

Pretoria, le 8 janvier 2025

Ambassade de France en Afrique du Sud
Service économique régional de Pretoria

Affaire suivie par N. Viossat et A. Moisson
Visa : T. Dornon

AFRIQUE DU SUD

Les corridors logistiques en Afrique du Sud : des axes stratégiques à revitaliser

Par la qualité et la densité de ses infrastructures, l'Afrique du Sud se distingue historiquement comme le poids lourd logistique de la sous-région et principal débouché des corridors régionaux. Cependant, depuis une dizaine d'années, le pays est directement impacté par les dysfonctionnements du logisticien public Transnetⁱ qui souffre de nombreux maux (vols, litiges judiciaires, corruption, mauvaise gestion, manque de financements...). Ces problèmes entraînent une grave crise opérationnelle qui pèse sur l'économie sud-africaine, fortement dépendante du commerce extérieur, particulièrement pour son secteur minier. Des réformes ont récemment été initiées afin de redresser le secteur logistique mais les résultats restent à confirmer au-delà de quelques signaux positifs.

L'Afrique du Sud, poids lourd logistique au rayonnement régional...

L'Afrique du Sud dispose d'un réseau d'infrastructures développé faisant du pays le débouché historique des corridors d'Afrique australe. Ainsi, le pays se classe **19^{ème} au monde au *Logistics Performance Index 2023*** de la Banque Mondiale, au niveau du Royaume-Uni et loin devant tous les autres pays du continent africain. Cela est notamment dû à **la densité de son réseau ferré**, qui représente environ 80% des infrastructures du continent dans le secteur (30 400 kms de lignes) (cf *annexe 1*), **et routier**, long de 750 000 kms. Un autre atout est son **long littoral (~2 800 kms) et ses huit ports maritimes commerciaux** (cf *annexe 2*) (Richards Bay, Durban, East London, Ngqura, Port Elizabeth, Mossel Bay, Cape Town et Saldanha), parmi lesquels Durban, **première infrastructure portuaire du continent**. Ce dernier est principalement tourné vers le transport de conteneurs – catalysant 60% des flux transitant dans le pays, soit près de 3M d'unités en 2022 ; d'automobiles (75% soit 520 000 véhicules) et de vrac liquide (hydrocarbures, huiles, etc. – 53%).

Ce maillage se découpe en cinq corridors logistiques organisés autour de trois hubs (Johannesburg, Le Cap et Durban) par lesquels **transitent plus de 95% du commerce extérieur sud-africain dont les exportations du secteur minier** (charbon, manganèse, chrome et fer principalement) (cf *annexe 3*) qui représentent 6% du PIB du paysⁱⁱ. Ces corridors, opérés et gérés par la division de fret ferroviaire de Transnet et maintenus par sa division ingénierie (cf *annexe 4*), se sont développés à partir de la fin du 19^{ème} siècle sous la colonisation britannique puis l'Union sud-africaine en tirant profit de l'explosion du secteur minier, mais n'ont été formalisés que dans les années 1980. *L'Iron Ore Corridor* est centré autour du port de Saldanha Bay sur la côte nord-ouest (fer, manganèse, titane...). *Le Cape Corridor* se focalise autour de Cape Town, Mossel Bay, Port Elizabeth, Ngqura et East London (manganèse, fer, automobiles, produits agricoles...). **Le Natal Corridor entre Johannesburg et Durban est le principal du pays** (chrome, cuivre, cobalt, produits chimiques, biens de consommation...). Les *North* et *North East Corridors* sont fortement interconnectés et dépendent des ports de Richards Bay et de Maputo au Mozambique (charbon, aluminium, magnétite, chrome, ferrochrome...).

