

• ANGOLA

De l'Angola à la République démocratique du Congo, le mirage du corridor ferroviaire de Lobito

La ligne ferroviaire de 1 700 km qui relie le port de Lobito, en Angola, à Kolwezi, en République démocratique du Congo, attire toutes les convoitises. Sa modernisation est cruciale pour ce pays où le tiers de la population vit sous le seuil de pauvreté. Mais aussi, pour faciliter l'accès à l'une des régions les plus riches du monde en cuivre et en cobalt, minerais que s'arrachent l'Europe, les Etats-Unis et la Chine pour leur transition énergétique.

Par Julien Bouissou (Luanda, Lobito, Huambo (Angola), envoyé spécial)
Publié aujourd'hui à 05h45, modifié à 09h12 • Lecture 11 min.

Article réservé aux abonnés



Joe Biden, alors président des Etats-Unis, visite les infrastructures du Lobito Atlantic Railway, sur le port de Lobito (Angola), le 4 décembre 2024. ANDREW CABALLERO-REYNOLDS / AFP

Au beau milieu du port de Lobito, en Angola, des plaques de cuivre valsent dans les airs. Du bout de leurs grosses pinces métallique, des engins déplacent la cargaison arrivée par train de la mine de Tenke Fungurume, en République démocratique du Congo (RDC).

Les plaques, attachées les unes aux autres en mille-feuilles, sont protégées par des scellés. Chaque lot, qui pèse environ 2 700 kg, vaut une fortune. Ils ont déjà traversé la moitié de l'Afrique et s'apprentent à prendre la mer, direction les Etats-Unis, l'Europe ou peut-être la Chine, où ils termineront leur vie dans un câble ou une batterie électrique. Très convoité pour sa conduction électrique, le métal rouge est incontournable dans la transition énergétique et la numérisation des économies.

LA SUITE APRÈS CETTE PUBLICITÉ

Pour le moment, le cuivre repose sous le soleil, à l'abri de grues géantes. Tout est calme et automatisé dans l'enceinte du terminal de marchandises de ce port dont Africa Global Logistics (AGL) a fait l'acquisition fin 2023. « *On s'est dit qu'avec les investissements annoncés dans le corridor de Lobito, l'activité allait reprendre* », raconte Olivier de Noray, le directeur chargé des ports et terminaux. Il ne s'attendait tout de même pas à voir débarquer, quelques mois plus tard, en décembre 2024, le président des Etats-Unis Joe Biden en personne. La première visite d'un chef d'Etat américain en Angola, et la première sur le continent africain depuis celle de Barack Obama en 2015.

Lire aussi | [Le président angolais, Joao Lourenço, à Paris pour une visite d'Etat placée sous le signe de l'économie](#)

La ligne ferroviaire de 1 700 km qui relie le port de Lobito à Kolwezi, en RDC, attire toutes les convoitises. Elle désenclave l'une des régions les plus riches du monde en cuivre et en cobalt, à la croisée de la RDC, de la Zambie et de l'Angola, en lui donnant accès à l'océan Atlantique.

Endommagé pendant la guerre d'indépendance (1961-1975) en Angola, la guerre civile (1975-2001), puis tombé en désuétude, le chemin de fer modernisé offre la promesse d'une révolution logistique. Il pourrait acheminer les minerais depuis la ceinture de cuivre vers l'océan en quarante-cinq heures au lieu de quarante-cinq jours, soit le temps de parcours actuel des camions sur des routes défoncées jusqu'au port de Durban ou de Richard's Bay, en Afrique du Sud. Un gain qui, au passage, diminuerait les coûts de transport, car « *les camions doivent être suivis par des équipes de sécurité, le cuivre étant précieux, il peut être volé* », ajoute Olivier de Noray. En accélérant le transport, dans l'autre sens, de dynamite et de produits chimiques à base de soufre qui servent à l'extraction, cette ligne pourrait aussi faciliter l'activité minière en RDC et augmenter la production.

