



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

LETTRE ÉCONOMIQUE

AFRIQUE DE L'EST ET DE L'OCEAN INDIEN

UNE PUBLICATION DES SERVICES ÉCONOMIQUES DE L'AEOI

N° 59 – Mai – Juin 2026

Les transports ferrés urbain et interurbain en Afrique de l'Est et dans l'Océan Indien

Le développement du transport ferroviaire connaît aujourd'hui un regain d'intérêt en Afrique de l'Est et dans l'Océan Indien, où il s'impose progressivement comme un levier stratégique de croissance économique, de connectivité régionale et de transition vers des mobilités plus durables. Face à une croissance démographique soutenue, à une urbanisation rapide et à l'augmentation des flux commerciaux, les États de la région font du rail un instrument stratégique de transformation économique, d'intégration régionale et de décarbonation des transports. Les grands corridors ferroviaires sont désormais considérés comme des infrastructures structurantes, capables d'améliorer la compétitivité logistique, de renforcer la connectivité entre les pays enclavés et les principaux ports maritimes, tout en soutenant l'aménagement du territoire. Dans un environnement régional en mutation, la France renforce son positionnement en tant que partenaire de référence, en s'appuyant sur une expertise reconnue, un savoir-faire industriel de haut niveau et une offre intégrée couvrant l'ensemble de la chaîne de valeur ferroviaire.

Des situations ferroviaires contrastées au sein de la région Afrique de l'Est et Océan Indien

Les différents projets *Standard Gauge Railway* (ou réseau ferroviaire à écartement standard) **visent à doter l'Afrique de l'Est et la Corne de l'Afrique d'un réseau ferroviaire aux normes internationales, dans le cadre de l'*East African Railway Master Plan* adopté par la Communauté d'Afrique de l'Est.** L'objectif est de désenclaver les pays intérieurs et de réduire les coûts de transport entre les grands ports de l'océan Indien et leurs hinterlands. Le réseau s'articule autour de deux corridors principaux ; le corridor Nord reliant Mombasa à Nairobi, puis Kampala, avec des extensions prévues vers le Rwanda, le Burundi, le Soudan du Sud et l'est de la RDC ; et le corridor central qui s'étend de Dar es Salaam à travers la Tanzanie, avec des embranchements vers Mwanza et Kigoma, et des extensions planifiées vers le Rwanda et le Burundi. La ligne Addis-Abeba-Djibouti est, quant à elle, opérationnelle depuis 2018, mais ne fonctionne qu'à environ 20 % de sa capacité.

Au sein de ce cadre régional, les situations nationales sont fortement différenciées. La Tanzanie et le Kenya s'imposent comme les moteurs du renouveau ferroviaire. La Tanzanie dispose du SGR le plus avancé de la région, avec un réseau projeté de 4700 km sur sept sections dont les deux premiers tronçons Dar es Salaam-Dodoma sont opérationnels depuis juillet 2024 et ont transporté plus de 5 millions de passagers. Le Kenya a lancé en mars 2026 les travaux du tronçon Naivasha-Kisumu-Malaba (371 km), prolongement d'une ligne Mombasa-Nairobi (472 km) opérationnelle depuis 2017, mais encore déficitaire, avec une fréquentation en baisse de 10,3 % en 2024.

Un second groupe de pays engage des projets structurants dont la concrétisation reste conditionnée au bouclage de financements complexes. L'Ouganda a ainsi signé en octobre 2024 un contrat de construction de son segment SGR avec l'entreprise turque Yapi Merkezi, sans que le montage financier ne soit finalisé.

Le Burundi, pays sans antécédent ferroviaire, a signé en janvier 2025 un accord de construction de 2,15 Mds USD pour le tronçon Uvinza-Musongati, avec un lancement officiel des travaux en août 2025. **Le Rwanda avance sur ses deux corridors prioritaires vers Dar es Salaam et Mombasa**, sans que la construction de sa section ne soit encore engagée.

Enfin, un troisième groupe intègre Djibouti, qui dispose d'un segment de 89 km de la ligne Addis-Abeba-Djibouti. Cette ligne, longue de 756 km, exploitée par deux sociétés différentes, la « Ethiopian Railways Corporation » pour la partie éthiopienne et la « Société djiboutienne de chemin de fer » pour la partie djiboutienne rencontre des difficultés avec des pertes cumulées de 190 M USD à fin 2024 et une gouvernance fragmentée entre deux opérateurs publics aux rôles mal définis. Madagascar dispose d'un réseau centenaire en grande partie hors service, dont la relance dépend presque entièrement du Projet de Transport Multimodal et de Logistique financé par la Banque mondiale à hauteur de 200 M USD, approuvé en avril 2026.

La mobilité urbaine, parent pauvre des stratégies ferroviaires

Si les grands corridors interurbains concentrent l'essentiel des investissements et de l'attention politique, **la mobilité urbaine ferroviaire reste largement sous-développée dans la région, en dépit d'une urbanisation rapide et d'une congestion croissante dans les principales métropoles.**

Le Kenya constitue l'une des exceptions la plus notable. Le *Nairobi Commuter Rail*, qui couvre 165 km sur cinq lignes, bénéficie d'un intérêt croissant de la part des bailleurs internationaux. La Banque mondiale a engagé environ 460 M EUR pour la modernisation de la ligne 2 et la construction de nouvelles voies, tandis que la France finance la réhabilitation de la ligne 5 via un Prêt du Trésor de 128 M EUR. Le réseau reste néanmoins très déficient, avec une fréquentation quotidienne de seulement 20 000 passagers, très en deçà de son potentiel. **Maurice fait aussi figure de cas singulier avec le Metro Express, premier système de train léger de l'océan Indien, inauguré en 2019**, fréquenté par environ 45 000 passagers par jour mais dont l'exploitation demeure déficitaire. Enfin, **Addis-Abeba dispose d'un Light Rail Transit opérationnel depuis 2015**, dont les performances restent très en deçà des projections : seules 17 des 41 rames sont en circulation.

Les autres pays de la région ne disposent d'aucun projet abouti. L'Ouganda explore un projet de tramway léger pour le Grand Kampala, avec la signature d'un protocole d'accord avec l'entreprise égyptienne Orascom en mars 2026, encore au stade de l'étude de faisabilité. Le Rwanda a obtenu en juin 2025 un financement de 100 M USD de la Banque mondiale pour la mobilité urbaine de Kigali, orienté vers le bus rapide plutôt que vers le rail.

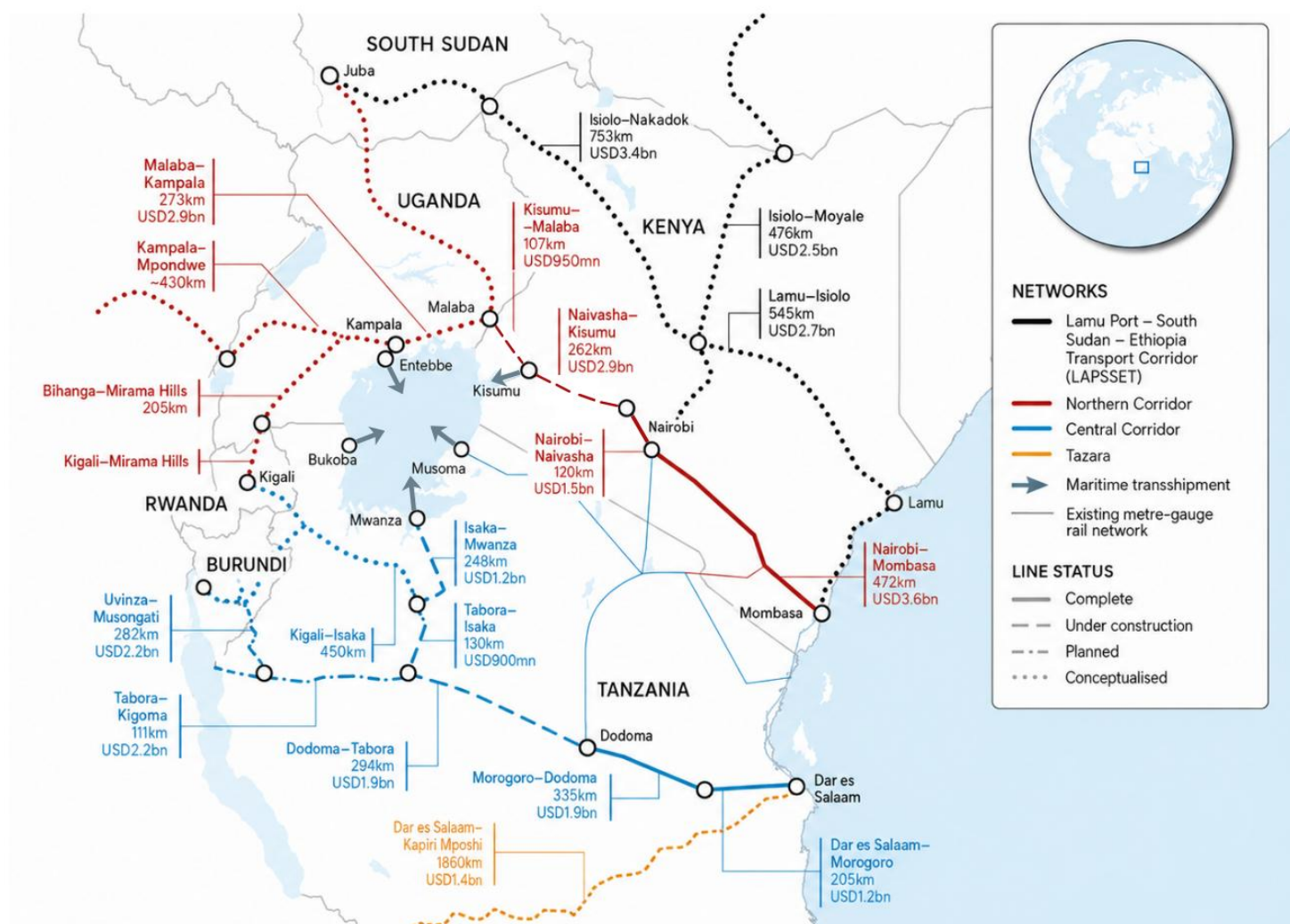
Des financements importants face à des montages de projets fragiles

Le renouveau ferroviaire régional repose sur des volumes d'investissement considérables dont la mobilisation reste complexe. Les entreprises et banques chinoises ont joué un rôle pionnier, finançant à hauteur de 90 % la ligne Mombasa-Nairobi et la quasi-totalité de la ligne Addis-Abeba-Djibouti. Ce modèle a montré ses limites : pertes cumulées importantes, transfert de compétences limité, dépendance aux pièces de rechange. La Chine reste présente sur plusieurs lots tanzaniens et sur le chantier burundais, mais son positionnement dominant des années 2010 laisse progressivement place à une concurrence plus ouverte. **Les entreprises turques**, notamment Yapi Merkezi, **se sont imposées sur les phases tanzaniennes et sur le contrat ougandais.** Les institutions multilatérales, BAD, Banque mondiale et Banque islamique de développement, jouent un rôle croissant, souvent combiné à des agences européennes de crédit export. Plusieurs projets restent néanmoins suspendus à des montages inachevés. Le SGR ougandais n'a pas finalisé son plan de financement malgré la signature du contrat de construction. Les sections rwandaises n'ont pas fait l'objet d'appels d'offres.

Une présence française renforcée dans des secteurs stratégiques, au service de projets structurants pour le développement

La présence française dans le secteur ferroviaire de la région est concentrée sur l'ingénierie, l'assistance technique et le financement souverain. Le projet le plus structurant est la réhabilitation de la ligne 5 du Nairobi Commuter Rail, financée par un Prêt du Trésor de 128 M EUR. Le contrat pour le lot génie civil a été signé en mai 2026 en marge du Sommet Africa Forward, en présence des deux chefs d'État, et associe les entreprises UIF France, CIM et Infras. **En matière d'ingénierie, des cabinets français, sont présents**, notamment Systra pour les études sur le NCR kényan, en Éthiopie et en Ouganda, plan de mobilité urbaine à Mwanza. Alstom a remporté les contrats de signalisation pour les phases 1 à 5 du SGR tanzanien. L'AFD finance la phase 5 du BRT de Dar es Salaam à hauteur de 178 M EUR. **Dans ce contexte, des opportunités existent, notamment dans les domaines de la signalisation, de l'électrification, des systèmes de supervision et de signalisation, de l'évaluation environnementale des projets en cours, ainsi que du renforcement des capacités institutionnelles des autorités ferroviaires.**

Carte des projets ferroviaires en Afrique de l'Est



Source : Oxford Analytica, retraitée par SER de Nairobi

Table des matières

Glossaire	5
Afrique de l'Est – Burundi.....	6
Afrique de l'Est – Kenya	8
Afrique de l'Est – Ouganda	10
Afrique de l'Est – Rwanda	12
Afrique de l'Est – Tanzanie	14
Corne de l'Afrique – Djibouti	16
Corne de l'Afrique – Éthiopie.....	18
Océan Indien – Madagascar	20
Océan Indien – Maurice	22
Annexes : cartes des réseaux.....	24
CONTACTS	33

Glossaire

AEOI : Afrique de l'Est et de l'Océan Indien

M : Millions **Md** : Milliard

AFD : Agence française de développement. Établissement public français de financement du développement, opérant via des prêts souverains, des subventions et des études

BAD : Banque africaine de développement. Institution financière multilatérale finançant plusieurs projets ferroviaires de la région

BEI : Banque européenne d'investissement. Bras financier de l'Union européenne, finançant des projets dans la région

BID / IsDB : Banque islamique de développement. Co financeur du SGR Kampala-Malaba en Ouganda (~800 M USD), avec un engagement envisagé sur la section rwandaise du Corridor nord

BRT : *Bus Rapid Transit* (autobus de transit rapide). Système de transport en commun utilisant des couloirs réservés aux bus pour améliorer la vitesse et la régularité. En cours de déploiement à Dar es Salaam (Tanzanie, 7 phases, dont la phase 5 financée par l'AFD à 178 M EUR). Étudié pour Kigali dans le cadre de RUMI

CCECC : *China Civil Engineering Construction Corporation*. Entreprise publique chinoise, filiale de *China Railway*, attributaire de la rénovation de la TAZARA (Tanzanie-Zambie) et des phases 5 et 6 du SGR tanzanien

CCCC : *China Communications Construction Company*. Entreprise publique chinoise attributaire du tronçon SGR Naivasha-Kisumu-Malaba au Kenya (4,5 Mds EUR), lancé en mars 2026

CCTFA : *Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency*. Organe intergouvernemental réunissant la Tanzanie, le Rwanda, le Malawi, le Burundi, l'Ouganda, la RDC et la Zambie, dont le siège se trouve à Dar es Salaam. Il assure la gouvernance régionale du Corridor central

Corridor central : Axe logistique reliant le port de Dar es Salaam (Tanzanie) au Rwanda, au Burundi et potentiellement à la RDC via Isaka. Épine dorsale du réseau SGR régional de l'EAC, reconnu comme priorité par l'Union Africaine

Corridor nord : Axe logistique reliant le port de Mombasa (Kenya) à l'Ouganda, au Rwanda et potentiellement au Soudan du Sud. La section Naivasha-Kisumu-Malaba a été lancée en mars 2026. Sa connexion au Rwanda (Mirama Hills-Kigali) est conditionnée à l'achèvement du tronçon ougandais

EAC : *East African Community* (Communauté d'Afrique de l'Est). Organisation régionale à l'origine de l'EARMF

EARMF : *East African Railway Master Plan*. Plan directeur de modernisation ferroviaire de l'EAC, cadre de référence des projets SGR nationaux

EDR : *Ethio-Djibouti Railway*. Co-entreprise binationale exploitant la ligne Addis-Abeba-Djibouti depuis le retrait des opérateurs chinois en 2024

ERTMS : *European Rail Traffic Management System*. Système européen de signalisation ferroviaire.

