



Des corridors de transport aux corridors de développement

Direction Générale du Trésor

ÉDITORIAL

N°9
Mai 2021

Chers lecteurs, ce nouveau numéro de notre lettre régionale mensuelle couvre une thématique importante pour nos pays : la logistique et les corridors de transports. Sujet important car plusieurs pays de notre région sont enclavés, car plusieurs autres, de par leurs ports sont des portes d'entrées d'où partent autant de corridors vitaux pour les pays enclavés, qui en dépendent tant pour leurs importations que leurs exportations. Enfin pour les pays insulaires, cette problématique est toute aussi importante. Ce n'est donc pas une surprise de voir que quelques-uns des principaux investisseurs dans les pays de notre région sont des transporteurs-logisticiens (CMA CGM, Bolloré, AGS pour ne citer que quelques français). Merci et bravo à Mathieu Ecoiffier et Claire Fisnot pour le travail de compilation, d'analyse et de mise en forme, et à nos collègues des services économiques d'Addis Abeba, de Dar es Salam, de Kampala, de Khartoum et de Tananarive pour leurs fiches pays.

Dans notre région l'actualité a été dominée par deux dossiers. Le Soudan, qui a été l'objet le 17 mai d'une conférence internationale à Paris devant encourager les investisseurs à s'intéresser à nouveau à ce pays dont la situation se normalise depuis la levée des sanctions, tandis que l'on s'achemine vers l'apurement de ses arriérés vis-à-vis des institutions multilatérales grâce à la solidarité internationale, ultime étape vers l'annulation de sa dette et son retour dans la communauté financière internationale. Sur un plan bilatéral, la visite du Président de la République le 27 mai au Rwanda pour sceller la réconciliation entre nos deux pays. Le Président Macron a solennellement reconnu les responsabilités de la France dans les phases ayant permis la préparation du génocide, tandis que le président Kagame l'a remercié pour ce geste et ces déclarations qu'il a lui-même qualifié de « courageux ». Une nouvelle page s'ouvre, avec de belles perspectives de coopérations avec un pays dynamique et ambitieux. Nous aurons marqué ce retour de la France au Rwanda par la signature de plusieurs accords, dont une feuille de route par laquelle la France se déclare prête à mobiliser jusqu'à 500 MEUR entre 2019 et 2023, tant en financements AFD que Trésor.

Ce mois de mai, décidément riche en actualité africaine et dans l'implication de la France en soutien à l'Afrique, aura aussi été marqué par le sommet pour le financement des économies africaines qui s'est tenu à Paris à l'initiative de la France. Y ont participé 22 chefs d'État africains, les membres du G7 et les grands pays bailleurs dont la Chine, les principaux bailleurs multilatéraux, plusieurs chefs d'États européens, l'UA, l'ONU, et des représentants du secteur privé africain. Le sommet voulait mobiliser des financements supplémentaires pour l'Afrique qui fait face en raison des conséquences économiques de la pandémie Covid à des besoins de financements inédits par leur ampleur sans pour autant participer au surendettement du continent. Il voulait aussi apporter une réponse au besoin de financement du secteur privé africain. Vous trouverez [ICI](#) le lien vers la déclaration finale adoptée par les participants.

Jérôme BACONIN

Chef du Service économique régional
jerome.baconin@dgtresor.gouv.fr

SOMMAIRE

- Communauté d'Afrique de l'Est : [Burundi](#), [Kenya](#), [Ouganda](#), [Rwanda](#), [Soudan du Sud](#), [Tanzanie](#)
- Corne de l'Afrique : [Djibouti](#), [Érythrée](#), [Éthiopie](#), [Somalie](#), [Soudan](#)
- Océan Indien : [Comores](#), [Madagascar](#), [Maurice](#), [Seychelles](#)
- [Le graphique du mois](#)
- [Vos contacts SE/SER](#)

PERSPECTIVES RÉGIONALES

Par le SER de Nairobi

Une ambition régionale de faire des corridors de transport des corridors de développement

Les infrastructures logistiques de l'Afrique de l'Est sont organisées autour d'une façade maritime faisant le lien avec le reste du monde et des corridors terrestres permettant de relier les zones et pays enclavés. Malgré un héritage historique multimodal, ces corridors sont aujourd'hui largement dominés par le mode routier et les besoins de construction de nouvelles infrastructures restent immenses. Le développement de nouvelles lignes de chemin de fer est une ambition commune aux principaux corridors de la région, projets à différents stades d'avancement à ce jour. La Chine a occupé lors de la dernière décennie une place importante dans la construction et le financement de nouveaux ports, chemins de fer ou routes. Les opportunités pour les entreprises françaises sont néanmoins réelles, notamment vis-à-vis de l'expertise technique ou des services logistiques.

Les ports comme lien logistique avec le reste du monde

Les différents ports de la zone sont la porte d'entrée et de sortie vers le reste du monde.

Les principaux par ordre de volume de trafic sont les suivants : Mombasa (30,8 M tonnes en 2018), Dar es Salam (16,6 MT en 2019), Port Soudan (11,8 MT en 2017) et Djibouti (8,8 MT en 2016). De par leurs positions insulaires, les pays de l'Océan Indien ont naturellement une forte dépendance aux infrastructures portuaires avec notamment les ports de Port Louis à Maurice (8,5 Mt en 2019) et de Tamatave à Madagascar (6,8 M tonnes en 2020)

Un point commun dans la plupart des ports de la région est le fort déséquilibre entre les importations et les exportations, en lien avec la structure des économies de la région, déséquilibre qui se retrouve dans les flux terrestres avec des conséquences logistiques importantes. Ainsi, les importations représentaient respectivement, 87 % et 84 % du volume total de marchandises traitées par les ports de Mombasa et Dar es Salam. Les ports de la région font également face à des freins importants dans le développement des échanges, en lien avec la vétusté et le sous-dimensionnement des infrastructures mais aussi des difficultés organisationnelles.

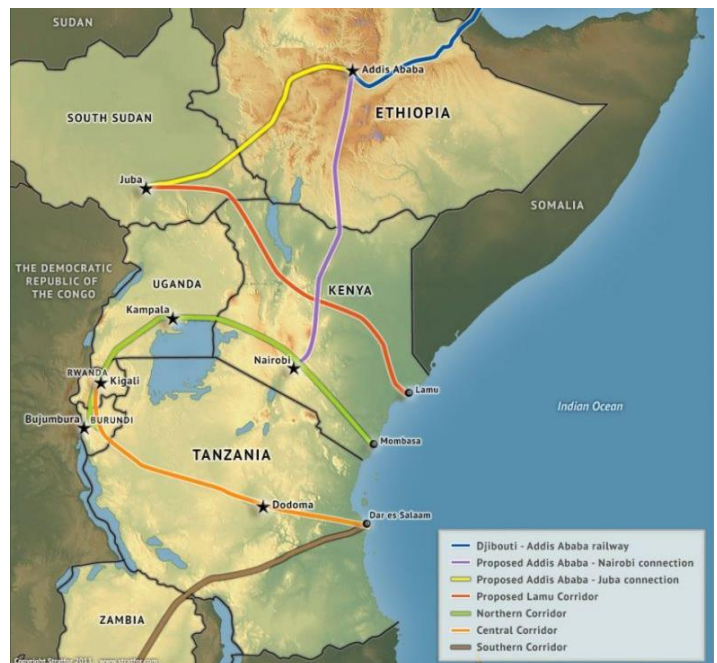


Figure 1 : Corridors de transport existants et à venir en Afrique de l'Est

L'Afrique de l'Est et la corne de l'Afrique sont organisés autour de cinq corridors majeurs...

Les corridors de transport sont essentiels au développement économique de la région. Ils sont notamment d'une importance stratégique pour les pays de l'*hinterland*, que ce soit pour leur approvisionnement ou pour assurer l'exportation de produits agricoles et autres matières premières.

La région d'Afrique de l'Est est structurée autour de trois couloirs principaux, dont les ports de Mombasa au Kenya et de Dar es Salam en Tanzanie, sont les portes d'entrée i) le corridor nord, du port de Mombasa à Kampala via Malaba, ii) le corridor central, du port de Dar es Salam aux villes de Kigoma et Mwanza, puis au Rwanda, au Burundi et au Congo RDC, et enfin iii) le corridor sud, reliant le port de Dar Es Salam à Mbeya, aux portes de la Zambie et du Malawi. A ces 3 corridors partant des ports de l'océan

Indien, s'ajoutent deux autres reliant la mer rouge et le golfe d'Aden à l'Éthiopie et au Soudan : i) le corridor entre Djibouti et Addis-Abeba puis vers le reste de l'Éthiopie ii) le corridor entre Port Soudan et Khartoum puis vers le reste du Soudan et le Sud-Soudan et l'Afrique centrale.

Ces différents corridors, souvent hérités d'infrastructures ferroviaires datant de l'époque coloniale, sont aujourd'hui largement dominés par le transport par la route. Malgré leur importance pour les économies des pays, les infrastructures logistiques de la région font face à de nombreuses difficultés et les corridors restent parmi les plus chers du monde. Ainsi le transport d'un container de 20 pieds coûte 600 USD de Mombasa à Nairobi, près de 2600 USD de Djibouti à Addis-Abeba, et 3100 USD de Dar Es Salam à Bujumbura.¹ Ces coûts sont liés à la faible qualité des infrastructures mais aussi aux freins organisationnels dans les opérations logistiques notamment en lien avec les procédures douanières et administratives.

[... Corridors qui sont en pleine mutation pour répondre à la croissance du trafic](#)

Structures multimodales, les corridors d'Afrique de l'Est sont en pleine mutation, avec souvent une double ambition de favoriser le transport par rail, alternative plus durable à la route, et d'améliorer la compétitivité des corridors dans un contexte de concurrence entre eux. De nombreux projets d'infrastructures majeures ont été menés, certains toujours en cours, pour améliorer la connectivité entre les pays, réduire les temps de trajet et les coûts associés. **L'East African Railway Master Plan, établi en 2009, s'inscrit dans cette démarche et vise à développer de nouvelles lignes de chemins de fer à écartement standard (Standard Gauge Rail, SGR) desservant la Tanzanie, le Kenya, l'Ouganda et à les étendre au Rwanda, au Burundi, à l'Éthiopie et au Sud-Soudan, et proposer ainsi une alternative au transport routier.** Ce projet d'envergure régionale est estimé à environ 12,8 Mds USD, et prend du retard au regard des investissements nécessaires et de la rentabilité même de ces projets.

Souhaitant conserver sa position de *hub* régional, **le gouvernement kényan a déjà achevé la construction d'une nouvelle ligne SGR entre Mombasa et Naivasha**, pour un montant total de 5,1 Mds USD grâce à des financements chinois. Faute de nouveaux financements, le prolongement du SGR vers l'Ouganda (estimé à 3,7 Mds USD) est mis en suspens. **Les gouvernements kényan et ougandais ont récemment privilégié la réhabilitation du MGR (Meter Gauge Rail) pour le prolongement des infrastructures ferroviaires sur le corridor nord.** Ainsi, le Kenya poursuit la réhabilitation du MGR, de Naivasha vers Kisumu et Malaba à la frontière ougandaise, en terminant notamment un nouveau tronçon de liaison de 25 km entre le terminus du SGR et le MGR. Tandis que l'Ouganda a récemment signé un contrat de 45 M USD avec une entreprise chinoise pour la réhabilitation du MGR de Malaba à Kampala.

De son côté, **l'Éthiopie dispose de la ligne SGR Addis-Abeba-Djibouti**, mise en service en 2018, construite par des entreprises chinoises pour 4,5 Mds USD au total. **Comme le SGR kényan, cette infrastructure a été financée grâce au modèle offert par la Chine** : prêt souverain (peu concessionnel) de l'Exim banque, marchés confiés à des entreprises chinoises, paiement de frais à un opérateur des infrastructures pendant plusieurs années. La construction a été relativement rapide **mais ces deux lignes de chemins de fer restent aujourd'hui non rentables financièrement**, dans les deux cas les recettes tarifaires ne couvrent pas les frais payés aux entreprises chinoises pour l'exploitation des lignes (la rentabilité socio-économique globale étant très incertaine). A ce déficit opérationnel s'ajoute le poids de du service de la dette bilatérale contractée par la construction des infrastructures.

Enfin, **la Tanzanie a lancé en 2017 la construction d'une nouvelle ligne à écartement standard** pour remplacer la ligne à écartement métrique du corridor central. Ce projet SGR sur le corridor central se décompose en 5 sections (normalement allouées à des consortiums différents) mais aucune n'est opérationnelle pour le moment. Le budget national de 2021/2022 alloué au projet est en augmentation et s'élève à 1,4 Md USD, contre 950 MUSD et 1 Md USD en 2020/2021 et 2019/2020.

Malgré ces nombreuses initiatives, le transport routier reste privilégié dans la région, comme en Tanzanie où 95 % du transport des marchandises est assuré par le réseau routier. Depuis les années 2000,

¹ À titre de comparaison le coût de transport d'un container de l'Europe à l'Afrique de l'Est par voie maritime est de l'ordre de 1300 USD.

les projets routiers ont été **largement financés par les bailleurs multilatéraux** ou, dans une moindre mesure, par des prêts bilatéraux (notamment Exim banque chinoise) avec **de nombreux contrats obtenus par des entreprises chinoises**. Les bailleurs multilatéraux poursuivent aujourd'hui leur soutien, notamment en lien avec les programmes d'intégration régionale sur les corridors transfrontaliers, comme avec l'initiative « *Integrate Africa* » de la BAD.

Afin de pallier le manque de financement pour l'entretien et l'expansion des routes, **les projets sous forme de partenariat public privé sont envisagés comme une solution dans la région**. Au Kenya, le consortium français « *Rift Valley Connect* », composé de Vinci Concessions, Vinci Construction et Meridiam, réalisera l'autoroute à péages *Nairobi-Nakuru-Mau Summit*, sur 180 km, pour un coût total de 1,5 Mds EUR. Ce projet constitue le premier PPP de cette ampleur en Afrique de l'Est. En Ouganda, le projet d'autoroute en PPP entre Kampala et Jinja, pour près de 1,5 Mds USD, serait partiellement financé par l'AFD, l'UE et la BAD en complément d'investissements privés (l'appel d'offres est en cours).

[Le développement des infrastructures de transport de fret est source de nombreuses opportunités pour les entreprises françaises, avec de nouveaux corridors en projet](#)

Les pays de la région Afrique de l'Est cherchent toujours à développer leurs infrastructures de transport et à mailler le territoire régional. De nouveaux corridors sont en projet, comme par exemple le corridor LAPSSSET au Kenya, qui permettra de relier le port de Lamu au Kenya, à l'Éthiopie et au Soudan du Sud, ou le Corridor de Berbera au Somaliland.

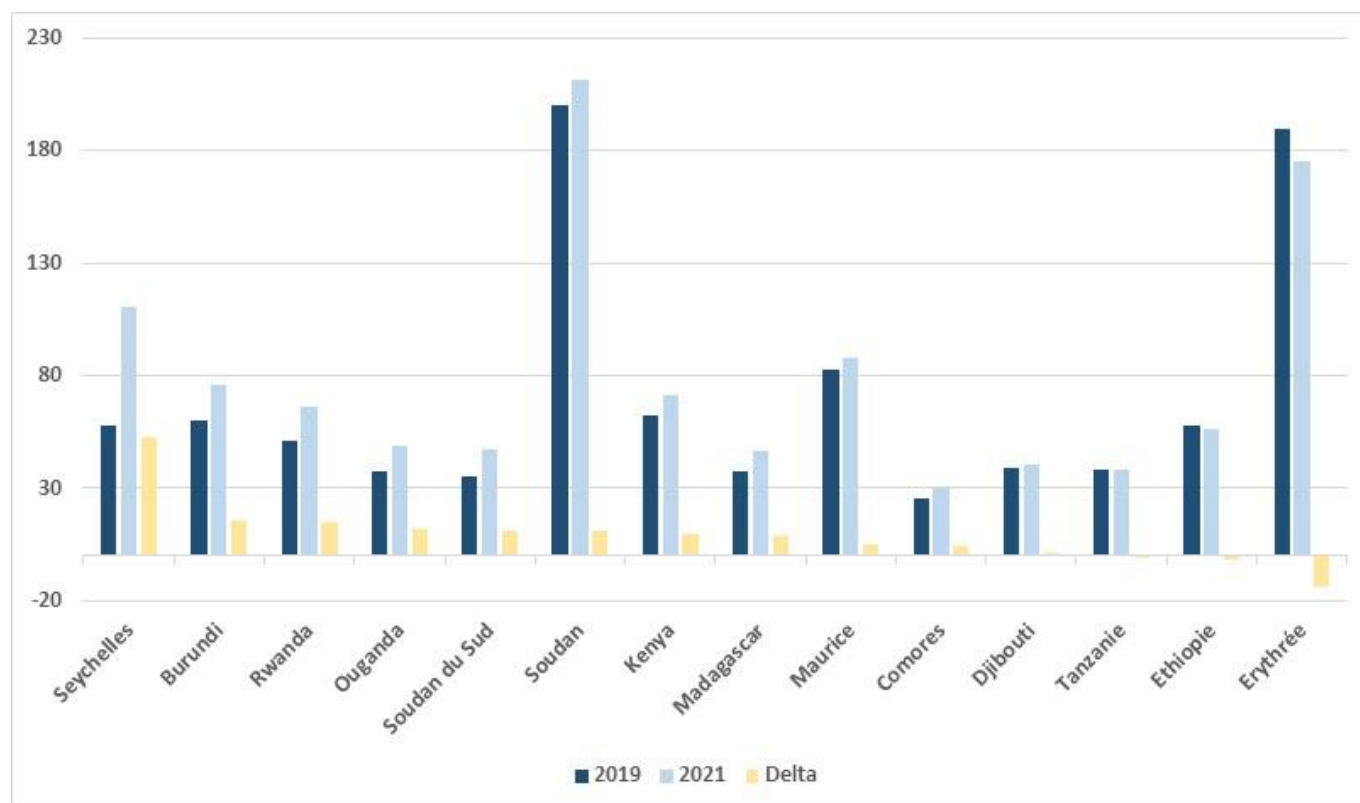
Ces aménagements sont source d'opportunités pour les entreprises françaises, tout **d'abord en lien avec la construction d'infrastructures, mais aussi dans la gestion de ces ouvrages**. Les **bureaux d'ingénieries français ont une expertise reconnue** et ont remporté de nombreux contrats importants pour des études de faisabilité, de design, et d'études environnementales ou opérationnelles. Pour ce qui est des contrats de construction sur des **infrastructures routières, portuaires ou ferroviaires, la concurrence chinoise à faible coût est très forte** avec également une concurrence turque (projets ferroviaires en Éthiopie ou en Tanzanie notamment), indienne (projets routiers), ou du Moyen-orient (projets portuaires).

Les grands noms français de la logistique sont déjà bien implantés dans la région, avec l'exploitation de centres logistiques et la gestion de fret longue distance.

LE GRAPHIQUE DU MOIS

Évolution du ratio Dette/PIB entre 2019 et 2021¹

(Source : *World Economic Outlook*, FMI, avril 2021)



Entre 2019 et 2020, 9 pays de la zone ont vu leur dette augmenter de plus de 5 pdp. En particuliers, les Seychelles voient leur dette atteindre 98,4 % du PIB (+40,6 pdp) ; le Rwanda 61,0 % (+10,0 pdp) ; et le Kenya 68,7 % (+6,5 pdp). **Outre l'impact de court terme sur la dette, la pandémie change la dynamique d'endettement de certains pays à moyen terme.** Alors que les prévisions d'avant crise portaient la dette publique kenyane à 49,6 % du PIB en 2024, les dernières prévisions l'établissent en hausse de 22,1 pdp à 71,8 % ; la dette publique mauricienne s'établirait, en 2024, à 92,0 % du PIB, soit 28,7 pdp au-dessus des prévisions d'avant Covid ; la dette publique seychelloise a été revue à la hausse de 61,0 pdp pour s'établir à 95,9 % en 2024.

