

Pretoria, le 8 janvier 2025

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

Affaire suivie par A. Moisson et N. Viossat  
Contributions : SE Luanda et Maputo  
Visa : T. Dornon

## AFRIQUE AUSTRALE

### Les corridors stratégiques en Afrique australe : des défis de l'enclavement (*landlocked*) aux opportunités de la connectivité (*land-linked*)<sup>i</sup>

*Les corridors logistiques figurent parmi les besoins en investissement prioritaires en Afrique australe, et la concurrence entre corridors et entre investisseurs fait déjà rage. Leur potentiel économique est majeur pour les pays concernés car leur développement permet de réduire les coûts d'importation, d'offrir des débouchés à l'export et de réduire la dépendance au hub sud-africain devenu sous-efficace et congestionné. Ce sont avant tout les minerais critiques (cuivre et cobalt) de Zambie et République Démocratique du Congo (RDC) qui intéressent les partenaires internationaux<sup>ii</sup> mais aussi des investisseurs privés, notamment français, développant des infrastructures dans le cadre de partenariats public-privé (PPP).*

#### **Nord-Sud (RDC- Durban): un réseau de corridors qui concentre les besoins d'investissement**

En 2009, trois organisations infrarégionales<sup>iii</sup> avaient annoncé leur volonté de rénover et développer 10 400 km de routes et 600 km de voies ferrées reliant Kolwezi (RDC) à Durban pour un coût total estimé alors à près de 11 Mds USD<sup>iv</sup>. Plus qu'un corridor, il s'agissait de développer un réseau routier et ferroviaire, avec au Sud deux tronçons parallèles connectant l'Afrique du Sud, respectivement au Botswana et au Zimbabwe. Ces deux tronçons se rejoignent en Zambie, d'où ils sont connectés via Ndola (Copper Belt) à la région du Katanga (RDC), zone stratégique de production de minerais de cuivre et de cobalt. Malgré la création d'un fonds dédié, la gouvernance commune du corridor ne s'est pas imposée<sup>v</sup> et les projets d'investissements sont aujourd'hui menés de façon fragmentée.

Les investissements sur le réseau routier se font progressivement en fonction des projets portés par les bailleurs internationaux et les financiers privés. Le pont routier et ferroviaire de Kazungula (2020), sur le fleuve Zambèze, est le projet le plus emblématique à ce jour. Conçu par le groupe français Egis, celui-ci relie le Botswana et la Zambie<sup>vi</sup> grâce notamment à des financements de la Japan International Cooperation Agency (JICA)<sup>vii</sup> et la Banque Africaine de Développement (BAfD) pour un investissement total de 259 M USD. Pour certaines infrastructures, les Etats se tournent également vers les partenariats public-privé (PPP)<sup>viii</sup>. En outre, l'investissement dans les postes-frontières représente un enjeu majeur pour fluidifier le trafic<sup>ix</sup>. Le Zimbabwe a ainsi mis en place des PPP pour moderniser les postes-frontières de Beitbridge<sup>x</sup>, avec l'Afrique du Sud (2022), puis de Chirundu<sup>xi</sup> (en cours) avec la Zambie.

L'interconnexion des réseaux ferroviaires Nord-Sud prendra des années, voire des décennies. Une ligne ferroviaire traverse depuis 1902 la Zambie de Sakania (frontière RDC) au pont de Victoria Falls (frontière Zimbabwe). Zambia Railways Limited (ZRL) cherche à lever des financements pour réhabiliter ce réseau, aujourd'hui quasiment à l'abandon. Côté zimbabwéen, la National Railways of Zimbabwe (NRZ) ne transporte plus que 3 Mt de marchandises par an, contre 18 Mt en 1998. Pour faire face à la déliquescence de ses infrastructures, NRZ aurait initié des négociations avec China Railway Group pour un investissement de 533 M USD dans le cadre d'un PPP, encore hypothétique. Botswana Freight Railways aurait commandé une étude de faisabilité pour développer une liaison (430 km) reliant Moseitse à Livingstone (Zambie) via le pont de Kazungula. Côté sud-africain, la baisse des volumes de fret ferroviaire transportés ces dernières années par l'opérateur Transnet<sup>xiii</sup> traduit les déficits de maintenance et les actes de vandalisme occasionnés par une gouvernance défailante. Si un plan de redressement semble avoir été initié, plusieurs années seront nécessaires pour que les résultats se matérialisent.

