; Dépendance logistique & extraversion (3) ; Corridorisation & ports stratégiques (4) ; Souveraineté économique et logistique (5) ; politiques ferroviaires et portuaires (6).*

Abstract. *This article offers a geopolitical and critical reinterpretation of logistical reconfigurations in Central, Eastern, and Southern Africa, using the Democratic Republic of Congo (DRC) as its focal point, positioned at the crossroads of multiple trans-African corridors. In the context of a "corridor war" that pits not only global powers, such as the United States, China, and the European Union, against one another, but also involves regional actors like Angola,*

OPEN ACCESS

Received: 19 june 2025
Accepted: 07 april 2026
Available online: 22 september 2026

Tanzania, Kenya, and South Africa, the DRC emerges as a central, contested, and fragmented territory striving for infrastructural sovereignty. The rise of the Lobito Corridor, backed by a U.S.-EU-Angola axis, now competes with alternative projects such as the Central Corridor (Tanzania-Rwanda-Burundi-Eastern DRC) and northern routes oriented toward Mombasa and Dar es Salaam. Beyond the conventional Sino-Western geo-economic dualism, the article highlights intra-African dynamics of logistical competition and asymmetries between regional communities such as the SADC and the EAC. Within this fragmented landscape, the DRC can no longer afford to play a passive role as a transit zone or extractive periphery. Instead, it is urged to pursue a proactive strategy of reterritorializing its railway and port policies, grounded in renewed governance of its existing infrastructures (Chemins de fer des Uele, Katanga, Matadi-Kinshasa Railway, Mayombe Railway), and in a territorially integrated vision connecting inland regions to Atlantic seaboards. The deep-water port of Banana, currently under construction, embodies this ambition; yet its governance, delays, and lack of integrated multimodal corridors raise significant political and technical challenges.

Introduction

Au cœur du continent africain, la République démocratique du Congo (RDC) devient l'épicentre d'une nouvelle géopolitique des corridors de transit. Longtemps marginalisée dans les grandes stratégies logistiques globales, la RDC est aujourd'hui convoitée par plusieurs axes concurrents d'intégration régionale, où se croisent intérêts miniers, ambitions d'infrastructures et rivalités géoéconomiques. À l'intersection de l'Afrique centrale, orientale et australe, elle se trouve enclavée mais paradoxalement indispensable à toute politique continentale d'interconnexion ferroviaire et portuaire.

Ces dernières années, les grands corridors de transport tels que le corridor nord (Mombasa-Kampala-Kisangani), le corridor central (Dar es Salam-Kigali-Bukavu), ou encore le corridor sud (Durban-Lubumbashi) ont été progressivement réactivés ou étendus, avec des soutiens divers, notamment de la Chine, des États-Unis, de l'Union européenne ou des puissances régionales comme l'Afrique du Sud, le Kenya, la Tanzanie ou l'Angola. La Tanzanie, par exemple, a signé en décembre 2022 un contrat de 2,2 milliards de dollars avec la Chine pour prolonger son chemin de fer vers les frontières burundaise et congolaise (Le Figaro, 2022), renforçant ainsi la portée stratégique du corridor central. À l'est, le Kenya et l'Ouganda intensifient la connectivité de leurs infrastructures ferroviaires et portuaires, avec une volonté affichée de s'imposer comme les portes commerciales de l'Afrique de l'Est (French Chamber Kenya, 2023).

Dans ce contexte, la relance du corridor de Lobito, portée par une alliance transatlantique inédite (États-Unis, Union européenne, Angola), réinscrit la RDC dans une logique de transit ouest-est, suscitant l'inquiétude des pays comme le Rwanda, qui freinent son extension vers l'Est congolais (RFI, 2025). Plus encore, ces rivalités régionales masquent souvent une guerre d'influence économique entre ensembles régionaux (SADC vs EAC), et révèlent une compétition entre puissances moyennes africaines (Tanzanie, Angola, Kenya, Rwanda, Afrique du Sud) sur fond de mondialisation des chaînes de valeur.

La présente contribution interroge donc la place de la RDC dans cette nouvelle cartographie des corridors et appelle à repenser sa stratégie nationale d'infrastructures. Elle défend l'hypothèse selon laquelle la RDC ne doit plus se contenter d'un rôle périphérique dans les logiques d'extraction, mais se repositionner comme acteur central d'une politique souveraine des « portes » (ports) et des « réseau » (rails). Cela implique notamment une réhabilitation ambitieuse de son réseau ferroviaire intérieur et une valorisation stratégique du port en eau profonde de Banana, capable de rééquilibrer les flux vers l'Atlantique.

Face à cette prolifération de corridors régionaux, une interrogation majeure s'impose : la RDC peut-elle se permettre de rester un simple territoire de passage extractif, dans des stratégies conçues ailleurs, ou doit-elle assumer un rôle plus auto-structurant dans l'architecture des flux continentaux ?

La multiplication des projets d'infrastructures portés par des puissances extérieures ou par des pays voisins, souvent sans coordination ni vision intégrée, tend à fragmenter davantage le territoire congolais et à le soumettre aux rivalités exogènes. Alors que les corridors d'exportation se multiplient, très peu d'efforts sont consacrés à l'inter-

connexion intérieure, à l'exception de quelques réhabilitations ponctuelles de voies ferrées héritées de l'époque coloniale. Le dilemme se pose avec acuité : poursuivre une insertion passive dans des corridors définis par d'autres, au risque d'aggraver la dépendance infrastructurelle, ou promouvoir une politique nationale active des corridors, fondée sur des axes internes puissants et maîtrisés ? Entre les ambitions du corridor de Lobito soutenu par les États-Unis et l'UE, les investissements massifs de la Chine sur les corridors est-africains, et la rivalité croissante entre les blocs régionaux EAC et SADC, la RDC est confrontée à une guerre logistique feutrée mais stratégique, où chaque tracé ferroviaire ou chaque plateforme portuaire devient un levier d'influence.

L'enjeu n'est plus seulement de désenclaver le pays, mais de transformer cette recomposition des routes du commerce en opportunité de puissance et de cohésion territoriale. Cela implique un repositionnement stratégique de la RDC comme concepteur et arbitre des politiques de transit et non comme objet de compétition. L'article analyse ainsi comment la RDC pourrait sortir de son statut de « proie » logistique pour devenir une « porte » souveraine de l'Afrique continentale, en articulant efficacement infrastructures internes, corridors transnationaux et diplomatie économique.

Cette contribution mobilise une démarche qualitative et pluridisciplinaire ancrée dans une lecture critique de la géopolitique des infrastructures en Afrique subsaharienne. Elle repose sur l'analyse croisée des documents institutionnels (rapports des banques multilatérales, protocoles d'accords bilatéraux, documents stratégiques de l'Union africaine, de la SADC, de l'EAC et de la COMESA), des sources journalistiques spécialisées, ainsi que d'une littérature scientifique issue des champs des études africaines, de l'économie politique des infrastructures, de la géographie des transports et de la sociologie du développement.

L'étude combine ainsi :

- une **analyse documentaire** des initiatives récentes autour des corridors de transit (Lobito, Central, Nord, Sud, Namibien, etc.) et des projets portuaires (Banana, Dar es- Salaam, Mombasa, Durban, Walvis Bay, Beira, Kribi) ;

- une **mise en perspective historique** des trajectoires ferroviaires héritées de la période coloniale, à partir d'archives secondaires (chemin de fer de Benguela, SNCC, SCTP, etc.) ;

- et une **approche comparative régionale**, examinant les configurations concurrentielles entre blocs régionaux (SADC vs EAC) et entre puissances logistiques moyennes (Angola, Tanzanie, Kenya, Rwanda, Afrique du Sud).

Ces méthodes permettent de saisir non seulement les dynamiques des rivalités interétatiques et d'influences extracontinentales (États-Unis, Chine, Union européenne), mais aussi les marges de manœuvre stratégiques dont dispose la RDC pour se positionner autrement que comme simple territoire de transit ou de production des richesses brutes. L'analyse cherche ainsi à dépasser la grille classique des rapports Nord-Sud ou Est-Ouest pour mettre en lumière la centralité d'une *politique congolaise autonome de reterritorialisation des infrastructures*, articulée autour du port en eau profonde de Banana et de la revitalisation interne du réseau ferroviaire national.

