

GLOBAL INITIATIVE
AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME

UNE INFRASTRUCTURE EXPOSÉE

Le corridor de Lobito à l'épreuve du crime organisé

Nathalia Dukhan | Zobel Behalal

OBSERVATOIRE
SUR LE CRIME ORGANISÉ ET LA VIOLENCE EN
AFRIQUE CENTRALE

NOVEMBRE 2026

REMERCIEMENTS

Les auteurs tiennent à remercier Elizabeth Krisher et Martin Davenas pour leur aide à la rédaction de cette note et à la vérification des informations qu'elle contient, ainsi que l'équipe chargée des publications au sein de The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC). Ils expriment également leur gratitude aux sources confidentielles qui, malgré les risques personnels et professionnels auxquels elles s'exposaient, leur ont communiqué des informations et des éclairages essentiels à la réalisation de ce travail. Leur identité est tenue secrète afin de les protéger.

Les documents d'enquête initialement rédigés en russe ont été traduits en anglais à l'aide de DeepL et de Claude (Anthropic). Les traductions ont été révisées et validées par un membre russophone de l'équipe de recherche de la GI-TOC.

À PROPOS DES AUTEURS

Nathalia Dukhan est directrice de l'Observatoire de la criminalité organisée en Afrique centrale au sein de la GI-TOC. Depuis plus de 15 ans, elle étudie les facteurs économiques et financiers qui alimentent les conflits armés, ainsi que le rôle des sociétés de sécurité privées, des mercenaires étrangers et des réseaux criminels dans leur prolongation. Ses recherches portent notamment sur la mainmise du groupe Wagner sur l'État et les ressources aurifères en République centrafricaine. La question de la responsabilité occupe une place centrale dans ses travaux, dont les conclusions ont contribué à éclairer les décisions en matière de sanctions internationales, l'élaboration de politiques publiques et les réponses judiciaires.

Zobel Behalal est expert senior au sein de la GI-TOC. Il possède une vaste expérience des enquêtes et des analyses portant sur les enjeux d'économie politique liés aux ressources naturelles et à la criminalité financière en Afrique centrale. Au fil de sa carrière, il s'est spécialisé dans le suivi des chaînes d'approvisionnement en ressources naturelles et autres matières premières, notamment en République démocratique du Congo, au Rwanda et dans d'autres pays de la région des Grands Lacs. Ses travaux portent principalement sur les politiques qui mobilisent des leviers économiques pour contribuer au règlement des conflits et à la lutte contre la criminalité organisée.

© 2026 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
Tous droits réservés.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable de The Global Initiative Against Transnational Organized Crime.

Couverture : *© Nada Bascarevic/Getty Images*

Pour toute demande d'information, veuillez vous adresser à :
The Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Genève

www.globalinitiative.net

Sommaire

Résumé **1**

Principales recommandations 2

À moitié construit, dèjá conteste **3**

Un corridor, des priorités divergentes 5

Cartographie des risques **8**

En amont : des minerais déjà accaparés 8

Sur les routes : vols organisés et détournements de camions 10

Aux frontières : là où l'illicite devient licite 11

Qui a accès aux ressources ? 13

Géocriminalité : le corridor pris pour cible 13

La course aux volumes au détriment des normes **15**

Recommandations 16

Notes 19



Résumé

Le corridor de Lobito, qui relie les mines de cuivre et de cobalt de la République démocratique du Congo (RDC) et de la Zambie au port de Lobito, en Angola, constitue l'un des principaux projets d'investissement dans les infrastructures actuellement en œuvre en Afrique centrale et australe. Soutenu par l'Union européenne et les États-Unis, il offre une liaison ferroviaire directe vers l'Atlantique pour l'acheminement des minerais essentiels à la transition énergétique ainsi qu'aux industries de l'électronique et de la défense, dont les chaînes d'approvisionnement sont largement contrôlées par la Chine. Il laisse également entrevoir des investissements dans l'agriculture, l'énergie et l'industrie, qui pourraient profiter aux populations de l'Angola, de la RDC et de la Zambie.

Toutefois, le corridor traverse l'une des régions minières les plus exposées à la criminalité organisée transnationale, notamment à la contrebande, à la corruption et à l'accaparement des ressources par les élites. La sécurisation du corridor est indissociable de celle des mines qui l'approvisionnent, de leur gouvernance et du respect des droits des personnes qui y travaillent. Les réseaux criminels sont déjà très actifs dans ces mines, et des minerais critiques extraits illégalement se retrouvent déjà dans les chaînes d'approvisionnement légales. Si rien ne change, les réseaux qui contrôlent actuellement l'extraction pourraient également prendre le contrôle des circuits d'acheminement de ces minerais vers les marchés. Ce rapport examine les répercussions potentielles du corridor sur l'économie illicite liée aux minerais dans la région. Il analyse les risques à chaque étape de la chaîne, depuis la mine jusqu'au port. Parmi ces risques figurent l'extraction illégale dans des concessions minières industrielles, sous la protection de membres des forces de sécurité et de l'élite politique, ainsi que le recours croissant à des prestataires de sécurité privée dont les obligations en matière de responsabilité et de redevabilité restent mal définies. À cela s'ajoutent les détournements organisés de véhicules et les pratiques d'extorsion sur les routes, les fausses déclarations concernant les cargaisons aux frontières, ainsi que les campagnes d'influence menées par des acteurs étatiques cherchant à discréditer le projet.

L'évolution de la situation contribue à accroître ces risques. À Washington comme à Bruxelles, le discours sur la transition énergétique a cédé la place aux préoccupations liées à la sécurité des approvisionnements : le corridor s'inscrit désormais dans le cadre d'accords bilatéraux portant sur les minerais, tandis que les exigences en matière de devoir de diligence sont assouplies. La concurrence avec la ligne ferroviaire Tanzanie-Zambie (TAZARA), soutenue par la Chine, conduit à privilégier la rapidité au détriment de la

rigueur des contrôles. Si des mesures visant à garantir l'intégrité du projet ne sont pas prévues dès maintenant, alors que les tronçons situés en RDC et en Zambie sont encore en cours de financement, le corridor risque de devenir un itinéraire permettant à des minerais de provenance douteuse d'intégrer plus rapidement, avec le soutien des pays occidentaux, les chaînes d'approvisionnement que l'Europe et les États-Unis cherchent précisément à sécuriser. Si ces risques ne sont pas maîtrisés, les pays producteurs, dont certains sont déjà lourdement endettés, perdraient non seulement des recettes indispensables, mais aussi la possibilité de faire du corridor un moteur de développement leur permettant de transformer une plus grande partie des minerais sur place, de créer des emplois et de consolider leur assiette fiscale.

Principales recommandations

Afin de renforcer la gouvernance sur l'ensemble du corridor et d'empêcher la criminalité organisée d'en prendre le contrôle, ce rapport formule les principales recommandations suivantes, qui sont exposées plus en détail dans la suite du document :

- La RDC et la Zambie devraient faire de la lutte contre la criminalité organisée dans le secteur minier une priorité, y compris au sein des institutions chargées de protéger ce secteur. Elles devraient notamment enquêter sur les membres des forces de sécurité et les responsables publics qui couvrent les activités d'extraction illégale. Elles devraient également veiller à ce que les forces armées et les prestataires de sécurité privée auxquels elles font appel, notamment dans le cadre d'accords prévoyant la fourniture de services de sécurité en échange de minerais, exercent leurs activités dans le cadre de mandats clairement définis par la loi. Ces prestataires devraient faire l'objet de vérifications préalables et leurs activités devraient être surveillées, tandis que les forces de sécurité devraient être tenues à l'écart des sites d'exploitation minière artisanale.
- La RDC et la Zambie devraient permettre aux exploitants miniers artisanaux d'accéder légalement aux marchés, grâce à des zones d'exploitation minière artisanale viables, reliées à des centres d'achat fonctionnant de manière transparente et soumis à des audits.
- La RDC et la Zambie, aux côtés de l'Angola, devraient veiller à préserver les recettes tirées du corridor et se doter de moyens pour assurer le suivi des flux financiers avant que le trafic n'atteigne son niveau maximal. Pour ce faire, elles devraient rendre publiques les informations sur les emprunts liés au corridor et tenir compte de celui-ci dans leurs évaluations nationales des risques de blanchiment de capitaux.
- Les bailleurs de fonds devraient mettre à profit l'influence qu'ils peuvent encore exercer pour subordonner leurs financements à la réalisation d'avancées concrètes en matière d'intégrité.
- Les terminaux ferroviaires devraient devenir des points de contrôle de la traçabilité, et les pays de destination devraient recouper les données relatives à leurs importations avec celles relatives aux exportations.
- L'Union européenne et les États-Unis devraient appliquer aux accords et aux financements qu'ils contrôlent directement les normes qu'ils défendent.



À moitié construit, déjà conteste

La République démocratique du Congo (RDC) et la Zambie possèdent des gisements de cuivre et de cobalt parmi les plus importants du monde[1]. La RDC abrite également, à Manono, l'un des plus grands gisements de lithium en roche dure au monde[2]. La première exportation de lithium en provenance de ce site a eu lieu en juillet 2026[3]. Alors que la transition énergétique stimule la demande, la sécurisation de l'accès à ces minerais est devenue une priorité stratégique pour l'Europe et les États-Unis, qui cherchent à diversifier des chaînes d'approvisionnement largement contrôlées par la Chine[4]. L'Union européenne (UE) a un intérêt direct dans ce projet : Bruxelles a mobilisé 2 milliards d'euros pour le corridor de Lobito, qui est exploité par des entreprises établies en Europe et doit permettre d'approvisionner l'industrie européenne[5]. Au total, les partenaires qui soutiennent le corridor se sont engagés à mobiliser plus de 6 milliards de dollars américains[6].

Le corridor s'articule autour du chemin de fer de Benguela, qui relie Lobito à la frontière congolaise sur quelque 1 300 kilomètres. En 2022, l'Angola a accordé une concession de 30 ans pour l'exploitation de cette ligne ferroviaire au consortium Lobito Atlantic Railway, composé du groupe portugais Mota-Engil, du négociant en matières premières Trafigura et de l'opérateur belge Vecturis[7]. En octobre 2023, l'Union européenne et les États-Unis ont signé avec l'Angola, la RDC et la Zambie un protocole d'accord visant à développer le corridor[8].

Trois ans plus tard, le corridor est opérationnel, mais en partie seulement[9]. En décembre 2023, une première cargaison de concentré de cuivre congolais a été acheminée de Kolwezi à Lobito en huit jours seulement, alors que le transport par la route en suivant l'itinéraire traditionnel jusqu'à Durban, en Afrique du Sud, prend environ 25 jours. En avril 2026, les premières anodes de cuivre raffinées sur le site de Kamoa-Kakula ont, à leur tour, été acheminées vers l'Europe en empruntant le même itinéraire[10]. Pour l'heure, seul le tronçon angolais fonctionne dans de bonnes conditions et les volumes transportés restent modestes. L'objectif est d'acheminer environ 400 000 tonnes par cette ligne ferroviaire en 2026[11], dont la moitié serait constituée de cuivre et de cobalt en provenance de RDC. Ce volume ne représente qu'une faible part des plus de 4 millions de tonnes de cuivre produites chaque année par la RDC et la Zambie[12].

En dehors de l'Angola, une grande partie du corridor reste à construire ou à réhabiliter. En RDC, la ligne exploitée par la Société nationale des chemins de fer du Congo (SNCC) est fortement dégradée[13] : sur le tronçon Dilolo–Kolwezi, les trains circulent à une vitesse de 10 à 15 kilomètres à l'heure et la ligne est utilisée à moins de 5 % de sa capacité[14]. Ce n'est qu'en août 2026 qu'une concession de 30 ans a été attribuée à Mota-Engil Africa pour la réhabilitation de la ligne Dilolo–Sakania, sans que les financements aient encore été assurés[15]. Les travaux de construction du prolongement zambien[16], une nouvelle ligne d'environ 830 kilomètres reliant le corridor à Chingola, n'ont pas encore commencé. En août 2026, la Banque africaine de développement a approuvé un premier prêt de 255 millions de dollars américains. Toutefois, l'Africa Finance Corporation, qui pilote le projet, ne prévoit pas de bouclage financier avant la fin de 2027, tandis que l'achèvement des travaux est attendu vers 2030. Elle n'a par ailleurs obtenu que la moitié des engagements de transport de marchandises nécessaires à la viabilité du projet[17]. Le report progressif du transport de marchandises de la route vers le rail ne signifie pas pour autant que les réseaux criminels actifs le long des itinéraires actuels disparaîtront. Il est donc essentiel d'agir avant que le corridor n'atteigne sa pleine capacité, afin d'empêcher ces réseaux criminels d'y transférer leurs activités[18].