Dans ce contexte de hausse de la dette, plusieurs pays ont dû faire appel au soutien massif des bailleurs et participer aux initiatives du G20 sur le service et la restructuration de leurs dettes. Plusieurs ont basculé en risque de surendettement élevé ou ont vu leur situation s'aggraver (Kenya en 2020, Seychelles en 2020, Éthiopie depuis 2017, Djibouti depuis 2019, Burundi depuis 2015). En AEOI, 7 pays (Kenya, Éthiopie, Tanzanie, Ouganda, Djibouti, Madagascar et les Comores) ont eu recours à la **Debt Service Suspension Analysis (DSSI)**² en 2020 ou à son extension en 2021. Enfin, l'Éthiopie a officiellement demandé à avoir recours au **Common Framework**, non pas à cause d'un stock de dette externe trop conséquent, mais en raison du service de cette dette auquel elle fait face (2,1 Mds USD en 2021), aggravé par une pénurie structurelle de devise.

¹ Le WEO du FMI se base sur des années calendaires : on parle donc des niveaux de dettes à fin 2019 et fin 2021 (prévu par le Fonds dans ce dernier cas).

² L'Initiative de Suspension du Service de la Dette a été lancée au mois d'Avril 2020 afin d'aider les pays les plus pauvres à faire face aux impacts économiques de la pandémie de Covid-19. Un cadre commun pour les futurs traitements de dette (« *Common Framework for Debt Treatments* ») a été adopté le 13 novembre, par les ministres des finances et les gouverneurs de banque centrale du G20.

Pays enclavé, le Burundi est fortement dépendant des corridors logistiques régionaux

Pays enclavé et à la balance commerciale largement déficitaire, le Burundi dépend de trois corridors logistiques pour assurer ses importations. Ces corridors restent peu performants, longs à parcourir et débouchent tous sur le port lacustre de Bujumbura, hub logistique national. Le potentiel de transport de fret du lac Tanganyika demeure sous-exploité, notamment en raison d'infrastructures portuaires vieillissantes. Toutefois, il existe de véritables opportunités pour rénover le port et améliorer ses performances dans un contexte de croissance des échanges.

Un pays enclavé qui dépend de trois corridors pour ses approvisionnements

Le Burundi est un pays enclavé, éloigné de la mer, et commercialement déficitaire (80 % du volume des marchandises consommées est importé, ces marchandises étant à la fois des matières premières et des produits manufacturés) et dépend donc grandement des corridors logistiques pour assurer ses approvisionnements, à hauteur de 370 000 tonnes chaque année. Ces corridors sont les suivants : i) le corridor nord vers Mombasa *via* le Rwanda, l'Ouganda et le Kenya (2000 km), ii) le corridor central vers Kigoma puis Dar-es-Salaam *via* la Tanzanie (1500 km), et iii) le corridor sud vers Durban *via* la Zambie, le Zimbabwe et l'Afrique du Sud (4000 km). Ce dernier corridor est utilisé de façon très marginale. Ce sont des voies d'échanges routières, mais aussi des voies d'échange lacustres et même ferroviaires en Tanzanie et au Kenya. Tous ces corridors se réunissent à Bujumbura, capitale économique du pays et dont le port est le principal lieu de dédouanement des marchandises importées.

Du fait d'une part d'un territoire montagneux au nord et d'une importante distance à parcourir au sud, le corridor central est privilégié pour les importations burundaise (94 % des échanges en 2018 et 367 000 tonnes importées). Le lac Tanganyika et ses reliefs environnants forment en effet un axe naturel qui favorise les échanges. C'est donc un corridor mixte comprenant un mode entièrement routier et un mode partiellement lacustre (depuis/vers Kigoma), au choix des transporteurs. La partie routière du corridor central au Burundi, la R.N. 3, est en mauvais état du fait d'un entretien déficient. Les temps de transit y sont longs (en 2019, il faut compter plus de 4 jours entre Dar-es-Salaam et Bujumbura), augmentant mécaniquement le coût d'importation des marchandises (3100 USD par container¹). La voie lacustre reste toutefois largement sous-exploitée, la navigation sur le lac étant difficile. Celui-ci n'est pas doté de service de secours, est mal cartographié et n'est pas doté d'infrastructures portuaires performantes. Pour ces raisons, le potentiel de cette voie est encore à développer : la voie lacustre serait utilisée pour seulement un quart environ des marchandises importées chaque année.

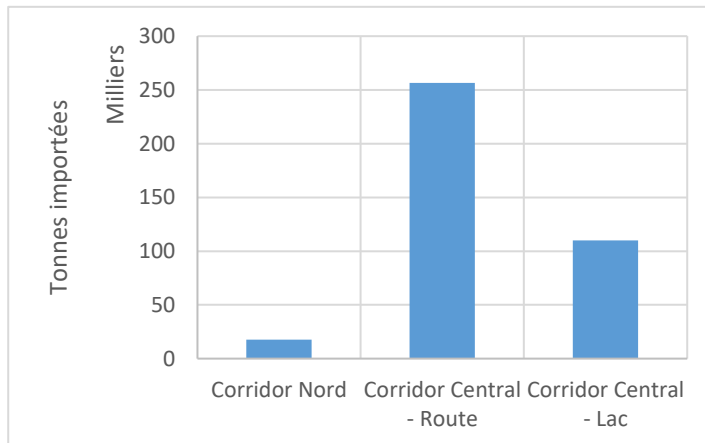


Figure 2 : Part des modes de transport par axe dans les importations en 2019^{1, 2}

¹ Rapport de performance, *Central Corridor Transit Transport Facilitation Authority*, Décembre 2019

² Étude d'impact et de performance Banque Africaine de développement, Juillet 2019

Le port de Bujumbura, un élément majeur mais fragile de la logistique au Burundi



Figure 3 : Réseau routier et aéroports au Burundi

Carrefour national des échanges internationaux, le port de Bujumbura concentre 50 % d'entre eux, y compris lorsque les marchandises sont acheminées par voie routière. Ainsi, les infrastructures portuaires traitent 180 000 tonnes de marchandises dont 40 % acheminées par la route chaque année. Il reste toutefois largement sous-exploité en raison des difficultés de navigation et du vieillissement de la plateforme, celle-ci étant théoriquement en mesure de traiter 400 000 tonnes de marchandises chaque année.

Ce port fait face à un véritable défi de croissance, puisqu'il est prévu que près de 600 000 tonnes y transitent à l'horizon 2030. La plupart des infrastructures datant des années 1950, il est vieillissant et souffre d'un déficit d'entretien, limitant ses capacités et son potentiel. Doté de 920 m de linéaire et de 18 000 m² d'entrepôts, ses capacités d'accueil sont limitées par un dépôt sédimentaire qui a réduit le tirant d'eau maximal de 8 à 4 m. Ces enjeux

semblent pris en compte par le gouvernement burundais, qui a cherché à rénover ce port grâce à l'aide internationale. Le Japon a ainsi financé un plan d'aménagement en 2012 et l'entreprise française Artelia a assuré des études de faisabilité d'aménagement en 2016. En 2019, le Japon a financé de nouvelles infrastructures portuaires à hauteur de 6 MUSD et en 2020 un plan d'investissement pluriannuel de 50 MUSD a été signée entre le Burundi et la Banque Africaine de Développement pour améliorer la mobilité des marchandises sur le lac Tanganyika.

Des opportunités pour renforcer les activités logistiques et les infrastructures

Ce contexte est favorable aux opportunités de développement pour des entreprises françaises, qui ont déjà pu intervenir sur la thématique. SOGEA SATOM, filiale de Vinci, a remporté un contrat de bitumage et de réhabilitation d'un tronçon la R.N 3 pour un montant de 33 MEUR. Le Burundi étant dans une phase de stabilisation politique, la réalisation des travaux d'aménagements du port de Bujumbura est possible, d'autant plus que des fonds internationaux relativement importants ont été alloués à cette fin. Enfin, Bolloré Logistics est implanté dans cet état à hauteur de 47 employés, ce qui permet d'envisager des synergies plus aisément, notamment pour la réalisation d'entrepôts de stockage ou de plateforme multimodale.

Les entreprises spécialisées dans la réalisation ou la gestion d'infrastructures portuaires ont donc des opportunités de développement au Burundi. Il est toutefois souhaitable de privilégier une approche intégrée pour s'assurer de la réalisation totale du projet d'infrastructure et s'affranchir ainsi des risques (accueil de navires déficient, stockage non sécurisé des marchandises...) qui remettraient en cause le modèle économique d'un tel projet.

Communauté d'Afrique de l'Est – Kenya

Par le SER de Nairobi

Le Kenya, porte d'entrée de l'Afrique de l'Est

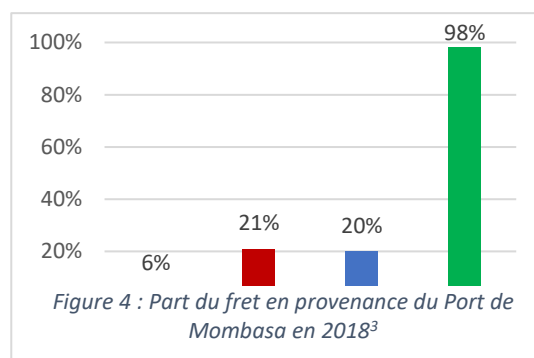
Favorisé par sa position géographique au cœur de l'Afrique de l'Est et son accès à la mer, le Kenya est devenu le hub logistique de la sous-région, avec le port de Mombasa comme point d'entrée. En accord avec sa stratégie nationale Vision 2030, le gouvernement kényan a poursuivi le développement de ses infrastructures routières et ferroviaires, au prix d'un fort endettement public. Les perspectives pour la suite de ces développements dépendront largement de la possibilité de montage de projets en partenariats public privé.

[Le port de Mombasa, porte d'entrée pour le Kenya et de nombreux pays enclavés de la sous-région](#)

Le Kenya a su s'imposer comme le hub logistique principal de la sous-région d'Afrique de l'Est. Pays frontalier de la Tanzanie, l'Ouganda, le Sud-Soudan, l'Éthiopie et la Somalie, le Kenya bénéficie d'une localisation préférentielle au cœur de cette sous-région, à laquelle s'ajoute 536 km de côtes le long de l'Océan Indien. Fort de ces atouts, le gouvernement kényan a mené le développement de nombreuses infrastructures de transport de fret, à commencer par le port de Mombasa.

Le principal port du Kenya est également le premier port d'Afrique de l'Est et le cinquième port à conteneurs d'Afrique¹. Il est d'une importance majeure pour les échanges commerciaux transitant en Afrique de l'Est, via le corridor nord. **Près de 30 % du trafic passant par Mombasa est ainsi à destination des pays enclavés de l'intérieur** (dont 80 % à destination de l'Ouganda, particulièrement dépendant de ce corridor).

La quantité de marchandises transitant par le port de Mombasa a augmenté régulièrement ces dernières années, passant de 22,3 millions de tonnes en 2013 à 30,8 millions de tonnes en 2018. En outre les échanges sont structurellement déséquilibrés : les importations représentent 83 % du débit total de marchandises, contre seulement 13 % pour les exportations². Malgré des améliorations récentes, le port de Mombassa, géré par l'agence publique *Kenya Port Authority* (KPA), souffre encore de délais importants dans le traitement des marchandises, en lien notamment avec les procédures douanières.



[Le Kenya développe ses infrastructures routières et ferroviaires, au détriment de la soutenabilité de sa dette](#)

Le Corridor Nord, reliant les deux principales villes du pays, Mombasa à Nairobi puis à la frontière ougandaise, est historiquement l'épine dorsale du Kenya. Corridor le plus important de la région en termes de trafic, il est également d'une importance stratégique à la fois pour le Kenya et pour les pays enclavés de l'intérieur (Ouganda, Rwanda et Est de la RDC). **Le réseau ferroviaire kényan, géré par l'entreprise publique KRC (Kenya Railways Corporation) est un élément clé de ce Corridor.** Devant les difficultés de fonctionnement de la ligne historique à écartement métrique (MGR), datant de l'époque coloniale, le Kenya a lancé le projet de construire une nouvelle ligne à écartement standard (*Standard Gauge Rail*, SGR), au départ en partenariat avec l'Ouganda et le Rwanda³.

La ligne SGR Mombasa-Nairobi, qui fait 480 km, est tracée parallèlement à l'ancienne ligne et reste, comme elle, à voie unique. Après la résiliation d'un appel d'offre international en 2009, le Kenya s'est rapidement

¹ Équipé de 2 terminaux, le port de Mombasa peut traiter plus d'1 million de conteneurs EVP par an.

² "Northern corridor transport observatory report", Juin 2019. Le solde est constitué de volumes transbordés

³ Un MoU avait été signé en 2009 entre le Kenya et l'Ouganda puis un accord tripartite avec le Rwanda en 2013.

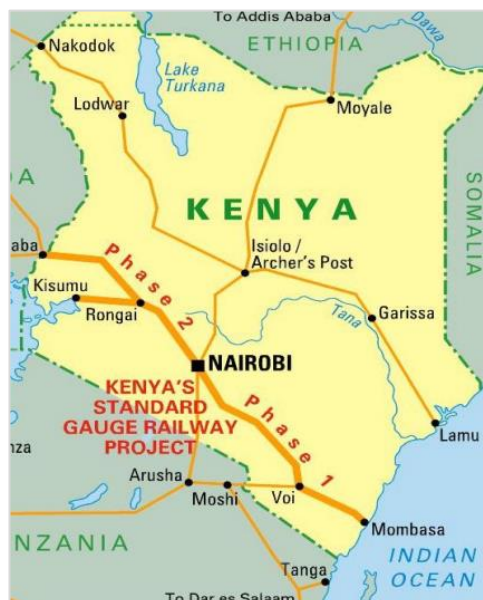


Figure 5 : Phases 1 & 2 du projet SGR

dirigé vers des négociations bilatérales avec la Chine. En 2011, le Kenya a signé un **protocole d'accord avec la China Road and Bridge Corporation (CRBC) pour la construction du SGR entre Mombasa et Nairobi. Le financement sur prêts bilatéraux de l'Exim Banque, pour 3,6 Mds USD au total**, a été finalisé en mai 2014, projet d'infrastructure le plus important réalisé au Kenya depuis son indépendance. L'exploitation de la ligne a été confiée, pendant les 5 premières années, à l'*Africa Star Railway Operation Company Ltd*, société dont l'actionnaire majoritaire est la maison-mère de la CRBC, la CCC.

Suite à l'ouverture du SGR au trafic commercial de fret le 1^{er} janvier 2018 et malgré des mesures réglementaires visant à l'encourager, **le trafic de fret est resté en dessous des prévisions** (capacité de 22 MT). En 2019, le gouvernement a ainsi adopté une politique obligeant tout le dédouanement du fret dans le port de Mombasa à être transporté par le chemin de fer, ce qui a provoqué des protestations de la part des transporteurs routiers. **Une extension**

de Nairobi à Naivasha (phase 2A) a été mise en service en octobre 2019 sur environ 120 km, pour un montant de 1,48 Mds USD avec les mêmes constructeurs et les mêmes opérateurs que le tronçon Mombasa-Nairobi.

La réalisation rapide du tronçon Mombasa – Naivasha s'est faite au prix d'un fort endettement public⁴, alors que la rentabilité financière et socio-économique du projet n'est pas avérée. À cela s'ajoute l'incertitude sur le prolongement du SGR vers l'Ouganda (estimé à 3,7 Mds USD), faute de financement. La solution privilégiée à ce jour par le gouvernement kényan est la réhabilitation du MGR vers Kisumu et Malaba.

Malgré ces réalisations, **le mode routier reste le principal mode de transport sur le corridor Nord et au Kenya en général**. Le Kenya compte actuellement 160 000 km de routes dont environ 11 000 km bitumés. Les axes principaux sont gérés par la *Kenya National Highways Authority (KeNHA)* tandis que les routes rurales sont sous la responsabilité de la *Kenya Rural Roads Authority (KeRRA)*, toutes deux sous la tutelle du ministère des transports. Hors zones urbaines, **un seul axe majeur est actuellement sur un format autoroutier/voie rapide** (au sens européen c'est-à-dire 2 fois 2 voies ou plus) : la « *superhighway* » d'environ 40 km (à 2 fois 4 voies) entre Nairobi et Thika (axe nord).

Depuis les années 2000, **les projets routiers ont été largement financés par les bailleurs multilatéraux** ou par des prêts bilatéraux (notamment Exim banque chinoise) avec de **nombreux contrats obtenus par des entreprises chinoises**. Compte tenu des contraintes sur les finances publiques, les formats de type partenariats publics privés (PPP) sont maintenant privilégiés par KeNHA et les autorités kényanes, notamment pour le développement d'autoroutes, le corridor Nord restant l'axe le plus facile à rentabiliser. Le projet **d'autoroute Nairobi-Nakuru-Mau Summit porte ainsi sur la réalisation en PPP d'une autoroute à péage**, sur 180 km, pour un coût total d'environ 1,5 Mds EUR. Porté par un consortium français « *Rift Valley Connect* » (RVC), composé de Vinci Concessions, Vinci Construction et Meridiam, il constitue le premier PPP de cette ampleur en Afrique de l'Est.

Le **tronçon Mombasa-Nairobi également support à un projet d'autoroute**, sur 470 km, est actuellement moins avancé. Un premier projet (sur un format PPP) avait été confié en 2017⁵, au **groupe américain Betchel** pour 1,8 Mds USD avec des financements apportés par l'US EXIM Bank et l'US *Development Finance Corporation (DFC)*. Depuis **le projet n'a pas avancé** avec des blocages sur le coût

⁴ Coût global estimé à 5,1 Mds USD, financés en totalité par la Chine, au profit d'entreprises chinoises.

⁵ Signé entre les présidents Trump et Kenyatta

total (estimé désormais à 3 Mds USD par KeNHA), des doutes des autorités américaines sur le caractère soutenable des financements et une absence d'accord sur les détails du modèle en PPP.

Comme projet récent majeur, celui de **création d'une autoroute Kenol - Sagana - Marua** (2 fois 2 voies) permettra également de renforcer le tronçon kenyan de l'autoroute transafricaine n°4 (reliant le Caire au Cap), de la frontière Ethiopienne à la Tanzanie. Le contrat de ce tronçon de 84 km a été accordé au groupe chinois Jiangxi Engineering (études de faisabilité réalisées par EGIS), pour un montant total du projet de 300 MUSD, financé en majorité par un prêt de la BAD.

En parallèle, le gouvernement kényan a lancé en 2012 le projet du Corridor de transport Lamu - Soudan du Sud - Éthiopie (LAPSSET), projet phare de la Vision 2030 du Kenya, estimé à 25 Mds USD. Plus grand projet de sa nature en Afrique de l'Est, le Corridor LAPSSET deviendra le deuxième plus grand corridor de transport du Kenya une fois terminé⁶. Il vise à **connecter dans un premier temps l'Éthiopie et le Soudan du Sud à la côte kényane, avec de nouvelles infrastructures routières et ferroviaires, dont Lamu sera le point d'entrée.** Ce port, situé à une centaine de kilomètres de la frontière somalienne, devrait compter 32 points d'amarrage à l'horizon 2030, ce qui le placera aux premiers rangs des ports africains et lui assurera le statut de *hub* principal de l'Afrique de l'Est, devant Mombasa. Toutefois, si les 3 premiers amarrages construits par le chinois CCC pour 480 MUSD ont été inaugurés par le président Kenyatta le 20 mai 2021, les 29 autres restent encore à financer⁷.



Figure 6 : Tracé du projet LAPSSET au Kenya

[Les grands noms français de la logistique déjà présents sur le territoire kényan et des opportunités à venir dans le secteur du transport de fret](#)

En tant que hub logistique régional, le Kenya accueille un grand nombre d'entreprises du secteur, dont les grands groupes français. Bolloré Logistics a débuté ses activités au Kenya en 1968 en tant qu'opérateur de fret longue distance sur la route Mombasa-Kampala et dispose aujourd'hui de centres logistiques à Nairobi et à Mombasa. L'armateur de porte-conteneurs, CMA CGM, est également très bien implanté au Kenya.