Tableau 1. Cadre d'analyse de la guerre des corridors en Afrique et de reterritorialisation en RDC

Dimension	Éléments d'analyse
1. Niveaux géopolitiques	- Rivalités entre puissances globales (États-Unis vs Chine / UE) ; - Dynamiques régionales (SADC vs EAC / COMESA) ; - États-pivots (Rwanda, Angola, Afrique du Sud, Tanzanie, Kenya).
2. Échelles d'analyse	- Internationale : stratégies Global Gateway, BRI, G7 PGII ; - Régionale : corridors transfrontaliers ; - Nationale : infrastructures stratégiques (Banana, SNCC, SCTP).
3. Outils méthodologiques	- Analyse documentaire ; - Étude comparative inter-corridors ; - Relecture historique et géostratégiques des lignes ferroviaires.
4. Types de sources	- Rapports multilatéraux (BEI, BAD, UA, CCTFA, Corridor Nord) ; - Mémorandums & déclarations officielles (MoU Lobito) ; - Recherches académiques / publications scientifiques ; - Presse spécialisée & sources critiques (CounterBalance, Oxfam, RFI).
5. Concepts mobilisés	- Territorialisation des infrastructures ; - Dépendance logistique & extraversion ; - Corridorisation & ports stratégiques ; - Souveraineté économique et logistique.
6. Objectif analytique	- Identifier les configurations de domination et de dépendance ; - Explorer les marges de manœuvre pour une politique congolaise des ports et du rail ; - Proposer une reterritorialisation centrée sur le port de Banana et l'interconnexion ferroviaire intérieure.

1. Une géopolitique régionale des corridors : au-delà du duel Chine-États-Unis

1.1. Multipolarité des acteurs et rivalités régionales autour des corridors de transit logistique

Bien que la majorité des analyses géostratégiques contemporaines sur les corridors de transit en Afrique soient structurées autour de la rivalité entre puissances globales, principalement la Chine, via son initiative des *Nouvelles Routes de la Soie* (Belt and Road Initiative-BRI), et les puissances occidentales, notamment les États-Unis à travers le *Partnership for Global Infrastructure and Investment* (PGII), cette grille d'interprétation binaire tend à simplifier excessivement les dynamiques en présence (Brautigam, 2020 ; Jones & Hameiri, 2020 ; Mawdsley, 2020).

En réalité, les logiques de développement des infrastructures de transport en Afrique témoignent d'une multipolarité géoéconomique croissante, marquée par la diversité des bailleurs, l'entrelacement des agendas régionaux et les stratégies concurrentes d'États africains cherchant à devenir des nœuds logistiques continentaux (Tan-Mullins et al., 2017 ; Jessica P. & R. Thorn, 2022).

Les corridors émergents, qu'ils soient promus par la Chine, par les acteurs du G7 ou par des coalitions Sud-Sud, ne sont pas uniquement les vecteurs d'une rivalité entre puissances globales. Ils traduisent aussi des recompositions intra-africaines, où les États développent des visions spécifiques de leur positionnement géoéconomique à travers des politiques d'infrastructures ambitieuses (Langan, 2018 ; Mohan & Lampert, 2013 ; Patey, 2021).

La prolifération de corridors de transit concurrents met en lumière des formes différenciées d'intégration régionale. Elle met aussi la manière

dont les États africains s'approprient les enjeux de connectivité pour asseoir leur influence dans les chaînes logistiques régionales, souvent en combinant opportunisme géopolitique et souverainisme économique (Dollar D., 2019).

L'analyse de l'intégration logistique en Afrique orientale et australe révèle une situation de superposition institutionnelle et de rivalités régionales diffuses, où la République démocratique du Congo (RDC) occupe une position géopolitique charnière mais ambiguë. Deux blocs se distinguent particulièrement : la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC), à laquelle la RDC a officiellement adhéré en 2022, et la Communauté de développement d'Afrique australe (SADC), dont elle est membre depuis 1997. Ces deux ensembles régionaux défendent des modèles d'intégration logistique contrastés, porteurs de visions politiques, économiques et diplomatiques distinctes.

Du côté de l'EAC, le paradigme dominant repose sur une intégration des infrastructures logistiques dans un cadre douanier et institutionnel unifié, favorisant la fluidité du transit entre les États membres. Cette dynamique est incarnée par le *Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority* (NCTTCA), dont le siège est à Mombasa, et par le *Central Corridor Transit and Transport Coordination Authority* (CCTTFA) basé à Dar es-Salaam, auquel la RDC est également affiliée. Ces deux institutions, bien que techniquement complémentaires, traduisent en pratique une rivalité latente entre le Kenya et la Tanzanie, chacun cherchant à capter les flux logistiques en provenance ou à destination de l'intérieur du continent, et notamment des provinces orientales du Congo (CCTTFA & NCCTCA, 2022).

Le Central Corridor, structuré autour du port de Dar es-Salaam, est soutenu par la Tanzanie, le Rwanda, le Burundi. Il est présenté comme une alternative logistique au corridor nord, basé sur le port de Mombasa et fortement influencé par les intérêts kenyans et ougandais. Ces corridors partagent des objectifs d'efficacité, mais ils sont aussi concurrents dans leurs stratégies de captation des flux miniers congolais (notamment le cobalt, le coltan et l'or en provenance du Kivu et du Haut-Katanga). La RDC, en tant que membre à la fois du CCTTFA et du NCTTCA, mais également de la SADC et de l'EAC, se retrouve ainsi au carrefour d'agendas potentiellement concurrents, parfois incompatibles, sans cadre de coordination stratégique propre.

Du côté de la SADC, l'intégration logistique repose davantage sur des corridors liés à l'exploitation et à l'exportation des ressources naturelles, notamment via les ports de Walvis Bay (Namibie), Durban (Afrique du Sud) et désormais Lobito (Angola). La logique d'intégration y est plus sectorielle, extractive et tournée vers les marchés globaux, avec une implication forte des multinationales sud-africaines et angolaises dans les montages logistiques. Contrairement à l'EAC, la SADC ne dispose pas de mécanisme logistique supranational aussi structuré que les deux autorités de corridor précitées, ce qui contribue à un modèle d'intégration plus flexible mais aussi plus fragmenté (AfDB, 2020 ; ONUDI, 2019).

Ce double ancrage institutionnel de la RDC, entre SADC et EAC, entre Dar es-Salaam et Durban, entre Kigali, Kampala, Mombasa et Johannesburg, génère un ensemble de tensions structurelles. Ces tensions portent à la fois sur la priorisation des corridors, sur les modalités de financement, sur les standards ferroviaires (écartement, électrification), mais aussi sur les influences politiques régionales. L'absence d'une stratégie nationale coordonnée de la RDC dans ce domaine renforce sa vulnérabilité logistique et l'expose à une fragmentation de ses infrastructures ferroviaires et portuaires.

Dans ce contexte, les corridors deviennent des instruments d'alignement ou de rivalité, où chaque État membre cherche à renforcer sa centralité dans les chaînes régionales de valeur. La RDC est ainsi confrontée à un dilemme stratégique : comment concilier son appartenance à plusieurs organisations concurrentes sans s'enfermer dans une posture périphérique, dépendante et transitée ? La réponse, comme le défend cet article, suppose une reterritorialisation logistique, à partir d'une vision claire des intérêts congolais en matière de ports et de réseaux ferrés intérieurs.

1.2. Penser les corridors comme dispositifs de fabrication géopolitique des zones d'influences stratégiques au-delà de la dimension simplement « logistique »

Au-delà de leur fonction apparente d'axes logistiques, les corridors de transit en Afrique orientale, centrale et australe incarnent des projets géopolitiques soutenus par des puissances moyennes africaines aux ambitions régionales affirmées. Loin d'être de simples infrastructures de transport, ils deviennent des réseaux d'influence politique, économique et parfois sécuritaire, à travers lesquels se cristallisent des compétitions interétatiques pour la captation de ressources, le contrôle territorial, et la projection d'hégémonie régionale. Il est donc crucial d'analyser en détails comment les corridors ne sont pas uniquement des lignes de transit mais spécialement comment ils deviennent des réseaux de pouvoir, où s'opère la fabrication active d'un ordre logistique régional, façonné par les intérêts de puissances moyennes africaines. Dans ce jeu de rivalités croisées, la RDC devient un *enjeu de projection stratégique* plus qu'un acteur souverain, piégée entre fragmentation institutionnelle et absence de stratégie logistique unifiée. La guerre des corridors traduit ainsi une lutte pour l'influence continentale, où les voies ferrées, les ports secs et les terminaux deviennent autant de leviers géopolitiques et de symboles d'hégémonie soft ou hard.

1.2.1. La Tanzanie et le soft power logistique

La Tanzanie, à travers le Central Corridor (CC-TTFA) centré sur Dar es-Salaam, s'impose comme une puissance logistique alternative au Kenya dans l'est africain. Mais ce corridor est aussi un instrument de projection d'un modèle tanzanien d'intégration économique, fondé sur une diplomatie infrastructurelle adossée à des partenariats sino-tanzaniens (Ng'wanakilala, 2022). Le développement du SGR (Standard Gauge Railway) vers Mwanza et Kigoma, prolongé par des connexions lacustres vers la RDC (Kalemie, Uvira), vise à régionaliser l'économie tanzanienne et à rendre captives les provinces congolaises de l'Est (Mbiyozo, 2021). À travers cette stratégie, la Tanzanie tend à exercer une sphère d'influence douce mais persistante, où la dépendance logistique se traduit par une forme de dépendance politique infra-étatique.