« **Lourdement endetté** »

C'est un groupe d'entreprises européennes réunies dans le consortium du Lobito Atlantic Railways (LAR), mené par Trafigura, un négociant suisse en matières premières enregistré à Singapour, qui a remporté en 2022 un contrat de concession de trente ans. A la fois pour l'exploitation du chemin de fer, mais aussi d'un terminal portuaire minéralier à Lobito, dont la visite a été refusée au Monde. Le rejet de l'offre du consortium chinois concurrent a été accueilli avec surprise, alors que Pékin avait prêté 1,3 milliard de dollars (1,25 milliard d'euros), en 2015, pour sa rénovation. Un choix d'autant plus surprenant que Trafigura est impliqué dans de nombreux scandales de corruption, y compris en Angola. « *C'est un projet qui illustre très clairement le rapprochement de l'Angola avec l'Occident, et en particulier avec les Etats-Unis, alors que le pays est lourdement endetté auprès de la Chine* », observe Daniel Ribant, ancien banquier et fin connaisseur du pays.

Les Etats-Unis ont annoncé, en juillet 2024, l'octroi d'un prêt allant jusqu'à 553 millions de dollars pour la modernisation de la ligne et l'achat de locomotives, qui s'ajoute à un autre de 200 millions d'euros, de la part de la Banque de développement d'Afrique du Sud. « *La gestion de la ligne ferroviaire ou même des terminaux portuaires par une entreprise privée est aussi une petite révolution dans un pays où l'économie est encore largement administrée par l'Etat*, souligne Carlos Pacatolos, maire de

Restez informés

Suivez-nous sur WhatsApp

Recevez l'essentiel de l'actualité africaine sur WhatsApp avec la chaîne du « Monde Afrique »

Rejoindre

Des études de faisabilité ont été financées pour la construction d'une extension vers la Zambie. L'Afrique regorge de minerais dits « critiques », dont les Occidentaux ont besoin pour développer leurs industries liées à la décarbonation. Ils veulent aussi rattraper leur retard sur la Chine en faisant de ce corridor un projet modèle sur le continent, et une alternative aux « nouvelles routes de la soie » chinoises, qualifiées par Joe Biden de « *programme d'endettement et de confiscation* ».

Si les Occidentaux appellent ce chemin de fer un « *corridor* », c'est pour ne surtout pas donner l'impression qu'ils ne sont intéressés que par les minerais, comme ce fut le cas il y a un siècle avec la construction du chemin de fer, entre 1902 et 1929. Un symbole de l'économie extractive coloniale. Le 4 décembre 2024, le président américain a donc préféré visiter une usine plutôt qu'une gare. A quelques dizaines de kilomètres du port de Lobito, celle du groupe angolais Carrinho, fondé en 1993 par Leonor Carrinho et ses deux fils, produit des pâtes, du lait concentré, de l'huile végétale et de la mayonnaise, au milieu d'un désert de pierres et de sable. Sous les hangars de tôle, les machines de séchage et de conditionnement de nouilles ont été retirées pour pouvoir accueillir Joe Biden et les présidents des trois pays africains traversés par le corridor : l'Angola, la RDC, et la Zambie.

Usine à rêves

Le président américain a énuméré tous les projets qui feraient de cette ligne un corridor de développement, notamment la construction de parcs solaires et de silos pour stocker le maïs, le riz, les bananes, les mangues, les avocats, ou encore la rénovation de ponts.

« *Dans quel autre endroit sur la planète peut-on trouver un projet qui transforme la vie des gens sur place tout en bénéficiant au reste du monde ?* », demande James Story, ambassadeur par intérim des Etats-Unis en Angola, qui ajoute que 40 % de la population locale vit à moins de 50 kilomètres de cette ligne ferroviaire. « *Il sera un élément-clé du développement économique, favorisant la participation des petites et moyennes entreprises dans la chaîne de valeur, principalement dans l'agriculture, l'industrie et l'exploitation minière* », a promis le président angolais, Joao Lourenço. Le 4 décembre 2024, l'usine de pâtes s'était transformée en usine à rêves.