#### **TAZARA vs Lobito : une compétition pour sécuriser les approvisionnements en minerais critiques**

Le corridor de Lobito est un projet de ligne ferroviaire reliant le port angolais du même nom à la Copper Belt (RDC et Zambie). Ce projet bénéficie d'un fort soutien des Etats-Unis, illustré par l'annonce lors de la visite du Président Biden (décembre 2024) d'un nouveau financement de 560 M USD<sup>xiii</sup> et de l'Union Européenne<sup>xiv</sup>. Pour l'heure, seul le tronçon reliant Lobito à Kolwezi (RDC) est opérationnel<sup>xv</sup>, le segment angolais étant en meilleur état que la partie congolaise<sup>xvi</sup>. En juillet 2022, une concession ferroviaire de 30 ans a été octroyée au consortium européen Lobito Atlantic Railway (LAR)<sup>xvii</sup>, qui opère également le terminal minéralier, contre un investissement de 500 M EUR tandis que le français AGL a obtenu la concession du port de conteneurs pour un investissement de 100 M USD<sup>xviii</sup>. Bien que les volumes restent faibles<sup>xix</sup>, l'objectif annoncé est d'exporter 6 Mt de cuivre par an d'ici 2030<sup>xx</sup>. Malgré la hausse promise de la production zambienne de cuivre<sup>xxi</sup>, le principal risque concerne la concurrence de la ligne TAZARA. En septembre 2024, le Président Xi Jinping s'est engagé à rénover de ligne ferroviaire Tanzanie-Zambie (TAZARA) via un investissement d'1 Md USD<sup>xxii</sup>. En s'appuyant sur le tracé existant<sup>xxiii</sup>, l'objectif est de réhabiliter la ligne<sup>xxiv</sup> d'ici trois à cinq ans. Alors que le corridor routier de Dar-es-Salaam concentre déjà près de la moitié des flux d'exportation de la Copper Belt<sup>xxv</sup>, cette ligne ferroviaire semble particulièrement prometteuse, et devrait permettre à la Chine d'offrir une alternative très compétitive au corridor de Lobito.