1.2.2. Le Rwanda et la politique d'encerclement stratégique

Dans un registre plus affirmé, le Rwanda pratique une géopolitique d'encerclement autour de la RDC, combinant influence diplomatique, interventions militaires indirectes et alliances logistiques. Son positionnement dans les corridors régionaux, notamment par son appui au port sec de Gikondo, les postes frontaliers de Gatuna et Rusumo (Rwanda Revenue Autorithy, 2010), aussi le port sec de Rusumo (avec la Tanzanie) ou son implication dans le corridor frontalier de Rubavu-Goma, illustre une stratégie de prolongement de sa profondeur stratégique vers le Kivu, dans une logique de sécurisation de ses intérêts économiques et miniers (Beswick, 2019 ; Vlassenroot, 2023). Cette influence est accentuée par les réseaux commerciaux transfrontaliers et les alliances politiques avec certains groupes armés en particulier le M23, renforçant l'idée d'un corridor comme vecteur de domination hybride.

1.2.3. Le Kenya et l'extension hégémonique du port de Mombasa

De son côté, le Kenya, via le Northern Corridor et le projet LAPSSET (Lamu Port-South Sudan-Ethiopia Transport Corridor), cherche à imposer Mombasa comme hub incontournable pour les flux continentaux. La vision kényane est celle d'un corridor d'influence hégémonique, où l'infrastructure est mise au service d'une centralité géoéconomique de Nairobi (Onjala, 2019). En tentant d'attirer les marchandises congolaises, le Kenya agit pour étendre son hinterland logistique jusqu'au Kivu, tout en cherchant à marginaliser l'offre tanzanienne. Le rapprochement diplomatique entre Nairobi et Kinshasa depuis 2021 participe dans cette reconfiguration, avec un discours de « solidarité logistique » camouflant des ambitions stratégiques à renforcer avec l'appui de l'Ouganda dans les provinces du Nord-Est (Nord-Kivu avec focus sur les villes stratégiques de Butembo et Beni ; Ituri ; Haut-Uélé ; Bas Uélé et Tshopo) de la RDC moins connectées au corridor de Dar Es Salam.

1.2.4. L'Angola et la revanche ferroviaire du corridor de Lobito

L'Angola, longtemps replié sur son espace post-guerre civile, ressurgit dans le concert régional avec le corridor de Lobito, aujourd'hui présenté comme la réponse lusophone aux corridors orientaux de l'Afrique sous grande influence chinoise (World Bank, 2023). Avec le soutien des États-Unis et de l'Union européenne via le Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII), l'Angola ambitionne de connecter le Katanga congolais à l'Atlantique par une ligne ferroviaire rénovée (Benguela, Rail Journal, 2014, August 27), incarnant une géopolitique de la résurgence (Institute for Security Studies, 2025). Le corridor deviendra ainsi un instrument de réhabilitation d'une puissance moyenne post-conflit et une alternative stratégique qui ambitionne de marginaliser les routes orientales tournées vers l'Océan Indien. Cette stratégie se double d'un discours de coopération Sud-Sud renouvelé, bien qu'adossée à des intérêts euro-américains.

1.2.5. L'Afrique du Sud et la sécurisation des corridors de la SADC

Enfin, l'Afrique du Sud continue de jouer le rôle d'hégémonie économique régionale, via sa capacité à structurer les corridors sudistes (Maputo, Beira, Durban, Walis Bay) et à offrir un accès stabilisé aux marchés mondiaux. Mais cette influence passe aussi par une présence économique tentaculaire dans le secteur minier congolais, en particulier dans le Haut-Katanga et le Lualaba. Les corridors deviennent ainsi des artères de contrôle indirect de la RDC par Johannesburg ou Durban, facilitant l'extraction mais aussi la sécurisation des flux. L'Afrique du Sud articule donc sa stratégie logistique avec une diplomatie économique extractiviste, combinée à une politique de régionalisation prudente de ses multinationales (SAB Miller, MTN, Transnet).

2. Le corridor de Lobito ou la revanche de l'Ouest euro-américain sur la Chine orientale, à travers l'Angola : des projections aux limites

2.1. Le *Memorandum of Understanding (MoU)* de 2024 : ambitions transcontinentales et logiques extractives

Le *Memorandum of Understanding (MoU)* relatif au développement du corridor de Lobito a été signé le 26 octobre 2023 à Bruxelles, en marge du Global Gateway Forum. Les signataires incluent les États-Unis, l'Union européenne, l'Angola, la République démocratique du Congo (RDC), la Zambie, la Banque africaine de développement (BAD) et l'Africa Finance Corporation (AFC). Ce MoU vise à renforcer la coopération entre ces partenaires pour développer le corridor de Lobito et la nouvelle ligne ferroviaire reliant la Zambie à Lobito, facilitant ainsi le commerce régional et l'accès aux marchés mondiaux via le port de Lobito en Angola (Lobito Corridor Investment Promotion Authority (LCIPA, 2023; 2024). La signature, en mars 2024, d'un *Memorandum of Understanding* (MoU) marque une inflexion stratégique majeure dans la diplomatie des corridors en Afrique centrale. Présenté comme un projet d'infrastructure verte et inclusive, ce corridor incarne en réalité une reconfiguration du bras de fer géoéconomique entre puissances occidentales et la Chine sur le sol africain, en particulier sur l'axe atlantique de l'Afrique australe.

En décembre 2024, le président américain Joe Biden a annoncé un investissement supplémentaire de 600 millions de dollars pour ce projet, portant l'investissement total des États-Unis à 4 milliards de dollars. Cette initiative s'inscrit dans le cadre d'un effort international de 6 milliards de dollars visant à rénover près de 2 000 kilomètres de voies ferrées pour améliorer l'accès aux minéraux critiques, tels que le cobalt et le cuivre en provenance de la RDC et de la Zambie (Associated Press. 2024).

L'article de Geopolitical Monitor intitulé "*The Lobito Corridor: Washington's Answer to Belt and Road in Africa"* analyse la stratégie des États-Unis visant à concurrencer « l'Initiative la Ceinture et la Route (BRI) » de la Chine en Afrique. Le

corridor de Lobito, un projet ferroviaire de 1 300 km reliant les régions riches en cuivre de la Zambie et de la République démocratique du Congo (RDC) au port angolais de Lobito, est au cœur de cette initiative, note l'auteur. En investissant dans cette infrastructure, Washington cherche à offrir une alternative aux routes d'exportation dominées par la Chine, facilitant ainsi l'accès aux minéraux critiques nécessaires aux technologies vertes et à la défense. Le projet, soutenu par un partenariat entre les États-Unis, l'Union européenne, l'Angola, la RDC, la Zambie, la Banque africaine de développement et la Africa Finance Corporation, vise également à promouvoir le développement économique régional. Cependant, des défis subsistent, notamment la nécessité de renforcer la coopération régionale, de développer les capacités locales et de garantir la stabilité politique pour assurer le succès à long terme du corridor (Geopolitical Monitor, 2024).

2.1.1. Un projet au service d'une ambition transcontinentale euro-américaine

Lancé dans le cadre du PGII, le projet de corridor de Lobito entend connecter les gisements cuprifères et cobaltifères du Copperbelt zambien et katangais au port de Lobito sur l'océan Atlantique, en modernisant la ligne ferroviaire de Benguela et en développant des infrastructures connexes logistiques et numériques. Il s'agit officiellement de faciliter une intégration régionale durable, en promouvant la transparence, les normes sociales et environnementales élevées, et une logique dite de « value-led investment » (White House, 2024). Toutefois, cette rhétorique masque une logique de sécurisation des chaînes d'approvisionnement en minerais critiques, notamment le cuivre et le cobalt, essentiels à la transition énergétique des pays du Nord (IEA, 2023).

Loin d'être neutre, ce corridor s'inscrit dans une diplomatie d'infrastructure de rupture vis-à-vis de l'initiative chinoise Belt and Road, perçue comme dominante sur la façade orientale du continent. Le corridor de Lobito est alors présenté comme l'alternative atlantique aux corridors sinisés comme ceux de Mombasa-Nairobi ou de Dar es-Salaam-Mwanza. Il redonne aussi à l'Angola une centralité stratégique oubliée dans les grandes visions panafricaines de connectivité (Institute for Security Studies, 2025). La volonté américaine d'y injecter près de 1,3 milliard USD via le Development Finance Corporation (DFC) et d'en faire un modèle de partenariat transcontinental en dit long sur la volonté d'endiguer l'influence chinoise par le biais d'une infrastructure « propre » et occidentale.