Décio Catarro, l'énergique et souriant patron portugais de celle-ci, garde un souvenir ému de cette journée, même s'il doit bien reconnaître que le projet ne fonctionne pas vraiment comme dans les discours de M. Biden. « *Depuis que la ligne a été privatisée, les prix sont devenus fous*, confie-t-il. *Nous n'envoyons donc plus rien par train, sauf pour la RDC.* » Selon plusieurs témoignages, les prix auraient été multipliés par quatre. LAR, qui refuse de donner des chiffres, se contente d'indiquer que « *les tarifs sont approuvés par l'Agence nationale des transports terrestres de l'Angola* », qui dépend du gouvernement. Et le patron de se demander : « *Est-ce que la ligne ne va servir à transporter que les minerais ? On ne peut tout de même pas imposer les mêmes tarifs à une plaque de cuivre et à un épi de maïs !* »

Le contrat de concession a été tenu secret, ce qui suscite méfiance et agacement. L'entreprise Carrinho, réputée proche du président angolais, Joao Lourenço, peut s'épancher de son problème directement auprès du ministre des transports, Ricardo Viegas D'Abreu. « *On a constaté un changement dans l'attitude des propriétaires de la concession et peut-être que l'on trouvera un accord*

bientôt », espère Décio Catarro.

Comment font ceux qui n'ont pas la chance de pouvoir négocier directement avec le ministre des transports ? Il suffit de poser la question aux hommes d'affaires jouant au football, chaque dimanche matin, sur la plage qui s'étire le long de la Restinga, vieux quartier historique de Lobito. Ernest, qui a préféré donner un nom d'emprunt, a été joueur de football dans un club suédois, puis réparateur de téléphones en Afrique du Sud. Il est maintenant grossiste, agent d'import-export, et même transporteur car « *se lancer dans plusieurs affaires est le meilleur moyen de survivre et de minimiser les risques* ». Depuis que « *le transport ferroviaire est devenu trop cher et qu'il n'y a pas de route pour accéder aux régions les plus éloignées* », il doit maintenant refuser des clients dans l'est de l'Angola. Il en est convaincu : ce corridor « *est bon pour les entreprises étrangères qui paient en dollars, pas pour nous* ».

Marché noir

Pour prendre le train, il est impossible de réserver un billet plus de vingt-quatre heures avant le départ. Il faut se déplacer en gare la veille, pour espérer en obtenir un. Explication : la demande est si élevée que des intermédiaires – souvent des employés des chemins de fer – achètent tous les billets dès leur mise en vente sur Internet avant de les revendre beaucoup plus cher au marché noir. Cette fraude met en lumière les capacités insuffisantes du transport de passagers par le rail.

Ana Duarte, une chercheuse portugaise arrivée en Angola en 2003 qui s'intéresse à ce chemin de fer depuis 2014, s'en inquiète : « *La nouvelle concession va favoriser le transport de minerais au détriment des petites marchandises et des passagers, car ce sont les minerais qui rapportent le plus d'argent.* » La doyenne de l'Instituto Superior Politécnico Lusiada, une université de Benguela, met en garde contre les conséquences désastreuses : « *C'est une ligne qui fait vivre des millions d'habitants de l'intérieur, ils l'utilisent pour transporter des marchandises, et des milliers de petits agriculteurs vendent leurs produits aux passagers dans les gares.* » LAR prévoit de multiplier par six le trafic de marchandises destinées aux exportations et aux importations d'ici à 2030, alors que la part destinée au marché intérieur ne fera que stagner.