Les entreprises françaises sont au cœur de ces corridors. Africa Global Logistics (AGL)ⁱⁱⁱ gère une flotte d'environ 500 camions à travers l'Afrique australe et vient d'obtenir une concession pour un terminal vraquier à Cape Town. CMA CGM, basée à Durban, représente 8% du marché du transport maritime des marchandises en Afrique du Sud. Son empreinte est renforcée par sa présence sur la chaîne logistique (entrepôts, camions...) des corridors

via sa filiale CEVA. **Plusieurs entreprises françaises (CMA CGM, AGL et Meridiam) s'étaient positionnées sur l'appel d'offres pour l'opération du terminal 2 du port de Durban (le principal du pays), remporté par le groupe philippin ICTSI** et depuis bloqué par une décision de la justice sud-africaine dont ICTSI a fait appel.

... en proie à de graves difficultés opérationnelles et financières

La situation de Transnet, opérateur logistique public tentaculaire^{iv}, s'est particulièrement dégradée pendant la Présidence Zuma (2008-2018) qui fut marquée par la « Capture de l'Etat », un mécanisme systémique d'accaparement des actifs de l'Etat par des élites politiques et économiques, sur fond de clientélisme et de délabrement des entreprises et services publics. Selon le rapport Zondo^v, la « Capture de l'Etat » aurait coûté plus de 2 Mds EUR à Transnet dont plus de la moitié est liée au contrat frauduleux de 532 locomotives avec le consortium chinois CRRC^{vi}. Ces malversations massives rendues possibles par la direction de Transnet et son ancien président Brian Molefe^{vii} ont occasionné des détournements de fonds au détriment des investissements en infrastructures et maintenance, résultant en **une grave crise opérationnelle^{viii}. Celle-ci s'est caractérisée par la baisse des volumes de fret ferroviaire transportés** : 151 Mt en 2023/2024, contre 212 Mt en 2019/2020 (cf annexe 6). Par ailleurs, la multiplication des actes de vandalisme (vols de câbles en cuivre)^{ix}, accentuée depuis la pandémie de Covid-19, ont entraîné **une dégradation notable du matériel et des actifs du groupe**, en particulier l'état du réseau ferroviaire qui a atteint un état critique (jusqu'à 75% du réseau serait aujourd'hui hors service). **Les ports sud-africains ont été désignés parmi les moins performants au monde** par une étude de la Banque Mondiale (dont la méthodologie est contestée par Transnet) : Le Cap est ainsi le port le moins performant et le moins compétitif au monde en 2023. Ngqura est avant-dernier et Durban dans les cinq derniers^x (cf annexe 7).

Transnet est désormais engagé dans une phase de redressement progressif et les réformes opérationnelles (Comité National de Crise Logistique, réforme du Ministère, plan de redressement, nouvelle équipe dirigeante)^{xi} **en cours constituent un motif d'espoir. Plusieurs programmes d'investissements^{xii}** ont été lancés dont le Port Development Framework Plan (2023-2028) pour 630M EUR ainsi que l'ouverture aux partenariats public-privé (PPP)^{xiii} et les réflexions autour de la stratégie de décarbonation de l'entreprise (**Strategy Net Zero 2040**). **Les progrès restent toutefois fragiles** : 151 Mt de fret en 2023/2024 contre 149 Mt en 2022/2023 et un objectif annoncé de 154 Mt augmentation du fret portuaire de 2,9% sur l'année. Dans le même temps, le groupe enregistre une augmentation des actes de pillage (+5,7%), et une augmentation des dépenses (+19,6%) supérieure à celle des recettes (+11,6%). **La dette de Transnet continue ainsi de progresser rapidement** pour des raisons structurelles et conjoncturelles^{xiv} (137,7 Mds ZAR, soit environ 7 Mds EUR et 38% du bilan financier) avec des échéances à court terme (2025-2026) qui menacent sa soutenabilité et contraignent l'entreprise à se tourner vers les bailleurs internationaux^{xv}, dont l'AFD pour un montant envisagé de 300 M EUR (+30 à 40 M EUR de subventions Global Gateway)^{xvi}.

* * *

L'affaiblissement du secteur logistique sud-africain a entraîné une remise en cause du rôle du pays comme porte d'entrée unique pour l'Afrique australe, dont il reste le principal hub. Malgré de nombreux obstacles (insécurité, corruption, mauvaise gestion...), le redressement du secteur semble en bonne voie. Néanmoins, plusieurs années seront nécessaires avant d'observer une amélioration tangible et durable. Cette nouvelle phase d'expansion couplée à des investissements et une potentielle ouverture aux PPP pourraient générer des opportunités pour les entreprises françaises.