2.1.2. Une logique extractive remaniée, mais persistante

Si la rhétorique du projet insiste sur le développement local, l'emploi et la diversification économique, la lecture attentive du MoU montre une prédominance des intérêts extractifs dans la conception du corridor. Ce dernier est en effet conçu comme un pipeline logistique unidirectionnel, orienté de l'hinterland minier congolais vers le port de Lobito, sans réelle volonté d'y intégrer une logique de transformation locale des minerais (Aglionby, 2024). Il s'inscrit dans une continuation historique du modèle extractif colonial, mais sous une forme modernisée, contractualisée, et normée par des engagements ESG (Environmental, Social, Governance), dont le contrôle échappe largement aux États africains eux-mêmes. La RDC, en particulier, est positionnée en fournisseur stratégique, mais non en acteur souverain des négociations. Les discussions techniques sont principalement portées par le ministère des Infrastructures et celui des Mines, avec peu d'implication des provinces productrices (notamment Lualaba et Haut-Katanga), encore moins des communautés affectées par les corridors ferroviaires. On assiste à une double dépossession : territoriale et décisionnelle, où l'État congolais devient co-signataire d'un agenda international, sans capacité réelle de pilotage ou d'inflexion structurelle du projet.

Il en ressort que derrière les ambitions affichées de connectivité et de diversification économique, la colonne vertébrale du projet reste structurée autour de la chaîne de valeur minière, notamment le cuivre, le cobalt et le lithium, stratégiques pour la transition énergétique globale. Les critiques portées par Oxfam (2024) et Counterba-

lance (2024) révèlent que le programme *Global Gateway,* bien qu'encadré par des engagements de durabilité et de transparence, reproduit des logiques de développement vertical où les infrastructures servent prioritairement à sécuriser l'approvisionnement des économies européennes en minerais critiques. Selon Oxfam, le projet manque cruellement de garanties pour les communautés locales en matière d'emploi décent, de fiscalité équitable ou de droits fonciers, tandis que Counter Balance souligne l'opacité des mécanismes de financement et la sous-représentation des parties prenantes africaines dans la gouvernance du corridor. Le modèle proposé, bien qu'en rupture symbolique avec l'approche purement chinoise d'extraction-infrastructure, s'avère dans les faits peu transformateurs sur le plan structurel. La RDC, en position de transit et d'extraction, demeure donc enfermée dans un rôle périphérique dans l'économie mondiale, à moins qu'elle ne développe une capacité stratégique de négociation et de territorialisation de ses politiques ferroviaires et portuaires.

2.1.3. Un projet à la fois opportunité et impasse pour la souveraineté congolaise

Le corridor de Lobito offre à la RDC une possibilité rare de diversification de ses routes d'exportation face à l'enclavement géographique et à la congestion chronique des corridors de Dar Es Salam, Beira ou Durban. Il représente aussi une ouverture géopolitique vers l'Atlantique, permettant de sortir d'un enfermement logistique oriental largement dominé par les réseaux tanzaniens et kenyans et leurs proches alliés (Rwanda, Ouganda, Burundi). En ce sens, le corridor est une opportunité de repositionnement géoéconomique, notamment dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).

Cependant, les conditions politiques, fiscales et contractuelles du MoU ne laissent entrevoir aucun mécanisme clair de transfert technologique, d'industrialisation minière locale ou de gouvernance partagée. Le projet est conduit par des consortiums euro-américains, appuyés par des cabinets de conseil globaux, qui reproduisent un schéma top-down de la planification économique. Les infrastructures proposées (zones franches, hubs logistiques, plateformes ferroviaires) sont pensées hors des cadres de planification territoriale congolaise, accentuant les déséquilibres régionaux au profit du Haut-Katanga et de Lualaba, au détriment d'une intégration nationale cohérente.

2.2. Infrastructures existantes et déséquilibres de gouvernance

L'axe ferroviaire du corridor de Lobito repose sur un héritage colonial structurant mais obsolète, à savoir le ***chemin de fer de Benguela***, construit dès 1902 sous domination portugaise pour relier l'intérieur minier du Katanga congolais au port angolais de Lobito (Mota, 2014). Longtemps inopérant en raison des conflits civils angolais (1975-2002) et du manque d'entretien, ce réseau a été partiellement réhabilité par la société China Railway Construction Corporation (CRCC), avec un financement chinois de 1,83 milliard USD entre 2006 et 2015 (Lobito Corridor Investment Promotion Authority (LCIPA, 2023); Bien que la ligne Benguela ait été remise en service, son exploitation reste limitée par l'absence d'interconnexion fluide avec les réseaux congolais (SNCC) et zambiens (TAZARA), et surtout par un cadre de gouvernance peu transparent, centré sur les États et les intérêts des investisseurs.

La création en juillet 2023 de la ***Lobito Atlantic Railway Consortium***, pilotée par un trio d'entreprises occidentales (Trafigura, Vecturis et Mota-Engil), redéfinit la gouvernance de ce corridor de Benguela. Le *Memorandum of Understanding (MoU)* signé en octobre 2023 par les États-Unis, l'Union européenne, l'Angola, la RDC et la Zambie (Lobito Corridor Investment Promotion Authority [LCIPA], 2023) manifeste une volonté de revitaliser la chaîne logistique dans un cadre de coopération transcontinentale. Toutefois, cette gouvernance reste déséquilibrée. D'une part, les principales décisions sont prises à Washington, à Bruxelles et à Luanda, reléguant Kinshasa à un rôle passif. D'autre part, les mécanismes de partage des revenus, les normes de gestion sociale et environnementale, ainsi que les outils de consultation communautaire sont floues ou inexistantes dans les documents opéra-

tionnels disponibles à ce jour (Counter Balance, 2024).

Le cadre légal et institutionnel congolais, notamment la Loi minière amendée de 2018 et les dispositions de la SNCC, peine à s'imposer dans la gouvernance multinationale du corridor. Malgré sa qualité de membre fondateur du projet, la RDC ne dispose ni d'un terminal sec développé à Kolwezi ou Dilolo, ni d'un pouvoir décisionnel fort dans le consortium opérateur. Ce déséquilibre institutionnel reflète un défaut de territorialisation des politiques ferroviaires congolaises, doublé d'un déficit d'intégration avec les acteurs logistiques privés. Bien plus, l'absence de coordination avec les autres corridors régionaux (notamment le corridor central à l'Est et le corridor de Beira au Sud) accentue les asymétries et révèle un cloisonnement stratégique dans la planification des infrastructures nationales.

3. Les possibilités portuaires et ferroviaires alternatives pour une souveraineté logistique de la RDC

La République démocratique du Congo (RDC), vaste pays au centre du continent africain, est stratégiquement positionnée comme un nœud potentiel de transit entre les façades maritimes de l'océan Atlantique et de l'océan Indien. Pourtant, son rôle reste largement subordonné aux logiques d'extraversion des corridors régionaux (nord, central, sud, Lobito) dont elle dépend, souvent sans en contrôler les infrastructures ni les régimes de gouvernance. Dans ce contexte, la question d'une *souveraineté logistique* s'impose comme centrale : il s'agit de réaffirmer la capacité de l'État congolais à décider de ses propres priorités en matière d'infrastructures ferroviaires et portuaires, à renforcer l'intégration du territoire national et à réduire les effets de dépendance induits par les corridors pilotés par des puissances étrangères ou des coalitions régionales asymétriques (Horner et al., 2023 ; Jourdan, 2022).

Une des options les plus stratégiques est la *recentralisation des réseaux ferroviaires nationaux vers le port en eau profonde de Banana*, situé à l'extrémité ouest du pays, à la frontière maritime avec l'Angola. En cours de construction avec un partenariat public-privé mené par le groupe émirati DP World (DP World, 2022), ce port pourrait constituer une « porte logistique souveraine », évitant à la RDC de dépendre profondément des terminaux maritimes angolais (Lobito), tanzaniens (Dar-es-Salam), sud-africains (Durban) ou kenyans (Mombasa). Le port de Banana, s'il est convenablement relié par un réseau ferroviaire moderne aux bassins miniers et agricoles du Katanga, du Kasaï et de l'Est, pourrait redessiner la géographie logistique du pays. Il s'agirait de faire de Banana une alternative réelle aux « portes régionales », rétablissant un centre de gravité portuaire sous souveraineté congolaise. L'idée ici n'est pas de s'isoler de ces autres ports intournables par leur géographie vis-à-vis de l'Est et du Sud-Est de la RDC, mais de minimiser leur influence grandissante sur la souveraineté de la RDC, s'agissant de l'exportation de certaines matières stratégiques.

Toutefois, cette recentralisation suppose une *revitalisation profonde du système ferroviaire national*, aujourd'hui fragmenté, vétuste et mal interconnecté. Géré principalement par la Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC), le réseau reste inadapté aux volumes et standards internationaux de transport de fret (African Development Bank, 2019). La plupart des tronçons datent de l'époque coloniale et souffrent d'un manque chronique d'investissements. C'est dans ce cadre qu'il est nécessaire de repenser la question ferroviaire non seulement en termes techniques, mais à travers une approche de *(re)territorialisation* (Haesbaert, 2013 ; Raffestin, 1980), c'est-à-dire une politique de réappropriation du territoire national par l'infrastructure, selon les besoins internes et non les injonctions extérieures.

