

# **MAPUTO, UN PORT MOZAMBICAIN RECONQUÉRANT : CONTRAINTE ET DÉFIS**

Marie-Annick LAMY-GINER

Maître de conférences en Géographie

CREGUR - Unité de recherche OIES<sup>1</sup>

Université de La Réunion

**Résumé :** Le Mozambique est considéré, à juste titre, comme le nouvel eldorado du continent africain. Néanmoins, une vingtaine d'années après la fin de la guerre, le pays manque encore cruellement d'infrastructures, notamment de transport. Un programme de réhabilitation est en cours. Il est en voie d'achèvement dans le sud, en particulier le long du corridor de Maputo et sa terminaison portuaire, mais moins abouti dans le centre et le nord du pays, renforçant les clivages internes. Le port renaissant de Maputo concrétise les nombreux enjeux de cette nouvelle ère mozambicaine.

**Mots-clés :** port, Maputo, Mozambique, corridor

*Abstract: Mozambique is considered, rightly, as the new El Dorado of the African continent. Nevertheless, about twenty years after the end of the war, the country still lacks cruelly infrastructure, including transport. A program of rehabilitation is in progress. It is on the way to completion in the South, in particular along the corridor of Maputo and its port ending, but less accomplished in the center and the North of the country, strengthening internal divisions. The reviving port of Maputo concretizes the numerous stakes in this new Mozambican era.*

**Keywords:** port, Maputo, Mozambique, corridor

Epousant grossièrement la forme d'un « Y », le Mozambique s'étire sur quelque 2 000 km du Nord au Sud. Ses plus grandes largeurs, 600 km, se situent dans le Nord du pays, à la frontière tanzanienne. En revanche, le Sud du pays se termine en cône et se caractérise par une taille de guêpe d'à peine 60 km. Le pays est frontalier avec 6 pays dont 4 privés de littoral. Avec cette forme oblongue le Mozambique a de tout

---

<sup>1</sup> Centre de Recherches et d'Etudes en Géographie de l'Université de La Réunion – Unité de recherche « Océan Indien Espaces et Sociétés ».

temps été sollicité par les pays voisins pour leur servir de façade-exutoire. Cette façade maritime qui se déroule sur 2 470 km est forte de trois ports de commerce. Du Nord au Sud, se succèdent Nacala dans la province de Nampula, Beira dans la province de Sofala et Maputo dans la province éponyme. En réalisant un trafic de 15 millions de tonnes en 2012, soit 65% du trafic portuaire total mozambicain, Maputo se positionne comme la principale fenêtre maritime du pays. Il peut ainsi redevenir, après des années de déclin causé par la guerre, le principal débouché maritime des pays voisins et par là même redonner au Mozambique son rôle de façade-exutoire.

On peut admettre avec Debrié et De Guio que « *les ports ne disposent plus d'aires de marché contrôlées mais s'inscrivent dans des réseaux en mouvement. Il se compose alors des espaces de concurrence animés par les acteurs privés et publics de la desserte portuaire. Et ces espaces semblent obéir à des logiques transnationales... »*<sup>2</sup>. Dans cette optique, Maputo qui évolue dans une région marquée par la domination des ports sud-africains veut de nouveau s'imposer comme une interface majeure. Au cœur de cette dynamique concurrentielle, il lui faut reconquérir ses arrière-pays, qui débordent largement des limites du pays. La partie Nord-est de l'Afrique du Sud, à quelques encablures de là, est le point de mire de Maputo. Tout porte à croire que l'ex-Lourenço Marques est en passe de redevenir le grand port qu'il était en 1970 mais dans un contexte régional modifié. Tandis que l'Afrique du Sud est sortie de l'apartheid, le Zimbabwe s'enlise dans la crise. Dans cette Afrique australe, théâtre de nouveaux enjeux géopolitiques, sur fond de rente minière, gazière ou pétrolière, quels rôles sont appelés à jouer les ports et corridors dans le développement du Mozambique ? Tant il est vrai que la reconstruction du pays semble intrinsèquement liée au succès de la réhabilitation, mais aussi à la mise en place de nouvelles infrastructures de transport, dans les domaines portuaires et ferroviaires.

Cette étude se découpera en deux parties. Dans un premier temps il s'agira de voir le rôle que joue Maputo au sein de cette façade maritime et dans un second temps d'analyser où en est le processus de reconquête de l'hinterland. Avec en filigrane, la question de savoir si les corridors mozambicains présentent des spécificités ou partagent des points communs avec les autres corridors de l'Ouest ou l'Est africain ? Finalement, dans un pays, considéré comme le nouvel *eldorado* de l'Afrique Australe, assiste-t-on à une redistribution, voire à une modification, des rôles et des fonctions au sein de la façade maritime régionale ? Cette entrée par le port de Maputo offre un aperçu des rapides et profondes métamorphoses qu'enregistre le Mozambique.