### **D'autres routes alternatives se développent via la Namibie et le Mozambique**

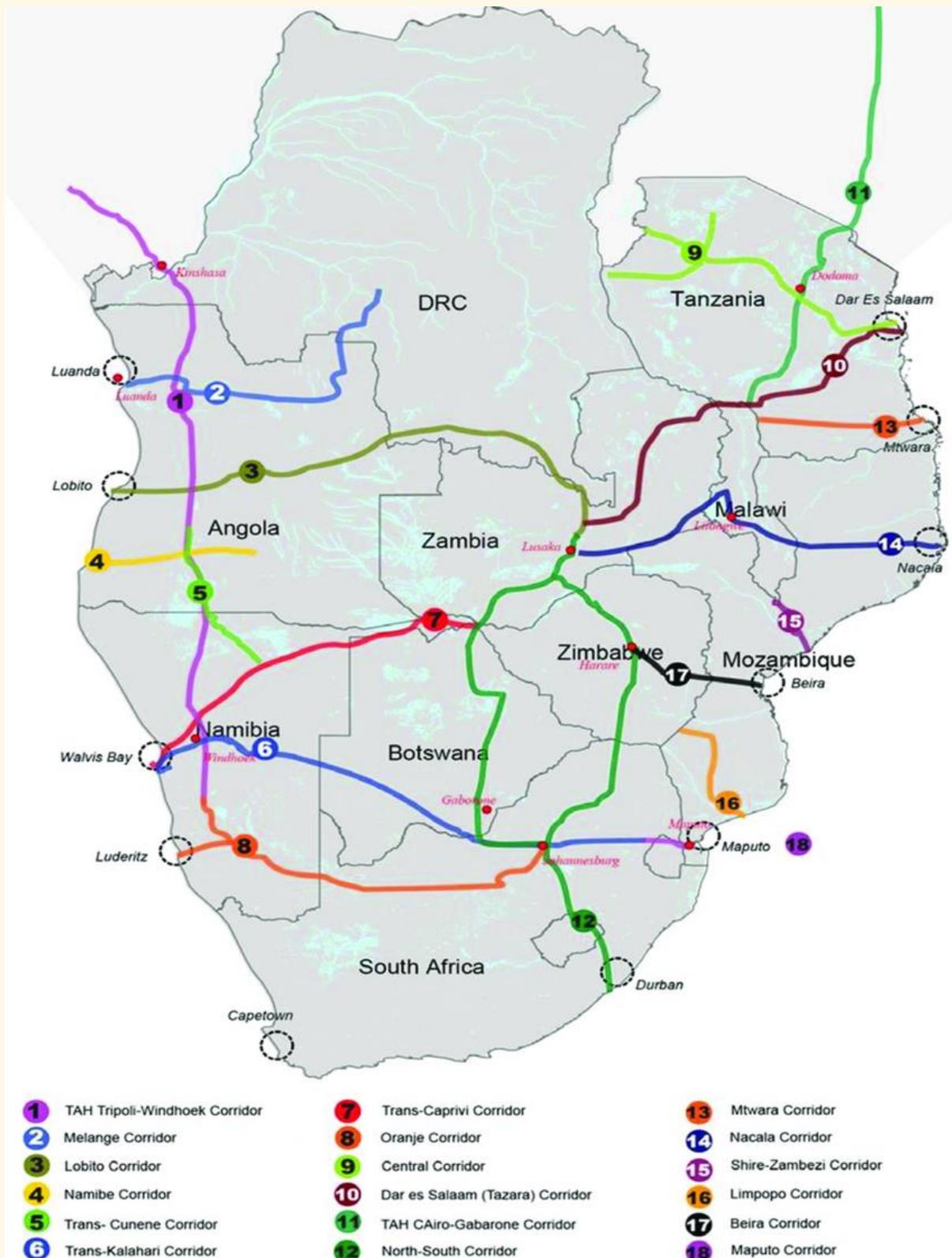
Au Mozambique, les opportunités se concentrent sur les corridors de Maputo, Beira et Nacala. Très intégré à l'Afrique du Sud, le corridor ferroviaire et routier de Maputo offre une voie alternative aux ports congestionnés sud-africains. Début 2024, un consortium mené par DP World s'est engagé à investir 2 Mds USD pour augmenter la capacité du port de Maputo à 54 Mt, contre 37 Mt actuellement, en échange d'une prolongation de sa concession jusqu'en 2058<sup>xxvi</sup>. En parallèle, plusieurs bailleurs (dont l'AFD) financent l'augmentation de capacité du corridor ferroviaire reliant Maputo à Resano Garcia (frontière sud-africaine)<sup>xxvii</sup>. Plus au Nord, les gouvernements du Mozambique, Zimbabwe et Botswana ont exprimé leur volonté de développer une liaison ferroviaire entre les trois pays débouchant à Beira. Si la réhabilitation de la section mozambicaine a été réalisée<sup>xxviii</sup>, la connexion vers le Zimbabwe et le Botswana reste hypothétique. A Nacala, le port en eaux profondes est relié au Malawi et la Zambie via un réseau routier, dont la rénovation est partiellement financée par les bailleurs internationaux (dont AFD). En outre, la ligne ferroviaire (912 km) reliant la région enclavée de Moatize à travers le Malawi fait l'objet d'un plan de rénovation (5 Mds USD)<sup>xxix</sup>.