Cette reterritorialisation implique notamment de *sortir d'une logique de couloirs d'exportation unidirectionnels* pour favoriser des réseaux transversaux connectant les bassins de production aux centres de consommation et aux nœuds frontaliers. Elle nécessite également de prendre en compte les dimensions sociales, environnementales et sécu-

ritaires de l'implantation des voies ferrées, surtout dans l'Est instable du pays, et d'inscrire les choix d'investissements dans une planification multisectorielle. Enfin, cette souveraineté logistique ne peut se construire sans une diplomatie économique plus affirmée vis-à-vis des voisins régionaux (Angola, Zambie, Tanzanie, Ouganda, Rwanda), ainsi qu'une capacité à négocier des partenariats qui ne dépossèdent pas l'État congolais du contrôle de ses infrastructures stratégiques comme cela a été observé ailleurs (Van de Walle, 2020 ; Gadzala, 2015).

3.1. Sortir d'une logique de couloirs d'exportation unidirectionnels

L'un des principaux écueils des politiques infrastructurelles en Afrique subsaharienne, en particulier, en République démocratique du Congo (RDC), est leur ancrage dans une logique de couloirs d'exportation unidirectionnels, centrés sur l'extraction de matières premières à destination des marchés internationaux. Ces corridors, qu'ils soient anciens (comme celui du cuivre vers Lobito) ou récemment relancés dans le cadre de stratégies concurrentes sino-occidentales (BRI vs PGII), reproduisent des schémas hérités de l'économie coloniale d'enclave (Rodney, 1972 ; Amin, 1973). Ils privilégient l'évacuation rapide de minerais stratégiques (cuivre, cobalt, lithium) vers les ports maritimes, sans articuler les réseaux logistiques aux dynamiques économiques internes, ni favoriser la transformation locale des ressources (Center for Global Development, 2023 ; Gadzala, 2015). La dernière projection envisagée est de relier la RDC au port de Kribi au Cameroun (en passant par la République centrafricaine), en connectant de ce fait la ville de Zongo en RDC par un pont vers la Ville de Bangui en Centrafrique (Ecomatin, 2025).

Ce modèle pose un double problème. D'une part, il affaiblit l'intégration territoriale et économique du pays, en créant des corridors logistiques fonctionnant en silo, sans connexions transversales entre les provinces. D'autre part, il renforce la dépendance aux logiques d'investissement et de commerce extérieurs, notamment chinoises, européennes ou américaines, au détriment d'une planification endogène du développement (Horner et al., 2023). Dans la plupart des cas, les retombées locales de ces corridors restent limitées à quelques emplois temporaires ou infrastructures de desserte périphérique, tandis que la valeur ajoutée des ressources quitte le pays.

Pour sortir de cette logique unidirectionnelle, il est impératif de penser les corridors comme des vecteurs d'intégration économique multidirectionnelle, articulant les bassins de production aux marchés domestiques et régionaux. Cela suppose notamment de réorienter les investissements ferroviaires et routiers vers des axes de circulation intérieure, reliant les zones agricoles du Kasaï, les pôles industriels potentiels du Haut-Katanga, les centres de consommation de Kinshasa ou encore les bassins démographiques de l'Est. Une telle logique permettrait non seulement de densifier les échanges interprovinciaux, mais aussi de renforcer la résilience territoriale face aux chocs extérieurs (OCDE, 2023 ; UNECA, 2022).

Par ailleurs, une logique de corridors bidirectionnels, voire réticulaires, implique une redéfinition de la gouvernance logistique, plus inclusive des collectivités territoriales, des opérateurs nationaux (SNCC, SCTP), et des acteurs privés congolais. Elle exige aussi que l'État congolais se dote d'une stratégie logistique nationale articulée à une politique industrielle cohérente, capable de fixer des priorités dans l'investissement ferroviaire, portuaire et énergétique (African Union Commission, 2020). L'enjeu n'est pas seulement d'améliorer la fluidité logistique mais de construire une infrastructure de la souveraineté, permettant de transformer localement les ressources de la RDC, de maîtriser les chaînes de valeur et d'ancrer durablement son développement dans son territoire.

3.2. Reterritorialisation ferroviaire en RDC : entre héritages coloniaux et mutations régionales contemporaines

L'idée de reterritorialisation ferroviaire invite à repenser les infrastructures ferroviaires, non comme de simples corridors extractifs tournés vers l'exportation des ressources, mais comme

des systèmes intégrés au service de la cohésion territoriale, de la connectivité interprovinciale et de l'essor d'un marché intérieur africain. Dans cette optique, la RDC dispose d'un patrimoine ferroviaire historique qui, bien que fragmenté et en grande partie dégradé, constitue un potentiel stratégique à réactiver en fonction des mutations géoéconomiques actuelles. Trois axes historiques, les *chemins de fer des Uele (CFU), la ligne du Bas-Congo au Katanga (BCK), et le chemin de fer du Mayombe (CFM), chemin de fer Matadi-Kinshasa (CFMK)*, illustrent autant de dispositifs spatiaux qu'il conviendrait de réintégrer dans une politique congolaise de souveraineté logistique. Ainsi, dans le contexte des mutations régionales, telles que la montée en puissance des corridors de transit concurrents (Lobito, Dar es- Salaam, Beira) —, la RDC doit sortir de sa position de simple pays de transit minier pour (re)devenir un pays-plateforme. Cela nécessite une gouvernance ferroviaire orientée vers la connectivité intérieure, la résilience territoriale et l'adaptation aux chaînes de valeur régionale émergentes. La reterritorialisation de ces réseaux n'implique pas simplement une réhabilitation physique, mais un repositionnement stratégique dans les régimes d'infrastructures régionaux, en cohérence avec la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et les objectifs de l'Agenda 2063.

3.2.1. Les Chemins de fer des Uélé : d'un vestige colonial à un levier géopolitique régional

Le réseau des ***Chemins de fer des Uélé (CFU)*** représente un vestige de l'infrastructure ferroviaire coloniale belge, mis en service dès 1924 pour relier Bondo, Aketi et Isiro dans les provinces du Haut-Uele & Bas-Uélé, au nord-est de la République démocratique du Congo (RDC). Conçu initialement pour répondre à une logique extractive et militaro-administrative, ce corridor ferroviaire avait pour objectif principal de désenclaver une zone riche en ressources naturelles (notamment les bois tropicaux, le coton et les produits vivriers), mais structurellement périphérique par rapport aux grands centres de décision politique et économique de l'époque.

Sur le plan technique, les CFU reposaient sur une voie étroite de 600 mm, typique des constructions coloniales à faible coût d'investissement initial mais à haute vulnérabilité structurelle. Le réseau souffre aujourd'hui d'un effondrement quasi total de la superstructure ferroviaire, avec des tronçons impraticables, des gares abandonnées et une absence d'entretien depuis les années 1980. Cette dégradation illustre l'effet de désuétude planifiée typique des infrastructures non intégrées à une stratégie post indépendance de développement intégré.

Sur le plan géopolitique, la zone desservie par les CFU est aujourd'hui marquée par une porosité frontalière critique, en raison de la proximité immédiate avec le Soudan du Sud et la République centrafricaine, deux États instables où prolifèrent des groupes armés (comme les milices centrafricaines, la LRA, ex-rébellion de Joseph Kony, ou les trafiquants transnationaux notamment les *Mbororo*). Dans un tel contexte, la réhabilitation des CFU pourrait servir d'instrument stratégique de souveraineté, permettant à l'État congolais de projeter sa présence dans des zones à la fois enclavées et contestées, en renforçant les infrastructures de sécurité, la mobilité logistique des forces armées et les contrôles douaniers.

Du point de vue économique et régional, la relance de cet axe ferroviaire offrirait des opportunités logistiques majeures pour l'intégration régionale dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). En connectant les flux agricoles et forestiers du nord-est congolais aux marchés des pays voisins, tout en facilitant le transit licite des biens et des personnes, les CFU pourraient devenir un levier de formalisation des échanges transfrontaliers, aujourd'hui dominés par l'informalité et les circuits parallèles. Ce rôle est d'autant plus crucial que les corridors commerciaux transnationaux (comme le corridor Djuba-Bangui-Kisangani) peinent encore à se stabiliser, faute d'infrastructures fiables.

Enfin, sur le plan territorial et symbolique, réhabiliter les CFU relèverait d'une démarche de reterritorialisation active par laquelle l'État congolais cesse de considérer le nord-est comme une marge passive, pour l'inscrire dans une vi-

sion polycentrique du développement. En effet, la reconstruction ferroviaire n'est pas seulement une affaire d'infrastructure technique, mais une affirmation spatiale de souveraineté, capable de réactiver le lien entre capitales provinciales, zones rurales enclavées, et marchés régionaux.

3.2.2. Réactiver la ligne Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK) : une stratégie ferroviaire pour la reterritorialisation économique de la RDC

La Compagnie du chemin de fer du Bas-Congo au Katanga (BCK), créée en 1906 à l'initiative du roi Léopold II et des intérêts miniers belges, a constitué l'ossature ferroviaire de la logique extractive coloniale au Congo. Mise en service entre 1911 et 1931, cette ligne visait à désenclaver les gisements miniers du Katanga et à les relier aux ports de Matadi puis de Lobito, via des connexions transfrontalières. Le tracé de plus de 2 000 kilomètres connectait des régions comme le Kasaï, le Grand Katanga et le Bandundu, créant ainsi un corridor logistique sud-ouest structurant (Nzoho, 2009).