Le Kenya, qui cherche toujours à développer ses infrastructures de transport et à mailler son territoire, constitue un terrain avec diverses opportunités, tout d'abord en lien avec la construction d'infrastructures (bien que la concurrence à bas coût, indienne, turque et surtout chinoise soit très forte) mais aussi dans **la gestion de ces ouvrages (contrôle, gestion intelligente, exploitation)**. Lorsque c'est possible, les modèles en PPP sont et seront privilégiés par les autorités kényanes compte tenu des contraintes sur les financements publics.

⁶ A la volonté de développements économique via des infrastructures de transports, s'ajoutent des objectifs stratégiques d'aménagement du territoire pour une région historiquement isolée et peu intégrée au reste du pays.

⁷ Le Kenya compte financer le port de Lamu sur son budget courant, ce qui pose question sur les fonds disponibles et le calendrier

L'Ouganda, interface entre pays enclavés et Océan Indien

Enclavé au cœur de la région des grands lacs, l'Ouganda est, pour ses importations, fortement dépendant de ses voisins ayant accès à la mer. Sa position lui confère cependant un caractère d'interface pour ses voisins de l'Est, également privés d'accès à l'océan. Son système de transport de marchandises reposant essentiellement sur le réseau routier, le pays cherche de plus en plus à diversifier ses modes de transport afin d'optimiser ses échanges régionaux. De ce fait, de nombreux projets de réhabilitation ou de développement de routes, voies ferrées et transports maritimes voient le jour, offrant de belles opportunités pour les entreprises étrangères.

Un pays enclavé principalement axé sur le transport routier

Plusieurs corridors régionaux assurent la liaison entre les hubs internationaux et les villes ougandaises. Le plus important d'entre eux est le Corridor Nord, reliant Mombasa à Kampala sur 1136 km. Ce dernier rejoint ensuite le Burundi, le Rwanda, la RDC et le Soudan du Sud, faisant de l'Ouganda une plaque tournante du transit en provenance de Mombasa. Plus secondaire pour l'Ouganda, le Corridor Central assure la liaison entre Masaka et Dar es Salam en passant uniquement par la Tanzanie. Un dernier corridor, le Corridor Tanga, relie le port de Tanga à Kampala sur 1650 km en traversant le lac Victoria de Musoma à Port Bell.

Si ces corridors permettent à l'Ouganda un accès au commerce mondial via la voie maritime, **ils représentent aussi l'un des piliers du commerce régional dans la zone des grands lacs.** Bien qu'enclavé, l'Ouganda se situe dans une position centrale, permettant de relier les zones isolées à l'Est aux ports stratégiques de l'Océan Indien.

En Ouganda, le mode dominant est le transport routier qui, avec plus de 159 354 km de voie, attire près de 96,5 % du fret du pays. Le réseau national comprend des Routes Nationales, des Routes de District, des Routes Urbaines et des Routes d'Accès Communautaires,

mais la plupart des voies sont en mauvais état et seuls 6107 km sont pavés (3,83 %). Cette mauvaise qualité du réseau entraîne à la fois congestions et ralentissement des trajets.

La réhabilitation des routes fait partie des objectifs du Ministère du Transport et des Travaux Publics (MoWT). Durant l'année financière FY2019/20, l'Autorité Nationale des Routes d'Ouganda (UNRA) a assuré des études et des dimensionnements pour 46 nouveaux projets routiers ainsi que la réhabilitation de 313 km de routes nationales à travers 7 projets. Actuellement, 24 projets sont en cours avec pour objectif de construire de nouvelles routes et d'améliorer les voies déjà existantes sur près de 1692 km.

Un ensemble de nouveaux projets concourant à diversifier les modes de transport

En dépit de la forte dépendance de l'Ouganda au trafic routier, le gouvernement tend à développer de nouveaux moyens de transport. Parmi eux, le ferroviaire, mode de transport le moins cher du pays, représente une belle opportunité. Malgré seulement 325 km de voies opérationnelles sur les 1266 km que possède le pays, **la fréquentation des trains ougandais a augmenté en 2020 ainsi que le volume de**



Figure 7 : Position de l'Ouganda vis-à-vis des corridors logistiques régionaux (Fluxafrica, 2019)

marchandises transportées, qui est passé de 3,7 millions de tonnes-kilomètres (t-km) en FY2018/19 à 4,0 millions de t-km en FY2019/20.

Ce regain du secteur ferroviaire a par ailleurs inspiré le MoWT, qui a lancé, en 2017, le projet de remplacer l'ancienne *Meter Gauge Railway* (MGR) par une nouvelle ligne ferroviaire connectée aux pays voisins : la *Standard Gauge Railway* (SGR). Le projet s'inscrit dans l'*East African Railway Master Plan* et devrait être financé via un prêt de *China Exim Bank*. **Au total, la ligne s'étendrait sur 1724 km le long du corridor Nord et s'élèvera à environ 12,8 Mds MUSD.** Depuis, le prolongement du SGR en Ouganda a fait face à plusieurs obstacles notamment vis-à-vis de son coût et le gouvernement Ougandais s'oriente désormais vers une **réhabilitation de la ligne MGR Kampala-Malaba** avec un premier contrat de 45 M euros signé en mai 2021 avec l'entreprise chinoise CRBC.

En parallèle à ce projet, le président Museveni a également lancé le 24 octobre 2020, les travaux de réhabilitation de la voie ferrée reliant Tororo à Gulu. **Le chantier sera exécuté par ETF, une filiale du groupe français Eurovia, en consortium avec Sogea-Satom pour un montant évalué à 55,7 MUSD** dont environ 26,7 MUSD devrait être pris en charge par l'Union Européenne.

En plus des routes et des chemins de fer, l'Ouganda possède un bon potentiel de transport fluvial et maritime. Actuellement, le réseau reste très peu structuré et la plupart des embarcations consistent en des canoës ou autres bateaux informels. Néanmoins, des services de wagons ferries permettant à des wagons de trains de traverser certains points d'eau existent aussi.

Les wagons ferries sont particulièrement intéressants sur le lac Victoria puisqu'ils permettent d'assurer la continuité de la voie ferrée du Corridor Central en reliant Port Bell à la Tanzanie. Concernant le Lac Victoria, un projet majeur en cours vise à sécuriser et à administrer les nombreux trajets informels qui demeurent nombreux. Pour cela, 40 % du lac a été recouvert par un signal GSM, un Institut d'entraînement maritime a vu le jour à la *Busitema University* et des forces de secours maritimes ont débuté leur formation en 2020. Parallèlement, un nouveau port à Busaka à Kampala est en voie de construction.

Tableau 1 : Lac Victoria – Total de fret par wagons ferries, tel qu'enregistré au poste frontière de Port Bell (tonnes)¹

| Description | June 2015 | June 2016 | June 2017 | June 2018 | June 2019 | Target June 2020 | Actual June 2020 | % performance against target |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------------|------------------|------------------------------|
| Freight Traffic on Lake Victoria | | | | | | | | |
| Total freight on ferries as registered at Port Bell border post (tonnes) | 58,899 | 31,826 | 27,665 | | 40,689.42 | 50,110 | 29,074.74 | 58 |

Le transport de fret par ferry enregistre d'ailleurs des chiffres encourageants sur les dernières années malgré une année 2020 affectée par la crise sanitaire¹.

[Une présence française dans le secteur routier ancrée et des opportunités à venir dans le domaine maritime](#)

Parmi les acteurs du transport en Ouganda, on retrouve la présence de plusieurs entreprises françaises, dont Bolloré Logistic, VINCI Group ou encore l'armateur CMA CGM. Récemment, l'entreprise **Egis a également remporté un contrat avec l'UNRA portant sur la construction et la gestion d'un péage sur la route express Kampala-Entebbe.**

Des opportunités pour les entreprises françaises existent aussi au niveau du transport lacustre, notamment sur la Lac Victoria (équipement des postes de police de l'eau dans le cadre de l'initiative régionale visant à développer un système de surveillance du lac, développement de la flotte de bateaux, ...).

¹ Rapport de Performance Sectoriel Annuel (FY2019/20) du Ministère des Transports et des Travaux Publics

Au Rwanda, des défis à relever avant de devenir un *hub* logistique régional

Au cœur de l'Afrique centrale et de la région des grands lacs, le Rwanda dépend de deux corridors logistiques principaux pour assurer ses approvisionnements. Ces corridors restent longs à parcourir et sont relativement coûteux malgré de récents efforts des pays voisins pour développer un transport ferré performant. À long terme, le Rwanda semble vouloir bénéficier de son positionnement pour devenir un hub logistique pour l'Afrique centrale et de l'Est et a développé en ce sens un partenariat public-privé avec DP World. Cette situation pourrait se révéler source d'opportunités à long terme pour des entreprises qui faciliteraient le transit des marchandises jusqu'au Rwanda et au-delà.

Un pays au carrefour de plusieurs corridors aux accès encore difficiles

Le Rwanda est un pays enclavé, qui dépend donc des pays voisins et de leurs ports pour s'inscrire dans le commerce mondial. Si le pays exporte peu, ses approvisionnements en produits manufacturés en provenance de l'étranger sont importants pour son économie et dépendent de deux corridors : i) le corridor Nord, en provenance du port de Mombasa *via* le Kenya et l'Ouganda et ii) le corridor central, en provenance de Dar-es-Salaam *via* la Tanzanie. Au total, ces deux accès ont permis l'acheminement de 1,47 M de tonnes de marchandises en 2019, avec une forte prédominance du corridor central, qui pèse pour 84 % du tonnage transporté : le coût de transport y est 14 % moins élevé et la durée d'acheminement plus courte. Le trajet Dar-es-Salaam-Kigali s'effectue en 90 h alors que le trajet Mombasa – Kigali s'effectue en 160 à 170 h, en raison notamment du transit des marchandises en Ouganda et de distances plus importantes.¹ Ces deux corridors sont uniquement routiers à ce jour, le pays n'étant pas relié à un système ferroviaire performant. De récentes initiatives en Tanzanie et au Kenya tendent toutefois à modifier la nature du transport des marchandises, accentuant la multimodalité : mise en service du SGR entre Mombasa et Naivasha au Kenya et construction d'un SGR entre Dar-es-Salaam et Rusumo à la frontière rwandaise en Tanzanie. Pour ce dernier projet, si les travaux de la première section de 300 km devraient se terminer d'ici fin 2021, de nombreuses autres sections de l'infrastructure doivent encore être financées et construites avant une mise en service de la ligne complète jusqu'au Rwanda. Malgré ces premières initiatives, l'accès au Rwanda depuis les ports de l'océan Indien demeure long et coûteux : le coût de transport d'un container de Mombasa à Kigali est notamment quatre fois supérieur à celui entre Mombasa et la Chine.

Des efforts pour positionner le Rwanda en *hub* de l'Afrique centrale

Voisin du Burundi, de l'Ouganda, de la RDC et de la Tanzanie, le Rwanda est la conclusion des corridors Nord et Central qui se rejoignent à Kigali. L'*East African Railway Master Plan* fait en effet de la capitale rwandaise un nœud important liant les deux corridors ferroviaires, même si de nombreuses étapes doivent être franchies avant que ceux-ci lient véritablement Kigali aux pays voisins. Le pays pourrait largement bénéficier de ce statut de *hub* en acheminant les marchandises sur son sol avant de les redistribuer dans l'est de la République Démocratique du Congo et au Burundi notamment, pays au fort potentiel de développement et dépendant d'importations pour nombre de produits manufacturés.

Conscient de cette situation géographique source d'opportunités, le Rwanda cherche à la faire fructifier. Magerwa Ltd, fondée en 1962, a longtemps été la seule entreprise en charge des entrepôts au Rwanda. Détenu par l'entreprise singapourienne Portek International, elle était, en 2019, en charge de la

¹ Rapport conjoint sur les performances des corridors Nord et Central – Octobre 2020

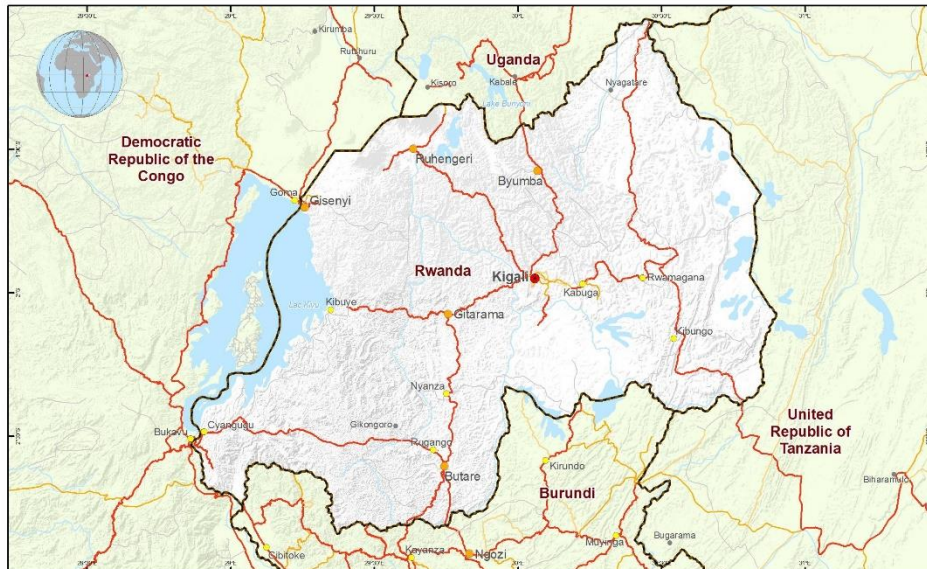


Figure 8 : Réseau routier rwandais - Source : Logistics Cluster & WFP

gestion de 90 % des imports rwandais ainsi que d'une très large part des marchandises transitant dans le pays, grâce à un important réseau d'entrepôts. Toutefois, cette situation monopolistique a entraîné des lenteurs significatives, le traitement des marchandises durant souvent plus d'une dizaine de jours, limitant *de facto* la possibilité pour le Rwanda de devenir un hub logistique. Cette situation est pourtant susceptible de changer avec un partenariat public privé initié par le gouvernement rwandais qui a abouti sur la construction de la *Kigali Logistics Platform*. Cette infrastructure, concédée à DP World sur une durée de 25 ans vise à réduire les coûts de transport de marchandise de 50 MUSD par an et à réduire le temps de transit des marchandises sur place de 10 à 3 jours. Destinée à accueillir 50 000 containers par an, cette plateforme vise également à être le terminus des futurs réseaux ferrés qui relieront Kigali à l'océan Indien.

Une situation d'opportunités à long terme

La situation Rwandaise est donc une source d'opportunités significative du fait de son potentiel et de la dynamique politique, favorables aux investissements privés, qui semble se dessiner. Le gouvernement rwandais poursuit une politique de développement volontariste et la gestion des flux logistique lui paraît être un moyen de créer des richesses sur le territoire national, alors que la production industrielle reste limitée. Des entreprises françaises comme CMA CGM et Bolloré Logistics sont déjà implantées dans un pays où les entreprises peuvent se développer relativement facilement². Cette base pourrait servir à la création de synergies pour de nouveaux acteurs français en mesure de proposer des solutions améliorant la mobilité des marchandises et diminuant significatives les coûts financiers et temporels de transit à court terme. L'ambition du pays de devenir un *hub* régional implique aussi des fournitures de matériel importantes ou l'intervention d'acteurs spécialisés dans la gestion des flux logistiques. Les opportunités dégagées par cette situation s'entrevoient toutefois à un horizon lointain. Pour devenir un véritable *hub*, le temps et le coût d'importation des marchandises sur le sol rwandais devront diminuer, par la mise en place de mécanismes de passage de frontière simplifiés, la mise en place de services ferroviaires performants en Tanzanie depuis Dar-es-Salaam ou l'amélioration des routes sur les corridors Nord et Central, améliorations longues et coûteuses à déployer.

² Le Rwanda est positionné 38^{ème} dans le classement *Ease of Doing Business* de la Banque Mondiale

Communauté d'Afrique de l'Est – Soudan du Sud Par le SE de Kampala

Le Soudan du Sud, un pays instable doté d'un faible réseau de transport

Pays jeune marqué par des années de conflits et de crises, le Soudan du Sud possède un niveau extrêmement faible d'infrastructures auquel le secteur du transport n'échappe pas. Néanmoins, l'accord de paix signé en septembre 2018 pour mettre fin à la guerre civile a conduit le Soudan du Sud et le Soudan à ouvrir quatre passages sur leur frontière commune, permettant ainsi un accroissement du trafic commercial. L'intégration progressive du Soudan du Sud dans les projets ferroviaires du Corridor Nord semble aussi être un bon signe pour le pays.

[Des infrastructures peu développées mais une intégration en cours au sein du Corridor Nord](#)

Le système de transport au Soudan du Sud est peu développé et repose essentiellement sur le réseau routier. Ce dernier est extrêmement détérioré car la plupart des routes ont été fortement endommagées pendant la guerre civile et peu entretenues depuis. Le pays possède tout de même de grands axes permettant une liaison avec ses partenaires commerciaux régionaux. Au Sud, une route relie Nimule en Ouganda, et à l'Est une route rejoint la ville de Nakodok au Kenya.

En 2015, avec le soutien de la Banque mondiale, les gouvernements kenyans et sud-soudanais ont d'ailleurs décidé d'améliorer leur connexion en mettant à jour un corridor de transport vital pour le Soudan du Sud. **Ce corridor traversant l'ouest du Kenya (du Sud au Nord), permet de relier Mombasa à Juba, sans passer par l'Ouganda.** La rénovation de la route facilitera le commerce entre les deux pays et augmentera la compétitivité régionale.

Enclavé et dépendant fortement du commerce international et des aides humanitaires, le Soudan du Sud se doit également d'être connecté aux grands ports régionaux. En ce sens, Juba maintient son accès à l'océan en reliant Mombasa comme vu ci-dessus, mais aussi Djibouti et Port Sudan. Seul le trajet jusqu'à Port Sudan possède un caractère bi-modal non routier puisque le trajet peut se faire par voie fluviale jusqu'à Kosti puis par rail jusqu'à Port Sudan. Le transport multimodal est cependant entravé par la mauvaise condition des infrastructures en place et par le manque de connexion entre les différents modes. La seule voie ferrée du pays est une section de 446 km d'une ligne soudanaise reliant Babanusa, Aweil et Wau.

Néanmoins, le secteur pourrait bientôt bénéficier de quelques avancées grâce à l'impulsion donnée par les voisins régionaux. Le ministre ougandais des Finances, Matia Kasaija, a affirmé récemment la **possibilité d'étendre le réseau ferroviaire Metre Gauge Railway (MGR) au Soudan du Sud.** Ce projet serait une extension du programme mené conjointement par le Kenya et l'Ouganda pour la rénovation du réseau ferroviaire du Corridor Nord. Cette annonce représente une réelle aubaine pour le Soudan du Sud qui serait ainsi intégré dans un projet d'infrastructures de transport régional.

[Le transport fluvial pour renouer les liens avec le Soudan voisin](#)

La partie navigable du Nil Blanc traverse six des dix états du Soudan du Sud. Étant donné le peu d'infrastructures routières le long des berges, de la présence de territoires miniers et d'immenses zones marécageuses, le transport fluvial est particulièrement intéressant pour desservir les rives où la densité de population est élevée. Néanmoins, les mauvaises conditions de navigation sont un frein significatif au développement de ce dernier. Le nombre de bouées et de panneaux de signalisations reste trop insuffisant et les commandants de bords doivent uniquement compter sur leurs connaissances afin d'éviter les accidents.

Un programme pour l'amélioration du transport fluvial avait été lancé en 2011 pour une fin prévue en 2020. Estimé à 67 MUSD, le projet englobait le développement du Port de Juba et de plusieurs zones

de dragages, ses sources de financement se découpant entre budget national (31.7 MUSD), secteur privé (15.5 MUSD) et donateurs extérieurs (19.7 MUSD). Afin de favoriser les investissements et permettre une gestion durable des infrastructures dans le temps, des partenariats public-privé (PPP) avaient été choisis. Cependant, aucun compte-rendu permettant de justifier de la bonne réalisation du projet n'est à ce jour disponible.