Le corridor n'a pas vocation à être un simple itinéraire d'acheminement des minerais. Les gouvernements de la région y voient avant tout un moyen de désenclaver leurs économies. Lors du sommet de Lobito, en décembre 2024, le président zambien Hakainde Hichilema a souligné son « importance vitale pour le désenclavement de nos pays et de nos régions », ajoutant que « ce projet offre d'immenses possibilités en matière d'investissement et de commerce »[19]. En 2022, la RDC et la Zambie ont convenu de mettre en place une chaîne de valeur commune dans les secteurs des batteries et des véhicules électriques. En 2023, la Banque africaine d'import-export (Afreximbank) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ont signé un accord-cadre prévoyant la création de zones économiques spéciales à cet effet dans les deux pays, afin qu'une plus grande part des minerais soit transformée sur place plutôt qu'exportée à l'état brut[20].

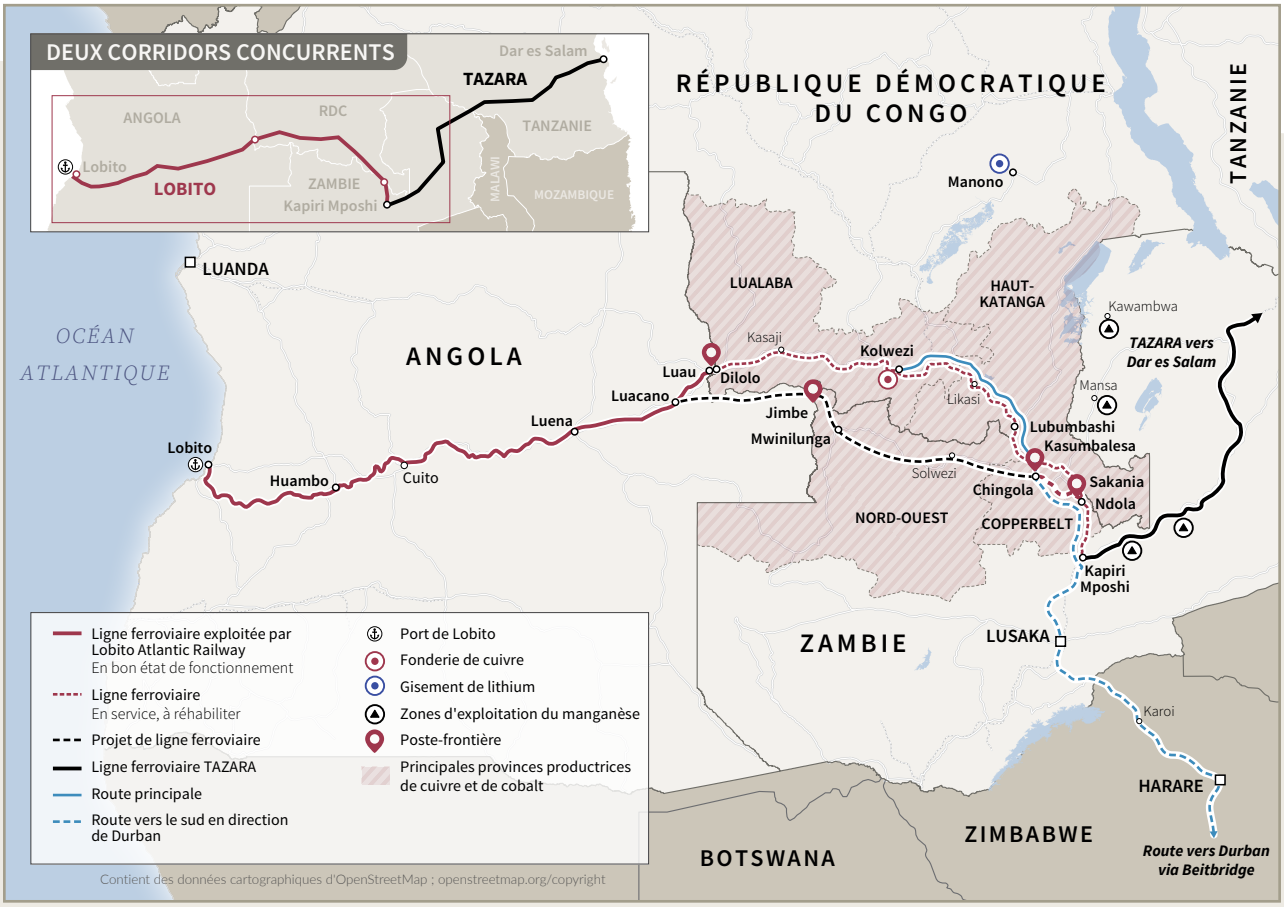


FIGURE 1 Itinéraires d'exportation des minerais d'Afrique centrale.

Les partenaires internationaux qui soutiennent le corridor le présentent sous un angle similaire. La stratégie « Global Gateway » de l'Union européenne comporte notamment des volets consacrés aux chaînes de valeur agricoles durables, aux énergies renouvelables, à la formation professionnelle et à la création d'emplois. En novembre 2025, l'UE a par ailleurs signé avec la Zambie des accords d'un montant total de 200 millions d'euros portant sur la modernisation des infrastructures ferroviaires, l'agriculture et l'accès aux marchés, ainsi que sur la construction d'une centrale photovoltaïque[21]. Le financement accordé par la Banque africaine de développement pour le tronçon zambien vise également à renforcer les capacités dans les domaines de l'agriculture, de l'énergie et du développement urbain[22]. En ce qui concerne l'Angola, la Banque mondiale considère le corridor comme une « occasion unique d'accélérer la diversification économique et de transformer le pays en profondeur », tout en soulignant que pour en tirer parti, « les réformes institutionnelles seront plus déterminantes que les investissements dans les infrastructures »[23].

Le présent rapport ne remet pas en cause cette ambition. Il examine toutefois une question essentielle, jusqu'ici peu étudiée : le corridor pourra-t-il être protégé de l'emprise des réseaux criminels déjà implantés dans l'économie minière, qui constitue précisément la raison d'être de cet investissement ? Si ces réseaux parviennent à prendre le contrôle des minerais, des recettes et des itinéraires d'acheminement, le corridor pourrait ne pas tenir ses promesses en matière de développement.

Un corridor, des priorités divergentes

Le corridor a été conçu dans un contexte géopolitique aujourd'hui révolu. En octobre 2025, deux ans après la signature par l'Union européenne du protocole d'accord relatif au corridor, la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a annoncé le plan RESourceEU, destiné à sécuriser l'accès de l'Europe aux matières premières critiques, en réponse à l'utilisation de ces ressources « comme moyen de pression » par les fournisseurs en position dominante[24]. Ce plan ne mentionne pas explicitement le corridor de Lobito, mais il reprend les mêmes instruments : les investissements réalisés dans le cadre de la stratégie Global Gateway et les partenariats stratégiques de l'UE dans le domaine des matières premières, notamment ceux conclus avec la RDC et la Zambie en 2023[25]. De part et d'autre de l'Atlantique, le discours sur la transition énergétique a cédé la place à celui sur la sécurité des approvisionnements.

La sécurisation de l'approvisionnement en minerais critiques figurait néanmoins parmi les objectifs du corridor dès l'origine. Aux États-Unis, l'administration Biden présentait ce projet comme « une première étape vers la mise en place d'un itinéraire permettant de diversifier les chaînes d'approvisionnement en minerais critiques » nécessaires à la transition énergétique. Elle l'assortissait toutefois de mesures d'accompagnement dans les domaines de l'agriculture, de l'énergie, de la santé et de la connectivité numérique dans les pays traversés par le corridor[26]. L'administration Trump a maintenu cet objectif, mais a recentré le projet sur l'approvisionnement en minerais, au détriment du volet consacré au développement. Ce dernier a subi d'importantes coupes budgétaires, notamment dans les programmes de l'USAID en Angola, en RDC et en Zambie[27], tandis que le développement du corridor s'inscrit désormais dans le cadre d'accords bilatéraux relatifs aux minerais. Comme l'a expliqué un responsable américain, le changement tient moins à la nature de l'objectif poursuivi qu'à l'importance qui lui est accordée[28].

L'accord de partenariat stratégique conclu entre les États-Unis et la RDC en décembre 2025 illustre particulièrement bien cette réorientation[29]. Il accorde aux entreprises américaines un droit de première offre sur les actifs miniers stratégiques et fixe un objectif à cinq ans : faire transiter par Lobito la moitié des exportations de cuivre de la RDC et près d'un tiers de ses exportations de cobalt[30]. Selon certaines informations, la première liste des actifs prioritaires proposés par Kinshasa dans le cadre de cet accord comprenait le site de Rubaya, l'un des gisements de coltan les plus importants du monde. Situé dans l'est du pays, en dehors du tracé du corridor, ce site est actuellement contrôlé par le groupe armé Mouvement du 23 mars (M23), soutenu par le Rwanda[31].

Tous les pays producteurs n'ont cependant pas accepté de telles conditions. En mai 2026, la Zambie, dont le tronçon du corridor n'est encore que partiellement financé, a rejeté les conditions posées par les États-Unis. Washington subordonnait l'octroi d'une aide au secteur de la santé pouvant atteindre 2 milliards de dollars américains sur cinq ans à un accès préférentiel des entreprises américaines aux ressources zambiennes en cuivre et en cobalt[32]. Ce n'est qu'en octobre, après la dissociation officielle des deux dossiers, que la Zambie a signé un accord de coopération sanitaire d'une durée de cinq ans. Un accord distinct portant sur les minerais est toujours en cours de négociation[33].

À l'inverse, Kinshasa compte sur le soutien des États-Unis dans sa lutte contre le M23, la logique consistant, dans les faits, à échanger des minerais contre une assistance en matière de sécurité. Or ce modèle a montré ses limites[34]. Si le conflit dans l'est de la RDC s'inscrit dans un contexte différent de celui de la Copperbelt, il constitue néanmoins une mise en garde. Dans cette région, des contrats de sécurité confiés à des prestataires extérieurs ont été attribués par l'intermédiaire de réseaux clientélistes, donnant lieu au versement de commissions de plusieurs dizaines de millions de dollars. Loin de contribuer à mettre fin aux violences, ces contrats ont au contraire alimenté le conflit[35]. Plus récemment, le gouvernement congolais a fait appel à Erik Prince, fondateur de la société militaire privée Blackwater. Selon certaines informations, ses équipes auraient été déployées aux côtés des forces congolaises dans leur lutte contre le M23, afin de leur fournir des services de surveillance par drone[36]. Le contrat de cinq ans conclu en décembre 2024 avec le gouvernement congolais confiait initialement aux équipes d'Erik Prince la mission d'améliorer le recouvrement des recettes fiscales dans le secteur minier. Elles interviennent désormais sur des sites miniers situés aux environs de Kolwezi, au point de départ du corridor[37].

La concurrence ne suffira pas à démanteler les économies criminelles de la région. Elle risque plutôt de les déplacer.

Le financement des prestataires de sécurité par les recettes qu'ils contribuent eux-mêmes à sécuriser présente un risque particulier. En RDC, des accords récents ont établi un lien direct entre ces deux éléments : le volet minier d'un contrat devait ainsi financer son volet sécuritaire, tandis que la création d'une « police » minière chargée de percevoir les recettes du secteur extractif a également été envisagée[38]. De tels accords font dépendre le financement d'acteurs armés du secteur privé des recettes qu'ils sont eux-mêmes chargés de percevoir, leur donnant ainsi un intérêt financier direct dans les sommes collectées. Ils brouillent également la distinction entre la protection des recettes publiques et leur prélèvement, en l'absence de mécanismes clairement définis permettant de contrôler de manière indépendante les conditions dans lesquelles ces recettes sont perçues[39].