Or, après les indépendances, cette infrastructure a progressivement été négligée, minée par les conflits, le sous-investissement, et la désorganisation chronique, notamment de la Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC), qui a repris les actifs de la BCK. Dans un contexte actuel marqué par une résurgence des enjeux de connectivité logistique nationale et régionale, la réactivation stratégique de la ligne BCK représente une opportunité politique et économique majeure.

D'un point de vue économique, cette réhabilitation permettrait une reterritorialisation des flux logistiques, en intégrant les potentiels agricoles du Kasaï et du Bandundu, les ressources minières du Lualaba et du Haut-Katanga et les dynamiques industrielles émergentes autour de Kananga, Kolwezi et Likasi. Au lieu d'une logique centrée uniquement sur l'évacuation des minerais vers les ports atlantiques via des corridors orientés vers l'exportation (comme celui de Lobito ou de Beira), la RDC pourrait se doter d'un réseau ferroviaire, interconnecté à son propre port national en eau profonde, en construction à Banana (DP World, 2021).

Cette recentralisation des infrastructures permettrait à l'État congolais de renforcer sa souveraineté logistique, en articulant un système ferroviaire au service d'un développement national endogène, avec une meilleure intégration des chaînes de valeur agro-industrielles, urbaines et minières. Par ailleurs, une telle stratégie réduirait la dépendance vis-à-vis des infrastructures gérées ou financées par des puissances étrangères (Chine, États-Unis, Union européenne) dont les intérêts ne convergent pas toujours avec ceux de la souveraineté congolaise (Schindler & Kanai, 2021).

Sur le plan géopolitique, la relance de la BCK constituerait un signal fort pour la consolidation d'un État aménageur, capable de réguler l'espace national à travers des investissements structurants, contribuant à la sécurité des territoires, à la maîtrise de la mobilité, et à la connectivité régionale dans le cadre de la ZLECAf. À l'échelle africaine, cette réhabilitation pourrait contribuer à repositionner la RDC comme nœud stratégique central du réseau ferroviaire continental défini dans le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), porté par l'Union africaine (AUDA-NEPAD, 2023).

La mise en œuvre effective de cette vision nécessite néanmoins des conditions préalables : un audit complet des infrastructures ferroviaires existantes, la modernisation du matériel roulant, la sécurisation des financements via des partenariats équilibrés (public-privé ou avec les BRICS), et une réforme structurelle de la SNCC, aujourd'hui plombée par des problèmes de gouvernance, de dette et d'obsolescence technique.

3.2.3. Redynamiser le chemin de fer du Mayombe et repenser la dorsale Matadi-Kinshasa pour une armature logistique souveraine au service du port en eau profonde de Banana

En attente de l'entrée en service du port en eaux profondes de Banana, la question des infrastructures ferroviaires dans le Kongo central jusqu'à Kinshasa mérite une attention stratégique par-

ticulière. Historiquement structuré par deux lignes majeures, le chemin de fer du Mayombe (CFM) et le chemin de fer Matadi-Kinshasa (CFMK), ce territoire concentre des enjeux clés pour la connectivité interne, le désenclavement du portuaire, et la souveraineté logistique nationale. Pourtant, ces deux infrastructures essentielles ont connu un déclin continu au fil des décennies, révélant l'absence de vision intermodale intégrée dans les politiques d'aménagement congolaises.

Mis en service entre 1898 et 1931, le CFM, reliant Boma à Tshela, servait principalement l'évacuation des produits agricoles du massif du Mayombe vers les ports atlantiques. Si l'infrastructure n'est plus opérationnelle à grande échelle, elle n'est pas pour autant totalement désaffectée. Des flux économiques résiduels, notamment dans les circuits courts agricoles, témoignent de son potentiel de redynamisation. Ce potentiel devient d'autant plus stratégique dans le contexte de la construction du port de Banana, conçu pour recevoir des porte-conteneurs de grande capacité, et constituer ainsi une nouvelle porte d'entrée et de sortie de la RDC sur l'Atlantique. Toutefois, la gouvernance de ce projet reste floue : bien que porté par un partenariat avec DP World, les délais de réalisation, le manque de transparence sur les engagements contractuels, et surtout l'absence d'une planification ferroviaire crédible vers l'hinterland soulèvent des préoccupations majeures.

Dans cette perspective, la relance du chemin de fer Matadi-Kinshasa (CFMK), construit entre 1890 et 1898 pour contourner les chutes du fleuve Congo, est également déterminante. Long de 366 km, ce corridor ferroviaire est actuellement le seul lien ferré entre la capitale politique et la façade maritime. Mais son état de délabrement avancé, l'irrégularité de ses services et la compétition mal maîtrisée avec le transport routier limitent fortement son efficacité. Sa modernisation n'est pas seulement souhaitable, elle est essentielle à toute stratégie logistique cohérente dans l'ouest congolais, d'autant plus qu'il constitue une jonction naturelle entre Kinshasa, les zones productives du Grand Bandundu, et les futures installations portuaires de Banana.

Articulés ensemble, le CFM et le CFMK pourraient constituer les piliers d'une armature ferroviaire logistique souveraine, capable d'intégrer les flux portuaires aux dynamiques territoriales internes. Redynamiser ces lignes, ce n'est pas seulement relancer la circulation des biens, c'est refonder un schéma d'aménagement fondé sur les complémentarités régionales, la sécurité des corridors, et le désengorgement de Kinshasa par une politique de décentralisation logistique. Cela impose une gouvernance transparente, des choix budgétaires rationnels, et une capacité politique à défendre une vision souveraine face aux opérateurs transnationaux.

Ainsi, dans la perspective d'une reterritorialisation des politiques ferroviaires et portuaires, le Kongo central ne doit pas être réduit à un simple point d'appui logistique : il doit devenir un nœud d'articulation fonctionnelle entre espace intérieur et façades maritimes, entre mémoire ferroviaire et modernisation stratégique. En reconnectant Banana à Tshela, Boma, Matadi et Kinshasa par un réseau ferroviaire rénové et maîtrisé, la RDC se donne les moyens de transformer la guerre des corridors en opportunité de recentrage territorial et de souveraineté logistique.

La construction du port en eaux profondes de Banana, entamée en 2022 dans le cadre d'un partenariat public-privé avec la firme émiratie DP World, redessine profondément la carte logistique de la République démocratique du Congo. Ce projet entend libérer le pays de sa dépendance historique au port de Matadi et doter la RDC d'un accès direct aux grandes routes maritimes internationales. Toutefois, cette ambition s'accompagne de nombreuses incertitudes. La lenteur constatée dans l'exécution des travaux, la faible transparence autour des échéanciers, mais aussi les modalités contractuelles, avec une concession de longue durée cédée à un acteur étranger, suscitent des interrogations légitimes sur la souveraineté effective de l'État dans la gouvernance de cette infrastructure stratégique. De plus, l'absence manifeste d'une vision intermodale intégrée dans la planification actuelle du port risque d'en faire un îlot d'investissement sans connecti-

vité fonctionnelle avec l'hinterland.

C'est dans cette brèche qu'un projet de redynamisation des anciens axes ferroviaires du chemin de fer du Mayombe prend tout son sens. Au lieu d'ajouter une nouvelle infrastructure à une cartographie déjà marquée par la fragmentation, il serait plus judicieux de s'appuyer sur des réseaux existants, même affaiblis, pour créer une véritable synergie logistique.

Ainsi, la relance du CFM ne doit pas être pensée comme un simple projet de réhabilitation technique. Elle devrait s'inscrire dans une démarche de reterritorialisation ferroviaire, où l'infrastructure devient à la fois comme vecteur de développement local et outil de projection souveraine de l'État sur ses corridors économiques. Cela suppose une gouvernance inclusive impliquant les entités territoriales décentralisées, les acteurs du transport, les producteurs agricoles et les opérateurs portuaires, afin que les politiques ferroviaires ne soient plus dictées par les flux extractifs, mais bien orientées vers l'ancrage territorial et la redistribution.

Conclusion

« Sans le chemin de fer, le Congo ne vaut pas un penny ». Cet adage attribué à Henry Morton Stanley, explorateur et acteur colonial majeur, cristallise une vérité géopolitique qui traverse l'histoire logistique de la République démocratique du Congo et qui en pose la matrice de son devenir. De la construction des premières lignes ferroviaires coloniales au service de l'extraction vers les ports atlantiques, à l'essor récent des projets transcontinentaux tels que le corridor de Lobito, la RDC s'est retrouvée enchevêtrée dans une logique de dépendance infrastructurelle, au service d'intérêts extérieurs et au détriment d'une planification territoriale souveraine.