Pourtant, la nécessité d'une réglementation et d'une signalisation se veut de pair avec les objectifs commerciaux du pays. En effet, **après une première réouverture de leur frontière en 2018, le Soudan du Sud et le Soudan sont entrés en négociations pour la réouverture d'une ligne de transport fluvial le 4 octobre 2020.** Le but était de redynamiser les échanges commerciaux entre les deux pays en s'appuyant sur la viabilité de la navigation sur le Nil. En effet, bien que dangereux, le transport de marchandises sur le Nil reste à ce jour plus sûr que le transport routier. Les échanges entre les deux pays étant entravés depuis 2012 à cause de l'insécurité et l'instabilité au Soudan du Sud, seules des aides humanitaires de l'ONU circulaient depuis le Soudan depuis 2014. Cette nouvelle voie navigable est particulièrement intéressante pour Juba car elle permet un accès facilité à Port Soudan, et donc une alternative à Mombasa pour accéder à la mer.

Les transports, secteur privilégié des investissements en Tanzanie

La façade maritime de la Tanzanie lui confère une position géographique stratégique et incontournable pour l'acheminement des marchandises vers les pays voisins enclavés à l'ouest. Le gouvernement tanzanien poursuit ses réflexions sur la stratégie portuaire à poursuivre, soutient la réalisation de la voie ferrée SGR vers le nord et envisage de renforcer les deux principaux corridors terrestres voire d'en ouvrir de nouveaux vers le Kenya et la SADC au sud.

Les autorités tanzaniennes hésitantes sur la stratégie portuaire à adopter.

La Tanzanie constitue un carrefour commercial majeur en Afrique de l'Est, en donnant accès à une façade maritime de 750 km aux six pays voisins enclavés (Ouganda, Rwanda, Burundi, Est de la RDC, Zambie, Malawi).

Le port de Dar es Salam est le principal port du pays, par lequel transitent environ 90 % des marchandises. Ces échanges sont structurellement déséquilibrés : en 2019, les importations représentaient 84 % du débit total de marchandises, contre seulement 15 % pour les exportations³. 37 % du fret transitant par Dar Es Salam provient ou est à destination des pays frontaliers.

Le débit de marchandises traité par le port augmente très rapidement (16,6 M de tonnes en 2019 contre 14,4 M de tonnes en 2017)¹ mais son expansion est limitée par la capacité d'accueil maximale du port qui peine à augmenter (18 MT/an) en dépit des travaux lancés pour valoriser certains quais. Les ports secs opérés par des entreprises privées se sont ainsi multipliés dans sa périphérie, amplifiant d'autant plus la congestion routière de la ville. Afin de relever ces défis, la *Banque Mondiale* a financé à hauteur de 421 MUSD le projet *Dar Es Salaam Maritime Gateway Project* (2017-2024) qui comprend la construction d'une section ferroviaire reliant le port au réseau ferré SGR, l'élargissement et l'augmentation de la profondeur du port devant lui permettre d'augmenter sa capacité de manutention des marchandises jusqu'à 28 MT/an. *China Harbour Engineering Company Ltd (CHEC)* est en charge de la réalisation du projet.

Les ports maritimes secondaires se trouvent à Tanga au nord (700 000 T/an de capacité) **et à Mtwara au sud** (400 000 T/an de capacité) et sont tous les deux en cours d'agrandissement et de rénovation afin de leur donner une dimension internationale vu leur position : Tanga permettra d'écouler le pétrole brut transporté depuis le lac Albert par l'oléoduc *EACOP* (Total actionnaire majoritaire) ; Mtwara permettra d'écouler le gaz produit à Lindi sous forme de GNL (projet en cours) et d'accroître les flux commerciaux via un nouveau corridor orienté vers le sud (zone SADC).

L'ancien président Magufuli avait misé sur une façade maritime à 3 ports (Dar Es Salam, Tanga, Mtwara), au détriment de Bagamoyo (mégaprojet à 11 Mds USD proposé par les Chinois), devant accueillir jusqu'à 20 M de conteneurs par an. Le projet aurait été réalisé par *China Merchants Holding* et cofinancé par la Chine, Oman et la Tanzanie. La nouvelle présidente Samia Suhulu pourrait relancer les négociations à ce sujet, sous la pression des autorités chinoises maintenant leur intérêt pour le port de Bagamoyo.

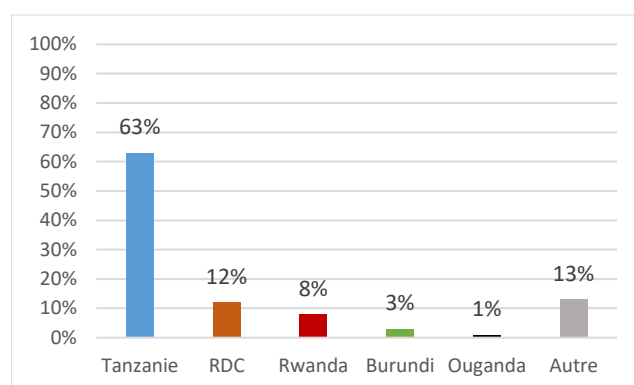


Figure 9 : origine/destination du FRET transitant par le port de Dar Es Salam en 2019¹

³ CCTFA, "The Central Corridor Transport Observatory Report", mai 2020

La Tanzanie dispose de nombreux ports lacustres dont les principaux sont situés à Mwanza (lac Victoria), à Kigoma (lac Tanganyika) et sur le lac Nyasa. Le gouvernement tanzanien souhaite également intensifier leur développement pour améliorer les échanges avec les pays riverains des grands lacs. A la fois opérateur et propriétaire des infrastructures, la *Tanzania Ports Authority* (TPA) est le principal acteur du secteur. Seule exception, le terminal conteneur du port de Dar Es Salam est opéré par un acteur privé, *Hutchison Ports Holdings*, opérateur portuaire mondial basé à Hong Kong.

[Le projet SGR doit rééquilibrer le trafic de marchandises entre les réseaux routier et ferroviaire.](#)

Au départ du port de Dar es Salam, le **corridor central** (1600 km) relie les villes de Kigoma et Mwanza, le Rwanda, le Burundi et le Congo RDC ; le **corridor sud** (900 km) relie Dar Es Salam à Mbeya, aux portes de la Zambie et du Malawi. Les deux principales lignes de chemin de fer suivent le tracé de ces deux corridors : la ligne du corridor central exploitée par l'opérateur public **Tanzania Railway Corporation (TRC)** a été mise en place durant l'ère coloniale allemande et relie Dar Es Salam à Kigoma, Mwanza et Arusha ; la **Tanzania-Zambia Railways (TAZARA)** relie Dar Es Salam à Kapiri Mposhi en Zambie (1860 km) et a été financée et construite dans les années 1970 par la Chine, inaugurant alors son premier projet d'infrastructures en Afrique de l'Est.

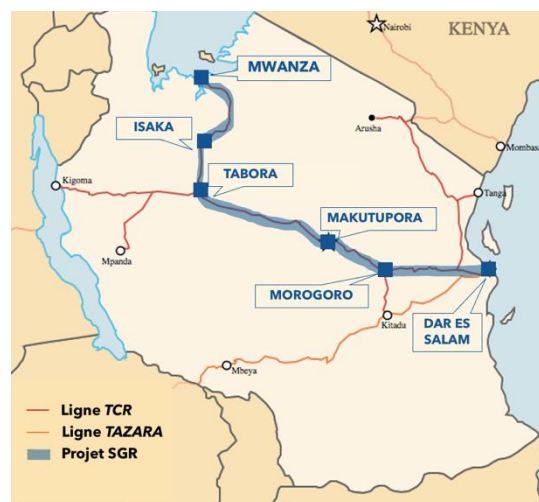


Figure 10 : Lignes ferroviaires actuelles et en projet

Pour l'heure, l'ensemble du réseau ferroviaire est sous-développé et peu compétitif par rapport aux routes. Depuis l'échec de la mise en concession de la ligne centrale (2007-2011), le trafic ferroviaire et la situation financière de l'opérateur national TCR n'ont cessé de se détériorer. De manière similaire, la ligne Tazara est en déclin depuis les années 1990, soumise à la concurrence de nouveaux corridors zambiens dirigés vers le sud. Malgré l'annulation de la moitié de la dette due aux autorités chinoises et les nombreux dons chinois et occidentaux pour maintenir *a minima* l'exploitation de la ligne, sa viabilité financière et technique n'est plus assurée.

Face à ces difficultés, la Tanzanie a lancé en 2017 la construction d'une nouvelle ligne à écartement standard (*Standard Gauge Rail-SGR*) pour remplacer la ligne à écartement métrique (MGR) du corridor central. Le projet SGR se décompose en 5 sections mais aucune n'est opérationnelle pour le moment. Un accord avec le Rwanda prévoit l'extension de la ligne d'Isaka à Kigali sur 521 km. Le budget national de 2021/2022 alloué au projet est en augmentation et s'élève à 1,4 Md USD, contre 950 MUSD et 1 Md USD en 2020/2021 et 2019/2020.

Tableau 2 : Les différentes phases du projet SGR

| SECTION | KM | CONSTRUCTEUR | FINANCEMENT | ETAT |
|--------------------------|-----|--|---|-----------------|
| Dar Es Salam Morogoro | 300 | Yapi Merkezi (Turquie) Mota-Engil (Portugal) | 1,2 Md USD Turkey Exim Bank | En construction |
| Morogoro Makutupora | 409 | Yapi Merkezi (Turquie) Mota-Engil (Portugal) | 1,9 Md USD Agences de crédit à l'exportation du Danemark et de la Suède, coordonné par Standard Chartered Bank | En construction |
| Makutupora Tabora | 376 | | | Pas attribuée |
| Tabora- Isaka | 165 | | | Pas attribuée |
| Isaka Mwanza | 311 | China Civil Engineering Construction (CCEC) China Railway Construction Company (CRCC) | 1,3 Md USD | Pas débutée |

[Le transport de marchandises est assuré à 95 % par le réseau routier.](#)

La Tanzanie compte 90 000 km de routes dont 12 000 km de routes principales (« *trunk roads* ») et 22 000 km de routes régionales, placées sous l'autorité de la *Tanzania National Roads Agency-TANROADS*. Le reste du réseau dépend de la *Tanzania Rural and Urban Roads Agency-TARURA*. Même si 60 % des routes principales sont bitumés, des portions du corridor Dar Es Salam – Kigoma restent toujours non bitumés.

Les nombreuses « tracasseries » le long des routes allongent le temps et le coût du trajet.

Pour acheminer des marchandises en camion du port de Dar Es Salam à Goma, il faut 4,65 jours en moyenne. Le coût au kilomètre s'élève à 2,57 USD, contre 1,94 USD/km pour rejoindre Kigali, par exemple. De plus, l'entretien et l'expansion des routes sont freinés par un manque de financement, reposant à plus de 90 % sur une taxe sur le carburant qui s'est révélée trop faible au regard des besoins. Les projets sont ainsi majoritairement financés par les bailleurs internationaux. La *BAD* a soutenu la construction de la **première route à péage** (197 km) entre Dar Es Salam et Morogoro (2 fois 3 voies sur 100 km puis 2 fois 2 voies). Un autre prêt de la *BAD* de 346 MUSD a été attribué à 4 entreprises chinoises de construction sous la forme d'un PPP, pour bitumer les sections suivantes : Tabora-Koga ; Mbinga-Mbamba Bay (Lac Nyasa).



Figure 11 : réseau des routes principales (« *trunk roads* »)

La construction d'un nouveau corridor de 460 km longeant la côte nord, reliant Bagamoyo à Malindi au Kenya, en passant par Tanga et Mombasa, sous le nom de *Coastline Transnational Highway*, est en projet. Sur les 751 MUSD que nécessitent le projet, le Kenya apportera 70 % des fonds et la Tanzanie 30 %. La *BAD* et l'*UE* ont déjà octroyé un prêt, respectivement de 384 MUSD et 33,4 MUSD.

Ces nombreux investissements restent soutenables au regard de la dette publique (dette domestique + dette extérieure) : de 2015/2016 à 2019/2020, le ratio de la dette publique est passé de 40 % à 39,1 % du PIB. À noter que le secteur des transports et des télécommunications concentre à lui seul 27,8 % des encours de la dette extérieure en 2020⁴.

[Les transports, secteur porteur pour les entreprises françaises en Tanzanie.](#)

Le secteur des transports concentre la plus forte présence d'entreprises françaises en Tanzanie, depuis de nombreuses années.

L'armateur **CMA-CGM** opère depuis 2001 en Afrique de l'Est et a ouvert son bureau de Dar es Salam en 2012. Le groupe n'opère pas sur les terminaux, ne possède pas de ports secs et offre uniquement ses services de transporteur. En 2016, l'entreprise disposait de 12 % de parts de marché, en étant active dans les ports de Dar Es Salam, Tanga, Mtwara et Zanzibar. En 2018, l'armateur a transporté 100 000 EVP en Tanzanie, exportations et importations confondues.

Bolloré Transport & Logistics est présent en Tanzanie depuis environ 50 ans. Les activités de Bolloré sont structurées autour de deux pôles : un port sec, créé en 2007 dans le quartier de Tabata à Dar es Salam, et le transit routier de fret vers les pays enclavés à l'ouest. L'entreprise ne dispose pas de concessions portuaires.

⁴ Bank Of Tanzania

Indicateurs régionaux : Communauté d'Afrique de l'Est

| Indicateurs Pays | Burundi | Kenya | Ouganda | Rwanda | Sud Soudan | Tanzanie |
|---|---------|-------|---------|--------|------------|----------|
| <i>Population (M hab.) ONU, 2020</i> | 11,9 | 53,8 | 45,7 | 13,0 | 11,2 | 59,7 |
| <i>Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020</i> | 3,1 | 2,3 | 3,6 | 2,6 | 0,9 | 3,0 |
| <i>Doing Business (classement) 2020</i> | 166 | 56 | 116 | 38 | 185 | 141 |
| <i>Indice de corruption - Transparency international 2021</i> | 165 | 124 | 142 | 49 | 179 | 94 |
| Macroéconomie | | | | | | |
| <i>PIB (Mds USD) FMI, 2020</i> | 3,0 | 99,3 | 37,6 | 10,4 | 4,1 | 63,2 |
| <i>PIB/hab (USD) FMI, 2020</i> | 254 | 2 039 | 912 | 819 | 296 | 1 090 |
| <i>Croissance du PIB réel (%) FMI, 2020</i> | -1,3 | -0,1 | -2,1 | -3,1 | -6,6 | 1,0 |
| <i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2020</i> | 7,3 | 5,3 | 3,8 | 8,0 | 38,0 | 3,0 |
| Finances Publiques | | | | | | |
| <i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2020</i> | -12,1 | -8,4 | -7,6 | -5,4 | -3,3 | -1,0 |
| <i>Dette publique (%PIB) FMI, 2020</i> | 69,5 | 68,7 | 45,7 | 61,0 | 44,9 | 38,2 |
| <i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2020</i> | 19,6 | 34,7 | 31,3 | 54,0 | - | 28,0 |
| Echanges | | | | | | |
| <i>Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019</i> | -19,8 | -12,0 | -13,2 | -15,1 | - | -6,6 |
| <i>Exportation française vers (MEUR)*</i> | 7,6 | 173,0 | 26,5 | 20,9 | 3,5 | 62,2 |
| <i>Importation française depuis (MEUR)*</i> | 3,3 | 110,5 | 11,8 | 4,4 | 0,2 | 33,6 |
| <i>Balance courante (%PIB) FMI, 2020</i> | -13,3 | -4,8 | -9,1 | -12,2 | -4,5 | -2,7 |
| <i>Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2020</i> | 1,4 | 2,9 | 3,8 | 2,3 | 35,5 | 0,6 |
| <i>Réserves de change (mois d'import) FMI, 2020</i> | 0,8 | 4,6 | 4,5 | 4,7 | 0,5 | 5,2 |
| Développement | | | | | | |
| <i>IDH, BM, 2019</i> | 0,42 | 0,58 | 0,53 | 0,54 | 0,41 | 0,53 |
| <i>Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU</i> | 61,0 | 66,2 | 62,8 | 68,4 | 57,4 | 64,8 |
| <i>Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM</i> | 71,8 | 36,8 | 41,7 | 55,5 | 42,7 | 49,1 |
| <i>Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014</i> | 0,04 | 0,31 | 0,14 | 0,08 | 0,14 | 0,23 |
| Notation Dette Souveraine | | | | | | |
| S&P | - | B | B | B+ | - | - |
| Moody's | - | B2 | B2 | B2 | - | B2 |
| Fitch | - | B+ | B+ | B+ | - | - |
| Politique Monétaire | | | | | | |
| <i>Taux directeur **</i> | 6,6 | 7,0 | 7,0 | 4,5 | 15,0 | 5,0 |

Corne de l'Afrique – Érythrée

Par le SE d'Addis Abeba

Pays exposé à la mer rouge, frontalier à l'Éthiopie, l'Érythrée exploite peu ses opportunités logistiques

L'Érythrée est le 49^{ème} pays africain sur 54 en termes de développement des infrastructures de transport, selon l'index de développement des infrastructures de la Banque Africaine de développement en 2020. Depuis son indépendance en 1991, l'Érythrée développe son réseau routier. Par ailleurs, le pays dispose de 2 ports et d'une ligne de chemin de fer non-opérationnelle. Voisin de l'Éthiopie, pays enclavé de 110 M d'habitants, des projets de corridors reliant l'Éthiopie aux infrastructures portuaires érythréennes (port d'Assab) pourraient renforcer les échanges commerciaux entre les 2 pays.

Les ports érythréens : stratégiques mais peu exploités



Figure 12 : La position géographique stratégique de l'Érythrée

D'une superficie d'environ 117 600 km², l'Érythrée est entourée par le Soudan à l'ouest, l'Éthiopie au sud et Djibouti au sud-est, et bénéficie d'un accès direct à la mer rouge (nord-est et est du pays). L'Érythrée pourrait bénéficier davantage de sa position stratégique sur la Mer Rouge, qui constitue l'une des routes maritimes mondiales les plus fréquentées, mais l'exploitation de ses ports reste très limitée. Les principales infrastructures portuaires du pays sont les ports d'Assab et de Massawa. Massawa, le principal port, dessert l'Érythrée et le nord de l'Éthiopie, grâce à des installations

capables d'accueillir 5 à 6 gros navires. Depuis 2017, l'activité de ce port s'est intensifiée ce qui a entraîné une hausse du volume des conteneurs traités (12 000 conteneurs en 2017 à 27 000 en 2019 contre presque 1 M pour Djibouti)¹.

La paix établie avec l'Éthiopie en 2018 devait entraîner des échanges commerciaux plus importants, en partie en raison de la position stratégique des ports érythréens qui intéressent l'Éthiopie enclavée.² Néanmoins, bien que le gouvernement érythréen ait investi dans la rénovation des ports (58 MUSD depuis 1991) avec le soutien de la Banque Mondiale (30,3 MUSD engagés), les performances logistiques du pays restent très faibles puisque d'après l'Index de performance logistique³ de la BM, en 2016, l'Érythrée se situait à la 144^{ème} position sur 160 pays, puis rétrogradait à la 155^{ème} position en 2018.

¹ D'après les données de la Banque Mondiale : <https://data.worldbank.org/indicator/IS.SHP.GOOD.TU?locations=ER>

² Fin janvier 2021, les travaux de construction de la route reliant l'Éthiopie au port d'Assab (route Melodone- Manda-Bure de 72 km) ont été lancés.

³ Cet index évalue les performances logistiques de 160 pays suivant les critères suivants : procédures douanières, infrastructures, expéditions internationales, compétences logistiques, système de suivi, durée : <https://lpi.worldbank.org/international/global/2016>

L'Érythrée dispose d'infrastructures routières et ferroviaires limitées au marché intérieur

Depuis son indépendance en 1991, l'Érythrée développe son réseau de transports routiers, à travers des projets de réhabilitation de routes, dont un projet soutenu par la Banque Mondiale (6,3 MUSD).