IDA : *International Development Association*. Guichet concessionnel de la Banque mondiale pour les pays les plus pauvres.

LRT : *Light Rail Transit* (tramway léger). En service à Addis-Abeba (34 km) et à l'étude pour Kampala

NCR : *Nairobi Commuter Rail*. Réseau de banlieue ferroviaire de Nairobi (165 km, cinq lignes). La ligne 5 est financée par un prêt du Trésor français de 128 M EUR

Prêt du Trésor : Financement bilatéral concessionnel de l'État français via la Direction générale du Trésor

SGR : *Standard Gauge Railway*. Réseau ferroviaire à écartement standard (1435 mm) conçu pour remplacer les lignes métriques coloniales. Projet structurant de la modernisation ferroviaire est-africaine

TAZARA : *Tanzania-Zambia Railway Authority*. Ligne de 1860 km reliant Dar es Salaam à la Zambie, dont la modernisation a été confiée à l'entreprise chinoise CCECC dans le cadre d'un PPP signé en 2024

Voie métrique : Écartement de 1000 mm hérité de la colonisation, progressivement remplacé par le SGR

Yapi Merkezi : Groupe turc de BTP, attributaire du SGR Kampala-Malaba et des phases 1 à 4 du SGR tanzanien

Afrique de l'Est – Burundi

Par le SER de Nairobi



Le Burundi est engagé, pour la première fois de son histoire, dans le développement d'un réseau ferroviaire national. Pays enclavé et sans infrastructure ferroviaire opérationnelle, il supporte des coûts logistiques parmi les plus élevés de la sous-région, que la construction du Standard Gauge Railway reliant Uvinza en Tanzanie à Musongati et Gitega vise à réduire significativement. Porté par la « Vision nationale 2040-2060 » et soutenu par la Banque africaine de développement, ce projet s'inscrit dans le Corridor central de la Communauté d'Afrique de l'Est et constitue un instrument de désenclavement et de valorisation des ressources minières du pays. Des opportunités existent pour l'offre française d'ingénierie.

Le développement ferroviaire au Burundi s'inscrit dans une volonté de désenclavement et d'intégration régionale

Le cadre stratégique de référence est la « Vision Burundi Émergent en 2040 et Développé en 2060 », adoptée en août 2023, dont le Plan national de développement révisé, aligné sur cette Vision courant 2024, constitue la déclinaison opérationnelle. Ce document identifie les infrastructures ferroviaires comme leviers prioritaires du désenclavement, en lien avec la valorisation des ressources minières de Musongati (le Burundi détient le dixième gisement mondial de nickel).

La Vision Burundi 2040-2060 identifie le développement des infrastructures ferroviaires comme un levier majeur de désenclavement, de facilitation des échanges régionaux et d'intégration à la Zone de Libre-Echange Continentale Africaine (ZLECAf). Le rail est envisagé dans une logique multimodale, en complément des infrastructures routières et lacustres, afin de renforcer la compétitivité du pays et de valoriser le rôle stratégique de Bujumbura comme plateforme logistique régionale

Sur le plan régional, le Burundi participe au Corridor central de la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC), dont le SGR constitue l'épine dorsale logistique, reconnue comme priorité par l'Union africaine. En avril 2026, la Tanzanie, le Burundi et la République démocratique du Congo ont approuvé à Kinshasa un rapport d'avancement des études de faisabilité pour la section Musongati-Kindu, visant à terme à relier l'océan Indien à l'Afrique centrale, en concurrence directe avec le Corridor Lobito depuis la façade atlantique. Le Burundi dépend des ports de Dar es Salaam et de Mombasa pour son commerce extérieur, avec des coûts logistiques parmi les plus élevés d'Afrique. Levier stratégique de désenclavement, le rail permettrait de diminuer les délais de transport, d'améliorer la fiabilité des chaînes d'approvisionnement et de réduire le coût des importations et des exportations. Le coût de ce transit est ainsi estimé à 160 USD par tonne de marchandise acheminée depuis le port tanzanien, contre 50 USD par tonne si la liaison ferroviaire était opérationnelle. Sur les quelque 700 000 tonnes importées annuellement depuis la Tanzanie, cet écart représente un surcoût d'environ 70 millions USD par an pour l'économie burundaise¹. Par ailleurs, **le développement du rail s'inscrit dans la stratégie d'interconnexion des réseaux régionaux, notamment avec le Rwanda, l'Ouganda, le Kenya et la Tanzanie. À terme, le Burundi pourrait être connecté au réseau régional de SGR,** favorisant ainsi les échanges commerciaux et la mobilité régionale.

Sur le plan institutionnel, le secteur des transports relève du Ministère des Infrastructures, de l'Équipement et des Logements Sociaux (MIELS). La gouvernance ferroviaire est en cours de construction. Une loi portant création de l'Autorité de régulation du transport ferroviaire (ARTF) a été adoptée par le Parlement en 2024 mais son opérationnalisation reste partielle. Dans l'attente, la *Tanzania Railways Corporation* (TRC) assure la maîtrise d'ouvrage déléguée pour les marchés communs aux deux pays, conformément au mémorandum d'entente signé en janvier 2022. La Banque mondiale appuie le secteur via le Projet de résilience des transports au Burundi (PRTB), doté de 120 M USD (IDA, approuvé en septembre 2022, en vigueur depuis mai 2023), qui inclut un volet de renforcement institutionnel ferroviaire et l'élaboration d'une stratégie intégrée de transport multimodal.

¹ [PROJET DE RESILIENCE DES TRANSPORTS AU BURUNDI, AIDE-MEMOIRE DE LA MISSION D'APPUI A LA MISE EN ŒUVRE](#), World Bank, Décembre 2024

Le SGR Uvinza-Musongati, premier chantier ferroviaire du pays, attire des acteurs internationaux aux intérêts divergents

Le projet structurant au Burundi est [le SGR Uvinza-Musongati \(voir carte en annexe\)](#), première ligne ferroviaire du pays. Le 29 janvier 2025, la TRC et le gouvernement burundais ont signé un accord de construction de 2,154 Md USD pour les 282 km de SGR reliant Uvinza à Musongati, attribué au consortium chinois CREGC et CREDC, avec une livraison attendue en 2031. Le lancement officiel des travaux a eu lieu le 16 août 2025 à Musongati, en présence du président Ndayishimiye et du Premier ministre tanzanien Majaliwa. La ligne sera entièrement électrifiée, avec cinq stations prévues en territoire burundais. La mise en service est attendue autour de 2030-2031. L'attribution du marché de construction n'a pas suscité de concurrence documentée hors de Chine. L'appel d'offres international lancé en août 2022 par la Banque Africaine de Développement imposait des critères techniques élevés, notamment une expérience minimale sur deux projets SGR utilisant des systèmes de signalisation ERTMS et un historique de chantiers dépassant un milliard de dollars en Afrique. Le consortium CREGC/CREDC a été désigné lauréat en janvier 2025.

Une présence française dans le secteur ferroviaire burundais qui reste à construire, avec des fenêtres d'opportunités en périphérie du chantier et sur les tronçons non encore engagés

La France ne dispose à ce stade d'aucun engagement ferroviaire au Burundi. Cet écart reflète moins un désintérêt structurel qu'une absence de réponse aux appels d'offres restrictifs.

Plusieurs fenêtres d'opportunité restent cependant ouvertes. Sur le chantier en cours, la **supervision technique et l'évaluation environnementale et sociale** constituent des points d'entrées accessibles, d'autant que le *Global Center on Adaptation, organisation internationale dédiée à l'adaptation au changement climatique*, a identifié des vulnérabilités climatiques significatives sur le corridor, notamment des risques d'inondation et de glissements de terrain dans les provinces de Gitega et Rutana. Les études de faisabilité pour la section Musongati-Gitega, dont la construction n'a pas encore été engagée, et le prolongement vers Bujumbura et Uvira, constituent des marchés d'ingénierie sur lesquels un positionnement d'entreprises européennes pourrait faire sens.

Afrique de l'Est – Kenya

Par le SER de Nairobi



Le secteur ferroviaire kényan entre dans une nouvelle phase de développement, porté à la fois par les ambitions régionales du Standard Gauge Railway et par la modernisation du réseau urbain de Nairobi. Deux projets urbains émergent, la ligne 5 du Nairobi Commuter soutenu par la France, et la ligne 2 du Commuter, projet accompagné par la Banque Mondiale. Le ferroviaire urbain à Nairobi représente un enjeu stratégique pour l'expertise ferroviaire française, avec un réel potentiel de réplique et de visibilité du savoir-faire des entreprises françaises en Afrique de l'est.

Le Kenya ambitionne de développer un réseau ferroviaire structurant pour les liaisons urbaines et interurbaines

Le développement du réseau ferroviaire constitue **l'un des axes prioritaires de la stratégie de modernisation des infrastructures du Kenya**. Porté par la Vision 2030, le secteur s'articule autour de **deux volets complémentaires, l'extension du Standard Gauge Railway destiné à renforcer le corridor logistique reliant le port de Mombasa aux pays de l'arrière-pays, en particulier l'Ouganda, et la modernisation du Nairobi Commuter Rail (NCR)**, afin d'améliorer la mobilité urbaine dans une agglomération confrontée à une forte croissance démographique et à une congestion chronique. Ces projets mobilisent d'importants financements internationaux et s'inscrivent dans un contexte de forte concurrence entre entreprises. Ils constituent également des opportunités de coopération économique pour les partenaires du Kenya. Ces projets connaissent cependant des retards importants, liés à des contraintes de rentabilité et de financement, alors que les lignes existantes rencontrent souvent des difficultés. **La France est fortement impliquée, notamment à travers un prêt du Trésor de 128 MEUR destiné à financer la réhabilitation de la ligne 5 du Nairobi Commuter Rail (Nairobi-Embakasi)**, contribuant ainsi à l'amélioration de la mobilité urbaine et à réduire la pression exercée par les transports informels et les véhicules privés (cf infra).

L'objectif affiché est de porter à 50 % la part du fret ferroviaire depuis le port de Mombasa, soit 25 millions de tonnes, grâce à la ligne SGR qui relierait Mombasa à Malaba (ville frontalière de l'Ouganda) via Nairobi et Kisumu. Pour le moment, la ligne existante relie Mombasa à Nairobi. Le Plan stratégique 2023-2027 de KRC consolide cette ambition en intégrant l'extension Naivasha-Kisumu-Malaba comme priorité du quatrième Plan à moyen terme (MTP IV).

La création du Fonds national d'infrastructure (NIF) le 15 décembre 2025, doté d'une feuille de route de 38,7 Md USD intègre comme projets prioritaires l'extension du *Standard Gauge Railway*, les connexions régionales vers l'Ouganda et l'Afrique de l'Est et la modernisation du transport de fret.

Sur le plan régional, le Kenya coopère avec l'Ouganda pour développer le corridor Nord dans le cadre de l'East African Railway Master Plan (EARMP) adopté par la Communauté d'Afrique de l'Est. Ce corridor devrait relier le port de Mombasa à l'Ouganda (et éventuellement le Rwanda, le Burundi, le Soudan du Sud et la République démocratique du Congo). Ce corridor doit relier Mombasa à l'Ouganda, avec une extension possible vers le Rwanda, le Burundi, le Soudan du Sud et la RDC. En mars 2026, les Présidents kényan et ougandais ont lancé les travaux du SGR Naivasha-Kisumu-Malaba. La NCTTCA a approuvé un budget de 6,83 M USD pour 2026/2027, finançant des stations routières, l'automatisation des postes de pesage et 32 projets régionaux prioritaires.

En termes de gouvernance, le développement du transport ferré relève de la compétence du Ministère des Routes et des Transports qui **exerce la tutelle sur Kenya Railways Corporation (KRC)**, entreprise publique détenue à 100 % par l'État kényan. Ses principales activités portent sur l'exploitation du réseau ferroviaire national (fret et passagers), la gestion du SGR Mombasa - Nairobi, le développement et la maintenance des infrastructures ferroviaires et les services logistiques associés au transport ferroviaire.

Une infrastructure portée par l'ambition de renforcer l'intégration régionale dans un contexte de dépendance des partenaires internationaux

Le réseau ferroviaire kényan comprend deux principales composantes distinctes : le SGR longue distance (voir [carte en annexe](#)) et le réseau de transport urbain de Nairobi (voir [carte du Nairobi Commuter Rail](#)). Par ailleurs, le Kenya dispose d'un réseau historique à voie métrique peu exploité, incluant notamment une liaison hebdomadaire entre Nairobi et Nanyuki (centre du Kenya).

Les différents projets dits SGR visent à doter l'Afrique de l'Est et la Corne de l'Afrique d'un réseau ferroviaire aux normes internationales. En Afrique de l'Est, il s'inscrit dans le cadre du *East African Railway Master Plan* adopté par les pays de la Communauté d'Afrique de l'Est pour revitaliser et étendre les chemins de fer régionaux. Il constitue la toile de fond du programme de modernisation ferroviaire engagé par le Kenya à partir des années 2010. L'axe Mombasa-Nairobi est aujourd'hui opérationnel et constitue la vitrine du développement ferroviaire du pays.

La ligne Mombasa–Nairobi (472 km), financée à 90 % par un prêt chinois, est achevée depuis 2017 pour les passagers, et depuis 2018 pour le fret. Les 19 et 21 mars 2026, les présidents kényan William Ruto et ougandais Yoweri Museveni ont lancé les travaux du SGR sur le tronçon Naivasha–Kisumu–Malaba (frontière avec l'Ouganda). Ceux-ci ont été confiés à *China Communications Construction Company*. Le projet couvre 371 km, dont 264 km entre Naivasha et Kisumu (avec une extension de 8,7 km vers le port) et 107 km entre Kisumu et Malaba. Il vise à renforcer l'intégration régionale le long du corridor nord, avec une capacité estimée à 22 millions de tonnes de fret par an et des trains de passagers de 1000 places circulant jusqu'à 120 km/h. Son coût est évalué à 3,89 Md USD. Le financement reste incertain ; 232 M USD proviendraient du budget de l'Etat kényan, 3,02 Md USD d'une obligation à lancer adossée à une taxe, la *Railway Development Levy* ; le solde proviendrait de sources de financement étrangers. Le SGR doit ensuite être prolongé jusqu'à Kampala (273 km, 2,7 Md USD), un tronçon attribué à la société turque Yapı Merkezi et financé à 60 % par des agences de crédit à l'exportation, le reste par des fonds publics et des institutions de développement.

Le NCR couvre 165 km répartis sur cinq lignes principales desservant l'agglomération de Nairobi. Ce réseau est un atout théoriquement important, avec des linéaires existants déjà sécurisés, dans une ville en croissance rapide, où les acquisitions foncières sont très coûteuses et le réseau de transport public inexistant. Faute d'investissement depuis de nombreuses décennies, ce réseau est aujourd'hui largement déficient avec souvent deux trains par jour par ligne, ne dépassant pas les 20 km/h. Il suscite aujourd'hui l'intérêt de plusieurs bailleurs internationaux.

Dans le cadre de la préparation du Kenya Urban Mobility Improvement Project (KUMIP) avec le gouvernement Kényan, la Banque mondiale a engagé environ 460 M EUR pour la construction de 58 km de nouvelles voies, avec l'objectif de porter la fréquentation quotidienne de 20 000 à 100 000 passagers et la modernisation de la ligne 2 (tronçon reliant la gare centrale de Nairobi à Ruiru sur la ligne de Thika 32 km). Le contrat pour les études de faisabilité, remporté par le consortium composé de Systra et Dar Al-Handasah, a été lancé en juin 2026. KRC a lancé en juin 2026 des consultations du secteur privé pour la modernisation et l'électrification du réseau ferroviaire de banlieue, l'acquisition de nouveaux trains, la construction d'ateliers de maintenance, d'usines de fabrication de traverses et de pièces ferroviaires, ainsi que l'aménagement de routes d'accès aux gares et d'infrastructures multimodales.