L'analyse des dynamiques régionales, qu'il s'agisse de la SADC, de l'EAC ou des projets coordonnés par la *Central Corridor Transit Authority*, révèle un enchevêtrement de logiques concurrentes, où la RDC occupe une position charnière mais sous-exploitée. L'instrumentalisation des infrastructures de transport, hier par les puissances coloniales, aujourd'hui par les investisseurs stratégiques euro-américains et chinois, interroge la capacité de l'État congolais à rompre avec une fonction de simple espace de transit extractif. Dans ce contexte, la revitalisation des axes ferroviaires tel que celui du BCK, tout comme celui du réseau des Chemins de fer des Uele (et autres anciens et nouveaux réseaux ferroviaires à développer), offre un horizon stratégique pour une véritable *reterritorialisation économique* du pays. Elle permettrait non seulement de reconnecter les périphéries marginalisées (Uélés, Grand Équateur, Grand Bandundu, Grand Kasaï) aux pôles de production et aux infrastructures d'exportation en construction, tel le port en eaux profondes de Banana, mais aussi de relancer une intégration fonctionnelle et transversale des flux miniers, agricoles et industriels. Il ne s'agit plus de reproduire les couloirs unidirectionnels de l'ère coloniale, mais de repenser la logistique nationale comme un levier de souveraineté politique, économique et territoriale. En d'autres termes, substituer au *couloir d'extraction* une *armature logistique polycentrique*, articulée autour des besoins internes, des chaînes de valeur régionales et d'une gouvernance démocratique des infrastructures.

À l'heure où les grandes puissances s'affrontent sur fond de transition énergétique et de sécurisation des ressources critiques, la RDC peut, et doit, réinventer son destin ferroviaire. Reprendre le contrôle de ses réseaux, moderniser ses connexions internes et transfrontalières, tout en alignant ses infrastructures sur les impératifs de développement local et régional, représente plus qu'un défi : c'est une condition de sa transformation structurelle. Car plus que jamais, dans un monde polarisé par les enjeux de logistique stratégique, Stanley avait raison : *sans le chemin de fer, le Congo reste un penny*, mais avec une vision logistique souveraine, il peut redevenir un moteur de convergence continentale. Ce constat trouve tout son sens dans le contexte actuel que cet article a exploré sous le titre *« La Guerre des corridors de transit en Afrique à la croisée de la RD Congo : pour une reterritorialisation congolaise des politiques ferroviaires et portuaires »*. En effet, la RDC ne se situe plus en simple marge ou en pé-

riphérie des stratégies continentales de transit : elle en devient le nœud critique. Les projets d'envergure comme le corridor de Lobito, le chemin de fer Tanzanie-Zambie-Katanga, ou les corridors vers l'océan Indien (Corridor central et Corridor nord), replacent le territoire congolais au centre des rivalités logistiques et géoéconomiques. Mais la « guerre des corridors » ne se limite pas à une compétition pour les itinéraires d'exportation. Elle révèle des choix fondamentaux sur la nature même du développement africain : entre reproduction d'un modèle extractif néocolonial piloté par les intérêts des puissances externes (États-Unis, Chine, UE), ou construction d'une infrastructure fondée sur les besoins des populations, l'intégration régionale et la transformation structurelle. La RDC, en tant qu'espace de passage mais aussi d'organisation territoriale, peut basculer dans l'un ou l'autre modèle selon les politiques qu'elle adopte.

Reterritorialiser les politiques ferroviaires et portuaires, signifie redonner à l'État congolais la capacité de planifier ses infrastructures en fonction d'un projet souverain. Il s'agit de décoloniser les logiques d'aménagement, de sécuriser les liaisons intérieures comme stratégiques (Uele, Kasaï, Kwilu, Haut-Katanga), et d'utiliser le rail et les ports comme des outils de cohésion nationale et de projection géoéconomique. Cela passe par une révision des priorités d'investissement, une redynamisation des entreprises publiques comme la SNCC, mais aussi par une gouvernance inclusive et territorialisée des infrastructures, rompant avec l'opacité technocratique et les arrangements bilatéraux déséquilibrés. Ainsi, loin d'être un simple enjeu technique, la question des corridors et des infrastructures devient une question de souveraineté, de justice territoriale, et d'intégration socio-économique. Pour que la RDC cesse d'être un simple maillon des chaînes de valeur globalisées et redevienne une plateforme stratégique au service de ses propres intérêts, elle doit transformer la guerre des corridors en une opportunité de refondation logistique. Une telle ambition exige une vision audacieuse, ancrée dans la reterritorialisation, et portée par une capacité étatique rénovée.

Références bibliographiques

Africa Finance Corporation. (2023, October 26). Signing of the Memorandum of Understanding on the development of the Lobito Corridor and the Zambia-Lobito rail line. Lobito Corridor. https://www.lobitocorridor.org/post/signing-of-the-memorandum-of-understanding-on-the-development-of-the-lobito-corridor-and-the-zambia, consulté le 12 avril 2025.

Africa Presse. (2024). Le Rwanda freine l'extension du corridor de Lobito vers l'Est de la RDC. https://africapresse.com/le-rwanda-freine-lextension-du-corridor-de-lobito-vers-lest-de-la-rdc/

African Development Bank [AfDB]. (2020). Étude SMART : Étude de faisabilité stratégique pour les corridors de transport régionaux en Afrique. https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/smart_study_frenchversion.pdf, consulté le 12 avril 2025.

African Union Commission. (2020). *Africa's Integrated High-Speed Railway Network: Master Plan and Implementation Strategy*. Addis Ababa.

Alves, A. C. (2013). China's 'win-win' cooperation: Unpacking the impact of infrastructure-for-resources deals in Africa. *South African Journal of International Affairs*, 20(2), 207-226. https://doi.org/10.1080/10220461.2013.811337, consulté le 12 avril 2025.

Amin, S. (1973). *Le développement inégal: Essai sur les formations sociales du capitalisme périphérique*. Paris: Éditions de Minuit.

Associated Press. (2024). *US, EU and partners pledge $6 billion for Africa rail project to link key mineral-rich areas*. https://apnews.com/article/f5dd55e80331f2416136ff-34bab60d4d, consulté le 12 avril 2025.

AUDA-NEPAD. (2023). *Programme for Infrastructure Development in Africa (PIDA)*. African Union Development Agency.

https://www.au-pida.org/wp-content/uploads/2023/09/PIDA-Progress-Report_WEB.pdf, consulté le 12 avril 2025.

Brautigam, D. (2009). *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*. Oxford University Press.

Jessica P. R. Thorn et al. (2022). *The African Development Corridors Database: a new tool to assess the impacts of infrastructure investments*, (2022) 9:679 | https://doi.org/10.1038/s41597-022-01771-y , consulté le 12 avril 2025.

Center for Global Development. (2023, June 15). *It Will Take More Than Money to Close Africa's Roads Gap*. https://www.cgdev.org/blog/it-will-take-more-money-close-africas-roads-gap-case-investing-new-materials, consulté le 12 avril 2025.

Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency [CCTTFA] & Northern Corridor Transit and Transport Coordination Authority [NCCTCA]. (2022). *Joint Corridor Performance Report: Central and Northern Corridors, 2nd Edition*. https://centralcorridor-ttfa.org/, consulté le 12 avril 2025.

Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency [CCTTFA]. (2022). *Rapport conjoint sur les performances des corridors Nord et Central 2020-2021*https://centralcorridor-ttfa.org/wp-content/uploads/2022/07/FR-Joint-CCTTFA-and-NCCTCA-Corridors-Report-2nd-Edition-Final_compressed.pdf, consulté le 12 avril 2025.

Dollar D. (2019). Understanding China's belt and road infrastructure projects in Africa. Rapport disponible sur https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2019/09/FP_20190930_china_bri_dollar.pdf , consulté le 12 avril 2025.

Counterbalance. (2024). Who profits from the Global Gateway? How the EU's flagship strategy prioritises corporate and geopolitical interests over sustainable development. https://counter-balance.org/news/who-profits-from-the-global-gateway, consulté le 12 avril 2025.

DP World. (2021). DP World and Democratic Republic of the Congo sign final agreement to develop Banana Port. https://www.dpworld.com/news/releases/dp-world-and-democratic-republic-of-the-congo-sign-final-agreement-to-develop-banana-port/ , Kinshasa / Dubai 13 December 2021, consulté le 12 avril 2025.

EcoMatin. (2025, juin 13). Port de Kribi : la RDC veut faire transiter ses marchandises via le Cameroun. *In EcoMatin,* Journal en ligne. https://ecomatin.net/port-de-kribi-la-rdc-veut-faire-transiter-ses-marchandises-via-le-cameroun, consulté le 24 juillet 2025.

French Chamber of Commerce Kenya. (2023). Lignes ferroviaires en Afrique de l'Est. in La *Lettre des Services Économiques de l'Afrique de l'Est et de l'Océan Indien (*Editorial) N°09 Mai 2021, https://www.frenchchamber.co.ke/fileadmin/kenya/user_upload/LM_No9_-_Afrique_de_l_est_et_de_l_Ocean_Indien.pdf, consulté le 13 mai 2025.