## I) QUELLE PLACE DANS LA HIÉRARCHIE PORTUAIRE NATIONALE ET RÉGIONALE ?

### A. Une situation géographique privilégiée aux portes de l'Afrique du Sud

Le port jouit d'une situation géographique privilégiée. Dans un rayon de 400 kilomètres prennent place les provinces sud-africaines du Mpumalanga, du Limpopo et du Gauteng, ainsi que les pays voisins du Swaziland et du Zimbabwe. Ces régions, parmi les plus dynamiques (hormis le Zimbabwe) de l'Afrique australe, renferment ceintures agricoles, ressources minières et pôles industriels. Le port rayonne donc sur un arrière-pays relativement vaste et opulent mais sur lequel, depuis l'accès à

---

<sup>2</sup> J. DEBRIE, S. DE GUIO (2004), « Interfaces portuaires et compositions spatiales : instabilités africaines », *Autrepart*, n°32, pp. 21-36, Paris, Presses de Sciences Po.

l'indépendance du Mozambique et la plongée du pays dans la guerre civile, les ports sud-africains de Richards Bay et Durban ont mainmise (doc. 1). Ce qui ne signifie pas pour autant que Maputo ait perdu toute prétention sur cette région. Sa proximité géographique en fait le débouché naturel du Nord-est de l'Afrique du Sud.

À dire vrai, la province de Maputo est une région très courtisée par les investisseurs sud-africains. Or comme la majorité de ces investissements se concentre dans la région de Maputo, le risque est grand de voir les déséquilibres régionaux internes du Mozambique se creuser<sup>3</sup>. Le fait que la capitale mozambicaine ne se situe qu'à quelques encablures, choix volontaire des colonisateurs portugais, de la frontière sud-africaine contribue à renforcer ce déséquilibre. Du coup, la capitale regarde davantage vers l'Afrique du Sud, comme gravitant dans son orbite, que vers le reste du territoire national. Néanmoins aujourd'hui, l'arrivée d'autres investisseurs<sup>4</sup> (brésiliens, indiens...), dans des provinces riches en charbon et gaz naturel, au Nord du pays, a permis de contrebalancer cette suprématie. Lafargue rappelle ainsi que « *l'Afrique du Sud ne peut guère rivaliser en termes financiers avec l'aide consentie par les puissances asiatiques. Parfois suspectée de volonté de domination, l'Afrique du Sud est elle-même désormais concurrencée dans sa propre sphère d'influence régionale* »<sup>5</sup>.

Le Nord était jusqu'à récemment un peu en marge du développement<sup>6</sup>. Il faut dire que les travaux de réhabilitation des voies de communication y sont moins aboutis que dans le Sud du pays. La récente décision du groupe brésilien Vale d'exporter une partie de sa production charbonnière via Nacala devrait néanmoins impulser le développement de la région. À dire vrai, comme en Afrique de l'Ouest, les axes ne sont pas connectés entre eux et souffrent d'un état défectueux<sup>7</sup>. Ainsi, en dépit de la livraison d'un pont sur le Zambèze (en août 2009), l'état dégradé du réseau routier est un sérieux obstacle à la mise en valeur du territoire. Les liaisons entre le Nord et le Sud ont toujours été dérisoires car négligées par le pouvoir central. Le territoire mozambicain est, en fait, strié par des parallèles Est-Ouest et son aménagement en découle<sup>8</sup>.

En réalité il n'y a pas que Maputo qui connaît un regain, Beira dans le centre du pays voit aussi son activité repartir à la hausse. Il possède un arrière-pays minier opulent. Cet hinterland se situe surtout dans la province de Tete. Les principaux concessionnaires du bassin minier de Moatize<sup>9</sup>, dont la production a démarré en 2011, sont le brésilien Vale et l'anglo-australien Rio Tinto. Sur la ligne de Sena sont

<sup>3</sup> M. FOUCHER, D. DARBON (2001), *L'Afrique du Sud, puissance utile ?*, Paris, Belin

<sup>4</sup> Les flux d'Investissements Directs à l'Etranger (IDE) à destination du Mozambique ont doublé en 2012 pour atteindre 5,2 Mds USD. C'est le résultat de l'attrait croissant des groupes étrangers pour les réserves naturelles du pays. Le Mozambique s'est ainsi classé en première position des pays les moins développés récipiendaires d'IDE en 2012 et en seconde position sur le continent, derrière le Nigéria (7 Mds USD). Les industries extractives ont représenté 84 % des IDE entrants en 2012. Le Brésil a maintenu sa position de premier investisseur étranger (26 % des IDE), devant les États-Unis (18 %), l'Australie (12 %), l'Italie (12 %) et l'Afrique du Sud (11%). L'Inde apparaît désormais comme le 6<sup>ème</sup> investisseur du pays, tandis que la Chine et la Malaisie se classent respectivement au 8<sup>ème</sup> et au 9<sup>ème</sup> rang des investisseurs étrangers.