La présence française est marquée par le projet de réhabilitation de la ligne 5 du Commuter Rail de Nairobi, un projet pilote dans un contexte de démarrage lent des programmes de mobilité urbaine

Suite à la signature d'un accord intergouvernemental en 2020, le projet de réhabilitation et de modernisation de la ligne 5 du Commuter Rail de Nairobi est devenu le principal projet de coopération entre la France et le Kenya dans le secteur des transports. Le projet est financé par un prêt du Trésor de 128 MEUR et se décompose en 3 lots (génie civil, signalisation, billettique). En marge du Sommet Africa Forward, le contrat commercial pour le lot 1 (génie civil) a été signé le 10 mai 2026 entre le consortium français constitué des entreprises UIF France, CIM (Compagnie Internationale de Maintenance), Infras et KRC. La mise en œuvre du lot 2 (signalisation) permettra également de mobiliser l'offre française. Le projet est appelé à servir de modèle et de vitrine pour la rénovation des autres lignes du NCR.

Afrique de l'Est – Ouganda

Par le SE de Kampala



Après plusieurs décennies de sous-investissement, l'Ouganda a pour ambition de faire du rail un pilier de sa stratégie de transformation économique. Les autorités poursuivent simultanément la réhabilitation du réseau métrique existant afin de répondre aux besoins immédiats de transport, notamment dans le Grand Kampala, et le développement de son segment du Standard Gauge Railway, projet régional de modernisation ferroviaire déjà largement engagé au Kenya et en Tanzanie. À terme, cette infrastructure doit renforcer l'intégration régionale de l'Ouganda et soutenir son ambition de devenir un hub logistique reliant le Kenya, le Rwanda, le Soudan du Sud et, potentiellement, l'est de la RDC. Cette dynamique ouvre des perspectives de positionnement pour les acteurs français, tant en matière d'ingénierie que de financement.

Le rail au service de l'ambition de hub régional de l'Ouganda

Le réseau ferroviaire actuel (1266 km) est l'héritier du système métrique développé à l'époque coloniale. Longtemps négligé, il demeure largement sous-exploité. Seuls 26 % de ces axes (environ 325 km) sont encore opérationnels, le reste ayant progressivement été abandonné ou fermé faute d'entretien et d'investissements. Cette dégradation a renforcé la dépendance du pays au transport routier, plus coûteux et particulièrement exposé aux congestions.

Dans ce contexte, les autorités ont placé le développement ferroviaire au cœur de leur stratégie de transformation économique. Le *National Development Plan IV* (NDP IV) identifie ainsi les infrastructures de transport comme un levier prioritaire de la « Vision 2040 » afin de soutenir la croissance économique, réduire les coûts logistiques et renforcer l'intégration régionale. Cette ambition s'inscrit dans la *Tenfold Growth Strategy*, qui vise à porter le PIB de 50 à 500 Md USD d'ici 2040. Parmi les principaux « growth enablers » identifiés figure le *Standard Gauge Railway* (SGR), projet ferroviaire régional structurant appelé à moderniser les corridors de transport d'Afrique de l'Est. Le budget 2026/2027, adopté par le Parlement en avril 2026, alloue près de 2,4 Md USD aux infrastructures de transport, témoignant de la priorité accordée au secteur.

Le développement ferroviaire répond également au besoin d'une plus grande intégration régionale. Bien que l'Ouganda cherche à se positionner comme une plateforme logistique régionale, son commerce extérieur demeure fortement dépendant des infrastructures de ses voisins. A titre d'exemple, en 2024, l'Ouganda représentait 65,7 % du fret de transit traité par le port de Mombasa devant largement le Soudan du Sud (12,7 %), la RDC (11,8 %) et le Rwanda (5,1 %). Les autorités coopèrent ainsi étroitement avec Nairobi pour assurer la continuité du corridor ferroviaire reliant Mombasa à Kampala. Dans cette perspective, les présidents ougandais et kényan ont lancé en mars 2026 les travaux du tronçon Naivasha-Kisumu-Malaba, maillon essentiel de la connexion entre les réseaux kényan et ougandais. À terme, cet axe devrait ramener le temps de transport des marchandises entre Mombasa et Kampala à moins de vingt-quatre heures, contre cinq à douze jours actuellement, tout en réduisant de moitié les coûts logistiques.

L'exploitation du transport ferré existant relève de la compétence de l'*Uganda Railways Corporation* (URC), établissement public placé sous la tutelle du Ministère des Travaux publics et des Transports. L'URC assure la gestion du réseau ferroviaire métrique, dont elle poursuit la réhabilitation, ainsi que l'exploitation des services ferroviaires de banlieue dans le Grand Kampala. L'entreprise demeure toutefois confrontée à des difficultés structurelles (sous-financement, faibles capacités), qui limitent sa capacité d'investissement. Dans le Grand Kampala, le développement d'un transport ferroviaire de masse, éventuellement via un *Light Rail Transit* (LRT), apparaît comme une réponse potentielle à la congestion croissante et à la dégradation de la qualité de l'air dans l'une des métropoles les plus embouteillées d'Afrique de l'Est.

Entre modernisation du réseau existant et pari du *Standard Gauge Railway*

À court terme, la relance du secteur ferroviaire repose sur la réhabilitation des infrastructures existantes. Les autorités prévoient ainsi la modernisation de l'axe métrique Malaba-Jinja-Kampala (270 km), avec l'appui de la Banque Africaine de Développement, et s'emploient à la reconstruction de la ligne Tororo-Gulu (375 km) - réalisée à 66 % - avec un financement national, après l'annulation d'un concours de l'Union Européenne. Cette stratégie interroge néanmoins la complémentarité entre les investissements consacrés au réseau métrique, aux capacités limitées et aux coûts de maintenance importants, et le développement simultané du SGR, appelé à devenir l'épine dorsale du système ferroviaire du pays.

À moyen et long terme, les autorités font du [SGR \(voir carte en annexe\)](#) le principal levier de modernisation du transport ferroviaire. Sa première phase vise à connecter Kampala à Malaba avec 273 km de rails (frontière kenyane), afin d'assurer l'interconnexion avec le SGR kenyan. Cette infrastructure électrifiée doit permettre d'augmenter significativement les capacités de transport, de réduire le temps de trajet entre Mombasa et Kampala à moins de 24 heures et de diminuer les coûts de fret de 3500 USD à 1600 USD. Dans un second temps, le SGR pourrait relier le Rwanda et le Soudan du Sud à Mombasa via l'Ouganda qui deviendrait alors un hub stratégique au niveau régional.

Ce projet structurant est à l'origine d'importantes incertitudes financières et opérationnelles. Le contrat de construction a été signé en octobre 2024 en gré à gré avec l'entreprise turque Yapi Merkezi pour un montant de 2,7 Md EUR, avec une durée d'exécution de 48 mois. Toutefois, le bouclage financier du projet n'est toujours pas finalisé. Le schéma envisagé repose sur une combinaison de crédits export (60 %), de financements concessionnels ou assimilés apportés par les institutions financières de développement (25 %) et d'un financement par sukuk (15 %). Face aux difficultés rencontrées pour mobiliser les financements traditionnels, le gouvernement a annoncé en 2026 son intention d'émettre un sukuk souverain d'environ 405 M EUR. Si la Banque Africaine de Développement (BAD) s'est engagée à hauteur de 650 M USD et la Banque islamique de développement (BID) à hauteur de 755 M USD, les études démontrant sa rentabilité n'ont, à ce stade, pas été rendues publiques. Enfin, les récentes évolutions politiques entre Kampala et Ankara pourraient impacter l'activité du contracteur turc Yapi Merkezi et de nouveau retarder le projet².

En parallèle, les autorités explorent le développement d'un système de transport ferroviaire urbain dans le Grand Kampala. Un projet tramway léger (LRT), initialement lancé en 2015 dans le cadre d'un partenariat avec l'entreprise chinoise CCECC, avait été abandonné faute d'avancement. Il prévoyait la desserte des districts périphériques de Wakiso, Mpigi et Mukono et pouvait accueillir jusqu'à 720 000 passagers par jour. Le projet a été relancé en mars 2026 avec la signature d'un nouveau protocole d'accord avec l'entreprise égyptienne Orascom Construction. Une étude de faisabilité est actuellement en cours et devrait permettre de préciser les caractéristiques techniques et le modèle économique du futur système.

Une fenêtre d'opportunité pour l'expertise française

La France accompagne l'Ouganda dans sa réflexion sur le développement du transport ferroviaire urbain tout en valorisant l'expertise de ses entreprises. Cette coopération s'inscrit notamment dans le projet de train de banlieue du Grand Kampala soutenu par l'Agence Française de développement et l'Union européenne. Deux études de pré-faisabilité financées par l'UE en 2019 puis en 2025 ont confirmé l'intérêt économique et social d'une telle infrastructure dans une agglomération confrontée à une forte congestion routière et dépourvue de système structuré de transport collectif. Ces travaux constituent une étape préparatoire à la mise en place d'un futur réseau ferroviaire urbain, dont le Light Rail Transit pourrait constituer l'une des composantes.

L'AFD joue aujourd'hui un rôle central dans l'évaluation des différentes options de transport ferroviaire pour le Grand Kampala. Alors qu'une étude de faisabilité financée par l'UE privilégiait une solution métro fonctionnant au diesel, l'AFD a confié au cabinet français Systra une étude complémentaire portant sur la faisabilité d'une solution électrique à écartement standard. Cette mission, conduite sur dix mois, vise à comparer les différents scénarios techniques ainsi que leurs modalités de mise en œuvre. À terme, l'AFD pourrait participer au financement du projet aux côtés de l'UE, de la Banque européenne d'investissement et de la Banque mondiale. Un appui complémentaire des outils financiers français pourrait, le cas échéant, être étudié afin d'accompagner le positionnement des entreprises françaises sur ce projet. La viabilité du projet dépendra également de son articulation avec le futur système de *Bus Rapid Transit* (BRT, autobus de transit rapide) soutenu par la Banque Mondiale, afin d'assurer la complémentarité des différents modes de transport urbain.

² Cf. : publication sur X de Muhoozi Kainerugaba, fils du président Museveni, en date du 16 juin, annonçant la rupture du contrat avec l'entreprise turque.

Afrique de l'Est – Rwanda

Par l'Ambassade de France au Rwanda



Le Rwanda a fait du désenclavement ferroviaire l'un des piliers de sa stratégie de modernisation économique et d'intégration régionale. Porté par la National Strategy for Transformation 2 et le Transport Sector Strategic Plan 2024-2029, le secteur s'articule autour de deux priorités, l'intégration au Corridor central, destiné à relier Kigali au port de Dar es Salaam via Isaka, et l'intégration au Corridor nord, appelée à connecter le Rwanda au réseau Kenyan et ougandais vers Mombasa. Le secteur ferroviaire rwandais, encore inexistant, entre dans une phase de construction portée par la dynamique des deux corridors SGR et par l'émergence de projets de mobilité urbaine à Kigali. Dans un contexte de compétition entre corridors et de forte présence turque et chinoise, ces projets ouvrent de nouvelles opportunités de coopération internationale où la France n'est pas encore présente.

Sans réseau ferroviaire opérationnel pour l'instant, le Rwanda se positionne à l'intersection de deux corridors SGR régionaux

Le Rwanda est l'une des économies les plus dynamiques d'Afrique de l'Est, avec une croissance annuelle qui s'établit autour de 7% depuis les années 2010. **Son enclavement géographique demeure cependant un handicap structurel majeur avec des coûts de transport qui représentent jusqu'à 40 % de la valeur de ses importations et exportations.** Ce différentiel grève la compétitivité des exportations rwandaises (café, thé, minéraux) sur les marchés internationaux. Le pays n'a jamais disposé d'un réseau ferroviaire passagers. Son histoire ferroviaire se limite à trois lignes industrielles à voie étroite (600 mm), exploitées par des sociétés minières dès les années 1920 et gravement endommagées durant la guerre civile et le génocide de 1994. L'absence totale de réseau constitue la toile de fond du programme ferroviaire engagé par Kigali à partir des années 2010.

En termes de gouvernance, le développement du transport ferré relève du Ministère des Infrastructures (MININFRA). Le Ministère supervise et contrôle la **Rwanda Transport Development Agency (RTDA)**, agence publique créée en 2010, en charge de la mise en œuvre opérationnelle de la politique ferroviaire nationale. Ses principales activités portent sur le développement et la maintenance des infrastructures ferroviaires et des téléphériques, ainsi que sur la coordination des partenaires techniques et financiers.

Le transport ferré rwandais s'inscrit dans deux politiques complémentaires. **Sur le plan national, la *National Transport Policy and Strategy (2021)* place le ferroviaire au cœur de la stratégie de désenclavement**, articulée autour de deux corridors prioritaires, le Corridor central, reliant Kigali à Dar es Salaam via Isaka (Tanzanie) et le Corridor nord, reliant Kigali à Mombasa via Kampala. Le *Transport Sector Strategic Plan 2024-2029*, adopté dans le cadre de la *National Strategy for Transformation 2 (NST-2)*, consolide cette ambition en fixant l'objectif de connecter le Rwanda à ses voisins par un réseau multimodal intégré. Sur le plan régional, le Rwanda a ratifié l'East African Railway Master Plan dans le cadre de la Communauté d'Afrique de l'Est et a signé dès 2013 un accord trilatéral avec le Kenya et l'Ouganda pour le développement d'un SGR Mombasa-Kigali (étendu au Soudan du Sud en 2014). La particularité du cas rwandais tient à sa double dépendance vis-à-vis de ses voisins. Chaque corridor ne peut avancer qu'en fonction de la progression des chantiers tanzaniens et ougandais. Kigali adopte donc une posture d'engagement diplomatique actif, délimitant ses couloirs fonciers, conduisant ses études d'ingénierie et maintenant une présence soutenue dans les cadres régionaux.

Un agenda ferroviaire ambitieux, adossé à une mobilisation des bailleurs internationaux

Le projet de réseau ferroviaire rwandais intègre deux composantes, [les corridors interurbains SGR \(voir carte en annexe\)](#) et le développement du transport urbain à Kigali. Sur les corridors interurbains, la liaison Isaka-Kigali (environ 400 km) constitue le projet le plus structurant à moyen terme. Elle prolonge le SGR tanzanien, dont la section Dar Es Salaam-Dodoma est opérationnelle depuis juillet 2024 avec près de 6 millions de passagers transportés en moins d'un an. Les sections Dodoma-Tabora (294 km) et Tabora-Isaka (130 km) sont en construction, avec un financement de 2,33 Md USD finalisé en avril 2026 par Standard Chartered, adossé à des agences de crédit export suédoise, polonaise et italienne. La section Mwanza-Isaka, qui mène au port lacustre du lac Victoria, est quant à elle achevée à plus des deux tiers. Pour la section rwandaise, un accord intergouvernemental a été signé dès 2018. Les études de faisabilité sont achevées. Une étude d'électrification a été commandée conjointement par les deux pays, visant à porter la vitesse des trains de voyageurs à 160 km/h. Le financement de la section rwandaise est estimé à 1,3 Md USD pour les 150 km côté rwandais, sur un coût total de projet de 2,5 milliards USD incluant la section

tanzanienne. En mai 2026, les présidents Kagame et Samia Suluhu Hassan ont convenu d'accélérer conjointement la construction et le financement du corridor lors de discussions bilatérales à Dar es Salaam. Des études de la CAE et de TradeMark East Africa estiment que, sans avancée sur le corridor nord, jusqu'à 40 % du trafic de transit Rwanda-Burundi pourrait basculer vers la Tanzanie d'ici 2030.