Plus généralement, le Groupe de travail des Nations Unies sur l'utilisation de mercenaires avait souligné dès 2019 que les accords conclus en matière de sécurité dans les industries extractives à travers le monde étaient « complexes et souvent opaques ». En effet, ces accords font intervenir des acteurs publics et privés sans que chacun se voie attribuer « un rôle clair, précis et défini par la loi », ce qui complique l'identification des responsables en cas d'exactions[40]. Dans les provinces du Haut-Katanga et du Lualaba, l'ONG congolaise AfreWatch a recensé, entre 2017 et 2020, des homicides, des actes de torture et d'autres exactions imputables aussi bien à des agents de sécurité privée qu'à des membres des forces publiques affectés aux sites miniers[41].

Les risques ne se limitent pas aux mines : les conditions dans lesquelles les minerais sont achetés en aval de la chaîne d'approvisionnement sont tout aussi importantes. Si l'UE continue de présenter son soutien au corridor sous l'angle de la durabilité, elle partage désormais, dans les faits, la même priorité que les États-Unis : sécuriser ses approvisionnements. La distinction tient essentiellement aux moyens employés. Washington privilégie les accords bilatéraux d'achat de la production minière, tandis que Bruxelles prévoit de procéder à des achats groupés de minerais et de constituer des stocks, tout en assouplissant les

contrôles des chaînes d'approvisionnement[42]. Le Bureau européen de l'environnement a mis en garde contre le risque qu'en l'absence de contrôles adéquats dans le cadre du devoir de diligence, les achats groupés conduisent à l'introduction dans les stocks européens de minerais dont l'origine n'a pas été vérifiée. Ce risque est particulièrement élevé dans une région où du cuivre et du cobalt extraits illégalement ou volés se retrouvent déjà dans les chaînes d'approvisionnement légales[43].

Davantage de cohérence dans l'action des institutions européennes et des États membres permettrait de renforcer la sécurité des approvisionnements en minerais de l'UE et d'en améliorer la gouvernance. Une étude a révélé que le manque actuel de cohérence « rend le fonctionnement de l'UE difficile à comprendre pour la Zambie »[44]. Plusieurs personnes interrogées dans le cadre de ce rapport ont fait le même constat, soulignant que la fragmentation institutionnelle de l'UE constituait un obstacle à la compréhension de sa stratégie[45]. Ce manque de cohérence risque de favoriser l'implantation des réseaux criminels tout au long de la chaîne d'approvisionnement, depuis les mines et les dépôts de minerais jusqu'au port d'exportation, en passant par les routes, les voies ferrées et les postes-frontières.

Alors que l'Europe et les États-Unis cherchent encore à se garantir un accès à ces ressources, la Chine contrôle déjà une grande partie de la chaîne d'approvisionnement. Elle détient des participations dans 15 des plus grandes mines de cuivre et de cobalt de la RDC[46] et domine le raffinage à l'échelle mondiale[47]. Elle a réagi en renforçant l'itinéraire oriental, grâce à un accord de 1,4 milliard de dollars américains conclu en 2025 pour moderniser la ligne ferroviaire TAZARA, qui relie la Zambie à Dar es Salam, en Tanzanie[48]. Les opérateurs chinois interrogés ont présenté les relations étroites qu'ils entretiennent avec les structures de pouvoir locales comme un avantage concurrentiel majeur, dans un contexte où l'accès aux opportunités dépend largement de ces relations. Ils ont également pointé l'absence de stratégie cohérente de la part des Occidentaux, certains estimant qu'un éventuel désengagement américain laisserait davantage de latitude à la Chine pour consolider sa position[49].

Certes, l'ambition à plus long terme est de relier les deux réseaux en passant par la Zambie[50]. Comme l'a déclaré Antony Blinken, alors secrétaire d'État américain, en septembre 2024, « l'objectif ultime est de mettre en place une infrastructure reliant l'océan Atlantique à l'océan Indien »[51]. De même, l'ambassadeur de Tanzanie en Angola a évoqué un corridor qui « part du port de Lobito, traverse la Zambie et rejoint la Tanzanie »[52]. Pour l'heure, toutefois, le scénario le plus probable est celui de deux itinéraires concurrents, desservant les mêmes mines et soutenus par des partenaires rivaux[53]. La concurrence ne suffira pas, à elle seule, à démanteler les économies criminelles de la région. Elle risque plutôt de favoriser un déplacement des activités criminelles, les minerais de provenance douteuse ayant tendance à emprunter les itinéraires où les contrôles sont les moins rigoureux.



Cartographie des risques

Un corridor ne sert pas uniquement à transporter des marchandises. Il génère également des flux, des possibilités de revenus et des points de passage que les réseaux criminels peuvent exploiter[54]. Les travaux publiés à ce jour se sont principalement intéressés aux enjeux commerciaux et géopolitiques du corridor de Lobito[55], ainsi qu'aux questions de gouvernance et de responsabilité des acteurs concernés[56]. Des études consacrées à la sécurité ont également mis en évidence les risques liés à la criminalité sur les différents itinéraires du corridor[57]. Nous examinons ci-après comment celui-ci pourrait transformer l'économie illicite liée aux minerais dans la région, depuis la mine jusqu'au port. Pour ce faire, nous nous appuyons sur des travaux de terrain, des recherches consacrées à l'externalisation de la sécurité en RDC et un rapport à paraître sur les minerais critiques et la criminalité organisée en Afrique centrale[58].

En amont : des minerais déjà accaparés

Le principal risque ne se situe pas sur les voies ferrées, mais dans les mines qui approvisionnent le corridor. Dans la Copperbelt, la menace provient moins des groupes armés que des acteurs chargés de protéger les sites miniers. Dans les provinces du Lualaba et du Haut-Katanga, en RDC, l'extraction illégale sur les concessions minières industrielles a pris une ampleur quasi industrielle et générerait, selon les estimations, 2 milliards de dollars américains par an. Ces activités bénéficieraient de la protection de membres des forces de sécurité, des autorités provinciales et de personnes liées à l'élite politique[59]. Des sources interrogées à Lubumbashi ont indiqué que des mineurs artisanaux étaient chassés, parfois par la force, de sites d'exploitation particulièrement productifs, lesquels sont ensuite remis aux partenaires commerciaux de personnalités bénéficiant d'appuis politiques. Ces partenaires exercent leurs activités sous la protection d'unités d'élite des forces de sécurité, tandis que les responsables chargés des contrôles sont payés pour fermer les yeux sur ces pratiques[60].

Le phénomène est loin d'être nouveau. En 2019, des militaires ont expulsé quelque 10 000 mineurs artisanaux de Tenke Fungurume, une concession de 1 500 kilomètres carrés située dans le Lualaba, sur le tracé du corridor, et abritant l'une des plus grandes mines de cuivre et de cobalt du monde. Certains militaires seraient ensuite restés sur place pour extorquer des droits d'accès au site, tandis que d'autres

auraient extrait illégalement des minerais au profit de hauts gradés[61]. Les entreprises minières jouent également un rôle dans ces pratiques : en juillet 2026, le commandant de la région militaire dont relève le Lualaba a reconnu que certains exploitants faisaient appel à des militaires pour protéger leurs intérêts ou intervenir dans des différends relatifs aux concessions minières[62].

En 2025, l'International Peace Information Service et l'Initiative Bonne Gouvernance et Droits Humains, une organisation basée à Kolwezi, ont cartographié 51 sites d'exploitation artisanale dans le Lualaba, en collaboration avec l'organisme public chargé de l'encadrement de l'exploitation minière artisanale. Ces travaux ont révélé la présence de l'armée congolaise sur 64 % de ces sites[63]. Les militaires y prélevaient principalement des taxes illégales, saisissaient la production et s'arrogeaient le monopole de la vente de marchandises aux mineurs artisanaux. Dans certains cas, ils préfinançaient eux-mêmes les activités d'extraction. Par ailleurs, sur la plupart des sites, des services de l'État non habilités cherchaient également à obtenir une part des recettes.

Quelque 200 000 mineurs artisanaux exploitent les gisements de cuivre et de cobalt, aux côtés d'environ 40 000 enfants. Beaucoup travaillent sans équipement de protection élémentaire dans des galeries creusées à la main, où les effondrements peuvent être mortels[64]. Seule une minorité d'entre eux exerce légalement son activité, dans les rares zones d'exploitation artisanale autorisées ou au sein de coopératives officiellement constituées. La plupart travaillent sur des concessions minières industrielles ou des sites non autorisés en dehors de tout cadre légal. Leur production est vendue à des dépôts de minerais et à des entreprises de transformation, avec une traçabilité très limitée[65]. Le gouvernement de la RDC a récemment intensifié ses efforts pour lutter contre les réseaux congolais et étrangers impliqués dans l'exploitation minière illégale au Lualaba[66]. Il est toutefois encore trop tôt pour déterminer si ces mesures traduisent une réorientation durable de sa politique.



Site d'exploitation artisanale de cobalt et de cuivre à Kolwezi, en RDC. Quelque 200 000 mineurs artisanaux exploitent les gisements de cuivre et de cobalt dans le pays, parmi lesquels beaucoup travaillent sans équipement de protection. *© Michel Lunanga/Getty Images*

Le risque ne se limite pas à ces deux minerais. En Zambie, la production de manganèse a doublé entre 2023 et 2024, une grande partie étant extraite sans permis ou par des investisseurs étrangers recourant à des prêtes-noms zambiens[67]. Près de la moitié des travailleurs interrogés dans le cadre d'une étude financée par les États-Unis étaient victimes de travail forcé. En outre, les usines de traitement mélangent des minerais provenant de différents fournisseurs, ce qui rend impossible l'identification de leur mine d'origine[68]. Le manganèse a lui aussi commencé à transiter par Lobito : à mesure que la gamme des minerais acheminés par le corridor se diversifie, les risques s'étendent à un nombre croissant de chaînes d'approvisionnement[69].

Une fois mélangés à la production légale, les minerais deviennent presque impossibles à distinguer, et leur passage par le corridor leur conférerait une apparence de légitimité. Plus l'itinéraire est rapide et bénéficie d'un soutien international, plus il devient intéressant pour introduire ces minerais dans les chaînes d'approvisionnement présentées comme « responsables ». Les dispositifs de protection mis en place par l'Union européenne sont mal adaptés à ce risque : le règlement de 2017 relatif aux minerais provenant de zones de conflit ne couvre ni le cuivre ni le cobalt[70], tandis que l'application des obligations de devoir de diligence prévues par le règlement de 2025 relatif aux batteries a été reportée à août 2027[71]. Les garanties applicables aux minerais critiques étaient déjà moins strictes que celles concernant l'or. Elles font désormais l'objet de nouvelles pressions visant à les assouplir davantage, au nom de la sécurité des approvisionnements.

Sur les routes : vols organisés et détournements de camions

La majeure partie du cuivre produit dans la région est encore acheminée par camion depuis les mines de la RDC et de la Zambie, jusqu'aux ports de Dar es Salam et de Durban, en passant par le poste-frontière de Kasumbalesa, puis à travers la Zambie. C'est précisément à ces itinéraires que le corridor de Lobito entend offrir une alternative. En RDC, ces convois sont devenus des cibles privilégiées. En juillet 2025, des hommes armés circulant à bord de véhicules sans signe distinctif et équipés de radios de type militaire ont détourné, près de Tumbwe, au nord de Lubumbashi, plusieurs cargaisons de cuivre d'une valeur d'environ 6 millions de dollars américains chacune[72]. Des policiers seraient impliqués dans ces détournements et proposeraient ensuite de « récupérer » les camions volés contre quelque 50 000 dollars américains. Pour restituer les cargaisons de cuivre, ils auraient exigé une somme équivalant à 10 % de leur valeur, soit environ 600 000 dollars américains[73]. Aux points de contrôle, policiers, militaires, agents de l'administration fiscale et équipes d'inspection prélèvent tous leur part[74]. Entre Kolwezi et Kasumbalesa, les chauffeurs routiers sont arrêtés entre 10 et 16 fois et verseraient au total entre 300 et 1 200 dollars américains en pots-de-vin[75]. Mais ce sont justement les chauffeurs qui paient le plus lourd tribut : début 2026, plusieurs chauffeurs zambiens auraient disparu ou été tués en RDC[76], à la suite d'attaques que la fédération syndicale zambienne attribue à « des groupes criminels et, dans certains cas, des individus en uniforme »[77].