La Namibie mise sur le port de Walvis Bay et le corridor TransKalahari. Profitant de la congestion des ports sud-africains, Walvis Bay enregistre une croissance constante<sup>xxx</sup>. La concession du terminal de conteneurs a été octroyée à Terminal Investment Limited (TIL) fin 2022 tandis que le port vraquier est géré par AGL, deux filiales du groupe MSC. Walvis Bay cherche à se positionner comme débouché du corridor Transkalahari pour relier le Botswana. Si une autoroute (1500 km) existe depuis 2018, un projet de PPP d'environ 6,5 Mds USD est soutenu par les gouvernements des deux pays pour construire 800 km de rails jusqu'à Gaborone.

Pour les pays concernés, ces projets sont perçus comme complémentaires, plutôt que concurrents. Ils se montrent ouverts à des partenariats avec l'ensemble des parties intéressées (Chine, UE, Etats-Unis, Emirats Arabes Unis...) et avec le secteur privé. Bien conscients des motivations de ces acteurs (minerais critiques notamment), ces Etats font jouer la concurrence pour obtenir des conditions plus favorables en termes de financements, de standards sociaux et environnementaux, mais aussi de cohérence avec leur stratégie de développement nationale.

**Thibault Dornon**

## ANNEXE 1 : LES CORRIDORS LOGISTIQUES EN AFRIQUE AUSTRALE



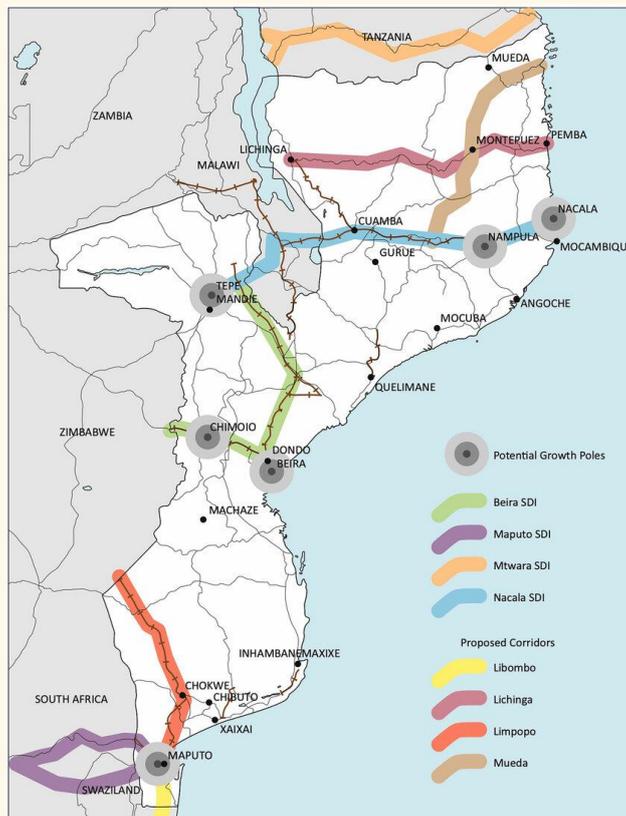
Source : SA-EU Strategic Partnership (2014)

## ANNEXE 2 : LE CORRIDOR DE LOBITO



Source : Commission Européenne (2024)