Sur le Corridor nord, le Rwanda est en bout de chaîne. La section Mirama Hills-Kigali (170 km) ne peut être lancée qu'après l'achèvement du tronçon kenyo-ougandais Kampala-Malaba. L'Ouganda a signé en octobre 2024 un contrat avec le groupe de BTP turc Yapi Merkezi pour ce tronçon. La Banque Islamique de Développement (IsDB) octroierait un financement de 800 M USD et la BAD a réservé à titre indicatif 480 millions d'unités de compte (UA), soit environ 650 M USD, pour la section Malaba–Kampala (326 km) ; les modalités définitives devaient être arrêtées après la mission d'évaluation du projet. Le coût total du projet est estimé à 2,7 Md EUR. En mars 2026, les présidents Ruto et Museveni ont lancé les travaux de la section kényane Naivasha-Kisumu-Malaba (371 km, confiée à *China Communications Construction Company* à hauteur de 4,5 Md EUR). Les financements autour de ces travaux ne semblent cependant pas être complètement établis. En avril 2026, en marge des réunions de printemps du FMI et de la Banque mondiale, les ministres des Finances du Kenya, de l'Ouganda et du Rwanda ont conclu un consensus trilatéral pour mobiliser des financements communs sur les maillons manquants du réseau. Kigali a finalisé la délimitation du couloir foncier pour sa section. En janvier 2026, la *Rwanda Transport Development Agency* a signé un mémorandum de coopération ferroviaire avec le Zimbabwe portant sur l'échange de compétences.

Sur la mobilité urbaine, la Banque mondiale a approuvé en juin 2025 un financement de 100 M USD au Rwanda Urban Mobility Improvement Project (RUMI), en cofinancement avec l'Union européenne et la Banque européenne d'investissement. Le projet intègre la construction du hub multimodal de Nyabugogo avec une prévision de 180 000 passagers par jour d'ici 2030, l'aménagement de 47 km de voies réservées aux bus (contre 0,6 km aujourd'hui) et l'introduction de bus électriques. La BAD a par ailleurs approuvé en juin 2025 un don de 500 000 USD pour l'étude de faisabilité d'un réseau de téléphérique urbain à Kigali, porté par Ropeways Transit Rwanda Limited sur deux corridors : Nyabugogo-CBD et Centre de congrès-Cité sportive. La construction est prévue fin 2026 pour une mise en service en 2028.

Des opportunités pour une présence française sur les corridors SGR et la mobilité urbaine

Sur les corridors SGR, les études d'exécution et les appels d'offres pour la construction des sections rwandaises n'ont pas encore été lancés. La composante électrification constitue un autre point d'entrée. Les deux gouvernements rwandais et tanzanien ont exprimé dès 2018 une préférence pour un réseau électrifié, domaine dans lequel la France dispose d'un savoir-faire reconnu. Sur la mobilité urbaine, le hub multimodal de Nyabugogo et l'introduction de bus électriques prévus dans le cadre de RUMI représentent des opportunités d'ingénierie urbaine et de mobilité décarbonée.

Afrique de l'Est – Tanzanie

Par le SE de Dar Es Salaam



Le transport urbain et interurbain tanzanien est porté par des projets d'envergure. Bordée par 6 pays enclavés et dotée d'une longue façade maritime sur l'Océan indien, la Tanzanie occupe une position géographique stratégique sur le plan logistique. Le secteur des transports et son développement constituent ainsi des leviers de connectivité faisant de la Tanzanie un hub logistique majeur en Afrique de l'Est. Encore largement dominé par le transport routier, le secteur des transports est dynamique et porté par des grands projets interurbains, notamment ferroviaires. Le chemin de fer à écartement standard (Standard Gauge Railway) et la rénovation de la ligne TAZARA entre la Tanzanie et la Zambie visent à favoriser l'acheminement de marchandises et de passagers entre les pays frontaliers, les villes enclavées tanzaniennes, et le port de Dar es Salaam.

Le développement des infrastructures de transport bénéficie d'un engagement des autorités

Les projets d'infrastructures de transport tanzaniens s'inscrivent d'abord dans le plan Vision 2050 et sont appelés à répondre à un double enjeu. D'une part, l'urbanisation accélérée du pays (plus de la moitié de la population vivra en zone urbaine en 2050) devrait exercer une pression croissante sur le trafic routier et les systèmes de transports publics. D'autre part, l'harmonisation des flux de populations et de biens à l'échelle de ce vaste territoire (1,7 fois la superficie de la France), devrait réduire les coûts opérationnels et les délais de transport, tout en positionnant la Tanzanie comme hub logistique et commercial d'Afrique de l'Est.

Le 3e plan quinquennal de développement (FYDP III 2021/22-2025/26) a également fait de l'amélioration des infrastructures routières et ferroviaires un pilier de la stratégie de développement du pays.

Le ministère des Transports a soumis au Parlement une proposition de budget de 1,1 Md USD pour 2026/27, en hausse de +4,6 % par rapport à l'exercice précédent, dont 55 % (580 M USD) dédiés au SGR.

La gouvernance du transport ferroviaire tanzanien est assurée par le ministère des Transports ainsi que plusieurs agences exécutives placées sous sa tutelle. Ainsi, l'exploitation et le développement du SGR relèvent de la *Tanzania Railways Corporation* (TRC). La TAZARA est administrée par la *Tanzania-Zambia Railway Authority*, détenue à parts égales par les gouvernements tanzanien et zambien. Le BRT relève quant à lui de la *Dar Rapid Transit Agency* (DART), agence exécutive opérant sous la tutelle du bureau de la Présidence chargé de l'administration régionale et des collectivités locales, le PORALG. La construction des infrastructures routières du BRT (voies dédiées, terminaux, stations) est confiée à TANROADS, agence qui dépend du ministère des Travaux publics.

Au niveau régional, la Tanzanie s'appuie sur l'East African Railway Master Plan (EARMP) adopté par la Communauté d'Afrique de l'Est qui vise à relancer et moderniser les réseaux ferroviaires régionaux. Le volet corridor central du EARMP projette de relier Dar es Salaam au Rwanda, au Burundi et potentiellement à la RDC. La gouvernance régionale est assurée par la *Central Corridor Transit Transport Facilitation Agency* (CCTTFA), organe intergouvernemental réunissant la Tanzanie, le Rwanda, le Malawi, le Burundi, l'Ouganda, la RDC et la Zambie et dont le siège se trouve à Dar Es Salaam.

Le développement des réseaux de transports ferroviaires et routiers nécessite d'importants investissements.

Le projet de Standard Gauge Railway (voir carte en annexe) est destiné à remplacer le Meter Gauge System (MGR) hérité de l'ère coloniale allemande. Électrifié, plus efficace et plus rapide, le SGR constitue une étape majeure dans la modernisation du réseau ferré tanzanien. Lancé en 2017, le projet est évalué à 14 Md USD et s'étend sur 4700km. En raison des coûts élevés, sa construction est décomposée en 7 sections (6 dans le pays et 1 frontalière avec le Burundi). Il vise à relier les grandes villes tanzaniennes (Dar es Salaam, Morogoro, Dodoma, Tabora, Isaka, Mwanza, Kigoma), et doit à terme s'étendre au Burundi et au Rwanda. Construits par des entreprises turque et portugaise, les tronçons 1 et 2 (Dar es Salaam – Morogoro – Makutupora/Dodoma) sont opérationnels et plus de 5 millions de passagers les ont utilisés depuis son entrée en fonction en juillet 2024. Le trajet Dar es Salaam-Dodoma s'effectue dorénavant en 3h (contre 9h auparavant). Le transport conteneurisé a également débuté sur ces deux sections, permettant d'acheminer les marchandises entre le port de Dar es Salaam et Dodoma. Des travaux d'infrastructures sont en cours à Morogoro et à Ihumwa, près de Dodoma, afin de construire des dépôts de conteneurs (ports secs) qui permettront d'accélérer la décongestion du port de Dar es Salaam. Malgré des difficultés

financières, les phases 3 et 4 (Makutupora- Tabora – Isaka) vont débiter. Les 1,8 Md USD de financements manquants ont été levés auprès des agences de crédit export suédoise, polonaise et italienne. La construction sera réalisée par Yapi Merkezi, l'entreprise turque des phases 1 et 2. Les phases 5 et 6 (Isaka-Mwanza et Tabora-Kigoma) sont lancées. Ces deux lots sont confiés aux entreprises chinoises CCECC et CRCC. La section 5 était achevée à 68,77 % en mai 2026, et des essais pour le transport de fret ont été lancés. Enfin, le lot 6 n'est qu'à 8% d'avancement. Concernant la section 7 entre Uvinza et Musongati (Burundi), la BAD a approuvé un financement de 696 M USD et les deux pays ont signé un accord en janvier 2025 qui prévoit le début de la construction d'ici 2031.

La rénovation de la [TAZARA \(voir carte en annexe\)](#) doit faciliter l'acheminement de minerais stratégiques zambiens jusqu'au port de Dar es Salaam. La ligne de 1 860 km (dont 975 km en Tanzanie et 885 km Zambie) reliant le port de Dar es Salaam à New Kapiri Mposhi, en Zambie, a été construite dans les années 1970 avec l'assistance chinoise. Confrontée depuis des décennies à des difficultés opérationnelles, la modernisation de la ligne a été formalisée par un accord signé en septembre 2024 entre les présidents tanzanien, zambien et chinois. La rénovation et l'exploitation ont été confiées pour 30 ans à l'entreprise publique chinoise CCECC, filiale de China Railway, qui prévoit d'investir 1 Md USD dans la voie ferrée et 400 M USD pour le matériel roulant (32 locomotives, 762 wagons), en échange du droit d'exploitation à l'issue des travaux. L'accord prend la forme d'un partenariat public-privé. La TAZARA constitue un axe stratégique pour l'acheminement de la production minière zambienne, notamment du cuivre et du cobalt, jusqu'au port de Dar es Salaam.

Une présence des entreprises françaises concentrée sur l'ingénierie et l'assistance technique, mais également sur les financements, avec l'AFD ainsi que la Société Générale

Très présentes au début du projet, les entreprises turques ont progressivement laissé la place aux entreprises chinoises et sud-coréennes. Le SGR constituerait un projet adapté pour valoriser l'expertise française. Certaines d'entre elles ont toutefois pu se positionner. Ainsi, Systra a déjà réalisé des études et Alstom remporté les contrats pour la signalisation des phases 1 à 5. Sur le plan des financements, Société Générale a participé à une syndication pour les financements des phases 1, 2 et 6.

Absente du financement du SGR, l'AFD est en revanche très impliquée sur la phase 5 du BRT. Elle a approuvé en 2020, puis signé en 2022, un prêt souverain de 178 M EUR, incluant 156 M EUR dédiés à TANROADS pour le financement des travaux et leur supervision, et 19 M EUR dédiés à DART pour l'acquisition de systèmes informatiques et d'équipements, ainsi que pour le recrutement d'un conseiller dans le cadre du recrutement d'un fournisseur et d'un opérateur privé de bus. Proparco explore par ailleurs des opportunités de soutien à des promoteurs privés, dans les domaines du BRT.

L'AFD s'appuie sur l'initiative internationale *Mobilize Your City*, lancée lors de la COP21 pour accompagner les gouvernements vers une mobilité urbaine plus durable. En Tanzanie, cette initiative a permis de financer un Plan de mobilité urbaine durable pour la ville de Mwanza, deuxième ville du pays, pour un budget de 375 000 EUR. Ce plan vise notamment à identifier des investissements prioritaires susceptibles d'être soutenus par l'AFD, parmi lesquels le transport non motorisé, la structuration du transport informel, le développement d'un système de bus urbain, ou encore la rénovation des principaux carrefours. Le bureau d'études Systra, retenu par l'AFD, a démarré sa mission en 2023.

Corne de l'Afrique – Djibouti

Par le SE d'Addis-Abeba



Djibouti n'envisage pas le développement ferroviaire comme une priorité autonome, mais comme un levier au service de sa vocation de centre logistique régional. Le secteur se concentre exclusivement sur l'optimisation de la ligne Djibouti - Addis-Abeba et sur le raccordement de la ligne existante aux terminaux portuaires, sans projet de nouvelle infrastructure à l'horizon. Si les 89 km traversant le territoire djiboutien ne constituent à eux seuls qu'un segment limité, c'est l'ensemble du corridor de 756 km, dont la majeure partie se déploie en Éthiopie, qui confère à cette ligne son intérêt stratégique et commercial. C'est donc à cette échelle que des entreprises françaises, notamment dans les domaines de la signalisation, des équipements ferroviaires et du matériel roulant, pourraient utilement se positionner.

Le rail djiboutien demeure structuré autour de la desserte de l'économie éthiopienne

Djibouti ne dispose que d'une seule ligne ferroviaire, reliant la capitale à Addis-Abeba. Cette infrastructure trouve ses origines dans la période coloniale. Construite entre 1897 et 1917 grâce à des capitaux français, elle répondait alors à une logique de rivalité entre puissances européennes, la France cherchant à s'assurer le contrôle du commerce éthiopien et à capter les bénéfices de ses exportations au détriment des Britanniques et des Italiens. Faute d'entretien et de financement, cette ligne à *voie métrique* a amorcé un long déclin à partir des années 1990. C'est dans ce contexte que l'Éthiopie et Djibouti ont lancé, à partir de 2011, la construction d'une nouvelle ligne électrifiée à écartement standard, financée et réalisée par des partenaires chinois au prix d'un endettement d'environ 5 Md USD. Sur les 756 km que compte la ligne, seuls 89 km traversent le territoire djiboutien. Opérationnelle depuis janvier 2018, elle performe néanmoins très en deçà de ses capacités. Elle constitue pourtant l'unique liaison ferroviaire du commerce extérieur éthiopien, permettant à Djibouti de conserver un quasi-monopole sur le transit des importations et exportations de son grand voisin enclavé.

Le ministère des Infrastructures et des Transports assure la tutelle réglementaire du secteur ferroviaire à Djibouti. La supervision opérationnelle de la ligne est confiée à la Société Djiboutienne des Chemins de Fer (SDCF), entreprise publique héritière de l'ancienne ligne française, qui détient aujourd'hui 25 % du capital d'Ethio-Djibouti Railway (EDR), coentreprise binationale créée avec l'Éthiopie. Depuis le retrait des opérateurs chinois début 2024, l'EDR assure directement l'exploitation de la ligne avec un personnel éthiopien et djiboutien. Djibouti demeurant minoritaire au sein de la coentreprise, la SDCF s'appuie largement sur la Commission ferroviaire conjointe, instance de coordination réunissant l'*Ethiopian Railway Corporation* et la SDCF, pour peser dans les décisions stratégiques et défendre les intérêts djiboutiens.

Le transport ferroviaire a été intégré successivement dans les plans nationaux de développement depuis 2015, dans le prolongement de la Vision 2035. Pour autant, aucun projet de développement ferroviaire nouveau n'est aujourd'hui à l'ordre du jour, que ce soit en milieu urbain ou interurbain. La priorité se concentre sur l'optimisation de la ligne existante et sa connexion à de nouveaux terminaux, au premier rang desquels le terminal pétrolier Horizon, dont le raccordement ne nécessiterait qu'environ 1,5 km de voie supplémentaire. **À l'échelle régionale, Djibouti s'inscrit dans le projet de corridor DESSO (Djibouti-Éthiopie-Soudan du Sud-Ouganda),** qui ambitionne de créer des liaisons terrestres et maritimes continues depuis le port de Djibouti jusqu'aux marchés enclavés de la sous-région. Un protocole d'accord a été signé le 27 février 2025, mais le projet demeure à ce stade dans sa phase préliminaire.