Gadzala, A. W. (2015). *Africa and China: How Africans and their governments are shaping relations with China*. Rowman & Littlefield Publishers.

Geopolitical Monitor. (2024). *The Lobito Corridor: Washington's answer to Belt and Road in Africa*. https://www.geopoliticalmonitor.com/the-lobito-corridor-washingtons-answer-to-belt-and-road-in-africa/, consulté le 22 avril 2025.

Gresea. (2018, November 13). *Benguela : les infrastructures ferroviaires au service de l'extractivisme*. https://gresea.be/Benguela-les-infrastructures-ferroviaires-au-service-de-l-extractivisme, consulté le 19 avril 2025.

Haesbaert, R. (2013). *Le mythe de la nation : le territoire et la territorialité dans la mondialisation*. Presses de l'Université Laval.

Horner, R. (2020). Towards a new paradigm of global development? Beyond the limits of international development. *Progress in Human Geography*, 44(3), 415-436. https://doi.org/10.1177/0309132519836158, consulté le 12 avril 2025.

Horner, R., Schindler, S., & Haberly, D. (2023). Global development and 'developmental infrastructure': Theorizing infrastructural investment and finance beyond the North-South divide. *Progress in Human Geography*, 47(1), 68-92.

Institute for Security Studies. (2025). *Large Infrastructure*. African Futures & Innovation. https://futures.issafrica.org/thematic/11-large-infrastructure/, consulté le 12 avril 2025.

Irénées.net. (2019). *Les corridors comme instruments de paix, d'intégration et de souveraineté en Afrique*. https://www.irenees.net/bdf_fiche-analyse-1047_fr.html, consulté le 12 avril 2025.

Jones, L., & Hameiri, S. (2020). Debunking the Myth of 'Debt-trap Diplomacy': How Recipient Countries Shape China's Belt and Road Initiative. *Chatham House Asia-Pacific Programme*. https://www.chathamhouse.org/2020/08/debunking-myth-debt-trap-diplomacy, consulté le 12 avril 2025.

Jourdan, L. (2022). *La géopolitique des corridors en Afrique centrale : configurations, tensions et perspectives pour la RDC. Cahiers africains*, 123, 41-63.

Langan, M. (2018). *Neo-Colonialism and the Poverty of 'Development' in Africa*. Palgrave Macmillan.

Le Figaro avec AFP. (2022, décembre 20). *Ferroviaire : la Tanzanie signe un contrat de 2,2 milliards de dollars avec la Chine*. https://www.lefigaro.fr/flash-eco/ferroviaire-la-tanzanie-signe-un-contrat-de-2-2-milliards-de-dollars-avec-la-chine-20221220, consulté le 12 avril 2025.

Le Figaro avec AFP. (2022, décembre 20). *Ferroviaire : la Tanzanie signe un contrat de 2,2 milliards de dollars avec la Chine*. https://www.lefigaro.fr/flash-eco/ferroviaire-la-tanzanie-signe-un-contrat-de-2-2-milliards-de-dollars-avec-la-chine-20221220, consulté le 12 avril 2025.

Lobito Corridor Investment Promotion Authority (LCIPA). (2023, October 26). *Signing of the Memorandum of Understanding on the development of the Lobito Corridor and the Zambia-Lobito rail line*. https://www.lobitocorridor.org/post/signing-of-the-memorandum-of-understanding-on-the-development-of-the-lobito-corridor-and-the-zambia, consulté le 12 avril 2025.

Lobito Corridor Investment Promotion Authority (LCIPA). (2023, October 26). *Seven signatories for Lobito Corridor extension MoU*. https://www.lobitocorridor.org/post/seven-signatories-for-lobito-corridor-extension-mou, consulté le 12 avril 2025.

Lobito Corridor Investment Promotion Authority (LCIPA). (2024, February 21). *The Lobito Corridor is a route to African development*. https://www.lobitocorridor.org/post/the-lobito-corridor-a-route-to-african-development, consulté le 12 avril 2025.

Lobito Corridor Investment Promotion Authority. (n.d.). *History & Background*. https://www.lobitocorridor.org/history-background lobitocorridor.org, consulté le 12 avril 2025.

MacQueen, N. (1997). *The Decolonization of Portuguese Africa: Metropolitan Revolution and the Dissolution of Empire*. Longman.

Mawdsley, E. (2020). *The Geopolitics of South-South Development Cooperation: Chinese Infrastructure and African Agency*. *Geogra-*

phical Journal, 186(1), 68-78. https://doi.org/10.1111/geoj.12271, consulté le 12 avril 2025.

Mohan, G., & Lampert, B. (2013). Negotiating China: Reinserting African agency into China-Africa relations. *African Affairs*, 112(446), 92-110. https://doi.org/10.1093/afraf/ads065

Nzongola-Ntalaja, G. (2021). *The Congo: From Leopold to Kabila*. Zed Books.

Observatoire des ressources naturelles en RDC (ONRS). (2022). *Fret, Chine, Tanzanie et wagons de développement ferroviaire en Afrique de l'Est*. https://observatoirenrs.com/2022/03/23/fret-tanzanie-chine-entreprise-wagons/, consulté le 12 avril 2025.

Observatoire du Northern Corridor. (2019). *Rapport sur le transport et le commerce du corridor nord, Édition n°14*. https://top.ttcanc.org/uploads/attachments/cl1ut55fd01cw0jqxcj17em1w-the-northern-corridor-transport-observatory-report-issue-no-14-june-2019-french.pdf, consulté le 12 avril 2025.

OCDE. (2023). *Investir dans les infrastructures durables en Afrique*. Paris : Organisation de coopération et de développement économiques.

Banque Africaine de Développement, BAD (, Les infrastructures ferroviaires en Afrique.

Radio France Internationale [RFI]. (2025, janvier 18). *Le Rwanda s'oppose à l'extension du corridor de Lobito à l'est de la RDC*. https://www.rfi.fr/fr/afrique/20250118-le-rwanda-s-oppose-%C3%A0-l-extension-du-corridor-de-lobito-%C3%A0-l-est-de-la-rdc, consulté le 12 avril 2025.

Raffestin, C. (1980). *Pour une géographie du pouvoir*. Litec.

Rail Journal. (2014, August 27). *Benguela Railway reconstruction completed*. https://www.railjournal.com/news/benguela-railway-reconstruction-completed/Rail Journal, consulté le 30 avril 2025.

Ramani, S., & Vines, A. (2021). *The Strategic Significance of Transport Corridors in Africa*. Chatham House.

RFI. (2025, janvier 18). *Le Rwanda s'oppose à l'extension du corridor de Lobito à l'est de la RDC*. https://www.rfi.fr/fr/afrique/20250118-le-rwanda-s-oppose-%C3%A0-l-extension-du-corridor-de-lobito-%C3%A0-l-est-de-la-rdc

Rodney, W. (1972). *How Europe Underdeveloped Africa*. London: Bogle-L'Ouverture Publications.

Rwanda Revenue Authority (2010), Réformes douanières, https://www.rra.gov.rw/fr/services-des-douanes/reformes-douanieres

Schindler, S., & Kanai, J. M. (2021). Getting the territory right: Infrastructure-led development and the re-emergence of spatial planning strategies. *Regional Studies*, 55(1), 40-50. https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/00343404.2019.1661984

Soares de Oliveira, R. (2015). *Magnificent and Beggar Land: Angola Since the Civil War*. Oxford University Press.

State.gov. (2024). *Point de presse numérique sur la signature du protocole d'accord sur le corridor de Lobito*. https://2021-2025.state.gov/translations/french/point-de-presse-numerique-sur-la-signature-du-protocole-daccord-sur-le-corridor-de-lobito/

Tan-Mullins, M., Mohan, G., & Power, M. (2017). Redefining 'Aid' in the China-Africa Context: Development Communication, Transnational Governance and Geopolitics. *Geoforum*, 85, 137-146. https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2017.07.006

UNECA. (2022). *AfCFTA and Infrastructure Development: Leveraging Integration for Growth*. Addis Ababa: United Nations Economic Commission for Africa.

United States Embassy in Zambia. (2024, May). *Memorandum of Understanding on the Lobito Corridor* [PDF]. https://zm.usembassy.gov/wp-content/uploads/sites/44/2024/05/Lobito_Corridor_MOU.pdf

Van de Walle, N. (2001). *African Economies and the Politics of Permanent Crisis, 1979-1999*. Cambridge University Press, consulté le 12 avril 2025.

Van de Walle, N. (2020). Foreign Aid in Dangerous Places The donors and Mali's democracy. https://www.econstor.eu/bitstream/10419/80969/1/718476131.pdf , consulté le 18 avril 2025.

Wagons Tanzania. (2022, mars 23). *Fret Tanzanie-Chine : vers une logistique sino-tanzanienne du rail*. https://observatoirenrs.com/2022/03/23/fret-tanzanie-chine-entreprise-wagons/

World Bank. (2022). *Southern Africa Trade and Transport Facilitation Program: Status Report*. Washington, DC: World Bank.