## ANNEXE 3 : LES CORRIDORS LOGISTIQUES AU MOZAMBIQUE



**ANNEXE 4 : TABLEAU RECAPITULATIF DES PRINCIPAUX CORRIDORS LOGISTIQUES EN  
AFRIQUE AUSTRALE**

<b>Corridor</b>	<b>Trajet</b>	<b>Longueur</b>	<b>Pays</b>	<b>Principales exportations</b>	<b>Avancement</b>	<b>Principaux financeurs</b>	<b>Besoins de financements (estimations, sources divergentes)</b>
Nord-Sud (Routier et ferroviaire)	Durban (AdS)- Kolwezi (RDC)	10 000 km (routes)  600 km (rail)	Afrique du Sud, Botswana, Zimbabwe, Zambie, RDC	Cuivre, charbon, maïs, blé, (lithium)	En cours (tronçons en cours de rénovation)	Tripartite Trust Account (DBSA), BAfD, Chine (PPP, Zambie), JICA (don, Zimbabwe)	10 Mds USD
Lobito (Ferroviaire)	Lobito (Ang)- Kolwezi (RDC)  Luacano (Ang)- Chingola (Zam)	Rail : 1 340 (Angola)+ 400 km (RDC) existants, 500 km (Zambie) + 280 km (Angola) à construire	Angola, RDC, Zambie	Cuivre, cobalt, nickel, céréales	En opération (Lobito-Kolwezi)  Etude de faisabilité (Zambie)	BAfD (500 M EUR), UE, ADC, DBSA, US, Italie (320 M USD) *  <i>*montants annoncés</i>  LAR (500 M EUR-PPP), AGL (200 M EUR- PPP), UE 2 M EUR (don-étude de faisabilité)	3 Mds USD (construction ferroviaire)
Dar-es-Salaam (TAZARA) (Ferroviaire)	Dar-es-Salaam (Tan)- Kapiri Mposhi (Zam)	1 860 km	Tanzanie, Zambie	Cuivre, cobalt, nickel, céréales	Ligne ferroviaire existante, travaux de modernisation à venir	Chine (1 Md USD), Banque Mondiale (270 M USD)	1,25 Md USD

Maputo (Routier et ferroviaire)	Pretoria (AdS)- Maputo (Moz)	550 km	Afrique du Sud, Mozambique	Magnétite, charbon, ferrochrome, véhicules...	Existante (nouvelles capacités ferroviaires et portuaires)	BAfD (40 M EUR), DBSA (30 M EUR), AFD (166 M EUR) CFM, DP World	600 M USD
Trans Kalahari (Routier et ferroviaire)	Walvis Bay (Nam)- Raesa (Bot)	1 500 km (total)  800 km (rail à construire)	Namibie, Botswana	Charbon, cuivre	Autoroute finalisée (1998)  Rail : RFP à venir (?)	100% PPP (?)	10 Mds USD
Beira (Routier et ferroviaire)	Beira (Moz)- Plumtree (Bot)	1700 km (total)	Mozambique, Zimbabwe, Botswana	Charbon, blé, (lithium)	En cours (Beira-Machipanda-Mutare)	PPP (dont BAFD),	6,5 Mds USD
Nacala (Routier et ferroviaire)	Nacala (Moz)- Lusaka (Zam)	1650 km	Mozambique, Malawi, Zambie	Charbon, tabac	En cours (tronçons en cours de rénovation)	PPP (dont AFD, Banque Mondiale, BAFD, Vale...)	4,5 Mds USD

---

<sup>i</sup> Pour mettre en avant la position centrale du pays au cœur de l’Afrique australe, plutôt que son enclavement, la Zambie revendique son statut de pays « *land-linked* ». Le gouvernement cherche ainsi à attirer les investissements dans les secteurs de la logistique, notamment dans le cadre de la conférence annuelle « Land-linked Zambia (LLZ) ».

<sup>ii</sup> Les corridors stratégiques ont connu un gain d’intérêt fort à partir de 2013 à la suite de la mise en place de la stratégie mondiale chinoise des Nouvelles Routes de la Soie. En réponse, les Etats-Unis et l’Union Européenne avec sa stratégie Global Gateway ont investi le sujet en mettant l’accent sur les dimensions durable, inclusive et équitable des corridors stratégiques.