À l'échelle nationale, les principaux axes routiers⁴ sont asphaltés mais ces routes sont régulièrement endommagées en raison d'un manque de maintenance. Toutefois, d'après le gouvernement érythréen, 1/5 des routes du pays seraient actuellement goudronnées et 85 % de la population serait desservie : 1 900 villages seraient connectés à la capitale grâce à ces routes. **L'Érythrée dispose également d'une ligne de chemin de fer**, datant de l'époque colonial italienne et étendue initialement sur 317 km (reliant Agordat et Asmara au port de Massawa). En 1978, seul un tronçon de 5 km était toujours opérationnel. En 2003, des travaux de réhabilitation des infrastructures avaient permis de rétablir la ligne entre Massawa et Asmara⁵. Néanmoins, celle-ci n'est de nouveau plus fonctionnelle - seul un tronçon à vocation touristique l'était encore avant la pandémie entre Asmara et Nefasit. Après plus d'un an d'interruption, même ce tronçon paraît impraticable désormais et nécessite un gros travail de restauration.

L'Érythrée ne dispose pas à ce stade de liaisons ferroviaires avec les pays limitrophes, bien que l'Éthiopie ambitionne d'étendre la ligne en cours de construction Awash-Woldia à la frontière érythréenne, puis à Port Soudan.

Peu d'opportunités pour le renforcement des activités logistiques

Si la paix avec l'Éthiopie en 2018 avait constitué un espoir d'ouverture internationale, la plupart des bailleurs se voient limités dans leurs actions. Ils évoquent l'impossibilité de contractualiser leurs engagements en raison du refus du gouvernement érythréen de répondre aux conditionnalités imposées par ces derniers. En effet, le pays refuse de mettre en œuvre les réformes proposées en matière de droits civils, politiques, sociaux et culturels et continue de pratiquer des détentions arbitraires, du travail forcé au sein du « service national » et limite les libertés fondamentales (expression, association, religion).

Ainsi, bien que la position géographique du pays soit un atout pour les activités logistiques et portuaires, il reste difficile d'envisager des opportunités dans ce secteur pour le secteur privé étranger pour les raisons suivantes : étroitesse du marché (environ 4 M d'habitants), faible développement des infrastructures portuaires, performances logistiques limitées, marché structurellement dominé par l'État et cadre des affaires décourageant (*Doing Business 2018* –189/190). Ainsi, les entreprises françaises spécialisées dans la réalisation ou la gestion d'infrastructures portuaires ont peu d'opportunités de développement en Érythrée. Le conflit en cours dans la région du Tigray de l'Éthiopie voisine, risque de limiter durablement ces possibilités de développement. Néanmoins, une sortie de crise en Éthiopie pourrait avoir un effet de relance sur les corridors économiques utilisant les ports de Massawa et Assab.

⁴ Il s'agit des 4 axes routiers suivants : Asmara – Massaoua ; Asmara – Keren – Aqordat – Barentou – Tessenev ; Asmara – Mendefera – Adi Kwala ; Asmara – Deqemhare – Adi Qeyeh

⁵ Néanmoins, des sources locales nous indiquent qu'il est difficile d'envisager que des travaux aient été faits en 2003 ou qu'ils aient permis de relancer la liaison. En 20 ans cela n'aurait pas pu se détériorer autant et surtout des passages de rails ne sont même plus visibles, et ne semblent pas avoir été rénovés.

Corne de l'Afrique – Éthiopie / Djibouti

Par le SE d'Addis Abeba

L'Éthiopie et Djibouti, une interdépendance gagnante ?

Favorisé par sa position géographique stratégique sur l'une des routes maritimes les plus actives, Djibouti est devenu le hub logistique de la Corne de l'Afrique. L'Éthiopie, complètement enclavée, est tributaire de Djibouti pour ses échanges commerciaux et vise une stratégie de diversification de ses corridors routiers et ferroviaires avec les pays limitrophes. En Éthiopie comme à Djibouti, les activités du secteur des transports et de la logistique sont détenues par des monopoles historiques. L'Éthiopie s'est toutefois engagée dans un processus d'ouverture depuis 2018, encore très partiel à ce jour.

[L'Éthiopie et Djibouti, 2 pays interdépendants](#)

Si l'Éthiopie est enclavée depuis l'indépendance de l'Érythrée en 1991, Djibouti se trouve sur l'une des plus importantes routes commerciales maritimes et profite de sa position stratégique sur le détroit de Bab-el-Mandeb pour s'imposer comme la principale porte d'entrée de la Corne de l'Afrique. Ainsi, Djibouti ambitionne d'être le 1^{ère} hub commercial logistique en Afrique de l'Est d'ici 2035, tandis que l'Éthiopie, entourée par 5 pays¹ est l'un des 44 pays dans le monde sans littoral.

Djibouti est prédominant dans les flux commerciaux avec l'Éthiopie, via le corridor nord-est éthiopien. Ainsi, près de 95 % des exportations et 80 % des importations éthiopiennes transitent directement par les ports djiboutiens. De par la taille du marché éthiopien (110 M habitants), le volume des échanges pourrait doubler à horizon 2035 via Djibouti, si l'Éthiopie ne développe pas des corridors alternatifs avec d'autres pays frontaliers.

Djibouti a investi depuis 2012 dans des infrastructures portuaires et logistiques, aujourd'hui opérées par l'Autorité des ports et des zones franches : 5 ports², une zone franche et un vaste projet de parc industriel en cours de construction³. Si le pays a su maintenir une croissance économique positive grâce à ses activités portuaires malgré la pandémie (taux de croissance du PIB de 0,5 % en 2020 pour banque mondiale), l'économie se caractérise par une très forte sensibilité au trafic maritime mondial.

Les ports djiboutiens constituent la 3^{ème} porte d'entrée en Afrique de l'Est après le Kenya et la Tanzanie, et le 11^{ème} port à conteneurs d'Afrique en termes de capacité⁴. La quantité de marchandises transitant par les ports djiboutiens a augmenté régulièrement ces dernières années, passant de 5,8 M de tonnes en 2012 à 8,8 M de tonnes en 2016. En 2018, d'après l'Index de la Banque Mondiale sur les performances logistiques, Djibouti se situait à la 90^{ème} position sur 160 pays. Néanmoins, la 1^{ère} édition du *Global Container Port Performance Index* de la BM⁵ situe le pays en tête du classement en Afrique Sub-Saharienne.

[L'Éthiopie tente de développer des corridors alternatifs avec les pays voisins](#)

Alors que le réseau ferroviaire reste encore peu développé, l'Éthiopie dispose de la ligne Addis-Abeba-Djibouti en service depuis 2018. Elle reprend le tracé de la ligne construite par les Français et en service de 1917 à 1975. Construite par 2 groupes chinois⁶ (4,5 Mds USD au total), la ligne de 759 km est gérée aujourd'hui par l'*Ethio-Djibouti Standard Gauge Railway* (EDR), JV ethio-djiboutienne- mais exploitée par les 2 constructeurs chinois jusqu'en 2023 avant d'être reprise par l'ERC (*Ethiopian Railways Corporation*,

¹ L'Érythrée, Djibouti, la Somalie, le Kenya et le Soudan.

² Port Autonome International de Djibouti, Doraleh Conteneur Terminal, Terminal Horizon, Doraleh Multipurpose terminal, Port de Tadjoura et le Port du Goubet.

³ Complexe d'industrie lourde de Damerjog (DDID).

⁴ Les ports Djibouti traitent un peu moins d'1 M TEU par an contre 1,3 M TEU pour le Kenya.

⁵ Publié en mai 2021, cet index évalue la performance des infrastructures portuaires selon leur efficacité (temps médian écoulé entre l'arrivée et du départ de porte-conteneurs, une fois leur cargaison déchargée).

⁶ CCECC et CREC

entreprise publique). Des travaux d'extension et de connexion de la ligne ont été attribués récemment par ERC⁷ à une entreprise chinoise. Une deuxième ligne, Awash-Weldia (400 km, 1,7 Mds USD annoncé⁸) est en cours de finalisation, avec un marché remporté par un consortium mené par le turc Yapı Merkezi et comprenant le français Systra (en charge de la supervision du projet).

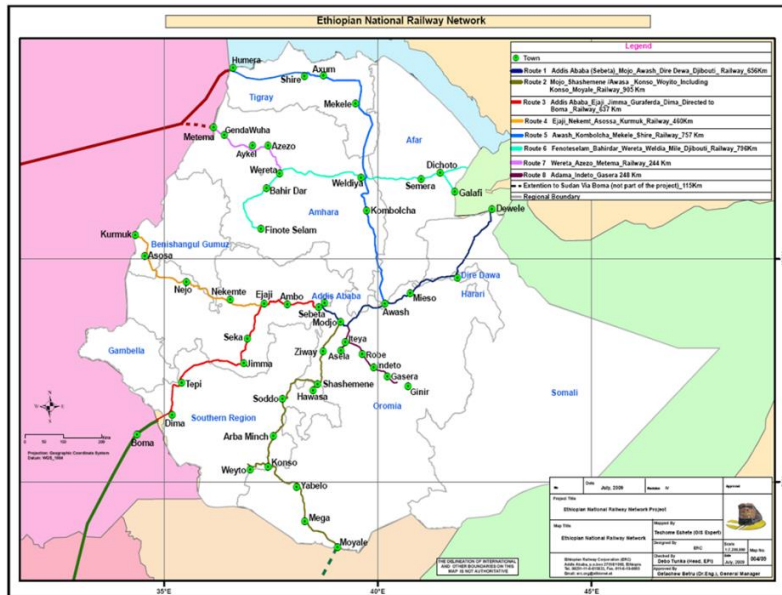


Figure 13 : Carte prévisionnelle des futures lignes de chemin de fer – Ethiopian Railways Corporation (ERC)

Néanmoins, les autorités éthiopiennes tentent de multiplier les corridors alternatifs avec les pays limitrophes car l'exploitation de la principale ligne ferroviaire Addis-Abeba – Djibouti reste largement déficitaire et sous-efficace⁹, cette sous-efficace se retrouvant également sur le mode routier. Ainsi, dans le cadre du projet kenyan LAPSET, l'Éthiopie bénéficiera d'une connexion au corridor routier et ferroviaire la reliant au Kenya et au Soudan du Sud. L'Éthiopie mise également sur l'extension de la ligne ferroviaire Awash-Weldia vers l'Érythrée afin de d'accéder au port d'Assab en Érythrée. En outre, un récent MoU a été signé entre les autorités éthiopiennes et la société émiratie DPWorld pour développer

un corridor jusqu'au port de Berbera¹⁰. Le projet de ligne ferroviaire reliant l'Éthiopie à Port Soudan a récemment été réactivé et permettra de développer une nouvelle ligne de 1 552 km¹¹. Néanmoins, le contexte géopolitique tendu dans cette zone et les situations financières critiques des pays cités ne permettent pas d'anticiper une concrétisation rapide de ces projets.

[L'Éthiopie poursuit le développement de ses infrastructures en axant sur les projets routiers](#)

Le corridor nord, reliant l'Éthiopie à Djibouti reste l'axe routier principal, considéré comme le plus important en termes de trafic. D'après des sources locales, entre 2 000 et 7 000 camions circuleraient par jour¹² sur les 3 axes suivants : la route de Galafi,¹³ la route Tadjoura - Balho et l'axe routier Dewele – Dire Dawa. **Alors que seuls 13,4 % des routes sont asphaltées en Éthiopie, l'objectif fixé par le ministère des Transports (MoT) est de goudronner 18,9 % du réseau routier d'ici 2030.** La construction de plusieurs autoroutes entre différentes grandes villes du pays est envisagée, notamment sous forme de partenariats publics privés (PPP)¹⁴. Au cours des 20 dernières années, de nombreux projets ont concerné la construction de routes sur fonds publics directs ou via les bailleurs internationaux¹⁵. Les entreprises

⁷ La construction d'une extension de la ligne ferroviaire jusqu'au terminal pétrolier d'Awash et jusqu'à la ligne Awash – Weldiya est actuellement en cours de réalisation par la *China Civil Engineering and Ethiopian Railways* un coût de 2 Mds ETB (42 MEUR).

⁸ Dont 1,7 Mds USD prêtés par un consortium de prêteurs : Türk Eximbank, Swedish National Export Credits Guarantee Board, Denmark's Export Credit Board, et le Swiss Export Risk Insurance. La facilité de prêt a été dirigée par le Crédit Suisse.

⁹ Jusqu'à 2 trains circulent par jour pour une capacité de 6 trains. Les coupures électriques sont problématiques et le vandalisme est également un frein important. En 2019, les revenus totaux étaient de 40 MUSD pour des coûts opérationnelles de 70 MUSD.

¹⁰ Investissements annoncés de 400 MUSD pour le développement des infrastructures à court terme et de près d'1 Md USD sur le corridor Éthiopie/Berbera sur 10 ans d'après les annonces publiques.

¹¹ La BAD a approuvé en janvier 2018, une subvention de 1,2 MUSD pour financer une étude de faisabilité sur une liaison ferroviaire à écartement standard (SGR) entre l'Éthiopie et le Soudan voisin.

¹² Les transitaires utilisent majoritairement les routes car c'est un mode de transport flexible, bien que théoriquement plus coûteux et plus long que le train.

¹³ Route étendue sur 177 Km dont le tronçon routier de 80 Km reliant Daguru à Dikhil est particulièrement détérioré.

¹⁴ 3 projets d'autoroute (Adama-Awash, Awash-Mieso; Mieso-Dire Dawa) pour un coût total de 871 MUSD seraient envisagés.

¹⁵ 465 M USD prévu dans *Road Sector Development Program V* de la BM; l'autoroute à péage entre Modjo et Hawassa 295 MUSD financés par la BAD, la BM, la Chine et la Corée du Sud.

chinoises ont remporté une part très importante des plus gros contrats¹⁶. À ce stade, une seule autoroute à péage est opérationnelle entre Addis-Abeba et Adama et une autre autoroute, celle de Modjo-Batu a récemment été inaugurée¹⁷ première étape d'un projet reliant la capital éthiopienne au Kenya.

[Le secteur logistique éthiopien reste dominé par un acteur monopolistique](#)

Administré par l'État, le secteur logistique est régulé par l'autorité *Ethiopian Maritims Affairs Authority* (EMAA) - sous tutelle du ministère des Transports (MoT). Le groupe public *Ethiopian Shipping Logistics Services Enterprise (ESLSE)*¹⁸ supervisé également par le MoT, fournit des services maritimes, de transit et portuaires. Prioritaire dans l'allocation des devises, cette entreprise dispose de conditions avantageuses qui lui assurent une position monopolistique sur le marché. D'une part, ESLSE est à ce stade l'unique détentrice d'une licence multimodale et dispose ainsi d'un monopole pour l'ensemble des importations FOB à destination d'Éthiopie transitant par Djibouti¹⁹. D'autre part, l'entreprise contrôle l'accès des principales infrastructures logistiques soit les 6 ports secs opérationnels et la ligne ferroviaire Addis-Abeba/Djibouti. **Bien que le cadre légal du secteur ait permis récemment une ouverture du marché aux investisseurs étrangers, les opérateurs privés logistiques internationaux, notamment français, souffrent de cette situation asymétrique et pénalisante.**

[Les opportunités pour les entreprises françaises dans ce secteur restent limitées malgré les tentatives d'ouverture du secteur](#)

Deux grands groupes français sont présents depuis 2019, en JV minoritaires (49/51) avec des partenaires éthiopiens. Bolloré a débuté ses activités en Éthiopie début 2020 en créant la société *Bolloré Logistics Ethiopia* avec *CLS Logistics*, en tant qu'opérateur de fret et d'expédition, et couvre l'ensemble du pays. **CMA CGM**, 1^{er} armateur français, est également implanté dans le pays depuis fin 2019 à travers l'agence *CMA CGM Ethiopia Shipping Agent* et dessert 6 destinations à travers son offre intermodale terrestre entre Djibouti et le pays. **CEVA Logistics**, filiale de CMA CGM a également débuté ses activités fin 2020 en s'associant à *Maccfa Freight and Logistics*.

Le renforcement des infrastructures de transport et le développement des infrastructures logistiques (ports secs Modjo, Indode) demeurent des priorités pour le pays. Ces ambitions ont été rappelées à plusieurs reprises par les autorités, notamment lors du *Transport Investment Summit* fin mars 2021. Elle se traduit par une liste de 44 projets ouverts aux investisseurs étrangers selon plusieurs modèles de financement encore à définir (JV, PPP, investissement direct). Ces modèles sur financements privés sont et seront privilégiés par les autorités éthiopiennes compte tenu des contraintes sur les financements publics. Bien que l'intervention du secteur privé soit sollicitée et renforcée par la création d'une Direction générale des PPP au sein du ministère des Finances, les risques liés à l'accès aux devises et le rapatriement des dividendes en monnaie étrangère sont des freins très importants.

¹⁶ Le CARI comptabilise 15 prêts chinois dans le secteur des transports pour un montant total de 4,8 Mds USD. Outre le SGR, celles-ci comprennent le projet d'autoroute Addis-Adama, Modjo-Hawassa ainsi que le projet d'échangeur Kality/Tulu-Dimtu.

¹⁷ Inaugurée en mai 2021. L'autoroute de 92 km Modjo-Meqi-Batu fait partie de l'autoroute Modjo-Hawassa, un projet routier de 202 km qui a été lancé en 2016 pour un coût de 14 Mds ETB.

¹⁸ Le groupe posséderait 9 navires multifonctions et transporteurs de produits pétroliers/chimiques et environ 450 camions.

¹⁹Le transport multimodal d'une marchandise en Éthiopie signifie que cette dernière est acheminée à travers au moins deux modes de transport différents (fret maritime, rail, route) dans le cadre d'un contrat unique faisant du transporteur le seul responsable du trajet effectué par les différents moyens. Cela permet à ESLSE de transporter ses marchandises plus rapidement, réduisant les frais d'entreposage aux ports de Djibouti. En Éthiopie, les opérateurs logistiques privés ne peuvent pas vendre l'offre multimodale à leurs clients – étant réservée exclusivement à ESLSE – ils n'ont qu'une option : le camionnage.

Corne de l'Afrique – Somalie

Par le SER de Nairobi

Malgré un contexte géopolitique difficile, la Somalie et en particulier le Somaliland, dispose d'une position stratégique au sein de la Corne de l'Afrique

Les décennies de guerre et de conflits ont détruit puis ralenti le développement des infrastructures de transport en Somalie. Soutenue notamment par l'initiative pour la Corne de l'Afrique et bénéficiant d'une position stratégique à la croisée des routes commerciales mondiales, la Somalie peut néanmoins avoir un rôle à jouer dans le développement de nouveaux corridors logistiques dans cette région, à commencer par celui de Berbera, au Somaliland.

Le port de Berbera, future plaque tournante du trafic maritime dans le golfe d'Aden ?

Berbera dispose d'une position stratégique au sein de la Corne de l'Afrique. Les investissements en cours pourraient en faire une nouvelle porte logistique vers l'Afrique de l'Est, et notamment l'Éthiopie via le Corridor de Berbera. Le gouvernement du Somaliland espère que Berbera traitera 30 % du trafic commercial de l'Éthiopie dans les années à venir. Actuellement, environ 95 % du commerce éthiopien passe par Djibouti.

Dans l'objectif de transformer le port de Berbera en hub maritime et logistique majeur, le gouvernement du Somaliland a conclu un accord avec le géant de la logistique *Dubai Ports World*. Ce contrat d'exploitation, signé en 2016 et d'une durée de 30 ans, a donné 51 % des parts du port à *DP World*, 30 % au Somaliland et 19 % à l'Éthiopie¹. *DP World* est en train d'investir plus de 400 MUSD dans le cadre de la première phase d'agrandissement du port, avec une première inauguration prévue en juin 2021².