Le développement ferroviaire djiboutien se concentre sur l'optimisation de la ligne Addis-Abeba-Djibouti

Le réseau ferroviaire djiboutien se limite à une seule infrastructure (voir carte en annexe) : la ligne reliant Djibouti à Addis-Abeba. Longue de 756 km, dont 89 km sur le territoire djiboutien, cette ligne électrifiée est conçue pour une vitesse maximale de 120 km/h et dessert une vingtaine de gares. D'un coût total d'environ 5 Md USD, elle a été financée majoritairement par des prêts de l'Exim Bank of China, à hauteur d'environ 3 Md USD, dont 490 M USD pour Djibouti. La construction puis l'exploitation de la ligne ont été confiées aux groupes publics chinois CCECC et CREC dans le cadre d'un contrat de gestion couvrant la période 2017-2023. Depuis le retrait des opérateurs chinois en 2024, l'exploitation est assurée par EDR. Le bilan de cette première phase demeure contrasté. Si la continuité du service a été préservée, le transfert de compétences vers les équipes locales est resté limité. À fin 2024, les pertes

cumulées de l'entreprise atteignaient environ 190 M USD, tandis que la forte dépendance aux équipements et pièces de rechange d'origine chinoise continue de fragiliser l'exploitation de la ligne.

Djibouti dispose de quelques projets d'extension de la ligne existante, principalement orientés vers le fret portuaire. Le plus avancé concerne la connexion du terminal pétrolier Horizon, qui ne nécessiterait qu'environ 1,5 km de voie supplémentaire. Un second projet prévoit de relier le terminal pétrolier de Damerjog (en construction) à la gare de Nagad, sur une distance d'environ 17 km. La mise en œuvre de ces projets est freinée par la complexité de la coordination avec les autorités éthiopiennes ainsi que par la mobilisation des financements nécessaires. D'autres ambitions, comme le raccordement de l'Éthiopie au port de Tadjourah ou une liaison vers l'Érythrée, semblent aujourd'hui abandonnées faute de financement et de portage politique.

Un secteur ferroviaire djiboutien limité, mais des opportunités françaises liées au corridor éthiopien

Le rail n'étant pas une priorité de Djibouti et le pays disposant de peu d'infrastructures, la France ne collabore pas vraiment dans ce secteur avec Djibouti. Aujourd'hui, la majorité des décisions stratégiques concernant l'unique ligne de chemin de fer traversant Djibouti sont prises à Addis-Abeba, où se trouve le siège d'EDR. Plusieurs entreprises françaises ont manifesté leur intérêt pour participer aux travaux sur la ligne, notamment Systra et Alstom pourraient se positionner sur plusieurs projets, notamment dans les domaines de la signalisation, des équipements ferroviaires et du matériel roulant.

Corne de l'Afrique – Éthiopie

Par le SE d'Addis Abeba



L'Éthiopie mise sur le rail pour son désenclavement logistique. Le secteur ferroviaire éthiopien, dont les origines remontent à la fin du XIXe siècle et à une coopération avec la France pour l'établissement de la ligne ferroviaire Djibouti-Dire Dawa-Addis Abeba, concentre aujourd'hui les espoirs de désenclavement logistique du pays autour de la nouvelle ligne Addis-Abeba-Djibouti, tandis que le tramway (Light Rail Transit, LRT) d'Addis-Abeba, n'a pas tenu ses promesses. Le secteur reste toutefois marqué par un partage des rôles flou entre les deux opérateurs publics, Ethiopian Railway Corporation (ERC) et Ethio-Djibouti Railway (EDR. Dans ce contexte de réforme inachevée, les entreprises françaises conservent une présence historique et des positions sur plusieurs segments du secteur, tandis que la France accompagne les autorités éthiopiennes dans leurs travaux de réforme institutionnelle. Les deux nouvelles lignes prévues dans le cadre du projet d'aéroport de Bishoftu représentent une opportunité suivie de près.

Le développement du rail en Ethiopie reste freiné par un partage des rôles flou entre les deux opérateurs publics du secteur

La ligne Addis-Abeba-Djibouti s'inscrit dans la continuité d'un projet ferroviaire historique et iconique de la relation France-Ethiopie : la première ligne reliant les deux capitales, à voie métrique, fut en effet construite entre 1897 et 1917 sous l'impulsion de capitaux français, à une époque où elle constituait déjà l'unique débouché maritime de l'Éthiopie. Cette ligne historique métrique a connu un long déclin à partir des années 1990, faute d'entretien et de financement. C'est dans ce contexte que l'Éthiopie et Djibouti ont engagé, à partir de 2011, la construction d'une nouvelle ligne électrifiée à écartement standard, financée et bâtie par des partenaires chinois, au moyen d'un endettement de près de 5 Md USD. Opérationnelle depuis 2018, peu performante, elle demeure aujourd'hui l'unique liaison ferroviaire pour le commerce extérieur éthiopien.

Sur le plan de la gouvernance, le ministère des Transports et de la Logistique assure la régulation du secteur. Selon les statuts, ERC est l'organe propriétaire du réseau ferré : il détient le foncier et les infrastructures. La coentreprise EDR, quant à elle, assure l'exploitation de la ligne. Ces deux entités publiques sont détenues par *Ethiopian Investment Holdings* (EIH), l'agence de participations de l'État éthiopien et fonds souverain. Le partage des rôles entre ERC et EDR reste toutefois flou. **Dans les faits, EDR exerce des responsabilités plus larges que celles qui lui étaient initialement attribuées, en développant notamment ses propres capacités d'ingénierie, et refuse de verser à ERC les droits d'accès au réseau qui lui sont dus.** Privée de cette source de revenu, ERC cherche en retour à développer des activités annexes, comme la construction d'un nouveau siège social et d'une académie ferroviaire. Cette situation pèse fortement sur les autres acteurs du secteur, notamment les logisticiens, confrontés à une gouvernance instable.

Le National Transport Master Plan 2022-2052 fixe les objectifs à long terme du secteur ferroviaire. ERC et EDR déclinent chacune leur propre stratégie de diversification et d'ouverture aux capitaux privés, sur des périmètres qui se recoupent largement (logistique multimodale, ingénierie, partenariats), sans qu'une vision stratégique commune ou une répartition claire des rôles entre les deux entités n'ait été formalisée à ce jour. Sur le plan régional, aucun projet ne paraît aujourd'hui réellement engagé. Lors du dernier sommet national du ferroviaire et de l'investissement, en octobre 2025, ERC a évoqué un **projet de ligne reliant le nord de l'Éthiopie** aux ports de Tadjourah, d'Assab et de Massawa. Estimé à 1,58 Md USD, ce projet ne paraît pas envisageable à court terme compte tenu de la situation géopolitique tendue dans la région, mais illustre la volonté du Premier ministre Abiy Ahmed d'ouvrir à l'Éthiopie de nouveaux accès à la mer. Le **projet LAPSSSET**, à l'étude depuis de nombreuses années mais dont l'avancement reste limité, prévoit quant à lui une ligne reliant Lamu à Addis-Abeba, Juba et Nairobi sur un tracé de 3 000 km, pour un coût estimé à 13,8 Md USD, sans davantage de visibilité sur son calendrier.

Un réseau ferroviaire stratégique confronté à des défis d'exploitation et de gouvernance

Le réseau ferroviaire éthiopien comprend deux principales composantes distinctes : [la ligne reliant Addis-Abeba à Djibouti \(voir carte en annexe\)](#) et le LRT dans la capitale. Par ailleurs, l'ancienne ligne de chemin de fer construite par les français fonctionne sur un tronçon partiel - entre Dire Dawa et la frontière djiboutienne - en auto-gestion.

La ligne Addis-Abeba–Djibouti (756 km, dont 667 km en Éthiopie et 89 km à Djibouti) est l'unique liaison ferroviaire pour le commerce extérieur éthiopien. Pays enclavé de près de 140 millions d'habitants, l'Éthiopie dépend presque exclusivement du corridor djiboutien pour ses importations stratégiques (carburants, engrais, denrées alimentaires) et ses exportations. Électrifiée, conçue pour 120 km/h, la ligne dessert 20 gares. D'un coût total de 4,5 Mds USD, elle a été financée majoritairement par l'Exim Bank chinoise (environ 3 Mds USD, dont 2,5 Mds USD pour l'Éthiopie et 490 M USD pour Djibouti). Sa construction puis son exploitation ont été confiées à deux groupes publics chinois, CCECC et CREC, via un contrat de gestion couvrant 2017-2023. La ligne est opérée par EDR. Le bilan de cette première période reste mitigé. Le transfert de compétences vers les équipes locales est resté limité : blocages sur la maintenance, pertes cumulées d'environ 190 M USD à fin 2024, dépendance aux pièces de rechange chinoises. La structure capitalistique d'EDR reflète l'asymétrie entre les deux partenaires : la coentreprise est détenue à 75 % par l'État éthiopien (72 % via l'ERC, 3 % réparti entre les ministères des Transports, des Finances et EIH) et à 25 % par l'État djiboutien via la Société djiboutienne des chemins de fer. Cette répartition se traduit par des intérêts divergents. La ligne n'est ainsi toujours pas raccordée au terminal pétrolier djiboutien Horizon (le gap n'est que de 1,3 km) faute d'accord entre les deux pays, ce qui contraint l'Éthiopie à importer tout son carburant par voie routière.

Le LRT, unique système de transport collectif ferroviaire d'Addis-Abeba, dessert la capitale selon deux axes, est-ouest et nord-sud. Les deux lignes, qui partagent une section commune entre St. Lideta et Meskel Square, totalisent 34 km et desservent 39 stations, avec une double voie à écartement standard (1 435 mm) et une vitesse maximale de 70 km/h. Construite par l'entreprise d'État chinoise CREC, l'infrastructure a été financée à 85 % par un prêt de 475 M USD d'EximBank of China. Conçu pour désengorger les axes routiers d'une agglomération de 7 à 9 millions d'habitants, le réseau fait face à d'importantes contraintes opérationnelles, notamment un déficit de matériel roulant : sur 41 rames initialement acquises, seules 17 seraient en circulation. Face à des projections initiales de 100 000 à 110 000 voyageurs par jour, le trafic actuel serait plutôt estimé autour de 55 000 passagers par jour.

Entre héritage historique et modernisation du réseau, les entreprises françaises demeurent présentes dans le secteur ferroviaire éthiopien

La France a été le premier partenaire de l'Éthiopie dans le secteur ferroviaire avec la construction de la ligne Addis-Abeba–Djibouti. Exploitée pendant près d'un siècle, cette infrastructure a progressivement cessé ses activités au début des années 2000 avant d'être remplacée par une nouvelle ligne électrifiée construite par des entreprises chinoises. Aujourd'hui exploitée par une entreprise publique éthiopienne, cette ligne a fait l'objet en 2022 d'une offre de reprise de l'exploitation par Meridiam, restée sans réponse de la part du gouvernement éthiopien.

Plusieurs entreprises françaises du secteur ferroviaire sont également présentes ou positionnées sur des opportunités en Éthiopie. Systra a notamment assuré la maîtrise d'œuvre de la **ligne Awash–Kombolcha–Hara Gebeya (392 km)**, dont les travaux par l'entreprise turque Yapi-Merkezi ont été interrompus à la suite du conflit au Tigré. Dans la perspective de la réhabilitation et de la modernisation du réseau ferroviaire, Systra et Alstom pourraient se positionner sur plusieurs projets (signalisation, matériel roulant). Le projet de nouvel aéroport international de Bishoftu, dont la première phase est estimée à 12,7 Md USD, pourrait également générer de nouvelles opportunités, notamment à travers la construction d'une liaison ferroviaire dédiée entre le nouvel aéroport et Addis-Abeba, et celle d'une navette interne (« APM »).

Au-delà des opportunités commerciales, la France accompagne également les autorités éthiopiennes dans la réforme du secteur ferroviaire. Dans ce cadre, une délégation éthiopienne conduite par la secrétaire d'État aux Finances s'est rendue en France en décembre 2024 pour un voyage d'études consacré à la gouvernance et au financement du secteur. L'AFD a également financé en 2025 une étude sur les différentes options de gouvernance du système ferroviaire éthiopien, visant à éclairer les autorités sur les modèles institutionnels et les mécanismes de répartition des responsabilités, étudiant notamment un potentiel transfert de toutes les responsabilités d'ERC à EDR. À ce stade, le gouvernement éthiopien n'a pas encore tranché sur la base de ces travaux et n'a pas arrêté de ligne de réforme claire.

Océan Indien – Madagascar

Par le SE de Tananarive



Dans une situation fortement dégradée, la relance du réseau ferré malgache devrait bénéficier d'investissements importants les cinq prochaines années. Le réseau ferré de Madagascar, qui date du milieu des années 1930, se subdivise en deux principaux réseaux, Nord (3 lignes) et Sud (1 ligne) qui souffrent de difficultés opérationnelles et d'un manque d'investissements chronique. La priorité du secteur est actuellement de réhabiliter les voies existantes et de relancer les concessionnaires des deux réseaux existants (Madarail et FCE), avec le soutien technique et financier de la Banque mondiale. Le projet de train urbain d'Antananarivo devrait contribuer à relancer à moyen terme un secteur où les entreprises françaises sont relativement bien implantées.

Le réseau ferré centenaire malgache souffre de graves difficultés opérationnelles et d'un manque d'investissements chronique

Le réseau ferroviaire malgache vise principalement l'exportation des ressources naturelles du pays. Développé durant la période coloniale, entre le début du XX^{ème} siècle et le milieu des années 1930, [le réseau ferroviaire malgache se subdivise en deux principaux réseaux \(Nord et Sud voir carte en annexe\)](#), qui totalisent près de 860 km de voies ferrées. Ils relient des grandes zones urbaines à des zones urbaines secondaires, certaines situées en zone côtière. Le [réseau Nord](#) est composé de trois lignes : (i) La Ligne Tananarive-Côte Est (TCE) longue de 371 km entre Antananarivo et Toamasina (construction entre 1901 et 1913) ; (ii) la ligne Moramanga-Lac Alaotra (MLA) longue de 167 km (construite dans les années 1920) et la ligne Tananarive-Antsirabe (TA, 158 km, construite dans les années 1920). Actuellement seule la ligne TCE est encore fonctionnelle. Le [Réseau Sud](#) est constitué de l'unique ligne Fianarantsoa-Côte Est (163 km), reliant Fianarantsoa à la ville côtière de Manakara, construite entre 1927 et 1936. Cette ligne a connu de nombreuses difficultés et actuellement n'est que partiellement opérationnelle (tronçon Fianarantsoa-Manampatrana depuis fin 2023).

S'agissant de la gouvernance, le développement du transport ferré relève de la compétence du Ministère des transports et de la météorologie, via l'Agence des transports terrestres (ATT). L'Etat malgache est actionnaire minoritaire (25 %) dans la société Madarail, concessionnaire du réseau Nord de Madagascar depuis la privatisation en 2002 du Réseau National des Chemins de Fer Malgaches (créée en 1982), tandis que le réseau Sud est exploité par la société étatique Fianarantsoa Côte-Est (FCE, également créée en 1982).

Le transport ferré malgache, qui ne dispose pas d'un texte spécifique au secteur, s'inscrit dans un cadre légal depuis le milieu des années quatre-vingt-dix. La loi n°95-029 du 4 août 1995 est le texte législatif fondamental qui encadre l'ensemble du secteur des transports à Madagascar (dont le ferroviaire) et amorce le désengagement de l'État des activités directes d'exploitation et de production au profit du secteur privé et la loi n°2004 fixe les principes de la politique de transport terrestre (dont ferroviaire). La Banque mondiale a approuvé en avril 2026 le **Projet de Transport Multimodal et de Logistique (PTML)** de Madagascar, une initiative stratégique financée par une enveloppe de 200 M USD de la Banque mondiale et cofinancée par l'AfIB, qui intègre un volet ferroviaire incluant : la réhabilitation du réseau existant (renforcement de 232 km et renouvellement de 64 km de voies) et l'intégration du rail dans une chaîne de fret globale visant à une réduction des coûts et une sécurisation des approvisionnements.