Gisements de cuivre



Le train quitte la gare de Lobito à 7 heures. Peint en rouge, or et noir, les couleurs du drapeau l'Angola, il a été acheté à la Chine. Les rames sont divisées en plusieurs classes, trompeuses, car elles ne correspondent pas toujours à des différences de confort. La seconde peut vite se transformer en première et vice-versa, en fonction de l'état des fauteuils ou du fonctionnement de la climatisation. Certains passagers déroulent des nattes le long du couloir, pour y faire une sieste. La vitesse limitée du train est propice au sommeil. Il serpente lentement entre des collines hérissées de baobabs, et roule au-dessus du vide sur de fragiles ponts métalliques. « *Depuis que la ligne a été privatisée, les moteurs ont été bridés* », croit savoir le mécanicien, blouse orange et lunettes de soleil noires. Ce, « *pour éviter les déraillements* », comme cela s'est produit quelques mois plus tôt, lorsqu'un wagon rempli de soufre s'est couché sur le bas-côté.

Il faut reconnaître que la modernisation d'une ligne ferroviaire dans un pays où le tiers de la population vit sous le seuil de pauvreté (2,15 dollars par jour) n'est pas une mince affaire. Les équipements de signalisation sont par exemple volés pour être revendus à des ferrailleurs et Lobito Atlanti Airways (LAR) doit donc mettre en place des systèmes accessibles dans la cabine du conducteur, qui lui permettent de suivre sur un écran sa position et sa vitesse.

Lire aussi | [« Des "routes de la soie" aux technologies vertes, la stratégie d'influence de la Chine en Europe a évolué, mais la méthode reste la même »](#)

Même si la compagnie publique Benguela Railways continue d'opérer des trains de passagers, la ligne est entièrement contrôlée par LAR. A chaque passage en gare, un employé vêtu d'un gilet fluorescent siglé du logo « Lobita Atlanti Railways », un casque de chantier sur la tête, agite les drapeaux et parle

dans les talkies-walkies.

Pendant près de quarante heures, le train traverse tous les climats et tous les paysages. Plus il s'éloigne de Lobito, plus les routes, seules alternatives au rail, se font rares, et plus le train se charge de colis et de passagers jusqu'à arriver, saturé, à la frontière avec la RDC. La plupart des passagers rencontrés ont entendu parler du corridor, mais sans savoir rien de plus. « *Mon arrière-grand-père a travaillé à la construction du chemin de fer il y a un siècle, il a creusé et posé des rails sans savoir à quoi cela servirait jusqu'au jour où il a vu le premier train, raconte une passagère. Eh bien pour nous le corridor, c'est pareil, on en entend parler mais on ne sait pas à quoi cela va servir.* »

Structure pyramidale du régime

Ceux qui vivent le long du chemin de fer voient passer le projet de corridor et ses promesses de panneaux solaires, de ponts, de silos, et de fibres optiques, comme les trains, c'est-à-dire en spectateurs. « *C'est un projet qui ouvre des opportunités mais qui comprend aussi des risques environnementaux et sociaux, or personne n'en parle, regrette le sociologue Sergio Calundungo, coordinateur de l'Observatoire politique et social angolais, un centre de recherche angolais. Si des infrastructures sont construites dans un pays où toutes les terres appartiennent à l'Etat, des populations peuvent être déplacées de force. L'arrivée de travailleurs migrants peut aussi créer des tensions, sans parler du risque de travail d'enfants.* »

Lire aussi | [Au Nigeria, à bord du RER de Lagos, un luxe rare en Afrique subsaharienne](#)

Le chercheur craint d'autant plus les conséquences de ce projet qu'il n'existe dans le pays « *aucun cadre réglementaire et institutionnel pour protéger l'environnement ou les droits élémentaires* ». Aucun schéma directeur du corridor n'a même été publié, ou alors, il est bien caché dans un bureau de l'administration. Un déficit de gouvernance qui est lié, selon M. Calundungo, à la structure pyramidale du régime en place. Les Angolais votent tous les cinq ans pour un président, qui, à son tour, nomme les gouverneurs de province et des maires qui n'ont de comptes à rendre à personne – sauf à leur chef suprême.