Thibault Dornon

Annexe 1 – Réseau ferré sud-africain



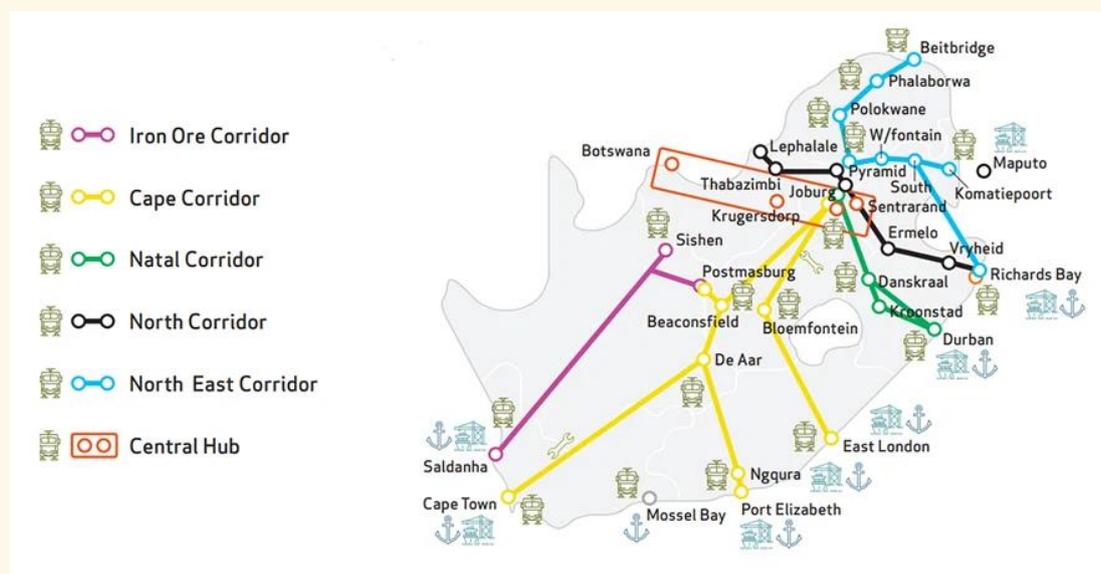
Sources : Wikipédia (2023)

Historique du secteur ferroviaire en Afrique du Sud : Le développement du secteur remonte à la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle : la première ligne de chemin de fer dans le pays a ainsi été mise en service à Durban en 1859 par une entreprise privée, avant que le secteur ne soit nationalisé via la création de l'entreprise publique South African Railways & Harbours (SAR&H), renommée South African Transport Services (SATS) en 1981, puis scindée en 1989 entre Transnet et South African Rail Commuter Corporation – renommée à son tour Prasa en 2008.

Annexe 2 – Les huit ports maritimes commerciaux d’Afrique du Sud

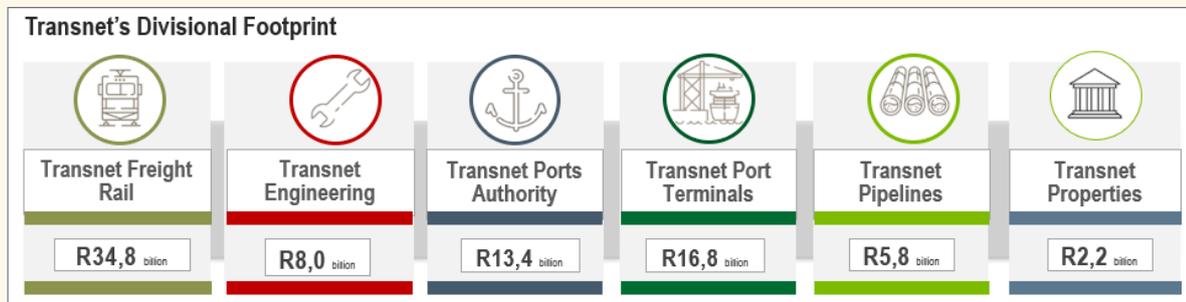


Annexe 3 : Les cinq corridors stratégiques historiques en Afrique du Sud (Source : Transnet)