Le phénomène s'étend à l'ensemble de la région. En Zambie, des camions transportant des cathodes de cuivre congolais ont été retrouvés abandonnés et vidés de leur cargaison près de Kasumbalesa[78]. En juillet 2026, un ancien commissaire provincial de police, un magistrat et des policiers ont été inculpés pour avoir dérobé des cathodes de cuivre qui avaient été récupérées au poste-frontière de Mokambo[79].

Ces incidents ne sont pas des cas isolés. Pris dans leur ensemble, ils révèlent l'existence de réseaux criminels organisés, capables de coordonner des opérations de surveillance, de logistique et de protection, et bénéficiant de complicités au sein de l'appareil de sécurité.

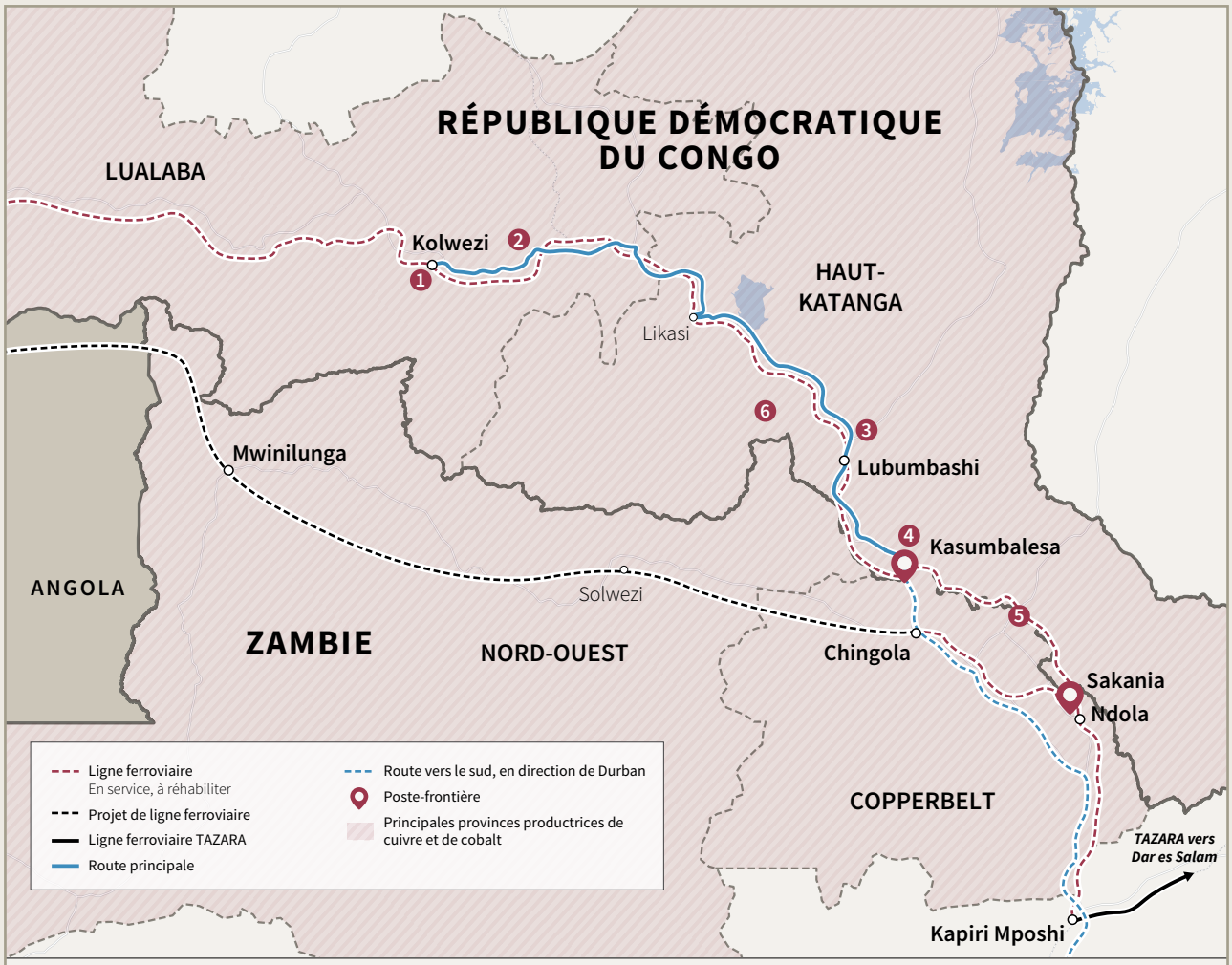
Aux frontières : là où l'illicite devient licite

C'est aux postes-frontières que les flux illicites peuvent le plus facilement être présentés comme légaux. Le cuivre et le cobalt étant transportés en grandes quantités, la contrebande repose moins sur la dissimulation des marchandises que sur de fausses déclarations concernant leur origine, leur poids ou leur contenu[80]. Selon l'Initiative pour la transparence dans les industries extractives, les points de contrôle en RDC se caractérisent par « des fausses déclarations généralisées et une traçabilité limitée »[81]. L'ampleur du phénomène peut être considérable : selon les estimations des chercheurs, entre 2 000 et 5 000 tonnes d'uranium non déclaré auraient quitté le pays dans des cargaisons d'hydroxyde de cobalt entre 2000 et 2024[82]. Le cuivre volé franchit les frontières par des procédés similaires. En juin 2026, la police sud-africaine et INTERPOL ont saisi 121 tonnes de cuivre volé en Zambie, qui avaient été introduites clandestinement en Afrique du Sud par le poste-frontière de Beitbridge, à la frontière avec le Zimbabwe. Les trafiquants avaient utilisé de faux documents douaniers et de fausses plaques d'immatriculation, et effacé les numéros de série pour dissimuler l'origine du cuivre[83].

Les nouvelles restrictions accentuent ces risques. Les quotas d'exportation de cobalt imposés par la RDC devraient entraîner le déplacement d'une part croissante de ce commerce vers la Zambie, où des intermédiaires sont déjà prêts à acheter le minerai[84]. En juin 2026, Kinshasa a par ailleurs réaffirmé l'interdiction d'exporter des concentrés de cuivre et de cobalt, une mesure ancienne ayant fait l'objet de dérogations répétées. Le ministre des Mines conserve toutefois la possibilité d'accorder des dérogations d'une durée d'un an[85]. Le corridor de Lobito pourrait créer un nouveau foyer d'activités illicites au point de passage frontalier de Dilolo–Luau, entre la RDC et l'Angola, où l'harmonisation des procédures douanières des deux pays et le partage de données progressent lentement[86]. L'accélération du passage aux frontières pourrait réduire les délais dont profitent certains agents pour extorquer des pots-de-vin. Toutefois, si cette accélération ne s'accompagne pas d'un renforcement des contrôles, les cargaisons illicites en bénéficieront tout autant que les échanges commerciaux légaux.



Des camions font la queue pour entrer en RDC via Kasumbalesa, en Zambie. Les postes-frontières sont des points névralgiques particulièrement vulnérables au trafic de minerais. *© Zinyange Auntony/Bloomberg via Getty Images*



1 Juillet 2025 — Concession de Metalkol, Kolwezi (RDC)
Plusieurs ressortissants étrangers et leurs complices congolais sont arrêtés pour exploitation minière illégale. Selon des sources locales, ils auraient bénéficié de la protection de militaires et de personnes se prévalant de liens avec l'élite politique.[87]

2 15 novembre 2025 — Mine de Kalando, Mulondo (RDC)
Le 15 novembre 2025, dans la mine de Kalando, dans le Lualaba, des tirs de militaires ont provoqué un mouvement de panique parmi les mineurs artisanaux. L'effondrement d'un pont de fortune a entraîné la mort d'au moins 32 personnes.[88]

3 Juillet 2025 — Tumbwe (RDC)
En juillet 2025, près de Tumbwe, au nord de Lubumbashi, des assaillants circulant à bord de véhicules sans signes distinctifs et équipés de radios de type militaire ont détourné des chargements de cuivre d'une valeur d'environ 6 millions de dollars américains. La police aurait proposé de récupérer les camions volés en échange de 50 000 dollars, et le cuivre en échange d'une somme équivalant à 10 % de sa valeur.[89]

4 Juillet 2023 — Kasumbalesa (RDC)
Disparition d'environ 120 tonnes de cathodes de cuivre provenant de la mine de Tenke Fungurume. Le commandant de la région militaire est arrêté.[90]

5 Mars-juillet 2026 — Poste-frontière de Mokambo (Zambie)
436 cathodes de cuivre détournées vers la Zambie et récupérées par la police sont ensuite vendues aux enchères. L'ancien chef de la police de la Copperbelt, des policiers, un magistrat et un greffier sont inculpés.[91]

6 Début 2026 — Itinéraires d'exportation du cuivre en RDC
Début 2026, plusieurs chauffeurs routiers zambiens auraient été victimes de détournements de camions en RDC et au moins quatre auraient disparu, ce qui a conduit un syndicat zambien de chauffeurs à suspendre les trajets vers ce pays. La fédération syndicale zambienne a par la suite attribué ces attaques à des « groupes criminels et, dans certains cas, à des individus en uniforme ».[92]

AU-DELÀ DE LA COPPERBELT

Du 4 au 9 août 2025 — Nakonde (frontière entre la Zambie et la Tanzanie)
Disparition de 30 tonnes de cathodes de cuivre chargées à Ndola. Le chauffeur désactive le système GPS. La remorque est retrouvée abandonnée en Tanzanie, à quatre kilomètres de la frontière.[93]

Juin 2026 — City Deep, Johannesburg (Afrique du Sud)
121 tonnes de cuivre, volées en Zambie à l'aide de documents douaniers falsifiés, de plaques d'immatriculation clonées et de numéros de série effacés, sont saisies par la police sud-africaine et INTERPOL.[94]

FIGURE 2 Sélection d'incidents signalés entre 2023 et 2026 le long des itinéraires d'exportation du cuivre auxquels le corridor de Lobito entend offrir une alternative.

NOTE : Aucun de ces incidents ne concerne des cargaisons transitant par le corridor lui-même, mais nombre d'entre eux se sont produits le long de son futur tronçon congolais, témoignant de l'implantation des réseaux criminels dans les zones qu'il traversera.

Qui a accès aux ressources ?

La course aux approvisionnements contribue également à déterminer quels acteurs peuvent accéder aux minerais de la région. La première opération d'envergure dans le cadre de l'accord entre les États-Unis et la RDC a bénéficié à Virtus Minerals, qui a acquis les actifs miniers de Chemaf dans le cuivre et le cobalt à Kolwezi et Lubumbashi. Selon Reuters, les dirigeants de cette société sont issus des secteurs de la sécurité et du renseignement, et l'entreprise aurait exagéré son expérience dans le secteur minier[95]. En amont de la chaîne d'approvisionnement, l'accès aux ressources dépend souvent davantage de l'argent versé que des mérites des acteurs concernés : en décembre 2025, la RDC a suspendu toutes les activités de transformation artisanale du cuivre et du cobalt après avoir découvert que des permis avaient été obtenus grâce au versement de pots-de-vin[96].

On ne peut financer un corridor sur fonds publics sans se préoccuper de ceux qui contrôlent les ressources qui y transitent.

En l'absence de mécanismes de redevabilité et de mesures encourageant les investissements responsables, le corridor risque d'attirer les acteurs les mieux placés pour en tirer profit : ceux qui opèrent depuis longtemps dans les économies illicites de la région et savent en exploiter les faiblesses. À l'inverse, les opérateurs soumis au devoir de diligence pourraient s'en détourner. On ne peut financer un corridor sur fonds publics sans se préoccuper de ceux qui contrôlent les ressources qui y transitent.

Géocriminalité : le corridor pris pour cible

Le corridor de Lobito pourrait également être la cible d'actes de géocriminalité, c'est-à-dire de pratiques criminelles auxquelles recourent des États pour atteindre leurs objectifs stratégiques[97]. Un consortium de médias réunissant notamment *The Continent*, Forbidden Stories, openDemocracy, Dossier Center et iStories a révélé qu'en 2023 et 2024, Africa Politology, la branche du groupe Wagner chargée des opérations d'influence jusqu'à son passage sous le contrôle du Service de renseignement extérieur russe (SVR) en décembre 2023[98], avait mené des actions coordonnées contre le corridor en Angola, en RDC, en Namibie et en Afrique du Sud[99].