Pour autant, l'insuffisance d'investissements en infrastructures est chronique pour un réseau bientôt centenaire, en dépit d'un appui technique de la Banque mondiale depuis le milieu des années 2000 (55 M USD en faveur de la TCE, dont le projet n'a pas été achevé). Le réseau ferré local est actuellement dans une situation fortement dégradée, principalement du fait de la mal-gouvernance du secteur, – le principal actionnaire à 75 % de Madarail, l'homme d'affaires M. Ravatomanga ne souhaitait pas selon la Banque mondiale investir dans l'augmentation de la capacité du fret ferroviaire³. Le trafic ferroviaire a ainsi fortement baissé. Le trafic « passagers » de Madarail atteignait près de 105 000 en 2011, il ne s'élevait qu'à près de 60 000 durant les neuf premiers mois de 2025 (dernières données disponibles). Quant à son trafic fret, il a diminué de 400 000 tonnes en 2011 à 135 000 tonnes selon la Banque mondiale⁴. Madarail ne dispose que de deux locomotives opérationnelles sur neuf, et assure les services relatifs à un

³ [Madagascar - Multimodal Transport and Logistics Project](#), World Bank, Avril 2026. Le statut du principal actionnaire n'est pas encore clair, Ravatomanga étant emprisonné à Maurice depuis octobre 2025, son groupe a mis sous administration provisoire de l'Etat en mai 2026. La Société nationale de participations (SONAPAR) puis l'entreprise Dana Minerals étaient pressenties pour racheter 75% des parts, sans que ce ne soit confirmé.

⁴ Idem.

seul train voyageurs par semaine. Si le Plan National des Transports malgache 2004-2020 est aujourd'hui caduc, l'Agence des transports terrestre estimait en 2021 que les besoins en investissements dans le réseau ferroviaire atteignaient 368 M USD entre 2021 et 2040⁵.

Le projet de train urbain d'Antananarivo, moteur de la relance du transport ferré, bénéficiera à moyen terme d'un financement important de la Banque mondiale

Le gouvernement malgache met actuellement en œuvre le projet de train urbain d'Antananarivo en s'appuyant sur des voies et un tracé existant, financé par les fonds propres de l'Etat malgache (via le ministère des transports). Ce projet vise globalement à assurer une liaison directe entre des gares situées à l'Est de la capitale, au Nord, et du Nord au Sud sur un trajet total de près de 30 kilomètres, en trois phases. Il doit également permettre l'intermodalité et une meilleure coordination du trafic du train urbain avec le trafic des coopératives de transport en commun. La première phase est actuellement achevée et une ligne de 10 stations (dont 8 opérationnelles sur 16 km) reliant la Gare de Soarano, dans le centre-ville, à un terminus situé dans le sud-est de la capitale (Amoronakona), a été lancée le 16 décembre 2025. D'une capacité de 300 voyageurs, elle est opérationnelle 6 jours sur 7 (sauf le dimanche). La Société d'Exploitation du transport urbain (SETU, étatique) a été créée en mars 2026 pour en assurer la gestion.

S'agissant du Projet de transport multimodal et logistique (PTML) financé par la Banque mondiale (prêt de 200 M USD sur un total de 305 M USD prévus), la principale composante vise la modernisation et la réforme du transport ferroviaire (96,71 M USD) en conformité avec les objectifs de l'ancien Plan Emergence de Madagascar (PEM) à travers (i) la réhabilitation et renforcement des sections prioritaires des lignes ferroviaires Tana Côte Est (TCE) et Tana Antsirabe (TA) pour 75,7 M USD ; (ii) la construction d'un port sec et d'un terminal incluant voies de triage, installations d'entreposage et de douane pour 7,6 M USD ; (iii) un appui opérationnel en faveur de la société Madarail pour 10 M USD⁶ ; (iv) des études préparatoires à la modernisation de la ligne de chemin de fer Fianarantsoa Côte est (FCE) et la remise en état d'autres lignes de chemin de fer pour 1,9 M USD; (v) le soutien au renforcement des capacités et à la réforme du transport ferroviaire pour 1,3 M USD. Le PTML vise ainsi une augmentation du trafic fret de 135 000 tonnes à 560 000 tonnes d'ici 2031 (seuil de rentabilité fixé à 440 000 tonnes de fret). Quant au TCE il vise un trafic de 520 000 tonnes (contre 135 000 tonnes actuellement).

La présence française est concentrée sur la fourniture des équipements du projet de train urbain

La présence française est actuellement peu développée dans le secteur ferroviaire malgache. La société française Arterail, spécialisée dans le conseil et l'ingénierie relatifs aux systèmes ferroviaires, a toutefois été choisie pour assurer la fourniture des équipements relatifs à la 1^{ère} phase du projet de train urbain d'Antananarivo. **Colas Madagascar** a pour sa part été chargé de l'élargissement de la plateforme de la voie ferrée du projet en 2022, la clôture, la réparation de passages à niveau, la création de passerelles piétons, et la mise en place des plateformes des futures stations. Le cabinet **Artelia** a, par ailleurs, réalisé une étude relative à ce projet. Depuis 2008, l'exploitation du réseau ferroviaire de Madarail était assurée par l'entreprise belge Vecturis, après l'avoir été durant cinq ans par Comazar (filiale du groupe Bolloré).

⁵ « [Vers un transport urbain efficace, durable et sûr à Madagascar](#) » Banque mondiale, Février 2022

⁶ Cela devrait à moyen terme permettre d'attirer des investisseurs pour un plan de modernisation de 40 M\$ (acquisition de matériels roulants) et de mise en place d'un port sec (5 M\$).

Océan Indien – Maurice

Par le SE de Tananarive



Le renouveau du secteur ferroviaire à Maurice est au cœur des mobilités urbaines et interurbaines. Inauguré en 2019, le Metro Express, fruit du partenariat avec l'Inde, marque le retour du transport ferroviaire sur l'île. Ce moyen de transport avait été abandonné au milieu du XX^{ème} siècle. Le Metro Express constitue le premier système de train léger de la région, et fait désormais partie intégrante de l'ossature d'un système de transport collectif dual, dans lequel le réseau de bus demeure le mode de transport dominant et assure une desserte étendue de l'ensemble de l'île. Si le train léger incarne l'ambition de modernisation des transports mauriciens, il est à la croisée des chemins. Confrontés à des coûts élevés et aux contraintes budgétaires, les projets d'extension du réseau ferré sont à l'arrêt. Le schéma directeur en cours d'élaboration pourrait contribuer à combler les lacunes du système de transport et fixer les priorités des prochaines années, notamment le renforcement de l'intermodalité entre les transports et leur modernisation. Ces chantiers sont susceptibles de créer de nouvelles opportunités pour les entreprises françaises, actuellement peu présentes à Maurice dans ce secteur des transports interurbains.

Un système dual train léger-bus structuré autour du corridor urbain Port-Louis - Curepipe

Les districts de Port-Louis et de Plaines Wilhems, qui représentent le cœur de l'activité économique et des déplacements de l'île Maurice, concentrent à eux seuls près de 39 % de la population en 2022⁷, le long du corridor Port-Louis – Beau-Bassin/Rose Hill – Quatre Bornes – Vacoas-Phoenix – Curepipe. Pour répondre aux problématiques de congestion des routes et de décarbonation des moyens de transport, les autorités ont lancé un service de train léger, dénommé « Metro Express », mis en service progressivement depuis 2019. Ce projet marque le retour du chemin fer à Maurice. En effet, développé sous la période britannique, avec l'ouverture de la 1^{ère} ligne en 1864, initialement dans le but de transporter de la canne à sucre, l'utilisation du train avait décliné en raison de la concurrence d'autres modes de transport, notamment la voiture. Le train de passagers a fait son dernier voyage en 1956, et celui de marchandises en 1964.

L'offre de transport collectif repose sur deux modes complémentaires : le Metro Express et le réseau de bus. Ce dernier demeure le principal mode de transport collectif et assure une couverture quasi intégrale du territoire. Il est exploité par cinq opérateurs majeurs : quatre sociétés privées (United Bus Service, Triolet Bus Service, Rose Hill Transport et Mauritius Bus Transport) et l'opérateur public *National Transport Corporation* (CNT), auxquels s'ajoutent de nombreux transporteurs privés assurant les dessertes locales. **Cette organisation garantit une bonne couverture géographique, mais reste très fragmentée, ce qui limite l'intégration des services et l'harmonisation de la qualité de l'offre.** Malgré les investissements réalisés dans le transport collectif, la motorisation continue de progresser. Fin 2025, Maurice comptait 746 961 véhicules immatriculés, soit une hausse de +5,1 % sur un an, dont 423 869 voitures particulières et 257 269 deux-roues motorisés.⁸

Un secteur des transports centralisé, qui pâti du manque d'un schéma directeur de long terme.

Le système de transport est fortement centralisé sous l'autorité du ministère des Transports terrestres. La *National Land Transport Authority* (NLTA) assure les fonctions de régulation, tandis que la *Traffic Management and Road Safety Unit* (TMRU) est chargée de la gestion du trafic et de la sécurité routière. Les collectivités territoriales disposent de compétences limitées en matière d'organisation des transports.

Jusqu'à présent, le développement du secteur s'est principalement appuyé sur la réalisation de grands projets structurants plutôt que sur une planification multimodale intégrée. Le *Republic of Mauritius Integrated National Transport Strategy Study* de 2001 constitue l'une des dernières tentatives de planification à l'échelle du pays. Cette absence de stratégie s'est traduite par une intégration encore limitée entre les différents modes de transport. Le rapport annuel 2024-2025 du ministère des Transports terrestres fait toutefois état de l'élaboration d'**un schéma directeur des transports terrestres à un horizon de vingt ans (20-Year Land Transport Masterplan)**.⁹ Ce document aura vocation à définir une vision stratégique de long terme pour le secteur, à promouvoir une approche intégrée de la mobilité et à servir de cadre de référence pour les futurs investissements. À ce stade, il n'a toutefois

⁷ https://statsmauritius.govmu.org/Documents/Census_and_Surveys/Census2022/HPC_Vol3_Geo_Migration_Yr22_%20120126.pdf?

⁸ https://statsmauritius.govmu.org/Pages/Statistics/ESI/Transport/RT_RTA_Yr25.aspx?utm_source=chatgpt.com

⁹ <https://landtransport.govmu.org/Lists/DocumentsLinks/Attachments/100/Annual%20Report%20on%20Performance%20Year%202024-2025.pdf>

pas encore été finalisé. En parallèle, le projet de loi « *Bus Services Industry Bill* » en préparation prévoit l'instauration d'un cadre réglementaire unifié.

Le Métro Express : un chantier d'envergure issu du partenariat avec l'Inde, mais au coût élevé pour les finances publiques mauriciennes

Le Metro Express (voir carte en annexe) constitue le principal projet de transport urbain et périurbain réalisé à Maurice au cours des dernières décennies et le premier système de train léger de l'océan indien. Le secteur des transports est au cœur du partenariat entre l'Inde et Maurice. Il est financé principalement par des lignes de crédits de l'Exim Bank of India et des subventions de l'Inde, au travers d'un investissement estimé à 527 M USD (50,9 % en subvention et 49,1 % par une ligne de crédit) pour le tronçon Port-Louis – Curepipe et de 100 M USD (75,2 % par une ligne de crédit, 24,8 % en subvention) pour celui reliant Rose-Hill à Réduit¹⁰. Les travaux ont été réalisés par le groupe indien Larsen & Toubro, et le matériel roulant a été fourni par l'entreprise espagnole CAF. Le réseau, d'une longueur de près de 30 kilomètres de lignes, a été construit en trois phases : la phase 1 a permis de relier Port-Louis à Rose-Hill, la phase 2 fait la liaison de Rose-Hill à Curepipe, et la phase 3 de Rose-Hill à Réduit. Il comprend 22 stations¹¹ et serait emprunté quotidiennement par environ 45 000 personnes. La loi « *The Light Rail Act 2019* » impose l'obtention d'une licence délivrée par la NLTA pour exploiter le réseau ferré. **La société Metro Express Ltd (MEL), qui est détenue par l'Etat mauricien, a obtenu cette licence d'exploitation en décembre 2019. Le réseau reste toutefois fortement dépendant du soutien public.** Dans son budget prévisionnel pour l'exercice 2025-2026, la société anticipe un déficit de 158 M MUR (environ 2,9 M EUR) malgré une contribution en capital accordée par les autorités.¹² Compte tenu de ce contexte, le projet d'extension du réseau vers Côte d'Or a été abandonné.

Les priorités pourraient ainsi s'orienter vers l'optimisation du système dual existant, via une amélioration de l'intermodalité, plutôt que vers la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires. Cette évolution se traduit notamment par l'élargissement du projet *Promoting Low-carbon Electric Public Bus Transport in Mauritius*, lancé en 2022 (42,9 M USD). Ce projet porte notamment sur le déploiement de bus électriques, le développement des infrastructures de recharge et le renforcement du cadre réglementaire.¹³

Une présence limitée des entreprises françaises dans le secteur ferroviaire et des bus.

Les entreprises françaises n'ont pas été associées à la construction du Metro Express à l'exception de Systra via sa filiale indienne sur la phase de conception, en raison des dispositions des accords conclus avec l'Inde. Cette dernière aussi présente dans le secteur des bus a fait un don de 100 bus électriques, participant à l'électrification la flotte de la CNT. Quant à la Chine, elle a fait un don de 5 bus électriques à la CNT, livrés en juin.

Malgré l'existence de certaines opportunités, la présence des entreprises françaises est limitée dans le secteur des transports urbains à Maurice, très compétitif. Néanmoins, celles-ci disposent déjà d'un positionnement solide dans les infrastructures de transport, comme en témoigne leur participation à la réalisation du viaduc Sir Anerood Jugnauth. Inauguré en mars 2024 et destiné à décongestionner le réseau routier, cet ouvrage a été conçu par Systra et réalisé par le consortium TGBV, réunissant Bouygues, sa filiale locale Transinvest, le groupe mauricien General Construction et VSL. Les besoins identifiés en matière de numérisation des services, de système de billettique, de solutions de mobilité intelligente, d'assistance à la planification de la mobilité durable, ainsi que de renforcement de l'intermodalité des transports urbains constituent par ailleurs autant de domaines dans lesquels les entreprises françaises pourraient se positionner.