Corridor	Exportations	Importations
Cape corridor	Manganèse , minerais de fer, automobiles, fruits, céréales, produits chimiques	Pétrole , matériels industriels et miniers, biens de consommation, panneaux photovoltaïques
Container corridor	Produits chimiques , camions, chrome, cuivre, cobalt, carburant, fruits, céréales,	Pétrole , biens de consommation, automobiles, produits chimiques, fertilisateurs
Ore corridor	Fer , manganèse, titane	Pétrole , matériels pour éoliennes
North East corridor	Charbon , aluminium, magnétite, chrome, ferrochrome et phosphate de roche	Oxyde d'aluminium, pétrole
North corridor	Charbon , chrome, ferrochrome, ciment	Oxyde d'aluminium, pétrole

Annexe 4 – Structure de Transnet



Annexe 5 – Nombre d'incidents sécuritaires journaliers et l'impact financier sur le réseau ferroviaire de Transnet (Source Transnet)

	Nombre d'incidents par jour	Coût
Northeast/North Corridor	2	75 M EUR
Iron Ore Corridor	0,1	100 M EUR
Cape Corridor	4	160 M EUR
Container Corridor	6	150 M EUR
Central Corridor	5	70 M EUR

Annexe 6 – Volumes du fret ferroviaire sud-africain en Mt

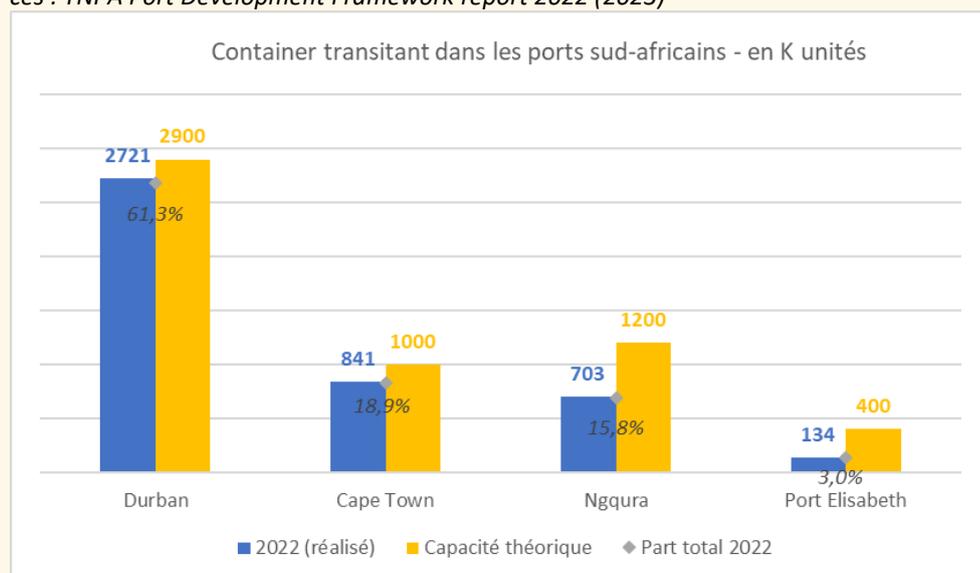


Annexe 7 – Volumes d'échange et capacités des ports sud-africains

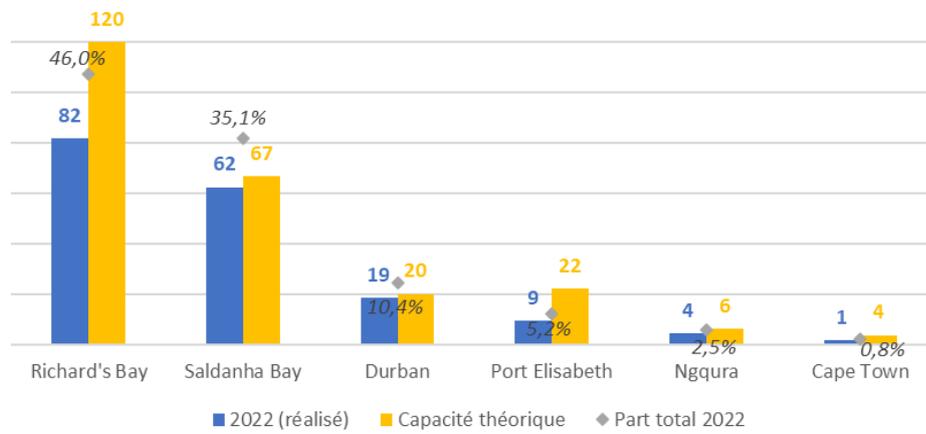
	Richard's Bay		Durban		East London		Ngqura		Port Elisabeth		Mossel Bay		Saldanha Bay		Cape Town		Total	