Des documents confidentiels d'Africa Politology examinés par les auteurs font état d'une « assistance du SVR » pour entrer en contact avec « des personnes ayant accès au président angolais ». L'objectif était de « contrer l'influence politique des États-Unis et des pays de l'UE » en Angola et de mettre en avant « la question des motivations néocoloniales des pays occidentaux dans l'exploitation du corridor de Lobito ». Pour l'Union européenne, le corridor de Lobito se trouve ainsi exposé à des menaces hybrides semblables à celles qu'elle cherche à contrer à ses propres frontières. Selon ces documents, dont le contenu a été corroboré par des entretiens avec des responsables congolais[100], la campagne s'articulait autour de quatre axes d'attaque :

- Compromettre la viabilité économique du corridor. En septembre et octobre 2024, l'opération a consisté à diffuser une lettre attribuée au directeur exécutif de la Gécamines, l'entreprise minière publique de la RDC, indiquant que celle-ci n'utiliserait pas le corridor en raison des « tarifs élevés » pratiqués par la Lobito Atlantic Railway et privilégierait à la place le port congolais de Banana.

- Exagérer les risques pour la sécurité en donnant une large publicité aux accidents ferroviaires et en affirmant que la Lobito Atlantic Railway sabotait les services de transport de voyageurs, créant ainsi un risque de « collisions entre trains ».
- Présenter le corridor comme un instrument de domination américaine destiné à plonger l'Angola « dans une grave crise de la dette », tout en dépeignant la Chine comme le partenaire le plus fiable et en affirmant que les États-Unis n'avaient « pas un seul exemple de projet d'infrastructure mené à bien en Afrique ».
- Attiser le ressentiment local en alimentant les tensions entre le consortium et la compagnie ferroviaire publique historique de l'Angola, Caminho de Ferro de Benguela, ainsi que ses employés, et en laissant entendre que les entreprises angolaises étaient exclues du projet.

Les méthodes employées comprenaient la diffusion de faux documents et d'entretiens fabriqués de toutes pièces, le recours à des commentateurs rémunérés et la manipulation des médias locaux. Selon les documents, chaque campagne aurait touché plusieurs millions de personnes, mais ces chiffres doivent être considérés avec prudence. Certains contenus ont été repris par des médias et des acteurs politiques locaux, notamment des sections du principal parti d'opposition angolais.

Cette campagne servait des intérêts communs à Moscou et à Pékin, dans la mesure où discréditer le corridor de Lobito contribue à renforcer l'attrait de la ligne TAZARA. Rien ne permet d'établir l'existence d'une coordination directe, mais les analyses décrivent depuis longtemps la relation entre Moscou et Pékin comme un partenariat de circonstance. Leurs opérations d'influence en Afrique ont déjà convergé par le passé[101], des plateformes chinoises ayant notamment contribué à amplifier la diffusion de contenus russes[102].



Discréditer le corridor de Lobito contribue à renforcer l'attrait de la ligne ferroviaire Tanzanie-Zambie, soutenue par la Chine et photographiée ci-dessus. *© Tony Baldwin/Getty Images*



La course aux volumes au détriment des normes

Le corridor de Lobito devait permettre à l'Europe et aux États-Unis de s'approvisionner en minerais critiques de manière plus responsable et plus sûre. Il pourrait finalement produire l'effet inverse. Les réseaux criminels qui prennent le contrôle des mines, détournent des convois, falsifient les documents d'exportation et corrompent les agents aux frontières sont déjà à l'œuvre. Le corridor leur permettrait d'acheminer plus rapidement les minerais vers les marchés et de tirer parti de la légitimité supplémentaire que lui confère le soutien des pays occidentaux. La concurrence avec la ligne ferroviaire TAZARA, la volonté d'obtenir rapidement des retombées économiques et la priorité désormais accordée à la sécurité des approvisionnements, à Washington comme à Bruxelles, convergent vers une même logique : privilégier les volumes, quitte à reléguer la traçabilité au second plan. En soutenant les initiatives visant à abroger l'article 1502 de la loi Dodd-Frank sur la réforme de Wall Street et la protection des consommateurs, l'un des piliers de la gouvernance mondiale des minerais dits « 3T », les États-Unis ont compromis leur capacité à promouvoir le devoir de diligence concernant les minerais provenant de zones de conflit[103]. Dans l'Union européenne, les États membres ont approuvé, en février 2026, un ensemble de mesures de simplification qui limite les obligations en matière de devoir de diligence aux plus grandes entreprises et reporte leur application à 2029[104].

La question n'est plus de savoir si la criminalité organisée exploitera le corridor, mais jusqu'où ses réseaux se déploieront le long de son tracé. Le paradoxe est saisissant : conçu pour réduire la dépendance à l'égard de chaînes d'approvisionnement opaques, le corridor risque d'en devenir une lui-même. S'il était livré aux réseaux criminels, les pays producteurs comme les pays importateurs en paieraient le prix fort. Les premiers verraient les minerais quitter leur territoire plus rapidement, tandis que les recettes correspondantes profiteraient aux réseaux illicites. L'essentiel de la transformation s'effectuant à l'étranger, il ne resterait guère de ressources pour le développement à long terme[105]. Ce manque à gagner pèserait sur des finances publiques déjà mises à rude épreuve : l'Angola a financé la reconstruction de la ligne ferroviaire de Benguela en grande partie grâce à des prêts chinois, et sa dette devrait atteindre le plafond fixé par la loi. De son côté, la Zambie, qui poursuit la restructuration de sa dette, emprunte pour construire son tronçon[106]. Les recettes perdues du fait des vols et de la contrebande sont autant de

ressources que ces pays ne pourront pas consacrer au remboursement des emprunts déjà contractés pour financer le corridor. Pour les pays importateurs, la facture serait encore plus lourde : ils devraient supporter le coût des infrastructures, des chaînes d'approvisionnement compromises et de l'instabilité qu'alimentent les économies minières sous l'emprise de réseaux criminels.

Recommandations

Le corridor de Lobito peut apporter de réels bénéfices aux populations de l'Angola, de la RDC et de la Zambie. Mais les réseaux criminels qui prennent le contrôle des mines et des itinéraires d'acheminement des minerais et s'approprient les recettes détournent une grande partie de la valeur que ces investissements devraient générer, avant même qu'elle ne puisse bénéficier aux finances publiques, aux économies locales et aux populations. La lutte contre ces réseaux ne répond pas à une exigence imposée de l'extérieur, elle constitue une condition préalable au développement de la région. Elle permettrait à ces pays de transformer leurs richesses minérales en emplois, en activités industrielles et en recettes publiques, mais aussi de peser sur la scène internationale, non plus comme de simples forunisseurs de matières premières, mais comme des partenaires contribuant activement à la transition énergétique. Le transport ferroviaire présente également un avantage que le transport routier ne saurait offrir : un nombre limité de points de chargement, d'opérateurs et de passages frontaliers, ce qui facilite la surveillance et le contrôle du commerce des minerais. C'est aujourd'hui, alors que le financement et la construction des tronçons congolais et zambien sont encore en cours, que se joue l'avenir du corridor : soit il contribuera à renforcer la gouvernance, soit il profitera aux réseaux criminels.

Les recommandations ci-dessous visent à renforcer la gouvernance le long du corridor et à empêcher que celui-ci et le commerce des minerais ne tombent sous l'emprise des réseaux criminels transnationaux.

- **S'attaquer à la criminalité organisée à la source.** Ces réseaux détournent à leur profit les richesses que le corridor est censé générer, et ce dès les mines qui l'approvisionnent. La RDC et la Zambie devraient faire de la lutte contre la criminalité organisée dans le secteur minier une priorité, y compris au sein des forces de sécurité. Cela suppose d'enquêter sur les officiers et les responsables publics qui protègent les activités d'extraction illégales. Les procureurs militaires devraient, quant à eux, poursuivre les membres des forces armées impliqués dans ces activités, ainsi que les commandants qui ferment les yeux sur ces pratiques. Les forces armées devraient également être retirées des sites miniers et des postes de contrôle non autorisés situés le long des itinéraires d'exportation. Enfin, il convient de veiller à ce que les forces de sécurité ou les entreprises de sécurité privées déployées pour protéger les mines ou les convois, y compris dans le cadre d'accords prévoyant la fourniture de services de sécurité en échange de minerais, disposent d'un mandat légal clairement défini et soient soumises à un contrôle indépendant. Les prestataires de sécurité devraient faire l'objet d'une vérification de leurs antécédents et les entreprises ou les personnes ayant des antécédents d'atteintes aux droits humains ou de criminalité économique devraient être exclues. Les accords conclus en matière de sécurité ne doivent pas servir à protéger les réseaux qu'ils sont censés combattre.
- **Mener des enquêtes transfrontalières.** Pour protéger le corridor contre la criminalité organisée, les enquêtes doivent suivre les réseaux criminels au-delà des frontières. L'Angola, la RDC et la Zambie devraient créer une unité conjointe spécialement chargée de lutter contre la criminalité organisée le long du corridor. Dotée d'un mandat spécifique, cette unité devrait réunir des policiers et des douaniers rigoureusement sélectionnés après vérification de leurs antécédents, ainsi que des procureurs militaires chargés des affaires impliquant des membres des forces armées. Ses activités

devraient être coordonnées par l'intermédiaire de l'Organisation de coopération des chefs de police d'Afrique australe et du bureau régional d'INTERPOL à Harare. Pour garantir son indépendance, elle devrait bénéficier d'un financement garanti et prévisible, dont le montant serait fixé à l'avance et qui ferait l'objet d'un audit indépendant.

- **Faire des terminaux ferroviaires des points de contrôle de la traçabilité.** Là ou le transport routier repose sur des milliers de camions, le transport ferroviaire ne compte qu'un nombre limité de points de chargement. Les données relatives à la mine d'origine, au poids et à la nature des chargements devraient y être enregistrées et vérifiées au moyen de systèmes communs à l'Angola, à la RDC et à la Zambie. Les pays de destination devraient ensuite rapprocher systématiquement leurs données d'importation de ces données d'exportation, afin que tout écart concernant les volumes, la valeur ou l'origine soit signalé et fasse l'objet d'une enquête. Le corridor pourrait ainsi devenir l'itinéraire le plus fiable pour acheminer les minerais vers les marchés, plutôt que la voie la plus rapide pour blanchir des minerais d'origine illicite.
- **Encadrer le report du trafic de la route vers le rail.** Les réseaux criminels qui détournent des camions et extorquent de l'argent aux chauffeurs ne disparaîtront pas avec le report du trafic vers le rail. Ils risquent au contraire de s'adapter à cette évolution. Des enquêtes conjointes menées par les services de police et les douanes de la RDC, de la Zambie et de l'Angola, avec l'appui d'INTERPOL, devraient cibler les organisateurs des vols et des activités de contrebande, ainsi que leurs protecteurs au sein des forces de sécurité. Elles devraient également permettre d'anticiper le développement d'autres trafics illicites, notamment de drogues et d'armes, à mesure que le transport de conteneurs se développera le long du corridor. Les chauffeurs et les creuseurs, qui sont bien plus souvent victimes que bénéficiaires de ces réseaux, devraient être protégés plutôt que poursuivis. Ils devraient notamment disposer de moyens sûrs pour signaler les actes d'extorsion et de violence dont ils sont victimes.
- **Suivre les flux financiers et protéger les recettes.** À mesure que le trafic augmentera, les flux financiers illicites liés aux activités du corridor prendront eux aussi de l'ampleur : sommes versées en échange d'une protection, pots-de-vin, fausse facturation des exportations et blanchiment des produits d'activités criminelles. Avant que le corridor n'atteigne sa pleine capacité, l'Angola, la RDC et la Zambie devraient intégrer les risques qui lui sont associés dans leurs évaluations nationales des risques de blanchiment de capitaux et permettre à leurs cellules de renseignement financier d'échanger des informations. Ces pays devraient également rendre publics l'ensemble des emprunts et garanties liés au corridor, éviter de s'endetter au-delà de ce que les recettes permettraient de rembourser et publier chaque année des estimations du manque à gagner dû aux vols et à la contrebande. Les pays de destination devraient, quant à eux, communiquer aux pays producteurs les données relatives à leurs importations, aux paiements et aux bénéficiaires effectifs, car leurs propres systèmes financiers contiennent une grande partie des informations permettant de mettre au jour ces opérations de blanchiment. Ils devraient également faciliter le recouvrement des avoirs d'origine criminelle, dont une partie devrait être affectée aux populations des zones minières.
- **Mettre à profit la marge de manœuvre actuelle.** Le financement du tronçon congolais n'a pas encore fait l'objet d'engagements fermes, tandis que celui du tronçon zambien n'est que partiellement assuré. Les bailleurs de fonds devraient procéder au décaissement des financements restants par tranches, en subordonnant chaque versement à la réalisation d'objectifs mesurables en matière d'intégrité (publication des contrats, fonctionnement effectif des systèmes de traçabilité et vérification préalable des accords conclus en matière de sécurité, par exemple), plutôt que d'imposer des conditions une fois les fonds versés.