<sup>iii</sup> A l’origine, le Corridor Nord/Sud (North-South Corridor Aid-for-Trade program ou NSC) est un programme pilote d’aide au commerce et au transport, dont le projet a été lancé par l’organisation régionale tripartite, COMESA (Common Market for Eastern and Southern Africa) 21 - EAC (East African Community) - SADC (Southern African Community) lors d’une conférence tenue à Lusaka, en Zambie, en avril 2009

<sup>iv</sup> En 2009, le coût de réfection intégrale des segments routiers du corridor était estimé à environ 9 Mds USD (investissements directs en capital et coûts récurrents d’entretien compris) tandis que la rénovation des 600 km de rails était estimée à 800 M USD, auxquels devaient s’ajouter 720 M USD pour la construction de l’entretien de 14 postes-frontières.

<sup>v</sup> Après plus de 14 ans, le MoU intergouvernemental prévoyant le cadre de coopération du corridor Nord-Sud n’a pas encore été approuvé par les Etats-membres.

<sup>vi</sup> Ce pont permet d’accélérer le transport de fret en évitant aux transporteurs de passer par le pont de Beitbridge (Zimbabwe-Afrique du Sud), régulièrement congestionné.

<sup>vii</sup> Au Zimbabwe, la rénovation de la route entre Makuti et Hell’s Gate est également financée grâce à un don (17,4 M USD) de JICA.

<sup>viii</sup> C’est notamment le cas de la Zambie, qui s’appuie sur un financement de 650 M USD du consortium chinois Macro Ocean Investment pour financer la rénovation de la route stratégique (327 km) reliant Lusaka à Ndola

<sup>ix</sup> Selon une [estimation](#) du SADC Business Council (2021), les ralentissements occasionnés par les passages frontaliers le long du corridor Nord/Sud auraient coûté 330 M USD sur cinq mois aux économies de la région, équivalent à 16,4 M d’heures de transit. Le SADC Business Council propose la mise en place d’une Corridor Management Institution (CMI) chargée de développer les infrastructures, d’uniformiser les procédures douanières, mais aussi les bases de données et les systèmes informatiques des différents Etats du corridor.

<sup>x</sup> Investissement de 172 M USD financé par les cinq principales banques commerciales sud-africaines (Nedbank, FirstRand, Standard Bank, Absa, Nedbank et Investec).

<sup>xi</sup> Investissement de 66,8 M USD dans le cadre d’une concession de 20 ans.

<sup>xii</sup> 150 Mt en 2023/2024, contre 212 Mt en 2019/2020

<sup>xiii</sup> Les Etats-Unis ont lancé en 2022 le Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII) dans lequel a été intégré le corridor de Lobito, avec des annonces fortes en termes d’engagements financiers à venir (1 Md USD). La DFC américaine (avec la banque de développement sud-africaine) avait déjà annoncé un prêt de 250 M USD. Ce soutien pourrait néanmoins être remis en cause par la nouvelle administration américaine.

<sup>xiv</sup> En septembre 2023, l’UE a inclus le corridor de Lobito dans son paquet d’investissements Global Gateway - Africa Europe. L’Italie a annoncé un engagement (non signé à ce stade) de 320 M USD dans le cadre du G7.

<sup>xv</sup> Cette ligne

Les autorités angolaises ont fait réhabiliter par les Chinois la ligne ferroviaire qui avait été détruite pendant la guerre civile mais la Chine a depuis été marginalisée du projet.

<sup>xvi</sup> Lors de l’inauguration de la ligne début 2024, il avait fallu trois jours pour parcourir les 400km environ qui séparent Kolwezi (RDC) de Luau, à la frontière angolaise, contre seulement 36 heures pour la portion angolaise entre Luau et Lobito (près de 1 300km).

<sup>xvii</sup> Ce consortium est composé de composé de Trafigura (Suisse), Mota-Engil (Portugal, actionnariat de China Communications Construction pour 32,4%) et Vecturis (Belgique).