	2022	Capacités	2022	Capacités	2022	Capacités	2022	Capacités	2022	Capacités	2022	Capacités	2022	Capacités	2022	Capacités	Volume	Capacité
tonnes/an	81705	119750	18570	20000	26	1554	4461	6000	9184	22000	12	91	62317	66720	1494	3600	177769	239715
Part total AdS	46,0%	50,0%	10,4%	8,3%	0,0%	0,6%	7,6%	6,6%	15,7%	24,2%	0,0%	0,1%	106,5%	73,3%	2,6%	4,0%		
Nombre de quais	13		23		6		3		3		3		4		13		68	
kTEU/an (nbre)	7,33	50	2721	2900	33,122	100	703	1200	134	400	0	0	0	0	841	1000	4439,5	5650
Part total AdS	0,2%	0,9%	61,3%	51,3%	0,7%	1,8%	15,8%	21,2%	3,0%	7,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	18,9%	17,7%		
Nombre de quais	6		7		2		4		2		0		0		4		25	
Kilolitres/an	2056	3280	13568	22000	1077	3000	0	0	1002	3000	856	43400	2004	25000	4933	3400	25496	103080
Part total AdS	8,1%	3,2%	53,2%	21,3%	4,2%	2,9%	0,0%	0,0%	3,9%	2,9%	3,4%	42,1%	7,9%	24,3%	19,3%	3,3%		
Nombres de quais	2		7		1		0		0		0		1		1		12	
Unités/an	0	0	520	520	56	163	0	0	122	150	0	0	0	0	0	0	698	833
Part total AdS	0,0%	0,0%	74,5%	62,4%	8%	20%	0,0%	0,0%	17%	18%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%		
Nombre de quais	0		1		2		0		1		0		0		0		4	

Sources : TNPA Port Development Framework report 2022 (2023)

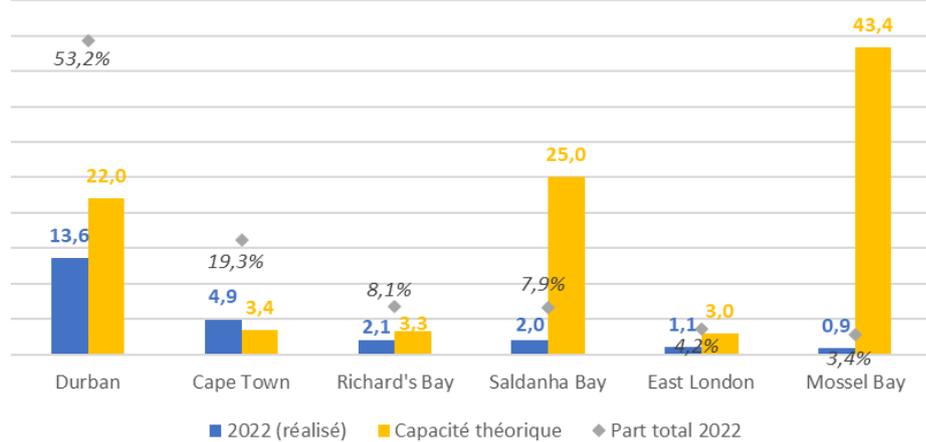
ces : TNPA Port Development Framework report 2022 (2023)