Le long du chemin de fer, les habitants vivent dans des huttes ou des cabanes en pisé couvertes d'un bout de tôle, souvent sans électricité ni accès à des structures de santé. Le taux de mortalité infantile y est l'un des plus élevés au monde, avec 67 enfants sur 1 000 qui meurent avant l'âge de 5 ans. Dès qu'ils aperçoivent le train, les enfants qui se rendent à l'école en portant sur la tête de petites chaises en plastique, le saluent avec enthousiasme, comme s'il était leur seule distraction.

Sur ces terres vertes et fertiles, on survit en cultivant un lopin de terre et en élevant quelques poules. La promesse centrale du corridor consiste à développer l'agriculture, dans un pays où seuls 7 millions des 50 millions d'hectares de terres arables sont cultivées.

Construction d'infrastructures

A mi-chemin entre Lobito et la frontière avec la RDC, le train passe justement par Huambo, capitale de l'une des provinces les plus fertiles du pays. Luis Sampaio, grand gaillard à la voix douce, a acheté dans les environs une concession de 250 hectares pour soixante ans. « *Le manque d'infrastructures complique l'accès aux marchés, et il faut passer par de nombreux intermédiaires, ce qui rogne nos marges* », explique l'agriculteur. Un corridor signifie pour lui un accès plus facile aux marchés, et pas forcément vers Lobito : « *La RDC est un pays de 110 millions d'habitants qui importe beaucoup de produits agricoles. Or les trains qui partent dans cette direction sont moins souvent remplis de marchandises que ceux qui nous arrivent des mines.* »

Lire aussi : [Angola : les enfants des rues de Luanda, visages d'un pays miné par les inégalités](#)

Les promesses du corridor sont suspendues à la construction d'infrastructures. Qui les paiera ? L'Angola, même si les Etats-Unis multiplient les annonces d'« investissements ». « *Ce sont en réalité des prêts, les Etats-Unis n'investissent rien* », dit d'un ton grinçant un diplomate européen. Or l'Angola, qui est confronté à une baisse de ses recettes liées au pétrole, dépense déjà la moitié de son budget pour rembourser la dette chinoise. Ce qui lui laisse peu de marge de manœuvre. Autre incertitude : les engagements de Joe Biden, sur des prêts à des taux préférentiels, pour la construction de parcs solaires ou la rénovation de ponts, seront-ils confirmés par la nouvelle administration Trump ?

« *Ce corridor représente les intérêts des compagnies minières, pas de l'Angola* », souligne Adalberto Costa Junior, président du parti de l'Unita et leader de l'opposition. Ernest, l'homme d'affaires qui joue au football sur la plage de Lobito, avait acheté en 2014 de vastes entrepôts près du port, dans l'espoir qu'il devienne un grand hub de marchandises. Il n'y croit plus et va bientôt dire adieu à Lobito pour mettre le cap sur Luanda, la capitale du pays. « *C'est là qu'est le gouvernement, c'est là que va l'argent du pétrole, donc c'est là que sont les affaires, lâche-t-il d'un air résigné. C'est surtout loin du mirage du corridor de Lobito.* »

Retrouvez tous les épisodes de la série « **Minerais : la ruée vers l'Afrique** »

- [Du cuivre au cobalt, la course aux trésors stratégiques du sous-sol de l'Afrique](#)
- [En Zambie, le coût environnemental « abyssal » de la transition verte](#)

Voir plus

Julien Bouissou (Luanda, Lobito, Huambo (Angola), envoyé spécial)

Le Monde Ateliers

Découvrir

Cours du soir

Géopolitique - Comprendre la Chine de Xi Jinping

Cours du soir

Comment regarder un tableau - Les Modernes Anciens