<sup>xviii</sup> Le terminal minéralier (vrac) géré par LAR est notamment utilisé pour les accueillir les importations d’équipements et de produits chimiques pour l’industrie minière. Bien que certains produits miniers soient exportés via ce terminal, la plupart du flux est exporté dans des conteneurs via le terminal géré par AGL.

<sup>xix</sup> Après six mois d’opération, seules 60 000 tonnes avaient été exportées. Des retards ont notamment été observés dans la livraison des wagons depuis l’Afrique du Sud (Galison) et la Chine (CRRC). L’objectif est d’exporter 1 Mt en 2025 et 6 Mt d’ici 2030.

<sup>xx</sup> Actuellement, ces flux sont dirigés quasi-exclusivement vers la Chine, qu’ils soient contrôlés directement par des entreprises minières chinoises ou via des compagnies de trading internationales (Glencore, Trafigura...) intervenant comme intermédiaires.

---

<sup>xxi</sup> L'objectif (ambitieux) annoncé par le Président Hichilema est de produire 3 Mt par an d'ici 2031, contre à peine 800 000 t actuellement. Le secteur minier zambien attire de nombreux investissements, notamment indiens, chinois et émiratis qui devraient contribuer à augmenter la production nationale dans les prochaines années.

<sup>xxii</sup> Cette annonce devrait se traduire par un contrat de construction mis en œuvre pour China Civil Engineering Construction Corporation (CCECC) assorti d'une concession (*build, operate, transfer*) à sa maison-mère Chine Railway pour l'exploitation de la ligne sous la forme d'un PPP

<sup>xxiii</sup> La ligne de chemin de fer de TAZARA date des années 1970 et a été construite par la Chine sous le régime de Mao Zedong.

<sup>xxiv</sup> Les travaux consistent notamment à mettre en place des embranchements pour permettre aux trains de se croiser et franchir l'escarpement à la frontière entre la Tanzanie et la Zambie. Des investissements dans les technologies de signalisation sont également prévus.

<sup>xxv</sup> Historiquement dominé par le corridor Nord-Sud (Durban), le marché des exportations de la Copper Belt s'est progressivement reporté ces dernières années vers Dar-es-Salaam. Les coûts portuaires et du carburant sont moins élevés en Tanzanie et les transporteurs peuvent valoriser les trajets dans les deux sens (importations de biens de consommation et produits chimiques). Contrairement à Nord-Sud, les transporteurs routiers du corridor de Dar-es-Salaam sont majoritairement des acteurs locaux.

<sup>xxvi</sup> L'accord prévoit des investissements de près de 1,1 Md USD d'ici 2033, date à laquelle la concession initiale devait prendre fin. Le projet inclut l'extension d'un terminal charbonnier à Matola, près de Maputo, qui passera de 7,5 millions de tonnes à 18 millions de tonnes par an. La capacité annuelle d'expédition de conteneurs quadruplera presque pour atteindre un million d'unités au cours de la même période.

<sup>xxvii</sup> Le financement de l'AFD est destiné au projet de modernisation et d'augmentation de capacité de la ligne ferroviaire Maputo - Ressano Garcia, exploitée par l'entreprise publique mozambicaine Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM), partie du corridor Maputo-Gaborone-Walvis Bay de l'initiative *Global Gateway* de l'Union Européenne. Cette ligne de 88 km relie le port de Maputo au réseau ferré sud-africain et transporte essentiellement des minerais (principalement magnétite, chrome et charbon).

<sup>xxviii</sup> La rénovation de la ligne reliant Beira à Machipanda (317 km) a été financée (150 M USD) par Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique (CFM) dans le cadre d'un PPP avec des banques sud-africaines. Elle a permis d'augmenter la capacité de transit à 3 Mt par an.

<sup>xxix</sup> Actuellement, ce corridor est principalement utilisé pour exporter le charbon du concessionnaire Vale mais un projet de développement, soutenu par la BAfD (300 M USD), devrait permettre d'étendre sa capacité.

<sup>xxx</sup> 8 Mt en 2023-2024 (+4%)