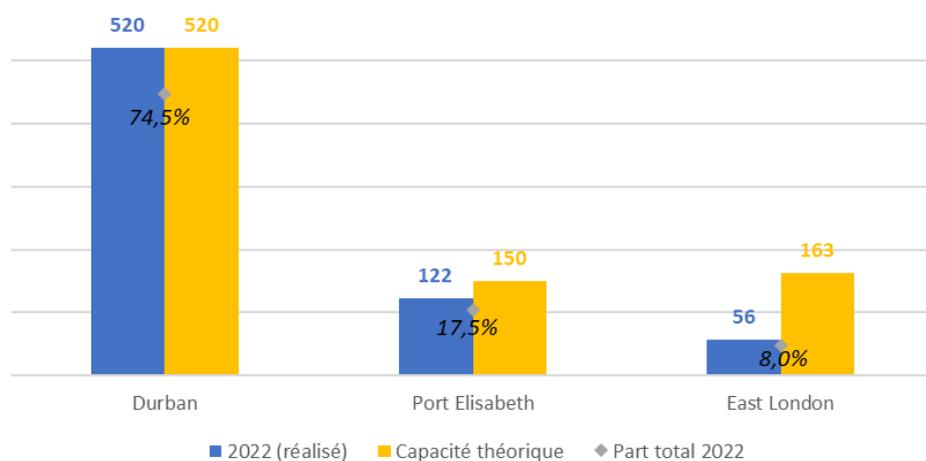
Tonnage des marchandises en vrac (dt charbon, fer et manganèse) transitant dans les ports sud-africains - en Mt



Tonnage de liquide en vrac (dt hydrocarbures) transitant dans les ports sud-africains - en Mkl



Automobiles transitant dans les ports sud-africains - en K unités



ⁱ Transnet est l'entreprise publique, sous l'autorité du Ministère des Transports (DoT), qui régit et opère les infrastructures ferroviaires et portuaires ainsi que les pipelines du pays. Les activités de Transnet contribuent de manière significative au PIB de l'Afrique du Sud, à hauteur d'environ 5 %.

ⁱⁱ Selon les chiffres de 2023 de la Chambre des mines sud-africaine, le secteur minier représente 41 Mds EUR d'export (55% de la valeur des exportations sud-africaines); 477 000 personnes employées.

ⁱⁱⁱ AGL, anciennement Bolloré Logistics, est désormais sous capital suisse-italien (AGL) mais son empreinte reste fortement française, dont les équipes dirigeantes.

^{iv} Transnet est une State-Owned Company (SOC) monopolistique constituée en 1989, en six divisions : une en charge des opérations portuaires du pays, une de la régulation portuaire, une du réseau ferré, une de tous les pipelines, y ajoutant une division d'ingénierie (Transnet Engineering) et une autre de gestion de ses actifs (Transnet Property).

^v La capture de L'Etat, dévoilée dans le rapport de la Commission Zondo, fait référence à l'accapement des ressources des entreprises et des institutions étatiques, impliquant une corruption à tous les niveaux avec la complicité de la Présidence Zuma, ainsi que la modification des lois du pays.

^{vi} Le deuxième rapport de la commission Zondo, publié en février 2022, pointait notamment les nombreuses irrégularités du processus d'appel d'offres du contrat : il est avéré que la corruption a été massive du côté du consortium chinois CRRC (jusqu'à 20% du montant du contrat versés en pots-de-vin), impliquant notamment de nombreuses entreprises liées à la famille Gupta.

^{vii} Le 29 août 2022, Molefe a été arrêté pour corruption dans le cadre d'une affaire de corruption et de fraude portant sur l'achat de locomotives pour Transnet, pour un montant de 93 M ZAR (5M EUR).