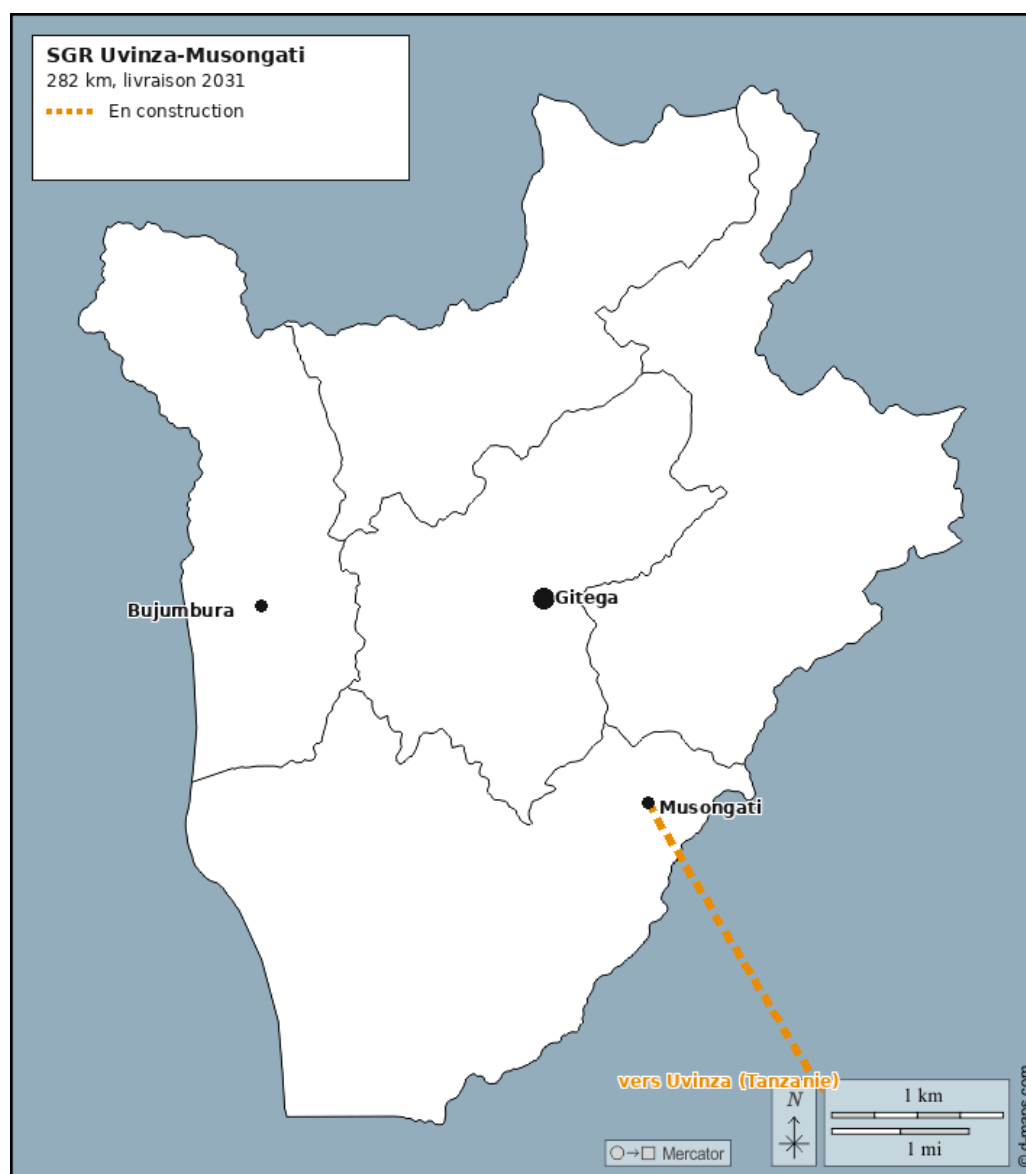
¹⁰ <https://lexpress.mu/article/418176/metro-express-entre-millions-et-milliards>

¹¹ <https://mauritiusmetroexpress.mu/plan-interactif/>

¹² <https://defimedia.info/annee-fiscale-20252026-metro-express-ltd-face-un-deficit-de-rs-15803-millions>

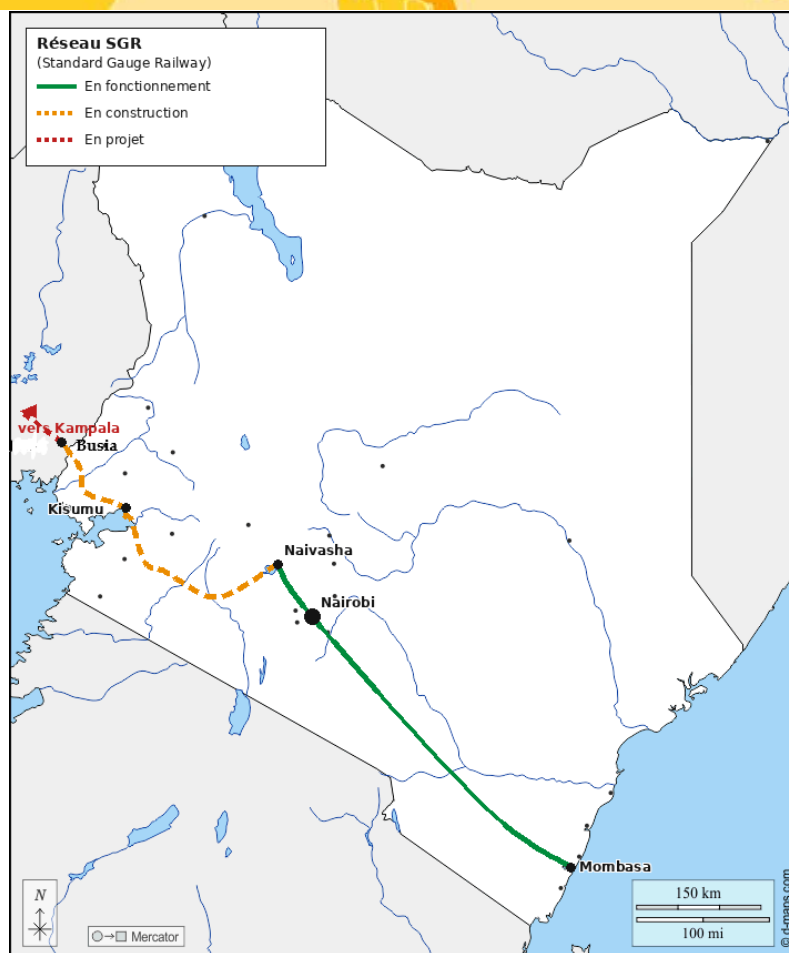
¹³ <https://govmu.org/EN/newsgov/SitePages/GEF-Project-Steering-Committee-meets-to-advance-Low-Carbon-Electric-Public-Bus-Initiative.aspx>

Annexes : cartes des réseaux



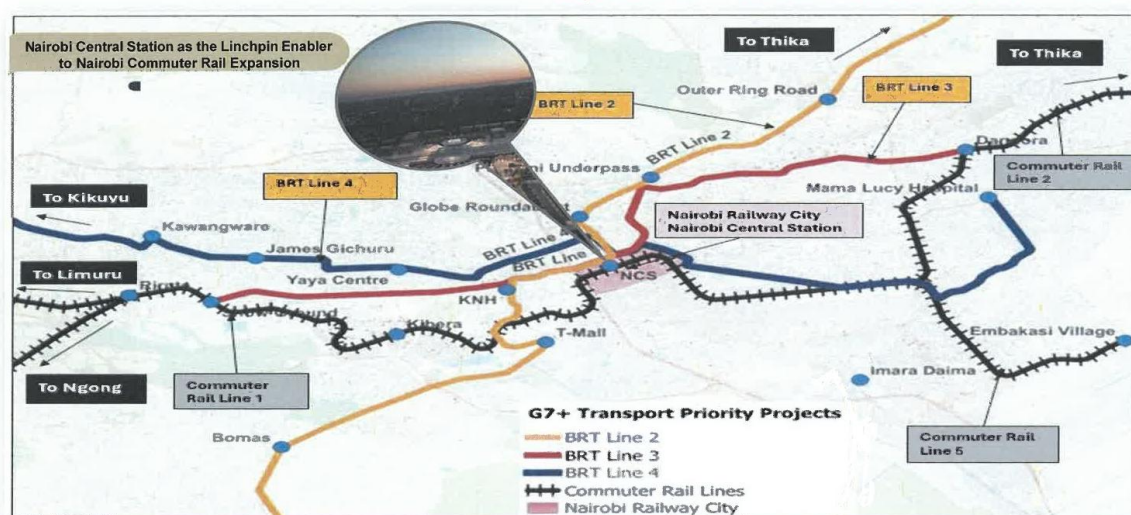
[Carte du réseau SGR au Burundi](#)

[Retour à la fiche pays](#)



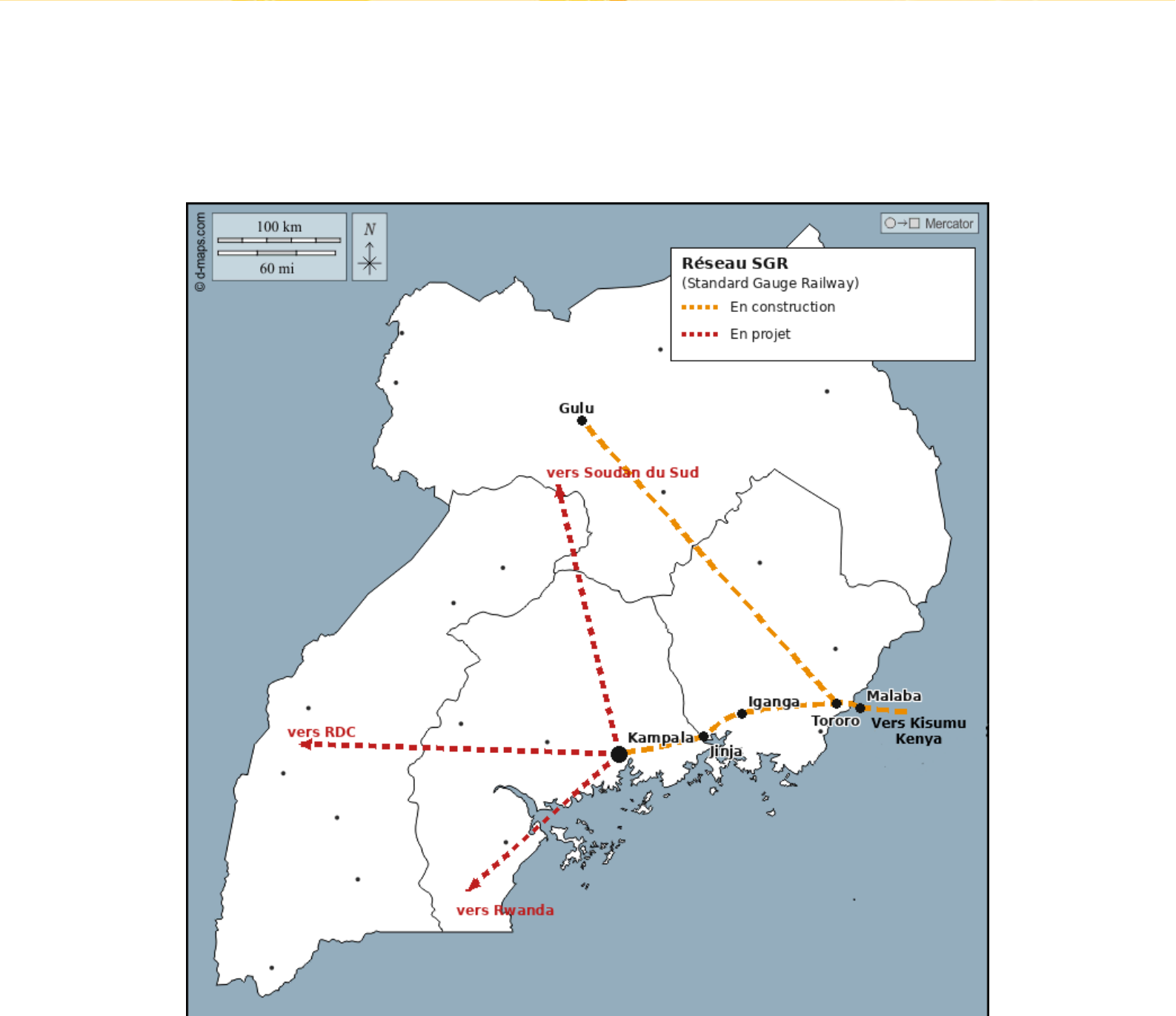
Carte du réseau SGR au Kenya

Integrated Multi-Modal Transport System within NMA



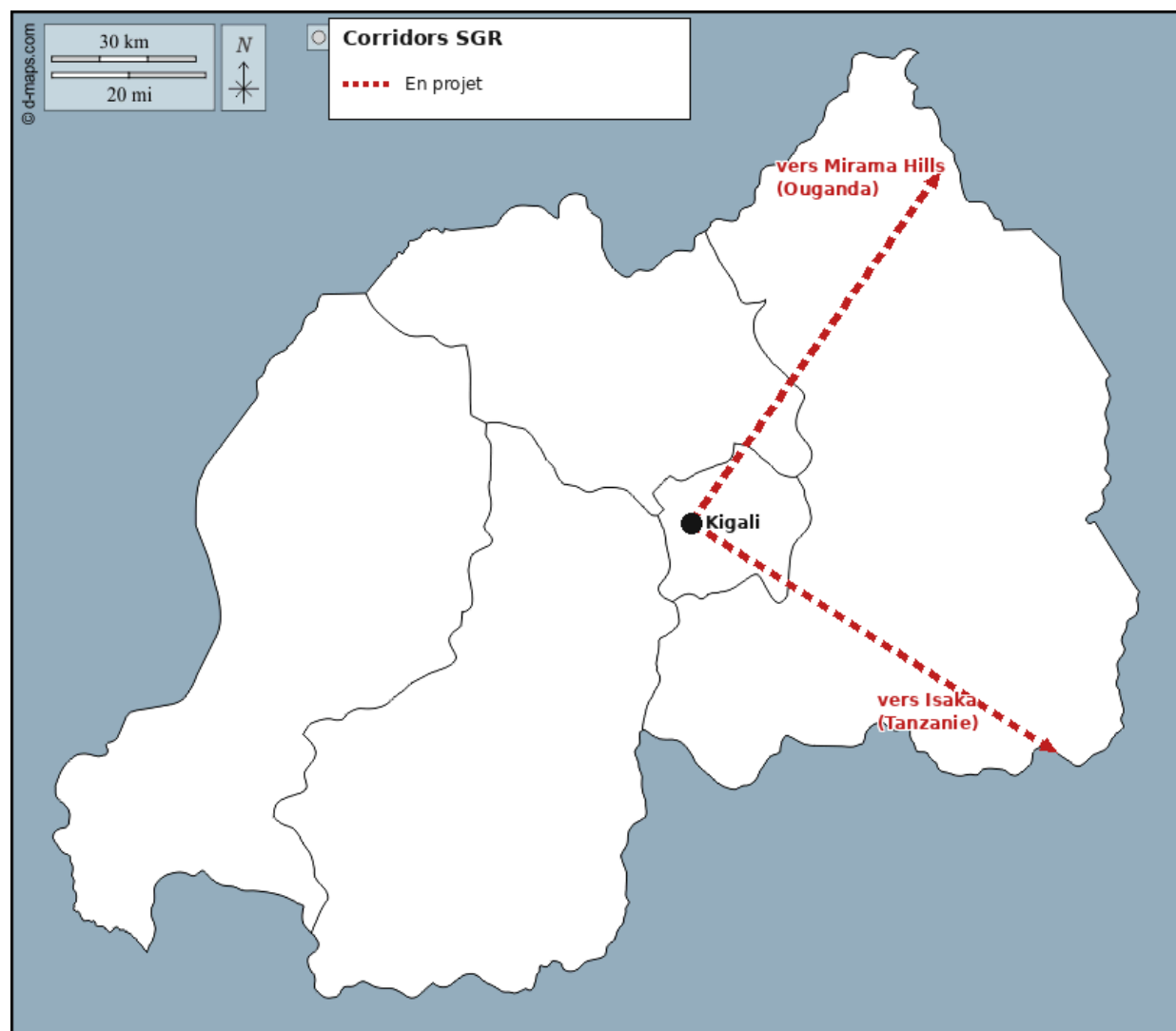
Carte du réseau NCR à Nairobi

[Retour à la fiche pays](#)



Carte du réseau SGR de l'Ouganda

[Retour à la fiche pays](#)



[Carte du réseau SGR du Rwanda](#)

[Retour à la fiche pays](#)



