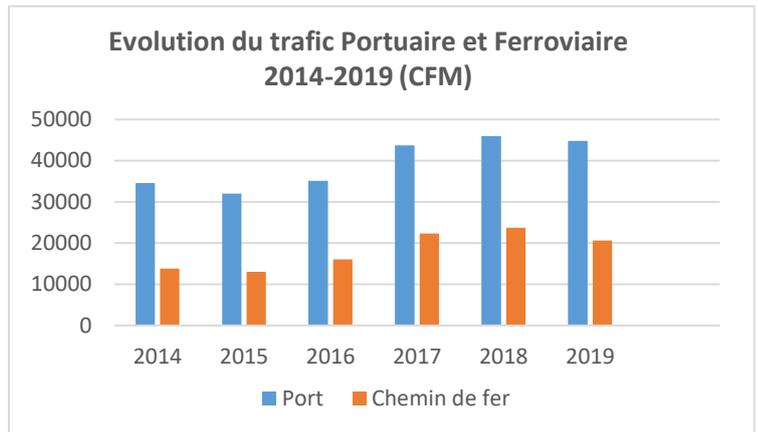




Le Mozambique joue le rôle de plateforme régionale grâce à ses trois couloirs logistiques

L'exceptionnelle façade maritime de 2.500 km dont dispose le Mozambique sur l'océan Indien l'a conduit à jouer un rôle clé dans la logistique régionale en Afrique australe. Avec trois couloirs logistiques de développement - Maputo, Beira, Nacala - le Mozambique dessert l'Afrique du Sud, l'Eswatini, le Zimbabwe, le Malawi, la Zambie et la RDC. Chaque couloir dispose de l'un des trois aéroports internationaux du pays, d'un port en eaux profondes, et d'axes routiers et ferroviaires vers les pays enclavés.



Le Mozambique entend renforcer son rôle de plateforme logistique en modernisant et en développant ses infrastructures vers les pays voisins afin de concurrencer les ports d'Afrique du Sud (Richards Bay, Durban) et d'Afrique de l'Est (Dar es Salam, Mombasa).

1 - Le couloir logistique de développement de Maputo (CDM)

Le couloir logistique de développement de Maputo (CDM) est le plus important en tonnage global, et le second pour les conteneurs (derrière Beira) avec 18.3 Mt en 2020. Il dessert principalement le Sud du Mozambique, l'Afrique du Sud dont notamment les provinces industrialisées (Gauteng, Mpumalanga, Limpopo) et le Royaume d'Eswatini. Les principales infrastructures de ce couloir sont :

- . **Le port de Maputo** dont le concessionnaire est *Maputo Port développement Corridor (MPDC)* selon un modèle de BOT sur la période 2003-2033 avec possibilité d'extension de 10 ans. Entre 2010 et 2017, MPDC a réalisé d'importants travaux de dragages pour passer le tirant d'eau de 9,4 m à 14,3 m en élargissant aussi le canal d'accès, ce qui permet de recevoir les grands navires de 120.000 tonnes ;
- . **L'autoroute N4** reliant Johannesburg et d'autres grands axes, est sous contrat de concession (PPP-BOT de 660 M\$) avec *Trans African Concessions (TRAC)* pour la période 2000-2030 ;
- . **Un réseau ferroviaire** opéré par *Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CDM)* dessert l'Afrique du Sud et le Zimbabwe puis d'autres pays par connexion. Malgré des travaux d'amélioration, une partie du trafic régional qui devait revenir à CDM continue de transiter par l'Afrique du Sud en raison notamment d'un entretien insuffisant de la ligne ferroviaire et de l'absence d'un guichet unique à la frontière avec l'Afrique du Sud ;
- . **L'aéroport international de Maputo** avec 1.1 M de passagers et 11.4 Mt de fret en 2019 (avant covid-19). La crise du covid-19 a fait chuter le trafic dans l'ensemble des aéroports du pays, mettant en difficulté l'entreprise publique Aeroportos de Moçambique (ADM) ;

Ce couloir a attiré d'importants investissements dont le pipeline de Sasol (investissement de 800 M\$) reliant le champ gazier de Temane à l'Afrique du Sud, la fonderie d'aluminium de Mozal (2 Mds\$), le parc industriel de

Beleluane (600 ha) dont 500 ha sont disponibles, le terminal de charbon, etc. Parmi les principaux projets à l'étude figurent un centre sidérurgique de production de fer/acier, une centrale électrique à gaz de 2.000 MW, une unité de production de fertilisants.