^{viii} La déliquescence des infrastructures entraîne des accidents comme la collision entre deux trains transportant du charbon début 2024 près de Richards Bay. Le manque de matériel dont les locomotives et les grues se fait aussi sentir. A titre d'exemple, 164 de ses locomotives étaient hors service en 2022, chiffre en hausse de 23% par rapport à l'année précédente, en raison d'un manque de pièces de rechange.

^{ix} Au cours de la seule année fiscale, qui a commencé en avril 2023 et s'est terminée en octobre 2023, Transnet Freight Rail a enregistré 2 731 incidents de vol de câbles soit 668 km de câbles volés pour une valeur estimée à 172 M ZAR (9 M EUR) et un coût de remplacement estimé à 114 M ZAR (6M EUR).

^x Le temps d'attente à l'ancrage a ainsi été multiplié par deux dans le port de Durban (Pier1) entre 2017 et 2022, pour atteindre 76 heures, contre une cible de 30 heures. A Cape Town, l'indicateur a été multiplié par près de cinq sur la période et atteint 117 heures, contre une cible de 40.

^{xi} Un Comité National de Crise Logistique (NLCC) a été créé pour superviser les actions à court et à long termes visant à améliorer la chaîne logistique. Rapportant à la Présidence, il met l'accent sur la sécurisation des couloirs stratégiques, ainsi que sur des réformes à plus long terme pour améliorer l'efficacité et la compétitivité.

Nommée en octobre 2023 la nouvelle PDG Michelle Philipps a été confirmée dans son poste. Cette nouvelle a été bien accueillie par la communauté d'affaires, qui considère la nouvelle équipe de direction comme très pragmatique. Les décisions seraient prises de façon rationnelle et efficace, en prenant en compte les intérêts de l'entreprise.

Le gouvernement sud-africain a mis en place un comité de suivi présidé par le National Treasury pour contrôler les performances financières de l'entreprise et les progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de redressement, et a fixé vingt-deux conditions que Transnet doit remplir au cours de cette période pour s'aligner sur les objectifs nationaux dont la séparation de *Transnet Freight Rail* en deux : *Transnet Freight Rail* et *Transnet Infrastructure*.

Nommé le 30 juin 2024, le nouveau gouvernement d'union nationale (GNU) acte la suppression du Ministère des entreprises publiques, dont la gouvernance ralentissait l'avancée des réformes.

^{xii} D'ambitieux programmes d'investissements pour relancer la filière (290 M EUR d'argent public depuis 2019) ont été lancés. 630 M EUR sur les cinq prochaines années via le Port Development Framework Plan (2023) dont une partie servira à la remise en état et l'extension des infrastructures portuaires. Concernant le port de Durban, ces projets consistent notamment en la construction et extension de terminaux et port d'amarrage, ainsi que d'un nouveau terminal passager.

^{xiii} Le secteur privé participe déjà à la maintenance de certaines lignes, notamment pour l'export de minerais, et désormais Transnet a annoncé préparer l'ouverture pour 2025 de l'exploitation de certaines lignes de fret à des acteurs privé via des PPP.

^{xiv} En juin 2024, la Haute Cour a imposé à Transnet le paiement de 310 M EUR à Sasol et TotalEnergies dans le cadre d'un litige concernant la fixation des prix de transit de pétrole par les pipelines de Transnet.

^{xv} Les bailleurs internationaux comme la Banque Africaine de Développement et la New Development Bank, pour respectivement environ 930 et 250 M EUR de prêts, soutiennent la remise à niveau et la modernisation de l'équipement et du réseau logistique de Transnet.

^{xvi} Le prêt envisagé serait un *Result -Based Loan* (Prêt de transformation durable) avec une maturité limitée à 3 ou 4 ans. Il serait conditionné à une quinzaine d'indicateurs facilement atteignables pour accompagner la décarbonation et la

réforme de la gouvernance de l'entreprise. Ce prêt pourrait être assorti d'une subvention européenne Global Gateway, entre 30 et 40 M EUR, pour de l'assistance technique et/ou des achats d'équipements.