En parallèle, le gouvernement du Somaliland souhaite développer de nouvelles infrastructures permettant de relier Berbera à l'*hinterland*, avec notamment un projet routier reliant le port de Berbera à la ville frontalière éthiopienne de Tog Wajaale, lancé en 2019, pour un montant de 400 MUSD financé par le Fonds d'Abou Dhabi pour le développement, qui devrait être achevé mi-2022. Le gouvernement du Somaliland a également l'ambition de profiter de la montée en puissance du port pour diversifier l'économie : la création d'une zone économique franche à quelques kilomètres du port, en coopération avec *DP World*, ainsi que la transformation de l'aéroport militaire en aéroport international destiné au transport de fret sont à l'étude.

S'il est réussi, le développement du port de Berbera permettrait de diversifier et renforcer l'économie du Somaliland, basée principalement sur l'exportation de bétail, alors qu'il continue de faire pression pour sa reconnaissance à l'échelle internationale.

Développement des infrastructures de transport ralenti par un contexte géopolitique fragile et sensible



Figure 14 : Le port de Berbera, une position stratégique au sein de la Corne de l'Afrique

¹ L'Éthiopie n'a jamais officialisé son investissement dans le port de Berbera en raison des protestations du gouvernement fédéral somalien, non consulté sur ce projet

² La 1^{ère} phase du projet d'agrandissement vise à créer un poste d'amarrage pour les gros navires et un vaste terminal à conteneurs. La 2^{ème} phase devrait porter la capacité du port à un million de conteneurs par an.

De manière générale, en Somalie (Somaliland compris), les infrastructures de transport sont dégradées en raison du manque d'investissement et des difficultés rencontrées pour effectuer les travaux d'entretien dans le contexte institutionnel et sécuritaire difficile prévalant³. Environ 10 % des routes sont goudronnées et sont également en mauvais état, entraînant une augmentation des temps de transport et des coûts des marchandises. Ceci est renforcé, dans le centre et le Sud de la Somalie (Somaliland et Puntland exclus), par la présence de nombreux checkpoints payants mis en place par les forces de sécurité sur les grands axes.

La Somalie bénéficie de nombreuses initiatives internationales, notamment l'initiative pour la Corne de l'Afrique⁴, lancée en 2019. Avec l'appui de la Banque africaine de développement, de l'Union européenne et de la Banque Mondiale, cette initiative soutient la création d'emplois pour les jeunes, l'expansion des infrastructures dans la région et l'augmentation de la taille du produit intérieur brut des pays de la Corne de l'Afrique pour parvenir à l'intégration économique. Elle se traduit notamment par le développement du réseau routier sur les axes Dolow-Luuq et Beledweyne-Galkayo-Hobyo-Garowe⁵. Le Qatar investit également dans le développement du réseau routier, en particulier aux alentours de Mogadiscio⁶.



Figure 15 : Réseau routier en Somalie (World Food Program, 2021)

³ Incertitudes sur les compétences respectives entre niveau central et États fédérés ; présence d'Al Shabaab dans les zones rurales

⁴ Éthiopie, Érythrée, Djibouti, Somalie et Kenya

⁵ https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/environmental-and-social-assessments/esia_and_rap_summary_scrip_fr.pdf

⁶ Somalia Roads Project, financé à hauteur de 200 MUSD par le Fonds de développement du Qatar et mis en œuvre par des entreprises de BTP turques pour la réfection et le développement des routes Afgoye-Mogadiscio et Jowhar-Mogadiscio

Le Soudan, porte d'entrée de l'Afrique centrale ?

Favorisé par sa position géographique proche de l'Afrique centrale et son accès à la mer, le Soudan pourrait avoir vocation à devenir un hub logistique de la zone, avec le port de Port Soudan comme point d'entrée, à condition que les autorités trouvent le bon équilibre leur permettant de bien gérer ce port et de mettre en place une politique volontariste ambitieuse et réaliste en termes d'infrastructures ferroviaires et routières. Avant de se lancer dans de montages de projets selon le modèle de partenariats public privé, les autorités devraient mettre en place un plan stratégique basé sur les ressources nationales et l'aide des bailleurs internationaux.

Un pays vaste avec une pauvre infrastructure logistique

Troisième pays en Afrique par sa superficie (1 882 000 km²), le Soudan partage des frontières communes avec 7 pays dont 4 n'ont pas accès à la mer (Tchad, RCA, Sud Soudan et Éthiopie). Il possède une ligne côtière de plus de 700 km sur la Mer Rouge. Ses deux principales portes d'entrée et de sortie sont le port de Port Soudan sur la mer rouge et le passage frontalier avec l'Égypte à Wadi Halfa. Les deux sont reliés à Khartoum par voies routière et ferroviaire. Le développement de l'infrastructure logistique revêt un intérêt majeur pour le Soudan compte tenu de l'étendu du pays et du potentiel d'utilisation de ses ports pour l'acheminement des importations et exportations des pays enclavés voisins.

Des infrastructures de transport défailtantes et un manque chronique d'investissements publics constituent une des principales entraves au développement et aux investissements. Le Soudan compte un réseau routier peu performant, un réseau ferroviaire vaste mais vétuste et un secteur portuaire engorgé qui souffrent de retards importants pour le chargement et déchargement des marchandises. Le Soudan possède également plus de 4000 km de voies fluviales navigables sur le Nil Blanc, mais le trafic sur ces voies a cessé depuis 2007.

Un secteur routier dans un état dégradé

Le réseau routier soudanais, qui s'est considérablement étendu au début des années 2000, assure plus de 90 % du transport de marchandises malgré un coût très élevé dû au manque de véhicules, à leur usure rapide dû à la mauvaise qualité des voies et à des pénuries récurrentes de carburant. Sur les 6,7 millions de tonnes de marchandises transportées en 2018, la part revenant à la route a atteint 6,1 millions de tonnes. La longueur du réseau routier est estimée à plus de 32 000 km dont 11 800 km sont goudronnés (dont 50 % doivent être réhabilités). Le début des années 2000 s'est caractérisé par une expansion routière permettant dorénavant les dessertes des États de l'Ouest (Kordofan et Darfour) ainsi que ceux du Nord. Une autoroute reliant Khartoum à Wadi Halfa de 850 km de longueur a été inaugurée en 2012. Partant de cette route, une nouvelle extension a été construite reliant la ville d'Atbara à l'État du Nil et à Port Soudan. Elle est devenue un des axes de transport les plus fréquentés, la distance entre Khartoum et Port Soudan n'étant plus que de 810 km. À part ces aménagements, le réseau général reste mal entretenu et se dégrade rapidement. La construction de routes goudronnées a baissé de 633 km par an en 2017 à 552 km en 2018. Dans le même temps les travaux de maintenance ont également été revus à la baisse : de 280 km par an à 176 km. Aucune nouvelle route n'a été construite en 2018.

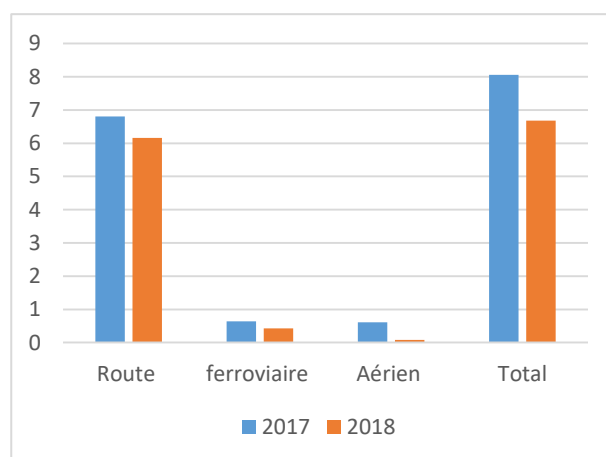


Figure 16 : Volume de marchandises transporté en 2017 et 2018 en million de tonnes

[Un vaste réseau de chemins de fer mal exploité](#)

Avec plus de 5 980 km de longueur, le Soudan possède l'un des plus vastes réseaux de chemins de fer en Afrique. Toutes les lignes sont en voie étroite (1067 mm). La plus grande partie de ce réseau, qui se trouve actuellement en complète déshérence (80 % du réseau doit être réhabilité), a été construite avant 1930. Il y a quelques années, une partie de la ligne a été rénovée : il s'agit des lignes reliant Port Soudan à Khartoum (787 kilomètres), et Khartoum à Wad Madani (200 km). Mais le manque de matériel roulant (locomotives et wagons) empêche la pleine exploitation de ces lignes. 430 000 tonnes par an sont transportées par chemin de fer.

[Ports de la Mer Rouge : principale porte d'entrée et de sortie des marchandises du Soudan](#)

Avec plus de 700 km de côtes, l'État de la mer rouge compte 6 ports dont le plus important est celui de Port Soudan, qui comporte trois terminaux¹. Par ce port transite la plus grande partie des importations et exportations soudanaises et des autres pays limitrophes. Le volume de trafic de conteneurs s'est élevé à 341 307 conteneurs en 2020, en légère baisse par rapport à 2019 (-0,68%), dont 59 % du fait des importations et 41% du fait des exportations. Ce port souffre de retards importants pour le chargement et déchargement des marchandises, ce qui a entraîné une explosion des coûts². L'État de la Mer Rouge possède également trois ports pétroliers, un d'importation de produits finis à Alkheir et deux d'exportations du brut soudanais et du Sud Soudan, Bashair 1 et 2, ainsi que le port de Suakin, deuxième port du Soudan, et port principal d'exportation d'animaux et de passagers. Le dernier port, celui de Haidoub à quelques dizaines de km au sud de Swakin, dont la construction a été achevée l'an dernier, n'est toujours pas entré en activité, sa vocation étant d'assurer à terme l'ensemble des exportations d'animaux. L'ensemble de ces ports, à l'exception des ports de Bashair 1 et 2 –administrés par le ministère de l'énergie, sont gérés par la "Sudan Ports Corporation" dépendante du ministère de transport.

[Transport fluvial : un moyen de communication disparu mais utile pour le transport de marchandises vers le Soudan du Sud.](#)

Jusqu'en 2011, date de sécession du Soudan du Sud, le Soudan disposait de 4 068 kilomètres de voies fluviales navigables, dont seulement 42% (soit 1 723 km) étaient ouvertes toute au long de l'année. Les deux principales voies étaient celle reliant la ville de Kosti à Juba (autrefois principale route d'approvisionnement du Soudan du Sud), et celle reliant Wadi Halfa, à la frontière nord du Soudan, et la ville d'Aswan en Égypte, utilisée pour le transport de passagers. Le trafic fluvial a cessé en 2007 suite à la privatisation de la « River Transport Authority ». Dès que la situation sécuritaire au Sud Soudan sera stabilisée, le transport ferroviaire sur le Nil Blanc pourrait reprendre, les relations entre le Soudan et Soudan du Sud, étant dorénavant normalisées.

[Un modèle à trouver pour financer les investissements nécessaires](#)

Les autorités soudanaises sont conscientes de la position géographique privilégiée du Soudan, qui devrait lui permettre de jouer un rôle de hub régional, notamment sur le plan portuaire : Port Soudan devant devenir Port Afrique. Des discussions seraient en cours, notamment avec la Banque Mondiale, afin de définir un « master plan » sur le développement des infrastructures³. Cette banque ainsi que la Banque Africaine de Développement peuvent dorénavant intervenir au Soudan. Dans le même temps, ces autorités comptent sur le secteur privé pour mettre à niveau ces infrastructures, une nouvelle loi sur les PPP ayant été adoptée à la mi-mai. Cependant, de l'avis des experts, ce modèle PPP ne semble pas encore adapté à

¹ Le North Port, dédié aux marchandises générales, le South port, port de conteneurs et le Green Port spécialisé dans le « dry bulk ». Toutes les importations de blé arrivent par ce port.






² Le coût de transport d'un conteneur en provenance de Chine est passé de 3 000 USD à entre 8 et 9000 USD. A titre de comparaison, le coût de transport d'un conteneur entre la Chine et le port de Softna en Egypte n'est que de 5000 USD, à ce montant il convient de rajouter 2700 USD pour le transport par route pour Khartoum

³ Ce master plan permettrait 1/ de définir clairement le programme d'investissement 2/de commencer à préparer des études de faisabilité pour des projets, que les différents bailleurs pourraient financer dès l'atteinte du point d'achèvement PPTE.

ce pays, qui doit encore faire ses preuves, et pendant plusieurs années au moins, de sa capacité à attirer et fidéliser les investisseurs étrangers.

Pour l'instant le principal investisseur étranger reste, et de loin, la Chine tant sur le plan portuaire (le port de Haidoub⁴ ayant été financé par des capitaux chinois), que sur le plan ferroviaire (fourniture de locomotives et wagons), voire routier. Un autre acteur important reste le Programme d'Alimentation Mondiale (PAM), qui est un des principaux utilisateurs tant du réseau routier que ferroviaire voire fluvial. À cet effet, le PAM compte lancer une étude de réhabilitation d'une partie du réseau ferroviaire soudanais. Lors du forum des affaires sur le Soudan, qui s'était tenu à Paris le 17 mai dernier, les autorités soudanaises estimaient les besoins d'investissements dans les infrastructures à 24,2 Mds USD décomposés ainsi :

MUTRABIT will cost **24.2 billion dollars** and will include rehabilitating existing assets and developing new ones

| Program Areas | Existing Assets | Current Challenges | Program Cost (\$B) |
|---|--|-------------------------------|--------------------|
|  Highways | 11,800 km of roads | 50% requires rehabilitation | 7 |
|  Sea Ports & National Shipping Line | 750 km coast 2 ports and 1 national line | Requires major overhaul | 9 |
|  Railways | 5,503 km of track | 80% requires rehabilitation | 5 |
|  River Transport | 2120 km of rivers | 85% Not navigable | .2 |
|  Airports & National Carrier | 36 airports 7 international and 1 National Carrier | restricted access to airspace | 3 |
| MUTRABIT Program Cost | | | 24.2 |

Présence française

La France est présente dans le domaine du transport et de la logistique à travers les deux groupes CMA CGM et Bolloré. Le premier est devenu l'an dernier le 4^{ème} groupe de transport maritime, avec 41 800 conteneurs transportés, soit une part de marché qui a progressé de 4 % en 2018 à 12 % en 2020. Quant au groupe Bolloré, il est présent au Soudan depuis plus de 40 ans. Il fournit un paquet complet de services de logistique notamment pour les agences onusiennes.

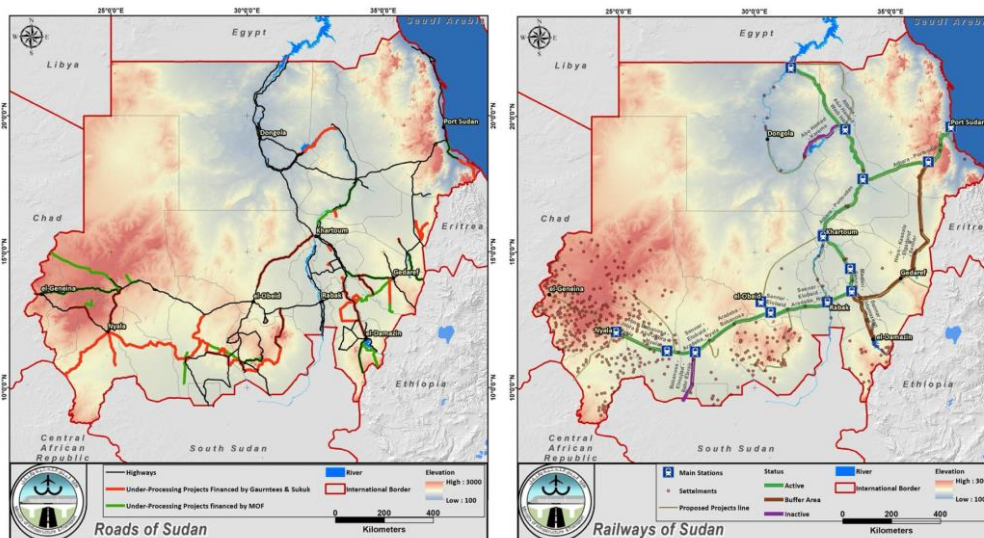


Figure 17 : Réseau routier (gauche) et ferroviaire (droite) du Soudan

⁴ Dont 51% appartient à la Port Authorities et 49% à la Chine

Indicateurs régionaux : Corne de l'Afrique

| Indicateurs Pays | Djibouti | Erythrée | Ethiopie | Soudan | Somalie |
|---|----------|----------|----------|--------|---------|
| <i>Population (M hab.) ONU, 2020</i> | 1,0 | 3,5 | 115,0 | 43,8 | 15,9 |
| <i>Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020</i> | 1,6 | 1,2 | 2,6 | 2,4 | 2,8 |
| <i>Doing Business (classement) 2020</i> | 112 | 189 | 159 | 171 | 190 |
| <i>Indice de corruption - Transparency international 2021</i> | 142 | 160 | 94 | 174 | 179 |
| Macroéconomie | | | | | |
| <i>PIB (Mds USD) FMI, 2020</i> | 3,4 | 2,1 | 96,6 | 34,4 | 4,9 |
| <i>PIB/hab (USD) FMI, 2020</i> | 3 074 | 588 | 994 | 775 | 312 |
| <i>Croissance du PIB réel (%) FMI, 2020</i> | -1,0 | -0,6 | 6,1 | -3,6 | -1,5 |
| <i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2020</i> | 2,9 | 4,9 | 20,4 | 163,3 | - |
| Finances Publiques | | | | | |
| <i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2020</i> | -1,3 | -5,0 | -2,8 | -5,9 | - |
| <i>Dette publique (%PIB) FMI, 2020</i> | 42,2 | 184,7 | 55,3 | 262,5 | - |
| <i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2020</i> | - | 58,0 | 29,1 | - | - |
| Echanges | | | | | |
| <i>Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019</i> | -10,6 | -19,1 | -12,9 | -16,9 | -15,5 |
| <i>Exportation française vers (MEUR)*</i> | 72,4 | 3,1 | 700,6 | 76,6 | 8,8 |
| <i>Importation française depuis (MEUR)*</i> | 1,5 | 0,1 | 39,1 | 47,1 | 5,6 |
| <i>Balance courante (%PIB) FMI, 2020</i> | 2,9 | 10,7 | -4,6 | -17,5 | -13,3 |
| <i>Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2020</i> | 1,7 | - | 0,5 | 2,0 | - |
| <i>Réserves de change (mois d'import) FMI, 2020</i> | - | 2,0 | 2,1 | - | - |
| Développement | | | | | |
| <i>IDH, BM, 2019</i> | 0,50 | 0,43 | 0,47 | 0,51 | - |
| <i>Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU</i> | 66,5 | 65,7 | 66,0 | 64,9 | 56,9 |
| <i>Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM</i> | 17,1 | - | 30,8 | 12,7 | - |
| <i>Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014</i> | 0,8 | - | 0,1 | 0,3 | 0,0 |
| Notation Dette Souveraine | | | | | |
| S&P | - | - | B- | - | - |
| Moody's | - | - | B2 | - | - |
| Fitch | - | - | CCC | - | - |
| Politique Monétaire | | | | | |
| <i>Taux directeur **</i> | - | - | 13,0 | 15,5 | - |

Océan Indien – Comores

Par le SE de Tananarive

L'Union des Comores, entre isolement et discontinuité territoriale

L'Union des Comores occupe une position géographique stratégique sur les corridors maritimes. Cependant, ses infrastructures sont un obstacle à son intégration dans les échanges régionaux, ainsi qu'à l'interconnectivité de ses îles. Le pays entreprend aujourd'hui la modernisation de ses ports et la réhabilitation de ses routes. L'expertise et le savoir-faire français se démarquent sur ces deux champs d'action.

Des infrastructures portuaires et routières en deçà des besoins du pays

Constituée de la Grande Comore, d'Anjouan et de Mohéli, l'Union des Comores jouit d'une position géographique centrale au cœur du canal du Mozambique.

Les échanges commerciaux internationaux constituent un enjeu structurant pour l'économie du pays. En 2019, la valeur du commerce extérieur représentait 43 % de son PIB. Du fait d'un secteur industriel limité, le pays dépend fortement de l'importation de biens.

Si les infrastructures maritimes assurent 90 % du commerce extérieur du pays, leurs faiblesses nuisent à la compétitivité internationale du pays.