- **Faire de la transparence le meilleur rempart contre les tentatives de mainmise sur le corridor.** La publication des contrats de concession, des accords d'achat de la production, de l'identité des bénéficiaires effectifs et des volumes transportés contribuerait à prévenir les tentatives de mainmise sur le corridor. Elle contribuerait également à contrer les campagnes d'influence qui prospèrent grâce au manque de transparence. Les bailleurs de fonds devraient soutenir la création d'un organe indépendant chargé de veiller à l'intégrité du corridor. Des représentants de la société civile, des journalistes et des chercheurs des trois pays y participeraient et rendraient chaque année leurs conclusions publiques.
- **Les pays de destination devraient assortir leurs investissements d'exigences en matière d'intégrité.** Les minerais dont l'origine est entachée d'irrégularités ne constituent pas une source d'approvisionnement sûre : ils exposent les acheteurs à des risques juridiques, politiques et réputationnels, tout en finançant les réseaux criminels qui déstabilisent les régions productrices. Conformément aux engagements qu'ils ont pris dans le cadre du G7, l'Union européenne et les États-Unis devraient commencer par imposer des exigences d'intégrité dans les dispositifs qu'ils contrôlent directement. Pour les États-Unis, cela concerne les minerais acquis par les entreprises américaines dans le cadre de l'accord entre les États-Unis et la RDC, ainsi que les projets du corridor financés par la Development Finance Corporation. Pour l'UE, il s'agit des achats groupés et de la constitution de stocks prévus dans le cadre de RESourceEU, ainsi que des investissements réalisés au titre de Global Gateway : aucun financement ni achat public ne devrait porter sur des minerais dont l'origine ne peut être vérifiée. L'UE devrait également étendre les exigences en matière de devoir de diligence au cuivre et au cobalt et s'opposer à tout nouveau report de l'application du règlement relatif aux batteries. Les États-Unis devraient maintenir les obligations de publication d'informations relatives aux minerais provenant de zones de conflit. Enfin, l'Union européenne et les États-Unis devraient accorder à l'Afrique centrale et australe une place dans leur diplomatie des matières premières à la mesure de son importance dans leurs chaînes d'approvisionnement, en engageant le dialogue avec les États producteurs sur les questions de gouvernance, et pas seulement sur l'accès aux ressources.



Notes

1 U.S. Geological Survey, *Mineral Commodity Summaries*, février 2026, https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2026/mcs2026-cobalt.pdf.

2 William Clowes, *Zijin's Congo lithium mine set to be among world's biggest*, Mining.com, 24 mars 2026, https://www.mining.com/web/zijins-congo-lithium-mine-set-to-be-among-worlds-biggest/.

3 Xinhua, *DR Congo certifies first-ever lithium export*, 23 juillet 2026, https://english.news.cn/20260723/bb4826a0181d40e2a03fc72af4769990/c.html.

4 International Energy Agency (IEA), *Executive Summary, Global Critical Minerals Outlook 2025*, https://www.iea.org/reports/global-critical-minerals-outlook-2025/executive-summary.

5 James Kunda, *EU mobilizes $2.3B to fund works on transport corridor linking Zambia, Angola, DR Congo*, Anadolu Agency, 12 novembre 2025, https://www.aa.com.tr/en/europe/eu-mobilizes-23b-to-fund-works-on-transport-corridor-linking-zambia-angola-dr-congo/3742226.

6 Gerhard Peters et John T. Woolley, *Readout of the Lobito Trans-Africa Corridor Summit*, The American Presidency Project, 4 décembre 2024, https://www.presidency.ucsb.edu/node/375329.

7 Trafigura, *Concession agreement signed with the Angolan government for rail services and logistics support for the Lobito corridor*, 9 novembre 2022, https://www.trafigura.com/news-and-insights/press-releases/2022/concession-agreement-signed-with-the-angolan-government-for-rail-services-and-logistics-support-for-the-lobito-corridor/.

8 European Commission, *Global Gateway: EU signs strategic partnerships on critical raw materials value chains with DRC and Zambia and advances cooperation with US and other key partners to develop the 'Lobito Corridor'*, 26 octobre 2023, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_23_5303/IP_23_5303_EN.pdf.

9 International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, *From Transit to Transformation: Leveraging the Lobito corridor for economic diversification and regional integration*, 2026, https://documents1.worldbank.org/curated/en/099071726144589235/pdf/P507068-ead16ac5-ac11-4d84-94ea-498fd2f08ae3.pdf; Ivanhoe Mines, *Ivanhoe Mines' exports commence from Kamoa-Kakula Copper Complex along Lobito Atlantic Rail Corridor, communiqué de presse*, 2 janvier 2024, https://www.ivanhoemines.com/wp-content/uploads/20240102-shipments-commence-along-Lobito-Corridor-VF-1.pdf.

10 Ivanhoe Mines, *Ivanhoe Mines reports 71,417 tonnes of copper in anode produced by Kamoa-Kakula in Q1 2026; recovery efforts advancing, communiqué de presse*, 13 avril 2026, https://ivanhoe.blendermedia.com/news-stories/news-release/ivanhoe-mines-reports-71417-tonnes-of-copper-in-anode-produced-by-kamoa-kakula-in-q1-2026-recovery-efforts-advancing/.

11 Angola Press Agency, *Angola: Concessionaire moves 27,000 tonnes on Lobito Corridor*, AllAfrica, 16 septembre 2026, https://allafrica.com/stories/202609180667.html.

12 U.S. Geological Survey, *Mineral Commodity Summaries*, février 2026, https://pubs.usgs.gov/periodicals/mcs2026/mcs2026-cobalt.pdf; *Angola Press Agency (ANGOP), Angola: Concessionaire moves 27,000 tonnes on Lobito Corridor*, via allAfrica, 16 septembre 2026, https://allafrica.com/stories/202609180667.html.

13 Logistics Cluster, *Democratic Republic of Congo - 2.4 Democratic Republic of Congo Railway Assessment*, https://lca.logcluster.org/democratic-republic-congo-24-democratic-republic-congo-railway-assessment.

14 Maureen Walschot, *Infrastructure, extraction, and accountability around the Lobito Corridor in southern DRC*, IPIS, 3 décembre 2025, https://ipisresearch.be/weekly-briefing/infrastructure-extraction-and-accountability-around-the-lobito-corridor-in-southern-drc/.

15 RDC : Félix Tshisekedi annonce 1,258 milliard USD pour 1 004,5 km de rail sur le corridor de Lobito, *Journal de Kinshasa*, 26 août 2026, https://www.journaldekinshasa.com/rdc-corridor-lobito-concession-ferroviaire-dilolo-sakania-tshisekedi/; *Lobito Corridor rail wins a 30-year DRC concession*, Further Africa, 4 septembre 2026, https://furtherafrica.com/2026/09/04/lobito-corridor-rail-wins-a-30-year-drc-concession/.

16 Africa Finance Corporation, *AFC-led Zambia Lobito Rail Project receives boost from Biden visit to Angola*, 4 décembre 2024, https://www.africafc.org/news-and-insights/news/afc-led-zambia-lobito-rail-project-receives-boost-from-biden-visit-to-angola.

17 Duncan Miriri, *Africa Finance Corporation targets end-2027 financial close for Lobito's Zambia railway*, Reuters, 24 avril 2026, https://www.reuters.com/world/africa/africa-finance-corporation-targets-end-2027-financial-close-lobitos-zambia-2026-04-24/.

18 Eugene Goddard, D*ar es Salaam bags the lion's share of Copperbelt bulk freight, Southern Africa's Freight News*, 4 avril 2022, https://www.freightnews.co.za/article/dar-es-salaam-bags-the-lions-share-of-copperbelt-bulk-freight.

19 Trevor Hunnicut et Jessica Donati, *Biden meets African leaders in Angola to advance Lobito railway project*, Reuters, 4 décembre 2024, https://www.reuters.com/world/biden-visits-angolan-port-city-lobito-tout-railway-plans-2024-12-04/.

20 Financial Afrik, *Afreximbank and ECA sign framework agreement towards establishing special economic zones for the production of battery electric vehicles in DRC and Zambia*, 11 avril 2023, https://www.financialafrik.com/en/2023/04/11/afreximbank-and-eca-sign-framework-agreement-towards-establishing-special-economic-zones-for-the-production-of-battery-electric-vehicles-in-drc-and-zambia/; *The Namibian, Zambia, DRC sign pact on electric vehicles*, https://namibian.com.na/zambia-drc-sign-pact-on-electric-vehicles/.

21 European Commission, *Connecting the Democratic Republic of the Congo, Zambia and Angola to global markets through the Lobito Corridor*, International Partnerships, https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/global-gateway/connecting-democratic-republic-congo-zambia-and-angola-global-markets-through-lobito-corridor_en; James Kunda, *EU mobilizes $2.3B to fund works on transport corridor linking Zambia, Angola, DR Congo, Anadolu Agency*, 12 novembre 2025, https://www.aa.com.tr/en/europe/eu-mobilizes-23b-to-fund-works-on-transport-corridor-linking-zambia-angola-dr-congo/3742226.

22 *Railway Gazette International, Financing backs Zambia's participation in the Lobito Corridor programme*, 17 août 2026,https://www.railwaygazette.com/zambia/2026/08/17/financing-backs-zambias-participation-in-the-lobito-corridor-programme/.

23 Ver Angola, *The World Bank says the Lobito Corridor is crucial to reversing Angola's impoverishment*, 21 juillet 2026, https://www.verangola.net/va/en/072026/Transports/49536/The-World-Bank-says-the-Lobito-Corridor-is-crucial-to-reversing-Angola's-impoverishment.htm.

24 European Commission, *Speech by President von der Leyen at the 2025 Berlin Global Dialogue*, 25 octobre 2025, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/speech_25_2515/SPEECH_25_2515_EN.pdf.

25 *Global Gateway: EU signs strategic partnerships on critical raw materials value chains with DRC and Zambia and advances cooperation with US and other key partners to develop the Lobito Corridor*, African Media Agency, octobre 2023, https://africanmediaagency.com/global-gateway-eu-signs-strategic-partnerships-on-critical-raw-materials-value-chains-with-drc-and-zambia-and-advances-cooperation-with-us-and-other-key-partners-to-develop-the-lobito-corrid/.

26 Gerhard Peters et John T. Woolley, *Readout of the Lobito Trans-Africa Corridor Summit, The American Presidency Project*, 4 décembre 2024, https://www.presidency.ucsb.edu/node/375329.

27 USAID alumni, *Derailed: The cost of USAID cuts on the Lobito Corridor project*, mai 2025, https://usaidalumni.org/wp-content/uploads/2025/05/Derailed_The_cost_of_USAID_cuts_on_the_Lobito_Corridor_Project.pdf.

28 Entretien à distance avec un responsable américain, avril 2026.

29 US Department of State, *Strategic Partnership Agreement between the Government of the United States of America and the Government of the Democratic Republic of the Congo*, 4 décembre 2025, https://www.state.gov/strategic-partnership-agreement-between-the-government-of-the-united-states-of-america-and-the-government-of-the-democratic-republic-of-the-congo.