2 - Le couloir logistique de développement de Beira (CDB)

Le couloir logistique de développement de Beira (CDB) dessert le centre du Mozambique, le Malawi, la Zambie, le Zimbabwe, la RDC par voie routière et ferroviaire. Le port de Beira est le plus proche pour ces pays (environ 550 km). Les principales infrastructures de ce couloir sont :

. **le port de Beira est le plus important du Mozambique** en nombre de conteneurs (400.000 en 2020) et le second pour le tonnage (12 Mt en 2020). Il reste limité aux navires de 60.000 tonnes. Le site a bénéficié d'importants investissements pour accroître la capacité du terminal de conteneurs à 750.000 TEU, implanter un entrepôt pour le tabac, le cuivre, les céréales (50.000 t de stockage), les fertilisants. Le terminal de charbon exporte une partie de la production des mines de la province de Tete. Le pipeline de produits raffinés de 300 km entre le port de Beira et Feruka (Zimbabwe) est en travaux pour augmenter sa capacité d'ici à fin 2022 ;

. **la ligne ferroviaire de Sena (575 km)** relie le Malawi et le bassin charbonnier de Moatize. La capacité de la ligne (6 Mios de t./an) devrait être augmentée à 20 Mt/an pour répondre à une demande croissante des pays enclavés, mais aussi en vue de nouveaux projets miniers (fer, etc.). **La ligne ferroviaire de Machipanda (317 km)** est en cours de réhabilitation et d'extension pour réduire le temps de trajet de 18 à 12 heures et accroître sa capacité de 500.000 à 3 Mt/an vers le Zimbabwe, la Zambie, la RDC ;

. **la route EN6 (287 km) vers Machipanda constitue un axe principal** et a récemment été élargie sur quatre voies sur certains tronçons (financement de 410 M\$) et rénovée après les dégâts du cyclone Idai. S'y ajoute la route **EN102/221** pour relier la Zambie. Un nouvel axe ferroviaire de 115 km est prévu entre le pont Dona-Ana (Mozambique) et Nsange-Bangula (Malawi) pour un investissement de 30 M\$;

. **l'aéroport international de Beira** avec 261.000 passagers et 1.9 Mt en 2019 ;

Le couloir de Beira enregistre un rythme de croissance moyen de 10% par an et doit améliorer sa capacité pour répondre à cette demande. Les enjeux sont majeurs en terme de développement, mais aussi pour se positionner face à la concurrence des ports d'Afrique du Sud et de Tanzanie. Beira doit en outre faire face aux cyclones qui frappent régulièrement la région, le dernier majeur en 2019 (Idai) avait causé de très importants dégâts.

3 - Le couloir logistique de développement de Nacala (CDN)

Le couloir logistique de Nacala (CDN) comprend un aéroport international ouvert en 2021, le troisième port du pays (86.000 TEU et 2,1 Mios de t. en 2020 sans le charbon), un réseau ferré et un réseau routier desservant les provinces du nord du Mozambique (Nampula, Niassa, Tete, Cabo Delgado), le Malawi, la Zambie, la RDC, et le sud de la Tanzanie. Les principales infrastructures qui composent ce couloir sont :

. **Le Port de Nacala** dispose de l'un des meilleurs sites de la côte est-africaine selon les spécialistes. Le site est en eaux profondes avec 14 m à quai et avec 60 m au cœur de la baie pour 800 m large. Le port traverse une longue période de travaux financés par la coopération japonaise (JICA) pour élargir les voies d'accès par camion, réorganiser l'ensemble du site et des zones de stockage, accroître la capacité à 250.000 TEU (100.000 actuellement), agrandir les quais à plus de 400 m pour recevoir les navires Panamax ;

. **L'aéroport International de Nacala** : inaugurée en 2014 et construite pour 125 M\$, il s'agit de l'aéroport le plus récent du pays. Sa capacité est de 500.000 passagers/an et de 4.600 tonnes de fret. La piste de 3,1 km de long pour 45 m de large permet d'accueillir les plus grands porteurs. L'infrastructure reste sous-utilisée avec seulement 7.927 passagers en 2019 et 201.8 tonnes de fret. Un nouvel élan est attendu suite à la mise en œuvre effective du décret n° 82/2019 classant cet aéroport parmi les trois internationaux du Mozambique. D'autre part, le

développement de la ZEE de Nacala, les projets gaziers et le tourisme de luxe devraient entraîner une croissance significative à long terme ;

. **La Zone Économique Spéciale de Nacala** : 1,2 Md\$ d'engagements réalisés et 53 projets approuvés dans les secteurs industriels, touristiques. Malgré ce bon démarrage, le développement de cette zone est encore nettement en-deçà de son potentiel ;