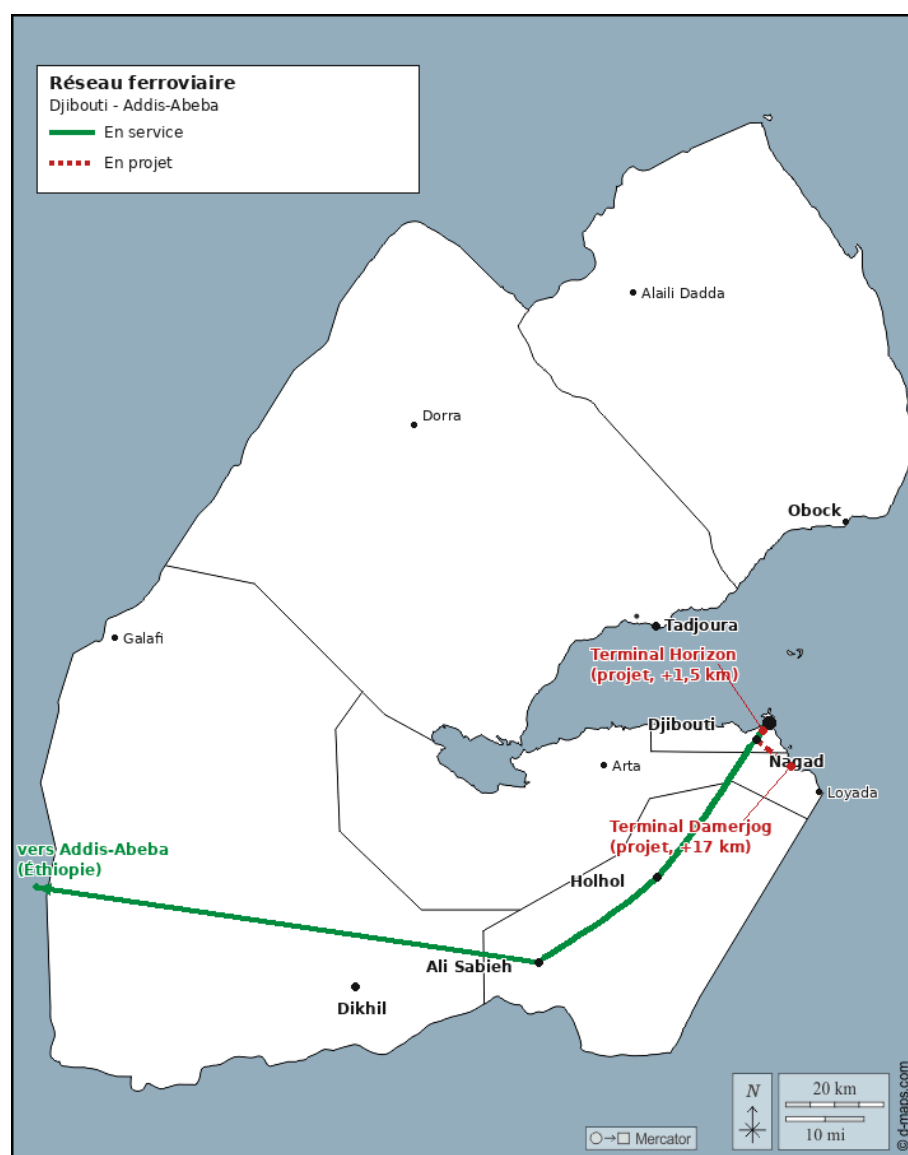
Carte du réseau SGR de la Tanzanie

La section Arusha-Dar es Salaam est une ancienne ligne. La ligne orange correspond à la ligne TAZARA.



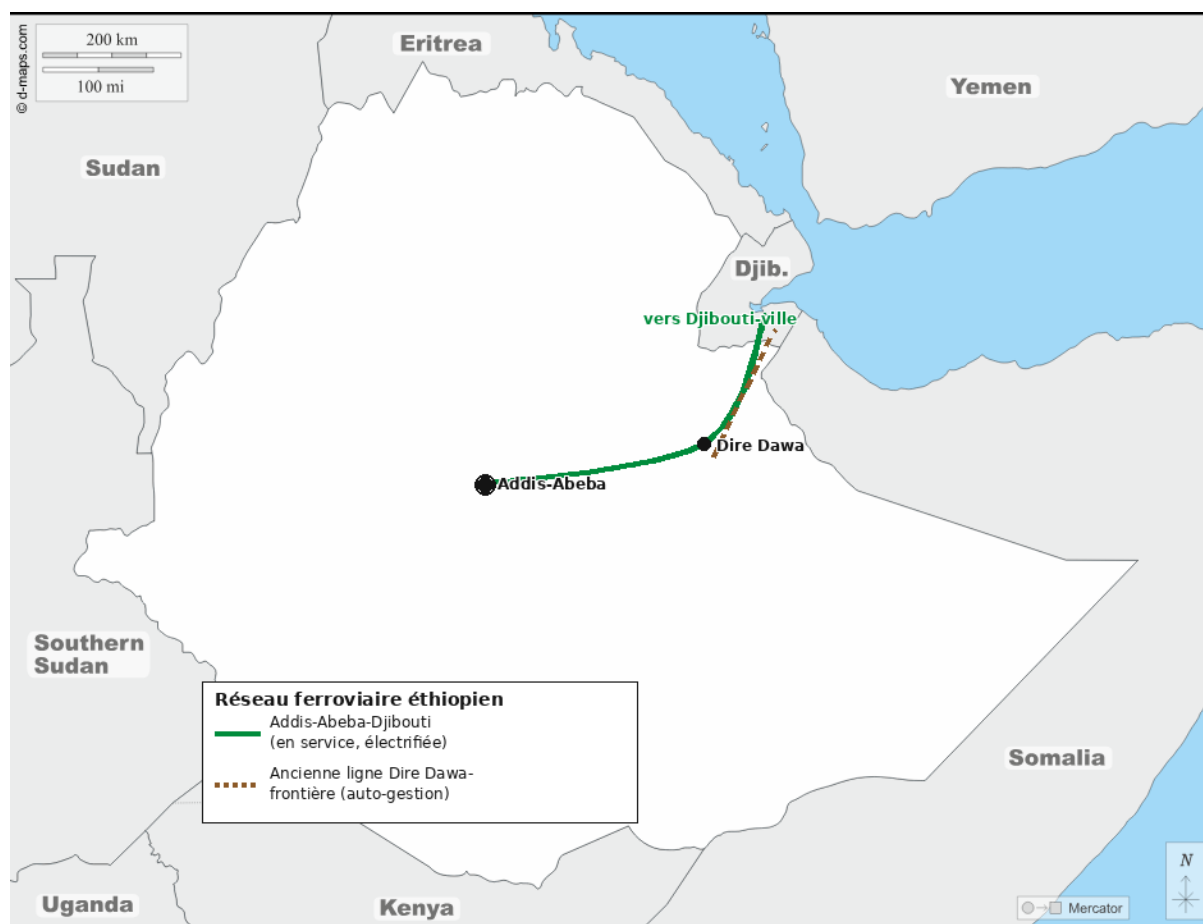
Carte du tracé de la TAZARA

[Retour à la fiche pays](#)



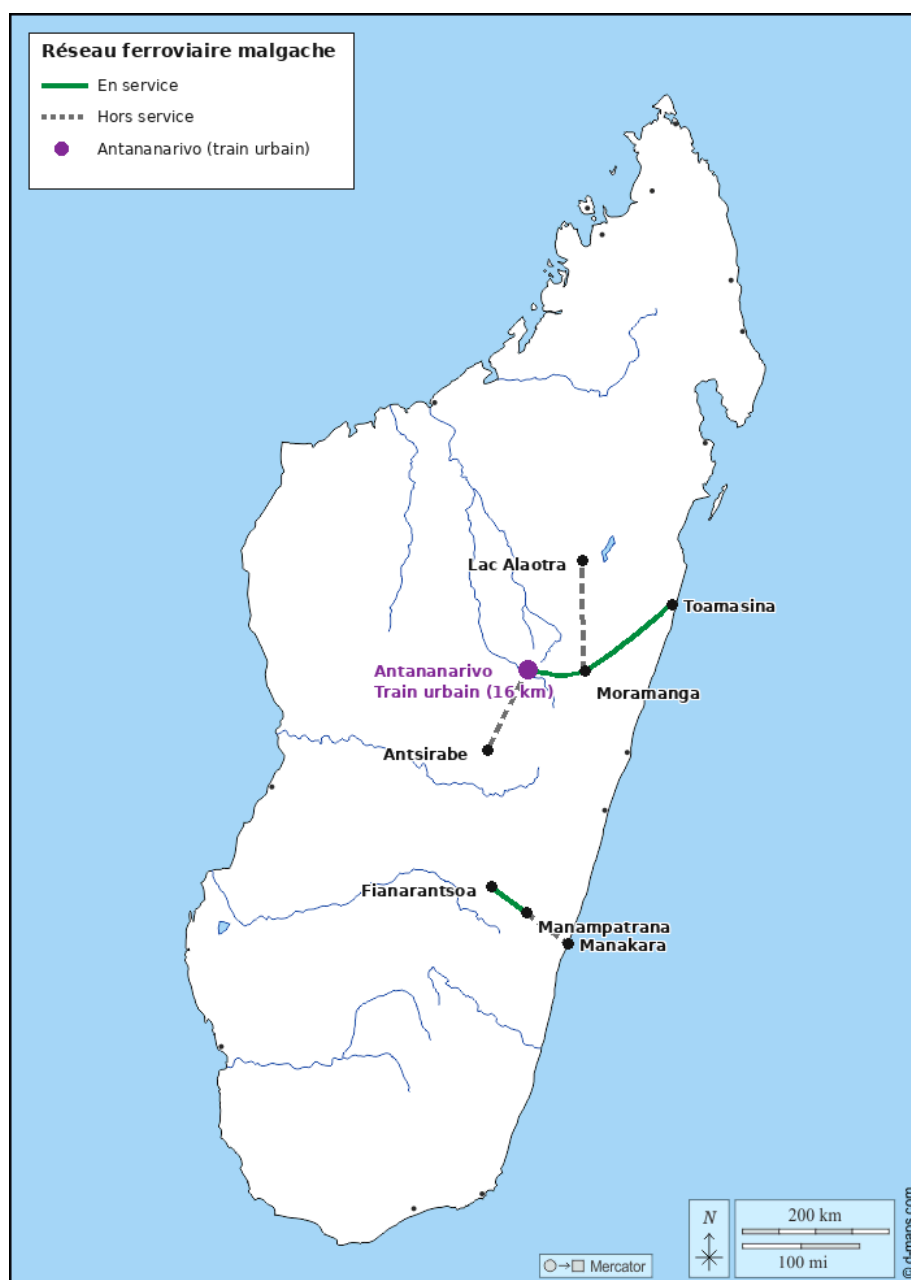
[Carte du réseau SGR de Djibouti](#)

[Retour à la fiche pays](#)



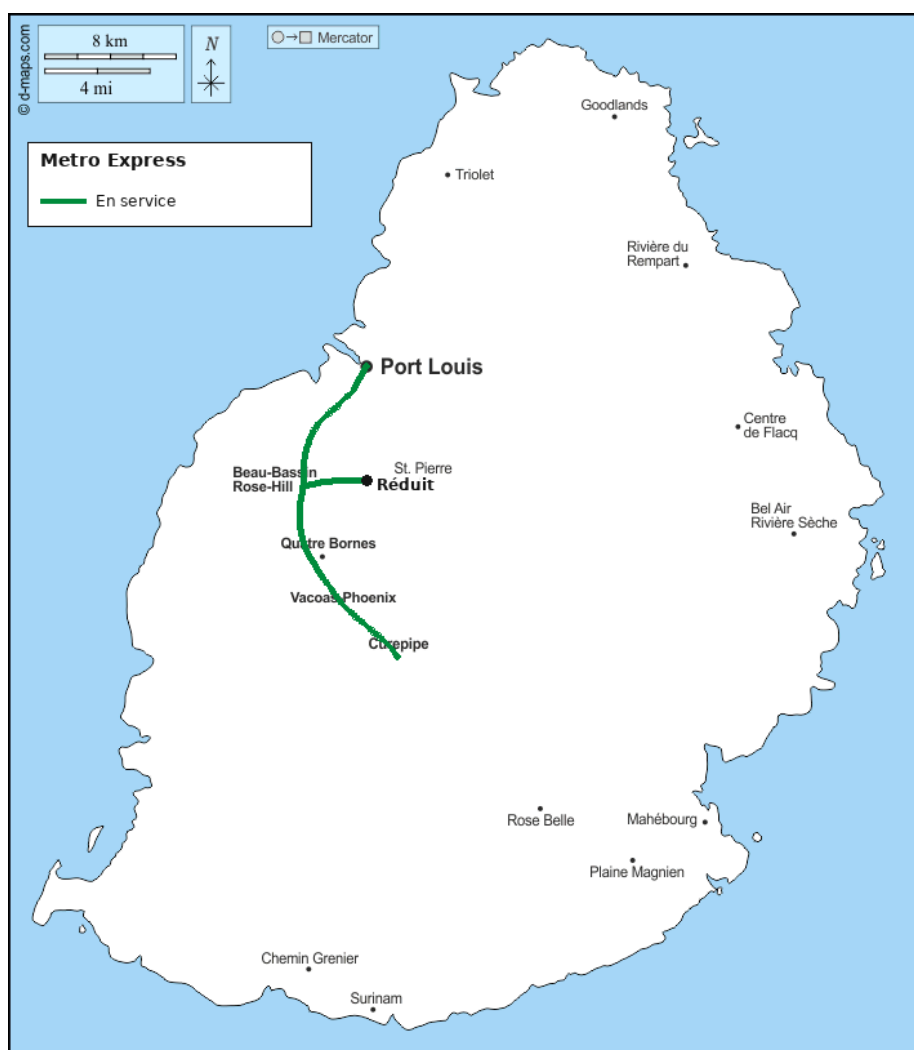
[Carte du réseau SGR d'Éthiopie](#)

[Retour à la fiche pays](#)



Carte du réseau ferroviaire de Madagascar

[Retour à la fiche pays](#)



[Carte du Métro Express de Maurice](#)

[Retour à la fiche pays](#)

CONTACTS

Kenya, Burundi, Rwanda, Somalie, Soudan

Page pays : [Kenya](#) / [Burundi](#) / [Rwanda](#) / [Somalie](#) / [Soudan](#)

Twitter : [French Treasury - East Africa and Indian Ocean](#)

LinkedIn : [French Treasury in East Africa and the Indian Ocean](#)

Contact : Mathieu BRUCHON mathieu.bruchon@dgtresor.gouv.fr

Madagascar, Comores, Maurice, Seychelles

Page pays : [Madagascar](#) / [Seychelles](#) / [Maurice](#) / [Comores](#)

Twitter : [Direction générale du Trésor à Madagascar](#)

Contact : Béatrice ALPERTE beatrice.alperte@dgtresor.gouv.fr

Éthiopie, Erythrée, Djibouti

Page pays : [Ethiopie](#) / [Djibouti](#) / [Erythrée](#)

Contact : Christophe MORCHOINE christophe.morchoine@dgtresor.gouv.fr

Ouganda, Soudan du Sud

Page pays : [Ouganda](#) / [Soudan du Sud](#)

Contact : Gregory SIDRAC gregory.sidrac@dgtresor.gouv.fr

Tanzanie

Page pays : [Tanzanie](#)

Contact : Samuel LEVEBVRE samuel.lefebvre@dgtresor.gouv.fr

La direction générale du Trésor est présente dans plus de 100 pays à travers ses Services économiques.
Pour en savoir plus sur ses missions et ses implantations : [Trésor-International](#) | [Direction générale du Trésor](#)



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Responsable de la publication : **Service économique régional de Nairobi**
Rédaction : **SER de Nairobi et SE de l'AEOI**

Pour s'abonner : nairobi@dgtresor.gouv.fr
Crédits photo : ©DGTresor