30 IEA, *DRC-US Strategic Partnership Agreement*, Policies database, https://www.iea.org/policies/29541-drc-us-strategic-partnership-agreement; Erik Kennes, *The Washington Agreements: Peace for business is not enough*, Egmont Institute, 17 décembre 2025, https://egmontinstitute.be/the-washington-agreements-peace-for-business-is-not-enough/.

31 Marie Toulemonde, RDC : comment Trump veut prendre le contrôle de la mine de coltan de Rubaya, tenue par l'AFC/M23, *Jeune Afrique*, 28 février 2026, https://www.jeuneafrique.com/1769464/politique/rdc-comment-

trump-veut-prendre-le-controle-de-la-mine-de-coltan-de-rubaya-tenue-par-lafc-m23/.

32 Euan Sadden, *Zambia rejects US critical minerals deal over preferential access terms*, S&P Global, 5 mai 2026, https://www.spglobal.com/energy/en/news-research/latest-news/metals/050526-zambia-rejects-us-critical-minerals-deal-over-preferential-access-terms; Al Jazeera, *Zambia delaying US deals over minerals and data demands*, 4 mai 2026, https://www.aljazeera.com/news/2026/5/4/zambia-delaying-us-deals-over-minerals-and-data-demands.

33 US Embassy in Zambia, *United States of America and Zambia sign five-year, $2.49 billion health cooperation memorandum of understanding*, 8 octobre 2026, https://zm.usembassy.gov/united-states-of-america-and-zambia-sign-five-year-2-49-billion-health-cooperation-memorandum-of-understanding/; Semafor, *Zambia agrees health deal with US after resolving dispute*, 9 octobre 2026, https://www.semafor.com/article/10/09/2026/zambia-agrees-health-deal-with-us-after-resolving-dispute.

34 Zobel Behalal, La violence à vendre : L'externalisation de la sécurité dans le conflit avec le M23 en RDC, GI-TOC, septembre 2026, https://globalinitiative.net/analysis/security-outsourcing-m23-drc/.

35 *Ibid.*

36 Zobel Behalal, La violence à vendre : L'externalisation de la sécurité dans le conflit avec le M23 en RDC, GI-TOC, septembre 2026, https://globalinitiative.net/analysis/security-outsourcing-m23-drc/; Declan Walsh, *A deadly firefight exposes Erik Prince's new shadow war in Congo, The New York Times*, 9 octobre 2026, https://www.nytimes.com/2026/10/09/world/africa/erik-prince-congo-mercenary-kennedy-vectus-contract.html.

37 Reuters, T*rump supporter Prince reaches deal with Congo to help secure mineral wealth*, 17 avril 2025, republié par TimesLIVE: https://www.timeslive.co.za/sunday-times-daily/africa/2025-04-18-trump-supporter-prince-reaches-deal-with-drc-to-secure-mineral-wealth/; Congo-Kinshasa : Une unité spéciale pour sécuriser les mines, *Deutsche Welle* via *AllAfrica*, 30 juin 2026, https://fr.allafrica.com/stories/202606300501.html; Zobel Behalal, La violence à vendre : L'externalisation de la sécurité dans le conflit avec le M23 en RDC, GI-TOC, septembre 2026, p. 13, https://globalinitiative.net/analysis/security-outsourcing-m23-drc/; UN Security Council, *Final report of the Group of Experts on the Democratic Republic of the Congo*, S/2025/446, 3 juillet 2025, para. 75, https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n25/124/40/pdf/n2512440.pdf; UN Security Council, *Final report of the Group of Experts on the Democratic Republic of the Congo*, S/2026/466, 11 juin 2026, paras 144–147, https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n26/113/94/pdf/n2611394.pdf.

38 Christophe Châtelot, Le retour en grâce d'Erik Prince, fondateur de Blackwater*, Le Monde*, 28 septembre 2025, https://www.lemonde.fr/afrique/article/2025/09/28/le-retour-en-grace-d-erik-prince-fondateur-de-blackwater_6643230_3212.html.

39 AfriWatch, Les sociétés de sécurité privée et les droits de l'homme dans les provinces du Haut-Katanga et du Lualaba, juin 2021, https://afrewatch.org/wp-content/uploads/2021/06/AFREWATCH_Rapport-detude-PVSDH_Juin-2021.pdf.

40 UN Human Rights Council, *Report of the Working Group on the use of mercenaries: Relationship between private military and security companies and the extractive industry from a human rights perspective*, A/HRC/42/42, 29 juillet 2019, https://digitallibrary.un.org/record/3837130.

41 AfriWatch, Les sociétés de sécurité privée et les droits de l'homme dans les provinces du Haut-Katanga et du Lualaba, juin 2021, https://afrewatch.org/wp-content/uploads/2021/06/AFREWATCH_Rapport-detude-PVSDH_Juin-2021.pdf.

42 Mariaan Webb, *EU unveils RESourceEU plan to shore up critical minerals supply, accelerate project development*, Mining Weekly, https://www.miningweekly.com/article/eu-unveils-resourceeu-plan-to-shore-up-critical-minerals-supply-accelerate-project-development-2025-12-04.

43 Andreas Budiman, *RESourceEU: Militarised mineral strategy will erode rights, pollute our freshwater and increase long-term insecurity*, European Environmental Bureau (EEB), 3 décembre 2025, https://eeb.org/en/resourceeu/.

44 Meike Schulze, T*he Strategic Raw Material Partnership between the EU and Zambia: Industrial Cooperation Is Key to Value Creation and Long-Term Collaboration*, SWP Comment 19, Stiftung Wissenschaft und Politik, mai 2025, https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2025C19_RawMaterialPartnership_EU_Zambia.pdf.

45 Entretiens avec des responsables de l'UE et des représentants du secteur privé, 2026.

46 Gracelin Baskaran, *Building Critical Minerals Cooperation Between the United States and the Democratic Republic of the Congo*, Center for Strategic & International Studies (CSIS), 25 mars 2025, https://www.csis.org/analysis/building-critical-minerals-cooperation-between-united-states-and-democratic-republic-congo.

47 IEA, Executive Summary, *Global Critical Minerals Outlook 2025*, https://www.iea.org/reports/global-critical-minerals-outlook-2025/executive-summary.

48 Chris Mfula, *China signs agreement to revamp TAZARA railway in Zambia*, CNBC Africa, 21 novembre 2025, https://www.cnbcafrica.com/2025/china-signs-agreement-to-revamp-tazara-railway-in-zambia.

49 Entretiens avec des représentants chinois du secteur minier, Lubumbashi, novembre 2025.

50 Entretiens à distance avec un interlocuteur au sein de l'UE et un représentant d'une organisation économique multilatérale, octobre 2026.

51 Antony J. Blinken, *Remarks at the Partnership for Global Infrastructure and Investment Roundtable on the Lobito Corridor*, US Department of State, New York, 24 septembre 2024, repris par GlobalSecurity.org: https://www.globalsecurity.org/military/library/news/2024/09/mil-240924-state04.htm.

52 *The Lobito Corridor will strengthen the historic relationship between Angola and Tanzania*, Ver Angola, 9 avril 2026, https://www.verangola.net/va/en/042026/Politics/48376/The-Lobito-Corridor-will-strengthen-the-historic-relationship-between-Angola-and-Tanzania.htm.

53 *China signs $1.4bn Tazara railway deal, reviving copperbelt link amid Lobito Corridor rivalry*, IntelliNews, 29 septembre 2025, https://www.intellinews.com/china-signs-1-4bn-tazara-railway-deal-reviving-copperbelt-link-amid-lobito-corridor-rivalry-403668/.

54 United Nations Office on Drugs and Crime, *Minerals Crime: Crimes in the supply chains of critical energy transition minerals*, 2025, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Crimes%20on%20Environment/Minerals_Crime/Critical_minerals_2025.pdf.

55 International Bank for Reconstruction and Development/The World Bank, *From Transit to Transformation: Leveraging the Lobito corridor for economic diversification and regional integration*, 2026, https://documents1.worldbank.org/curated/en/099071726144589235/pdf/P507068-ead16ac5-ac11-4d84-94ea-498fd2f08ae3.pdf; Poorva Karkare et Bruce Byiers, *The Lobito Corridor: Between European geopolitics and African agency*, European Centre for Development Policy Management, avril 2025, https://ecdpm.org/application/files/6217/6235/7263/The-Lobito-Corridor-Between-European-geopolitics-African-agency-ECDPM-Discussion-Paper-386-2025.pdf.

56 Maureen Walschot, *Infrastructure, extraction, and accountability around the Lobito Corridor in southern DRC*, International Peace Information Service, 3 décembre 2025, https://ipisresearch.be/weekly-briefing/infrastructure-extraction-and-accountability-around-the-lobito-corridor-in-southern-drc/; Extractive Industries Transparency Initiative, *The Lobito Corridor: A frontier for transition mineral partnerships in Africa*, mai 2026, https://eiti.org/sites/default/files/EITI_Lobito%20Corridor%20Report%202026%20EN%20WEB.pdf.

57 Crisis24, Africa Intelligence and GardaWorld Africa Information Services, *Lobito Corridor Project: Strategic supply chain to remain contested security environment*, 6 août 2025, https://www.crisis24.com/articles/lobito-corridor-project-strategic-supply-chain-to-remain-contested-security-environment.

58 Zobel Behalal, La violence à vendre : L'externalisation de la sécurité dans le conflit avec le M23 en RDC, GI-TOC, septembre 2026, https://globalinitiative.net/analysis/security-outsourcing-m23-drc/.

59 Olivier Liffran et Joan Tilouine, Les liaisons dangereuses du clan Tshisekedi avec les «cartels» de pilleurs de cobalt, Africa Intelligence, 6 octobre 2025, https://www.africaintelligence.fr/afrique-centrale/2025/10/06/les-liaisons-dangereuses-du-clan-tshisekedi-avec-les-cartels-de-pilleurs-de-cobalt,110527227-ge0.

60 Entretiens avec des sources proches des cercles politiques et des milieux de la sécurité, Lubumbashi, novembre 2025.

61 Amnesty International, *DRC: Withdraw armed forces from Fungurume mines to avert bloodshed*, 2 juillet 2019, https://amnesty.ca/news/drc-withdraw-armed-forces-fungurumemines-avert-bloodshed; AidData, *Tenke Fungurume Copper Cobalt Mine: Chinese Financing for Transition Minerals*, 2025, https://docs.aiddata.org/reports/china-transition-minerals-2025/Tenke_Fungurume_Copper_Cobalt_Mine_Chinese_Financing_for_Transition_Minerals.pdf.

62 Le général Kapend : Eddy Kapend points to mining operators' role in mine militarization, Bankable, 22 juillet 2026, https://bankable.africa/en/headliners/2207-3357-eddy-kapend-points-to-mining-operators-role-in-mine-militarization.

63 IBGDH and IPIS, *Realities of artisanal and small-scale copper and cobalt mining in Lualaba province, DRC*, 25 septembre 2026, https://ipisresearch.be/publication/realities-of-artisanal-and-small-scale-copper-and-cobalt-mining-in-lualaba-province-drc/.

64 World Bank, *Cobalt in the Democratic Republic of Congo*, juin 2021, https://documents1.worldbank.org/curated/en/099500001312236438/pdf/P1723770a0f570093092050c1bddd6a29df.pdf.

65 EITI-RDC, *ASM in copper-cobalt in the DRC (2025),* novembre 2025, https://eiti.org/documents/asm-copper-cobalt-drc-2025.

66 *Congo detains 300 Chinese in illegal mining crackdown*, Miningmx (citing Bloomberg), 16 octobre 2026, https://miningmx.com/2026-10-16-congo-detains-300-chinese-in-illegal-mining-crackdown; SAEMAPE : le DG et le DP au Lualaba suspendus par le ministre des Mines, Actualite.cd, 22 octobre 2026, https://actualite.cd/2026/10/22/saemape-le-dg-et-le-dp-au-lualaba-suspendus-par-le-ministre-des-mines.

67 ICF Macro, Inc., *Assessing Forced Labor in the Manganese Supply Chain of Zambia*, mars 2026, https://www.dol.gov/sites/dolgov/files/ILAB/Zambia-Manganese-SupplyChain-508.pdf.