. **Le terminal de charbon de Nacala-a-Velha est relié à la mine de Moatize (province de Tete) par une ligne ferroviaire** de 912 km (dont 250 km à travers le Malawi). Cet investissement de 4,5 Mds\$ a été financé par le groupe Vale et Mitsui¹. Le terminal dispose d'une capacité de 22 MTA (18 MT en charbon et 4 MT en cargo). Depuis 2021, le groupe Vale cherche un repreneur pour l'ensemble de ce projet ;

. **La ligne de chemin de fer Cuamba-Lichinga**, 262 km, dont la réhabilitation fut réalisée en 2016 pour 100 M\$. Cette ligne joue un rôle important pour l'évacuation des denrées agricoles de la province de Niassa. Elle a été complétée par le pavage des routes Nampula-Cuamba, 348 km (267 M\$) et Mandimba-Cuamba-Lichinga EN13 pour relier la frontière avec le Malawi.

Plusieurs autres projets d'infrastructures sont prévus dont **(i) la ligne de chemin de fer Chiúta-Nacala** (1.070 km) destinée à évacuer la future production d'acier envisagée à Chiúta et à Moatize vers les pays de l'hinterland, **(ii) le projet de port sec de Cateme** (Moatize) qui devrait être proposé en concession par le gouvernement provincial de Tete, **(iii) le corridor routier multimodal-phase V** (600 M\$) incluant la construction de tronçons et d'un poste-frontière à guichet unique à Chiponde-Malawi pour faciliter l'accès des camions au réseau reliant Lusaka (Zambie).

4 - Le cabotage maritime

Le cabotage maritime a été relancé en 2020 par la *Sociedade Moçambicana de Cabotagem* (SMC), une co-entreprise entre la société française *Peschaud* (75% des parts) et l'entreprise publique *Transmarítima* (25%). Un investissement de 6 M€ a été effectué. Le service relie Afungi, Mocímboa da Praia, Pemba, Nacala, Quelimane, Beira, Maputo. Deux navires opèrent des rotations au rythme de 10-13 jours par trajet. Les conflits terroristes au nord du pays, ont fortement perturbé la mise en œuvre de ce service de cabotage.

5 - Autres projets logistiques d'importance

- **Le projet de couloir de Macuse** constitue l'un des plus importants projets logistiques envisagés. Pour un investissement de 3,2 Mds\$, il prévoit **(i) une ligne de chemin** (1,8 Md\$) de 639 km de long entre Chitima-Moatize-Macuse pour transporter les produits (miniers, agricoles) de la province de Tete, et desservir les pays de l'hinterland, **(ii) un port en eaux profondes à Macuse** (810 M\$) de 33 MTA de capacité et de 100 MTA à terme et accueillir les navires de 80.000 t. à 120.000 t. La concession a été octroyée à *Thai Mozambique Logística* (TML) une coentreprise contrôlée par *Italian Thai Development Company* (60%), CFM (20%), *Corredor de Desenvolvimento da Zambézia* (CODZA, 20%). Le lancement initialement prévu en 2022 devrait être retardé par la crise du covid-19 ;

- **Le projet du couloir développement de Mtwara (phase II)** : le processus de sélection est en cours pour ce projet d'amélioration des routes du nord de la province de Cabo Delgado dont la R1251 (financement BAfD) qui relie la Tanzanie. La crise sécuritaire au Cabo Delgado a ralenti ce projet ;

- **Le projet de port en eaux profondes de Techobanine**, district de Matutuíne, 70 km au sud de Maputo, serait complété par une ligne ferroviaire de 1.700 km. Le montant du projet est estimé à 2,9 Mds\$ sous forme d'un PPP avec le Mozambique, le Zimbabwe, le Botswana. Ce projet, régulièrement évoqué depuis 2011, n'a pas connu

¹ Mitsui était le partenaire de Vale à l'origine du projet. EN 2021, Vale a annoncé avoir repris la participation de Mitsui et cherche depuis un repreneur pour l'ensemble du projet.

d'avancée significative et fait l'objet d'une forte pression des environnementalistes réclamant son annulation au motif qu'il met en péril l'importante zone de biodiversité de la réserve naturelle de Maputo./.

Liens utiles

- Concessions ports et chemin de fer (CFM) : [Concessões \(cfm.co.mz\)](http://cfm.co.mz)
- Statistiques ports et chemins de fer 2019 (CFM) : [Informação Estatística Anual \(cfm.co.mz\)](http://cfm.co.mz)
- Projet de port de Macuse : [THE PROJECT – TML](#)
- Port de Maputo: [Port Maputo](#)
- CFM rapport et comptes 2020 : [Relatório e Contas \(cfm.co.mz\)](http://cfm.co.mz)
- Plan directeur pour le développement du Corridor de Sena 2015-2030 : [1000004247_06.pdf \(jica.go.jp\)](http://jica.go.jp)