Les coûts de transport et de manutention dans l'Union représentent 20 % de la valeur de marchandise, contre une moyenne mondiale de 8 %. Le Plan Comores Émergent 2030 identifie un besoin de 230 MEUR d'investissements pour moderniser les trois ports et améliorer l'interconnectivité des îles :

- Principal port du pays (75 % du fret national traité), le port de Mutsamudu (Anjouan) est l'unique port en eau profonde (9 m de profondeur) et accueille des navires de 185 m de long. Cependant, l'ensablement du port provoque des pertes occasionnelles de profondeur au quai. Sa capacité d'accueil est ainsi limitée (70 000 EVP/an) et ne semble plus adaptée à l'augmentation des échanges commerciaux.
- Au port de Moroni (Grande Comore), capitale du pays, et à cause de la faible profondeur du quai (5,5 m), il est impossible de faire accoster les cargos de conteneurs de plus de 45 m de long directement à quai. Le port est alimenté par des barges traitant les navires à distance. Les navires internationaux attendent ainsi en moyenne 48 h avant de pouvoir décharger leurs marchandises. La capacité d'accueil est estimée à 20 000 EVP/an.
- Du fait de ses infrastructures précaires, le port de Fomboni (Mohéli) ne reçoit pas de lignes régulières internationales. Il est alimenté par deux bateaux par semaine venant des deux autres îles. Bien que sans potentiel commercial, ce port est essentiel pour alimenter la petite île (99 % des marchandises de première nécessité présentes sur l'île y sont importées).

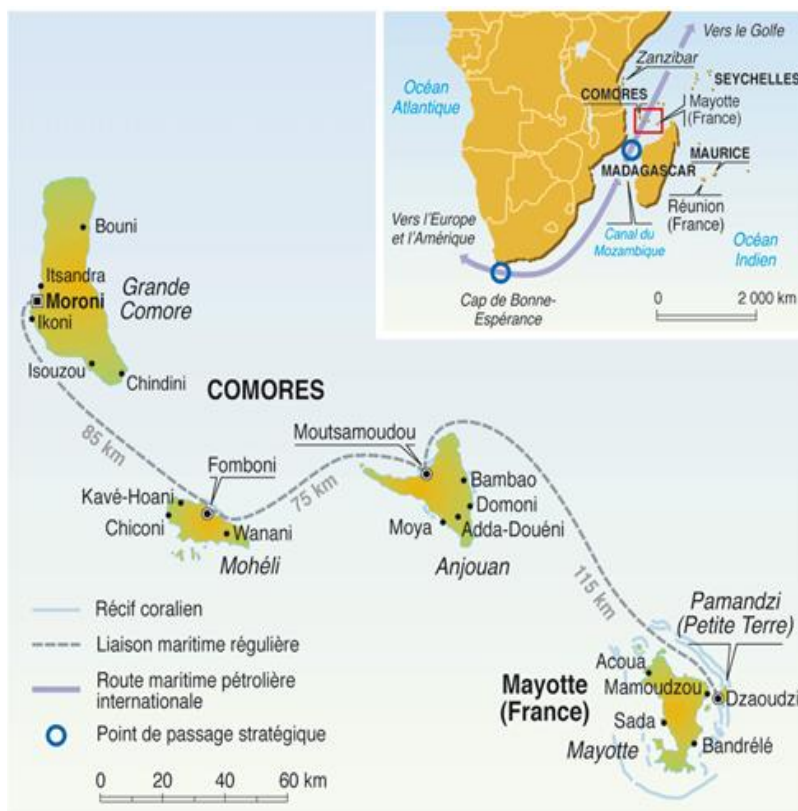


Figure 18 : Carte des routes maritimes - Portail de l'archipel des Comores

Le réseau routier, unique mode de transport du fret à l'intérieur des îles, est dans un état d'entretien perfectible. Si le tracé, majoritairement côtier, est de longueur satisfaisante (815 km), environ 57 % du réseau routier nécessite une réhabilitation importante. Circuler sur les routes du pays est relativement dangereux (27 décès sur la route pour 100 000 habitants, contre 5 en France).

[Des opérations d'urgence pour moderniser les infrastructures](#)

Prévue pour fin 2021, la modernisation du port de Mohéli sera financée par un don de la Banque Mondiale de 20,5 MEUR à 42 MEUR (selon le scénario adopté). L'opération allongera le brise-lame et approfondira le quai. Un autre don de la Banque mondiale de 1,7 MEUR accompagnera cette opération en améliorant l'efficacité des ports secondaires de l'archipel et en facilitant la connectivité inter-îles.

La Banque mondiale fait de la réhabilitation des routes aux Comores une priorité locale. La rénovation pour 2025 de 26 km de route sur les RN2 (2^e tronçon) et RN3 endommagées par le cyclone Kenneth fera l'objet d'un don de 6,63 MEUR. 5,73 MEUR seront de même engagés pour la modernisation horizon 2024 de 36,9 km de routes rurales sur lesquelles transitent les biens agricoles des îles.

La réhabilitation depuis 2019 des routes nationales RN2 (1^{er} tronçon) et RN23 est financée par la BAD (don de 14,7 MEUR et prêt de 3,19 MEUR) et l'UE (don de 16,11 MEUR). La fin des travaux étant initialement prévue pour 2021, un léger décalage calendaire est à observer.

[Présence française sur la logistique maritime et portuaire, et la rénovation des routes](#)

Des entreprises françaises sont présentes sur le territoire comorien et jouent un rôle structurant. Moroni Terminal, filiale de **Bolloré Logistics**, est l'actuel gestionnaire et exploitant du terminal à conteneur de Moroni depuis 2012. L'entreprise a déployé plus de 8,5 MEUR depuis 2011 pour la modernisation du port (réhabilitation des terre-pleins, achat d'équipement de manutention).

L'armateur français **CMA-CGM** est actif aux ports de Mutsamudu et de Moroni. Il assure la liaison entre l'Union des Comores, Mayotte et Madagascar.

L'entreprise de travaux publics française **Eiffage** est présente depuis 2018 sur les travaux d'infrastructures routières. Elle réalise actuellement les travaux de modernisation des routes RN2 et RN23 financés par la BAD et l'UE.

Sealogair, jeune entreprise française installée à la Réunion, développe depuis 2019 un projet d'offre logistique multimodale innovante visant à fluidifier les échanges commerciaux entre les petites îles de l'océan Indien. L'offre pourrait assurer notamment une desserte du port de Moroni par le biais de *mini-box*.

Madagascar, une île enclavée

Les problématiques logistiques auxquelles Madagascar fait face sont en grande partie la résultante de son insularité et de son relief montagneux. Le commerce extérieur de Madagascar repose sur le port de Tamatave, qui ne dispose pas des infrastructures nécessaires pour projeter son pays à l'échelle régionale. Les liaisons domestiques se font essentiellement via un réseau routier limité et perfectible. Les principaux projets concernent le port de Tamatave et la réhabilitation des principales routes nationales. Les entreprises françaises se remarquent dans la logistique maritime et portuaire et dans la modernisation des grands axes routiers.

Des infrastructures de transport internationales et domestiques insuffisantes

❖ Transport extérieur des marchandises à Madagascar

L'essentiel du transport de marchandises vers et au départ de Madagascar transite par le fret maritime. Le port de Tamatave est le premier port du pays avec 76 % du volume (6,8 M tonnes en 2020) du commerce extérieur de la Grande Ile. Les infrastructures du port n'étant pas suffisantes pour le relier directement aux grandes lignes internationales, le fret exporté est d'abord véhiculé par des navires de taille réduite jusqu'à Port-Louis ou Saint-Denis de La Réunion. Il est alors transbordé sur les navires des lignes maritimes internationales. Tamatave, port secondaire à l'échelle régionale, est donc tributaire de cette pratique qui allonge les temps de transport et augmente les coûts. Trois armateurs principaux desservent Tamatave et se partagent 92 % du marché : Maersk est leader avec une part supérieure à 40 %, devant MSC (36 %) et CMA-CGM (16 %). Trois compagnies ont ensuite une part moindre : PIL (5,5 %), Hapag Lloyd (0,45 %) et UAFL (moins de 0,40 %). Les routes des principaux armateurs sont les suivantes :

- Maersk dessert Tamatave via deux lignes passant l'une par Maurice, La Réunion et le Mozambique, l'autre par La Réunion, Maurice, les Seychelles et Oman ;
- MSC dessert Tamatave via une ligne passant par Maurice et la Réunion ; et le nord-ouest de l'île (Diego-Suarez et Majunga) en passant par Maurice et Mayotte ;
- CMA-CGM dessert Madagascar grâce à trois lignes reliant Tamatave à la Réunion, le nord de l'île et le sud de l'île à Maurice et aux Comores.

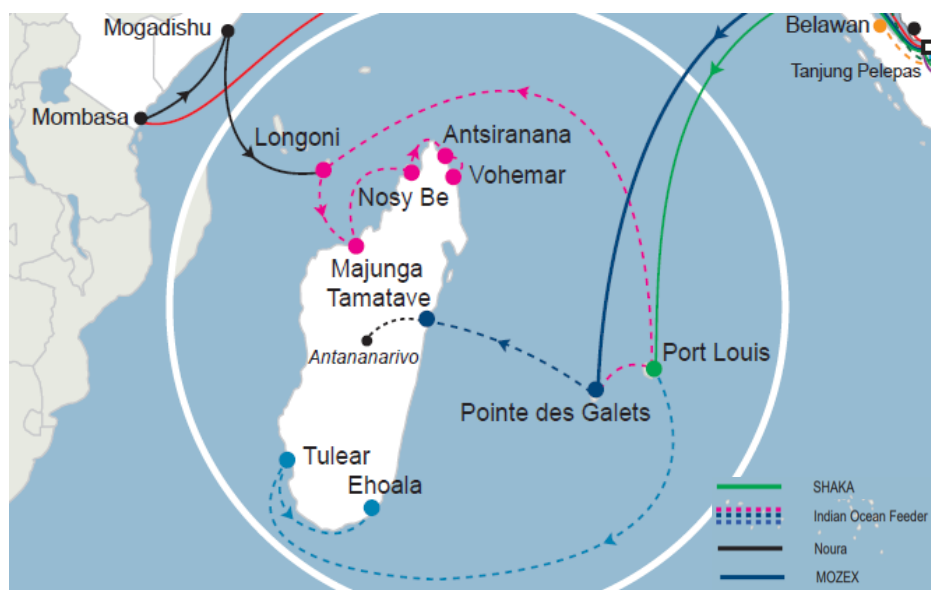


Figure 19 : Lignes maritimes de CMA-CGM desservant Madagascar

Si le volume des échanges internationaux a augmenté ces dernières années à Madagascar (9 M tonnes de marchandises en 2020 contre en 7,3 M tonnes en 2015), son essor se trouve aujourd'hui confronté aux limites des infrastructures portuaires de l'île. Sur les dix-sept ports commerciaux de Madagascar, deux peuvent accueillir les grands navires échangeant avec Maurice et la Réunion (Tamatave et Fort Dauphin) et quatre ont la capacité d'accueillir des cargos de fret : Diego-Suarez, Tuléar et Vohémar.

Grâce à ses infrastructures et sa position stratégique, le port de Tamatave satisfait pour l'instant la demande nationale. Cependant, l'augmentation des échanges de biens se heurte à des limites structurelles. Son tirant d'eau de 11,5 m (16,5 m à Port Louis) et sa longueur de quai de 150 m ne lui permettent d'accueillir qu'un seul vaisseau à la fois. Son terre-plein à conteneurs est régulièrement congestionné et ses grues mobiles ont une faible capacité comparée à celle des portiques de Port Louis. Le port est ainsi en sursis : 260 000 EVP y étaient traitées en 2019, bien que sa capacité soit estimée à 239 000 EVP/an (1 MEVP/an à Maurice).

Le port de Fort Dauphin possède des infrastructures de qualité, dont un quai plus profond que celui de Tamatave (15,75m). Édifié en 2009 et exploité par Rio Tinto, principalement pour le transport de l'ilménite de sa filiale *Qit Madagascar Minerals*, son potentiel est restreint par son éloignement des pôles urbains et le manque de desserte routière.

❖ **Un transport intérieur essentiellement routier et par voie de cabotage**

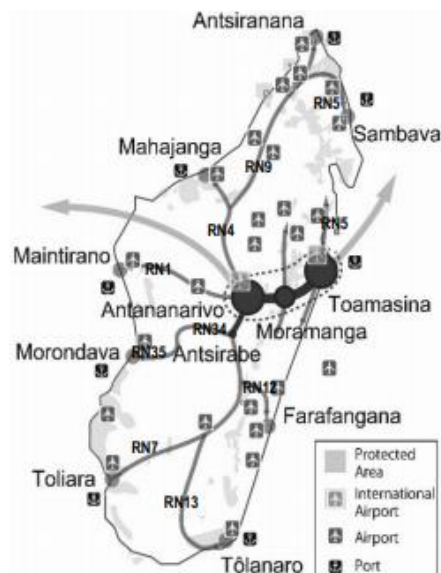


Figure 20 : Axes routiers 2019

Le réseau terrestre de Madagascar est structuré par des corridors économiques orientés de Tananarive vers les principales villes : Tamatave à l'est (premier port et 2^{ème} ville du pays), Tuléar et Fort Dauphin au sud, ainsi que Majunga et Diego Suarez au nord.

Le réseau routier, dont le maillage est incomplet, transporte 98 % du fret qui arrive ou part du port de Tamatave (6,6 M tonnes/an). Dans le même temps, les conditions de transport sur les routes nationales régressent. Selon l'indice de compétitivité globale du Forum économique mondial, l'indice de performance logistique globale à Madagascar était de 2,39 sur 6 en 2018 (126^{ème} sur 160 pays) contre 2,72 en 2012. À titre d'exemple, cela prend en moyenne 9h à un transporteur de parcourir les 350 km entre Tananarive et Tamatave. Le réseau routier vieillissant se dégrade progressivement (31 640 km aujourd'hui, 50 000 km en 1960) et les routes nationales secondaires sont souvent impraticables (52 % du réseau sont impraticables). La dégradation de l'équipement routier empêche les camions de plus

de 15 tonnes de circuler sur la majorité des routes nationales.

En raison du manque d'infrastructures routières sur les côtes, le cabotage représente 12 % des flux totaux (1,6 M tonnes/an). Les principales lignes partent de Tamatave vers le nord (Majunga et Diego-Suarez) ou vers le sud (Fort-Dauphin). En raison du faible tonnage, les compagnies rentabilisent leurs lignes en les faisant transiter par des hubs internationaux. À titre d'exemple, pour rejoindre Fort Dauphin (via Tuléar) de Tamatave, la ligne CMA-CGM transite par La Réunion et Maurice. La ligne nord de CMA-CGM transite par La Réunion, Maurice et Mayotte, avant d'arriver à Majunga, Nosy Be, Diego Suarez et Vohemar.

En déclin depuis 2011, le fret ferroviaire transite sur un réseau restreint et peu entretenu. 96 000 tonnes de fret ont transité par chemin de fer en 2019 (environ 1 % du volume du fret maritime). Le ferroviaire est pourtant moins cher que le transport routier sur l'île (coût de la t/km 40 % inférieur).



Figure 21 : Lignes ferroviaires

À l'est, le réseau ferroviaire de 673 km est concédé à l'entreprise privée Madarail, tandis que l'exploitation est assurée par l'entreprise belge Vecturis. Il relie Tamatave à Tananarive. Cependant, le manque d'investissement dans l'entretien du réseau depuis 2011 a entraîné la détérioration progressive des voies. Ainsi, si 450 000 t de fret étaient transportés en 2011, seulement 60 000 t étaient transportées en 2019. Le réseau de 368 km au sud-est, exploité par l'entreprise Fianarantsoa Côte Est a transporté 10 000 t de fret en 2019. Ce réseau assure également le transport de passagers, qui se révèle plus lucratif que le fret.

La logistique aérienne reste marginale (16,250 Mt.km en 2018) et est réservée aux échanges intra-nationaux. Les exportateurs y ont recours lorsque les conditions de la voirie induisent des temps de trajet excessifs. Alternative plus rapide, mais plus coûteuse et restreinte, seules les ressources telles que la vanille (20,3 % de la valeur totale des exports), peuvent justifier l'usage du fret aérien. Les infrastructures aéroportuaires du pays restent limitées (huit aéroports de province) et à moderniser (l'aéroport de Tamatave, ne peut accueillir que des avions de type ATR).

La logistique fluviale est une piste envisagée. L'Agence portuaire maritime et fluviale de Madagascar oriente progressivement les fleuves vers le transport de fret. Grâce à des opérations de réhabilitation, le canal des Pangalanes, qui s'étend sur 640 km le long de la côte est navigable à 76 %. La réhabilitation des 211 km restants permettra aux producteurs du sud du pays d'exporter plus rapidement leurs produits vers la capitale.

[Des projets d'agrandissement du port de Tamatave et de réhabilitation du réseau routier](#)

En 2018 ont débuté des travaux d'extension du Port de Tamatave, financés à hauteur de 65 % par l'Agence JICA (coût total de 524 MEUR). Les travaux sont réalisés par les sociétés japonaises Daiho et Penta Ocean. L'objectif est d'allonger d'approfondir le tirant d'eau du quai actuel (à 14 et 16 mètres), de construire un deuxième quai à conteneurs (470 m) et d'agrandir l'aire de stockage (10 ha). La capacité d'accueil sera augmentée à 400 000 conteneurs/an fin 2021, et à 856 000 en 2030.

Le réseau routier national fait l'objet de réhabilitations ayant vocation à renforcer les flux économiques. Les RN 6 et 13 qui relient les ports de Diego Suarez au nord et de Fort Dauphin au sud doivent être rénovées, pour un coût total de 238 MEUR (sur financement notamment de la BEI). Les réhabilitations de la RN12 (de Fort-Dauphin vers Tamatave), de la RN5 (région de la vanille) et de la RN 44 (grenier à riz du pays) sont en cours. Ces projets sont financés par la Banque mondiale, la Chine et des dons de l'UE.

Le bouclage routier de la capitale se poursuit avec la construction de la rocade nord-est. Le projet est financé par la BEI et l'AFD pour un montant total de 62,8 MEUR. Afin de fluidifier le transit entre la route venant de Tamatave et Tananarive, le gouvernement porte un projet de port sec à l'entrée de la ville.

Madarail a annoncé une rénovation de son réseau. Elle visera notamment à augmenter sa capacité de transport de fret de 60 000 t/an en 2019 à 1 Mt/an en 2027. L'opération comprend le remplacement du matériel roulant et la réhabilitation des infrastructures.

Il existe par ailleurs des projets à long terme comme celui de la construction en PPP d'une autoroute entre Tananarive à Tamatave pour un coût estimé entre 2,6 et 1,3 Mds EUR pour 260 km.

[Des entreprises françaises présentes sur tous les métiers](#)

L'armateur **CMA-CGM** réalise 25 % des parts de marché du transport de fret maritime à Madagascar et est présent sur l'intégralité des ports régionaux. **Bolloré Logistics** a capté 26 % de parts de marché du transport multimodal à la demande en 2020. Plusieurs grands opérateurs français des travaux publics sont installés à Madagascar.

Colas réalise de nombreux chantiers (réhabilitation de la RN5, 12 et 44, sous-traitant sur le port de Tamatave ...). **Sogea-Satom** achève la construction de la rocade de Tananarive, tandis qu'**Eiffage** a réalisé les ponts de Mananjeba et de Kamoro. **Arterail** intervient comme consultant sur le chemin de fer.

Océan Indien – Maurice

Par le SE de Tananarive

Maurice, carrefour régional de l'Océan Indien

Maurice s'appuie sur une infrastructure portuaire développée et s'affirme comme un lieu de transbordement incontournable de l'Océan Indien. Pour rester compétitif, Maurice doit impérativement moderniser ses infrastructures et ses équipements logistiques. Le soutien des bailleurs internationaux est déterminant sur ce point. Les entreprises françaises sont d'ores et déjà sollicitées pour leur expertise et leur savoir-faire.