68 *Ibid.*

69 Copperbelt Katanga Mining, *Lobito Atlantic Railway expands mineral logistics with major manganese shipment*, 30 mai 2026, https://copperbeltkatangamining.com/lobito-atlantic-railway-expands-mineral-logistics-with-major-manganese-shipment/.

70 European Commission, *Conflict Minerals Regulation*, https://policy.trade.ec.europa.eu/development-and-sustainability/conflict-minerals-regulation_en.

71 InfoDPP, *Battery Due Diligence: New Deadline 18 August 2027 (Reg. 2025/1561)*, 17 avril 2026, https://infodpp.eu/en/blog/battery-due-diligence-delay-2025-1561/.

72 Eugene Goddard, Orchestrated hijacking disrupts copper logistics in DRC, *Southern Africa's freight news*, 28 juillet 2025, https://www.freightnews.co.za/article/orchestrated-hijacking-disrupts-copper-logistics-in-drc.

73 *Ibid.*

74 Shoshana Kedem, *Fears that DR Congo's cobalt quotas could deepen corruption*, African Business, 4 novembre 2025, https://african.business/2025/11/resources/fears-that-dr-congos-cobalt-quotas-could-deepen-corruption.

75 Crisis24, *Africa Intelligence and GardaWorld Africa Information Services, Lobito Corridor Project: Strategic supply chain to remain contested security environment*, 6 août 2025, https://www.crisis24.com/articles/lobito-corridor-project-strategic-supply-chain-to-remain-contested-security-environment.

76 Sbu Mzobe, *Cross-Border Truckers Warned as Hijackings and Abductions Escalate in the DRC*, SA Trucker, 6 janvier 2026, https://satrucker.co.za/cross-border-truckers-warned-as-hijackings-and-abductions-escalate-in-the-drc/.

77 Augustine Sichula, *ZCTU decries rising attacks on Zambian truckdrivers in DRC, urges govt intervention*, Zambia Monitor, 24 juin 2026, https://www.zambiamonitor.com/zctu-decries-rising-attacks-on-zambian-truck-drivers-in-drc-urges-govt-intervention/.

78 Bumba Mulenga, C*ongolese drivers suspected in Copper cathodes heist worth K16.8 million, trucks found abandoned in Chililabombwe*, Zambia Monitor, 27 août 2024, https://www.zambiamonitor.com/congolese-drivers-suspected-in-copper-cathodes-heist-worth-k16-8-million-trucks-found-abandoned-in-chililabombwe/.

79 Kenneth Lutena*, Former Copperbelt police chief among six charged over $448,596 copper theft*, Zambia Monitor, 30 juillet 2026, https://www.zambiamonitor.com/former-copperbelt-police-chief-among-six-charged-over-448596-copper-theft/.

80 United Nations Office on Drugs and Crime, *Minerals Crime: Crimes in the supply chains of critical energy transition minerals*, 2025, https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Crimes%20on%20Environment/Minerals_Crime/Critical_minerals_2025.pdf.

81 EITI-RDC, *ASM in copper-cobalt in the DRC (2025)*, novembre 2025, https://eiti.org/documents/asm-copper-cobalt-drc-2025.

82 Amy Rotman, *DRC's cobalt industry under scrutiny following report on undeclared uranium export*, Mining.com.au, 10 août 2026, https://mining.com.au/drcs-cobalt-industry-under-scrutiny-following-report-on-undeclared-uranium-export/.

83 Masabata Mkwananzi, *Gauteng police seize R12.6 million in stolen copper linked to cross-border smuggling operation*, IOL, 21 juin 2026, https://iol.co.za/the-star/news/2026-06-21-gauteng-police-seize-r126-million-in-stolen-copper-linked-to-cross-border-smuggling-operation/.

84 Shoshana Kedem, *Fears that DR Congo's cobalt quotas could deepen corruption, African Business*, 4 novembre 2025, https://african.business/2025/11/resources/fears-that-dr-congos-cobalt-quotas-could-deepen-corruption.

85 Ange Adihe Kasongo et Maxwell Akalaare Adombila, *Congo bans copper and cobalt concentrates exports, official order says*, Reuters, 6 août 2026, https://www.reuters.com/world/africa/congo-bans-exports-copper-cobalt-concentrates-official-order-says-2026-08-06/; Nathalie Scott-Gray, *DRC bans copper and cobalt exports: What do we need to know?*, StoneX, 6 août 2026, https://www.stonex.com/en/insights/drc-bans-copper-and-cobalt-exports-what-do-we-need-to-know/.

86 Poorva Karkare et Bruce Byiers, *The Lobito Corridor: Between European geopolitics and African agency,* European Centre for Development Policy Management, avril 2025, https://ecdpm.org/application/files/6217/6235/7263/The-Lobito-Corridor-Between-European-geopolitics-African-agency-ECDPM-Discussion-Paper-386-2025.pdf.

87 Mines.cd, Lualaba : Plusieurs ressortissants chinois arrêtés pour exploitation illégale de minerais à Kolwezi, 1 août 2025, https://mines.cd/lualaba-plusieurs-ressortissants-chinois-arretes-pour-exploitation-illegale-de-minerais-a-kolwezi/.

88 Al Jazeera, *Dozens killed in DR Congo after bridge collapses at copper, cobalt mine*, 17 novembre 2025, https://www.aljazeera.com/news/2025/11/17/dozens-killed-in-dr-congo-after-bridge-collapses-at-copper-cobalt-mine.

89 Eugene Goddard, *Orchestrated hijacking disrupts copper logistics in DRC*, Freight News, 28 juillet 2025, https://www.freightnews.co.za/article/orchestrated-hijacking-disrupts-copper-logistics-in-drc.

90 Mines.cd, Affaire vol de 120 tonnes de cathodes de cuivre : le Général Smith Gihanga aux arrêts, 24 août 2023, https://mines.cd/affaire-vol-de-120-tonnes-de-cathodes-de-cuivre-le-general-smith-gihanga-aux-arrets/.

91 Kenneth Lutena, *Former Copperbelt police chief among six charged over $448,596 copper theft, Zambia Monitor*, 30 juillet 2026, https://www.zambiamonitor.com/former-copperbelt-police-chief-among-six-charged-over-448596-copper-theft/.

92 Sbu Mzobe, *Cross-border truckers warned as hijackings and abductions escalate in the DRC*, SA Trucker, 6 janvier 2026, https://satrucker.co.za/cross-bordertruckers-warned-as-hijackings-and-abductions-escalatein-the-drc/; Augustine

Sichula, *ZCTU decries rising attacks on Zambian truck drivers in DRC, urges gvt intervention*, Zambia Monitor, 24 juin 2026, https://www.zambiamonitor.com/zctu-decries-rising-attacks-onzambian-truck-drivers-in-drc-urges-govt-intervention/.

93 Lusaka Times, *Copper heist in Nakonde!*, 11 août 2025, https://www.lusakatimes.com/2025/08/11/489032/.

94 Masabata Mkwananzi, *Gauteng police seize R12.6 million in stolen copper linked to cross-border smuggling operation*, IOL, 21 juin 2026, https://iol.co.za/the-star/news/2026-06-21-gauteng-police-seize-r126-million-in-stolen-copperlinked-to-cross-border-smuggling-operation/.

95 Clement Bonnerot, *US firm in key Congo minerals deal overstated its mining experience, documents and sources show*, Reuters, 24 avril 2026, https://www.reuters.com/world/africa/us-firm-key-congo-minerals-deal-overstated-its-mining-experience-documents-2026-04-21/.

96 Yassin Kombi et Anait Miridzhanian, *Congo halts artisanal copper and cobalt processing amid corruption crackdown*, Reuters, 23 décembre 2025, https://www.reuters.com/sustainability/boards-policy-regulation/congo-halts-artisanal-copper-cobalt-processing-amid-corruption-crackdown-2025-12-23/.

97 Martin Thorley, *Of kingdoms and crooks: The rise of geocriminality*, GI-TOC, 17 mars 2025, https://globalinitiative.net/analysis/the-rise-of-geocriminality/.

98 All Eyes On Wagner, *A New Chef in the Kitchen: The SVR Takes Control of the Wagner's influence branch for Offensive Operations in the Global South*, 14 février 2026, https://alleyesonwagner.org/2026/02/14/a-new-chef-in-the-kitchen-the-svr-takes-control-of-the-wagners-influence-branch-for-offensive-operations-in-the-global-south/.

99 Léa Peruchon, Eloïse Layan et Sofia Álvarez Jurado, *Propaganda Machine: Secret documents reveal Russia's foreign influence strategy across three continents*, Forbidden Stories, 14 février 2026, https://forbiddenstories.org/propaganda-machine-secret-documents-reveal-russias-foreign-influence-strategy-across-three-continents/.

100 Entretiens à distance avec deux responsables de la RDC ayant connaissance du dossier, octobre 2026.

101 Tamás Matura, *Sino-Russian Convergence in Foreign Information Manipulation and Interference: A Global Threat to the US and Its Allies*, Center for European Policy Analysis, 30 juin 2025, https://cepa.org/comprehensive-reports/sino-russian-convergence-in-foreign-information-manipulation-and-interference/.

102 Digital Forensic Research Lab, *In Sub-Saharan Africa, China embraces Russian messaging against Ukraine*, 12 juin 2024, https://dfrlab.org/2024/06/12/china-russia-sub-saharan-africa/.

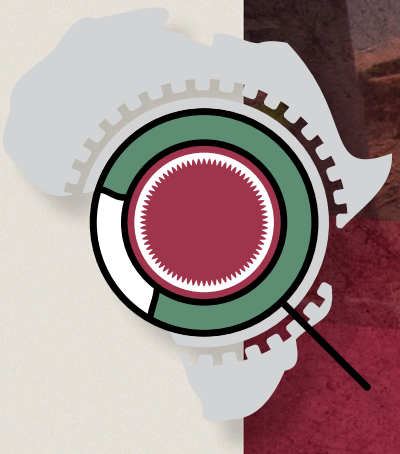
103 US 119th Congress (2025–2026), H*R7085 – To amend the Securities Exchange Act of 1934 to repeal certain disclosure requirements related to conflict minerals, and for other purposes*, 19 mars 2026, https://www.congress.gov/bill/119th-congress/house-bill/7085/text; Codify Legal Publishing, *Repeals SEC conflict-minerals disclosure requirement (Dodd–Frank §1502)*, 15 janvier 2026, https://codifylegalpublishing.com/blog-article?id=bill-us-united-states-119th-hb7085-amend-securities-exchange-1934-repeal.

104 Council of the European Union, *Council signs off simplification of sustainability reporting and due diligence requirements to boost EU competitiveness*, communiqué de presse, 24 février 2026, https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2026/02/24/council-signs-off-simplification-of-sustainability-reporting-and-due-diligence-requirements-to-boost-eu-competitiveness/.

105 IEA, *Executive Summary, Global Critical Minerals Outlook 2025*, https://www.iea.org/reports/global-critical-minerals-outlook-2025/executive-summary.

106 AidData, *China Eximbank provides $362 million loan for 1,344 km Benguela Railway Rehabilitation Project*, https://china.aiddata.org/projects/39153; Reuters, *IMF says Angola's debt will hit ceiling in medium term, BusinessDay*, 2 mai 2026, https://www.businessday.co.za/world/africa/2026-05-02-imf-says-angolas-debt-will-hit-ceiling-in-medium-term/; IMF, *Zambia: IMF Executive Board completes sixth review under the Extended Credit Facility*, n°26/024, 27 janvier 2026, https://www.imf.org/en/news/articles/2026/01/27/pr-26024-zambia-imf-executive-board-completes-sixth-review-under-the-extended-credit-facility; *Railway Gazette International, Financing backs Zambia's participation in the Lobito Corridor programme,* 17 août 2026, https://www.railwaygazette.com/zambia/2026/08/17/financing-backs-zambias-participation-in-the-lobito-corridor-programme/.





GLOBAL INITIATIVE
AGAINST TRANSNATIONAL ORGANIZED CRIME

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) est un réseau international rassemblant plus de 800 experts à travers le monde. La GI-TOC fournit une plateforme destinée à promouvoir un débat plus large et des approches innovantes comme composantes d'une stratégie mondiale inclusive de lutte contre la criminalité organisée.

globalinitiative.net