Lieu de transbordement régional, aux infrastructures vieillissantes

L'île Maurice est idéalement localisée au croisement de grands corridors maritimes et à 226 km de la Réunion. Avec Port Réunion, Port Louis est ainsi un point de passage obligatoire des échanges de fret entre les îles de la région (Madagascar, Comores, Seychelles, Mayotte) et les importateurs et exportateurs mondiaux.

Port Louis qui traite des tonnages (8,5 Mt en 2019) supérieurs à ceux traités à Tamatave, premier port de Madagascar (6,8 Mt en 2019) et à Port Réunion (5,9 Mt en 2019) s'impose comme le premier lieu de transbordement de l'Océan Indien. En 2019, 41,1 % du trafic de conteneurs à Port Louis étaient transbordés, c'est-à-dire étaient réorientés vers un autre port (192 864 EVP transbordés sur 469 011 EVP totaux), contre 29,6 % à Port Réunion.

En 2019, 8,5 Mt de marchandises ont été traitées à Port Louis (+5,6% depuis 2018), par lequel transite 99 % du commerce maritime à Maurice. Port-Louis collecte le fret des vaisseaux régionaux puis le diffuse

sur les lignes maritimes internationales et inversement. Il a un rôle de port d'éclatement sur les lignes pratiquées par les principaux armateurs :

- MSC détient 69 % de parts de marchés. L'entreprise dessert en direct les destinations suivantes : l'Australie, l'Afrique du Sud, Mayotte, le Mozambique, la Réunion et Singapour ;
- CMA-CGM a 16 % de parts de marchés et dessert les destinations suivantes : les Emirats arabes, Madagascar, Mayotte, le Mozambique, la Réunion et Singapour ;
- Maersk avec 15 % dessert l'Indonésie, les Emirats arabes, le Mozambique, la Malaisie, la Réunion et Singapour.

Port Louis jouit d'une infrastructure portuaire développée, mais sa façade est exposée à une mer capricieuse et ses infrastructures sont usées.

Les infrastructures maritimes de Port Louis, dont un quai de 800m de long au tirant d'eau de 16,5m, permettent d'accueillir deux navires longs de 360 m simultanément et jusqu'à 1 MEVP/an. L'allongement du quai sur 250 m a fait l'objet d'un prêt de 42,5 MEUR de l'AFD en 2018. En outre, sept portiques de manutention et 21 ha de stockage optimisent le transbordement.

La façade du port est exposée à la houle et au vent d'ouest. Ce problème provoque fréquemment l'interruption des activités du port, la manutention ayant subi 33,28 jours d'arrêts en 2019.

Le matériel et les infrastructures du port sont vieillissants et difficiles à entretenir, les portiques subissant des pannes occasionnelles. L'achat de deux portiques, opérationnels depuis 2019, a fait l'objet d'un prêt de l'AFD de 27 MEUR à la *Cargo Handling Corporation* (CHC), opérateur public manutentionnaire exclusif du port. En décembre 2020, la CHC annonce vouloir investir 82 MEUR pour l'achat de trois portiques.



Figure 22 : Ligne Europe - Iles Océan Indien de CMA-CGM

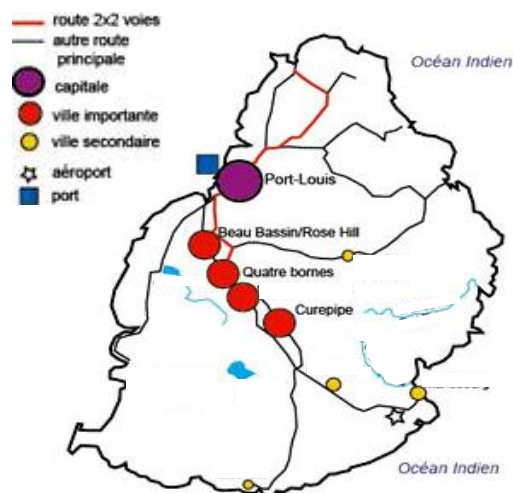


Figure 23 : Réseau routier de l'île

La route est l'unique mode de transport de fret à l'intérieur de l'île. Premier corridor de l'île Maurice, l'autoroute M1 relie la capitale à l'aéroport international de Plaisance, via les principaux bassins de vie (Beau Bassin, Quatre bornes, Curepipe). Si le train a existé autrefois à Maurice, il semble renaître via la création d'un métro léger, dont la prolongation suit le tracé de l'autoroute.

L'état de la voirie étant satisfaisant, la congestion est la problématique logistique majeure. Afin d'absorber l'augmentation significative du nombre de véhicules enregistrés à Maurice (+58,4 % de 2009 à 2019), le gouvernement a investi près de 280 MEUR depuis 2018 dans le programme de construction et de modernisation de ses infrastructures routières *Road Decongestion Programme* (RDP).

L'île de Rodrigues (110 km² pour 42 000 habitants) est écartée des transits internationaux de fret et dépend commercialement de l'île Maurice, lointaine de 583 km. Le quai restreint (130 m praticables) de Port Mathurin ne permet pas l'accostage des navires des compagnies maritimes internationales et écarte Rodrigues des échanges régionaux. Il est alimenté par deux navires de la *Mauritius Shipping Corporation Ltd* (MSCL) voyageant entre les deux îles (54 voyages pour 11 688 conteneurs en 2019).

Limité à une piste d'atterrissage d'1,86 km et dont le profil est défectueux, l'aéroport Plaine Corail (Rodrigues) accueille uniquement des avions ATR sans potentiel de transport de fret.

[Des projets concernant le désenclavement de Rodrigues et la modernisation de Port Louis](#)

Il existe un projet de construction d'une nouvelle piste à l'aéroport Plaine Corail de Rodrigues pour un coût avoisinant 100 MEUR. Il pourrait donner lieu à un financement de l'AFD et de l'UE. La piste de 2400 m accueillerait des avions de ligne moyen-courriers (type Airbus A320) et augmenterait le volume du fret aérien.

La modernisation du port de la capitale bénéficie de plusieurs études :

- La BAD a financé une étude de faisabilité de 1,39 MEUR pour l'extension du port de Port Louis publiée en 2017. L'opération devant suivre est toujours en attente, elle devrait permettre au port de se prémunir contre les futures intempéries grâce à un brise-lame, à l'extension du quai et à un terminal flottant.
- L'UE a octroyé 1,2 MEUR de subvention en 2018 pour la conduite d'une étude sur la productivité du port et pour l'élaboration d'un programme d'assistance technique.

Un Fexte de 0,5 MEUR est en cours d'attribution au bénéfice de l'Association des Ports et des Îles de l'Océan Indien pour le verdissement des ports. Il financera des études d'opportunité et de faisabilité appuyées par l'Association Internationale des Villes Portuaires sur les questions d'énergies propres, d'économie circulaire et de préservation de la biodiversité. Port Louis est bien positionné pour profiter de l'initiative.

[L'expertise française concentrée sur le transit maritime et les travaux routiers](#)

L'armateur français **CMA-CGM** est présent à Port-Louis. Il est leader sur les échanges entre les Comores et Maurice et a traité 12,2% des conteneurs à Maurice en 2019.

Le groupe **Bouygues** est bien implanté à Maurice, via la filiale locale de Colas, **Transinvest Construction**, acteur majeur des travaux publics routiers. Réunis en consortium, **Bouygues Travaux Publics** et Transinvest Construction ont obtenu un contrat en 2018 pour la construction de cinq échangeurs autoroutiers et d'un ouvrage de franchissement prévue dans le *Road decongestion program*.

Océan Indien – Seychelles

Par le SE de Tananarive

Les Seychelles, un archipel éclaté et isolé orienté vers le commerce du thon

Les Seychelles forment une collection d'îles très dispersées et isolées dans l'océan Indien. L'exploitation du thon leur ont toutefois permis une inclusion dans les échanges régionaux. Le port de Victoria fait l'objet d'une modernisation de grande ampleur qui lui permettra d'accompagner la croissance du pays. Les entreprises françaises locales tireront parti de cette occasion.

Des infrastructures insuffisantes devant le fort potentiel commercial du pays

Les 115 îles des Seychelles occupent un espace morcelé et isolé au cœur de l'océan Indien.

Néanmoins, il est intégré au commerce international, sur lequel repose fortement son économie. Son économie est fortement tournée vers le secteur halieutique qui représente 30 % du PIB et 17 % des emplois du pays. Une grande partie de ses infrastructures logistiques est ainsi spécialisée pour faciliter le commerce du thon.

D'importance capitale, la logistique portuaire aux Seychelles s'articule autour d'un unique port, qu'il apparait import de moderniser.

154 423 EVP ont transité dans les ports des Seychelles en 2019. Une hausse de 250 % de cette valeur est prévue d'ici 2040.

Le port de Victoria (Mahé), capitale du pays, est le seul port seychellois participant aux échanges internationaux. Il est le point d'entrée de 95 % des importations du pays :

- le quai Mahé (principal quai à conteneurs) est long de 370 m et bénéficie d'une profondeur maximale de 11,5 m. Il est alimenté par des navires de taille modérée (type *feeder*) au départ de Port Louis, Saint-Denis de La Réunion ou Oman ;
- le quai de pêche de Victoria est le premier lieu de transbordement de thon de l'Océan Indien (près de 200 000 tonnes de thon par an).

Dépendante du Ministère des Transports, la *Seychelles Ports Authority* (SPA) gère, contrôle et administre le port de Victoria ainsi que tous les ports secondaires des Seychelles.

Le port de Victoria possède une infrastructure ancienne de 1972 et un équipement modeste, qui présentent des faiblesses structurelles. Les délais de manutention (5,72 jours d'immobilisation à quai des navires en moyenne) augmentent les coûts d'importation et d'exportation. Les Seychelles sont ainsi le deuxième lieu au monde où les navires sont immobilisés le plus longtemps à quai, derrière Tuvalu en Océanie. En outre, le port ne possédant pas de grue, seuls les bateaux en étant équipés y accostent.

Le réseau routier assure un transport de fret de qualité sur les trois îles majeures de l'archipel.

Caractéristique d'un pays montagneux, le réseau routier connecte les principaux pôles urbains en longeant les côtes. Il est goudronné sur 500 km (dont la majorité sur Mahé, puis Praslin) et dans un état d'entretien satisfaisant. Cependant, l'étroitesse, la sinuosité et la forte déclivité des routes imposent l'utilisation d'engins de transport adaptés.

La logistique aux Seychelles est vulnérable aux risques naturels. Outre les vents violents, les pluies torrentielles et les glissements de terrains, les 115 îles du pays subissent des sécheresses, qui dégradent les routes et les berges du pays. Le gouvernement a projeté en 2017 un investissement de 90 MEUR pour adapter les infrastructures à l'aléa environnemental et réhabiliter les côtes en améliorant leur résilience aux inondations.

[Un second souffle pour le port de Victoria](#)

Des travaux de rénovation et d'extension sont actuellement menés au port à conteneurs de Victoria, pour un coût de 36,65 MEUR. L'opération, dont l'aboutissement est prévu pour juin 2021, est financée par la BEI (12 MEUR), l'AFD (16,5 MEUR), et l'UE (subvention de 5,15 MEUR). Elle consiste à étendre le quai sur 230 m, à rénover les 370 m existants et à effectuer un dragage du port pour permettre à des navires plus conséquents d'y faire escale.

[Une place pour la France dans la chaîne logistique seychelloise](#)

CMA-CGM assure une desserte maritime régionale des Seychelles à travers sa ligne *Indian Ocean Feeder*. **La Société Seychelloise de Navigation** est une filiale de l'armateur français CMA-CGM en charge d'activités logistiques au port de Victoria. L'armateur réunionnais **Sapmer** exerce depuis 2015 une activité thonière au Port de Victoria. **Hydrotech**, filiale réunionnaise d'Eiffage spécialisée dans les travaux d'infrastructures liées à l'eau, est présente aux Seychelles depuis 2017.

Sealogair, entreprise installée à la Réunion, développe depuis 2019 un projet d'offre logistique multimodale innovante visant à fluidifier les échanges commerciaux entre les petites îles de l'océan Indien. Serait notamment assurée une desserte du port de Victoria par le biais de *mini-box*.

Indicateurs régionaux : Océan Indien

| Indicateurs Pays | Comores | Madagascar | Maurice | Seychelles |
|---|---------|------------|---------|------------|
| <i>Population (M hab.) ONU, 2020</i> | 0,9 | 27,7 | 1,3 | 0,1 |
| <i>Croissance démographique (%) ONU, 2015-2020</i> | 2,2 | 2,7 | 0,2 | 0,7 |
| <i>Doing Business (classement) 2020</i> | 160 | 161 | 13 | 100 |
| <i>Indice de corruption - Transparency international 2021</i> | 160 | 149 | 52 | 27 |
| Macroéconomie | | | | |
| <i>PIB (Mds USD) FMI, 2020</i> | 1,2 | 13,8 | 11,4 | 1,1 |
| <i>PIB/hab (USD) FMI, 2020</i> | 1 362 | 502 | 8 994 | 11 639 |
| <i>Croissance du PIB réel (%) FMI, 2020</i> | -0,5 | -4,2 | -15,8 | -13,4 |
| <i>Taux d'inflation moyen annuel (%) FMI, 2020</i> | 1,1 | 4,2 | 2,5 | 1,2 |
| Finances Publiques | | | | |
| <i>Solde budgétaire, dons compris (%PIB) FMI, 2020</i> | -0,1 | -4,2 | -10,4 | -16,9 |
| <i>Dette publique (%PIB) FMI, 2020</i> | 26,8 | 43,6 | 87,8 | 98,4 |
| <i>Dette publique extérieure (%PIB) FMI, 2020</i> | 27,7 | 31,7 | 20,7 | 46,4 |
| Echanges | | | | |
| <i>Balance des biens (%PIB) CNUCED, 2019</i> | -14,8 | -10,2 | -23,5 | -39,5 |
| <i>Exportation française vers (MEUR)*</i> | 35,6 | 378,0 | 554,8 | 56,2 |
| <i>Importation française depuis (MEUR)*</i> | 13,8 | 562,7 | 261,2 | 102,4 |
| <i>Balance courante (%PIB) FMI, 2020</i> | -0,4 | -6,5 | -11,3 | -29,1 |
| <i>Transferts de la diaspora (%PIB) FMI, 2020</i> | 10,8 | 2,9 | 2,6 | 1,5 |
| <i>Réserves de change (mois d'import) FMI, 2020</i> | 7,9 | 4,9 | 13,5 | 4,1 |
| Développement | | | | |
| <i>IDH, BM, 2019</i> | 0,54 | 0,52 | 0,80 | 0,80 |
| <i>Espérance de vie à la naissance (2015-2020) ONU</i> | 64,0 | 66,5 | 74,8 | 73,3 |
| <i>Taux de pauvreté (<1,90 USD/jours, %) BM</i> | 17,6 | 77,6 | 0,2 | 1,1 |
| <i>Emissions de CO2 par habitant (tonnes) BM 2014</i> | 0,20 | 0,13 | 3,35 | 5,42 |
| Notation Dette Souveraine | | | | |
| S&P | - | - | - | - |
| Moody's | - | - | Baa2 | - |
| Fitch | - | - | - | B |
| Politique Monétaire | | | | |
| <i>Taux directeur **</i> | 2,45 | 9,5 | 1,85 | 3,00 |

Contacts

SER de Nairobi

Kenya, Somalie, Burundi

Page pays : [Kenya](#)

Twitter : [DG Trésor Kenya](#)

Contact : Jérôme BACONIN jerome.baconin@dgtresor.gouv.fr



SE de Tananarive

Madagascar, Comores, Maurice, Seychelles

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

Twitter : [DG Trésor Madagascar](#)

Contact : Frédéric CHOBLET frederic.choblet@dgtresor.gouv.fr



SE d'Addis Abeba

Ethiopie, Erythrée, Djibouti

Page pays : [Ethiopie](#)

Contact : Anne-Brigitte MASSON anne-brigitte.masson@dgtresor.gouv.fr



SE de Kampala

Ouganda, Soudan du Sud

Page pays : [Ouganda](#)

Contact : Suzanne KOUKOUÏ PRADA suzanne.koukouiprada@dgtresor.gouv.fr



SE de Dar Es Salam

Tanzanie

Page pays : [Tanzanie](#)

Contact : Philippe GALLI philippe.galli@dgtresor.gouv.fr



SE de Khartoum

Soudan

Page pays : [Soudan](#)

Contact : Rafael SANTOS rafael.santos@dgtresor.gouv.fr



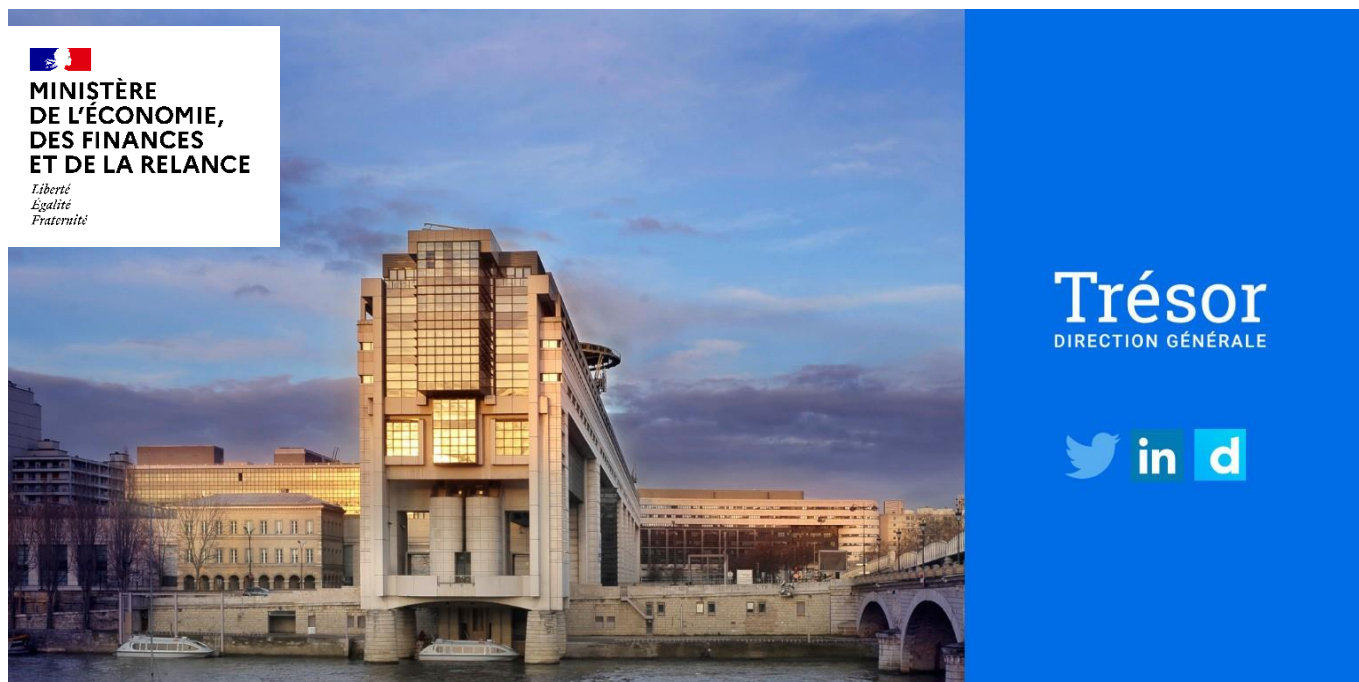
Ambassade de France au Rwanda

Rwanda

Ambassade de France au Rwanda : <https://rw.ambafrance.org/>

Contact : Lina BEN HAMIDA lina.ben-hamida@diplomatie.gouv.fr





Auteur : Services économiques de l'Afrique de l'est et de l'Océan Indien

Copyright : Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse du Service Économique du Nairobi (adresser les demandes à sary.zoghely@dgtresor.gouv.fr)

Clause de non-responsabilité : Le Service Économique s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication

Abonnement par email : sary.zoghely@dgtresor.gouv.fr

Merci d'indiquer votre nom, prénom, activité/entreprise, fonction, coordonnées téléphoniques et mail.