<sup>5</sup> F. LAFARGUE (2007), « La rivalité entre la Chine et l'Inde en Afrique australe », *Afrique Contemporaine*, n°222, pp. 167-179, Bruxelles, De BoeckSupérieur

<sup>6</sup> J. AVILA (2012), *Développement et lutte contre la pauvreté: le cas du Mozambique*, Paris, L'Harmattan

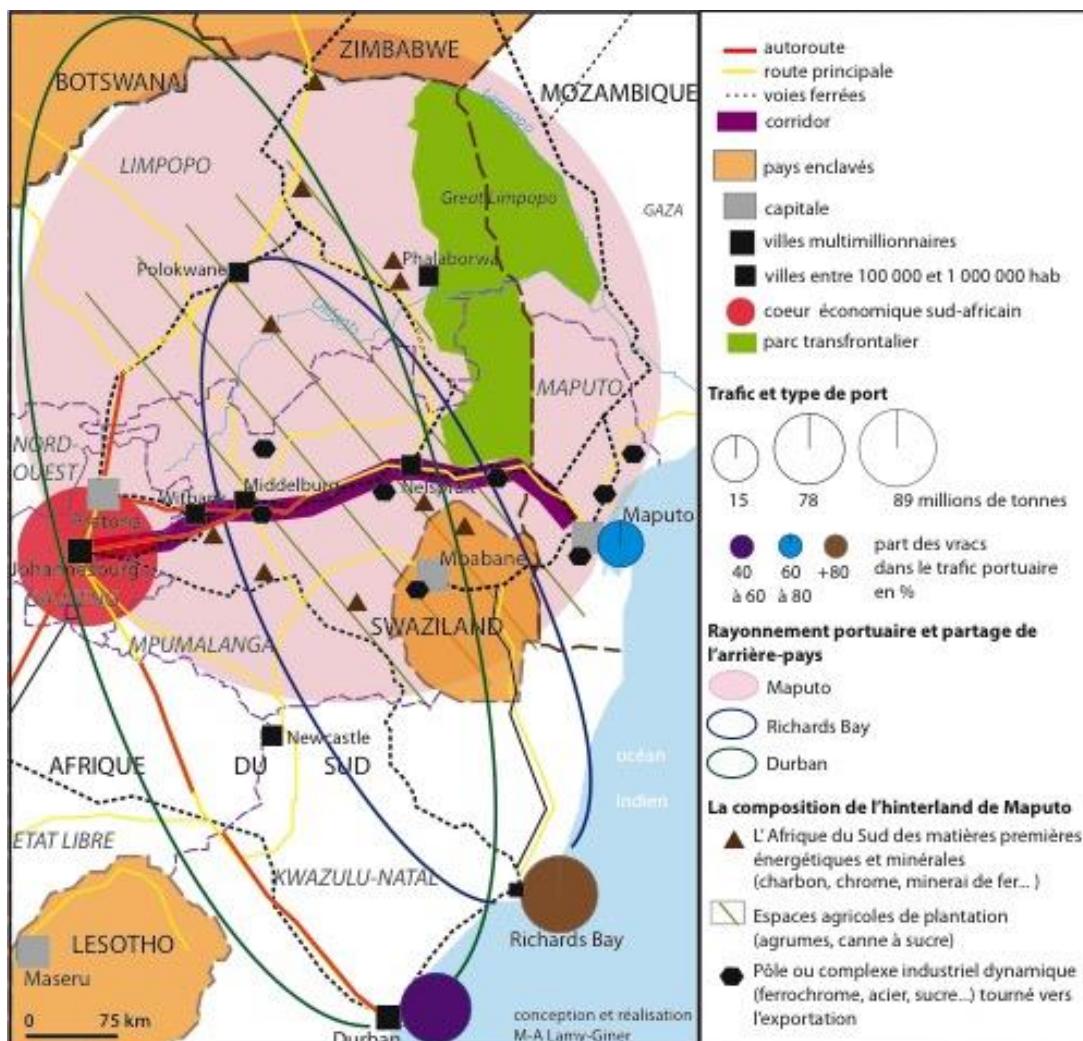
<sup>7</sup> J. DEBRIE, B. STECK (2001), « L'enclavement, réévaluation théorique et application à l'Afrique de l'Ouest », *l'Espace géographique*, n°1, pp. 26-36, Paris, Belin.

<sup>8</sup> F. FOLIO (2008), « Regards sur le Mozambique contemporain », *Echogeo*, n°7, 14 p, revue en ligne.

<sup>9</sup> Les réserves sont estimées à 2,3 milliards de tonnes. Vale devrait produire, en 2014, première année de pleine production, 11 millions de tonnes de charbon. Rio Tinto et l'Indian Midwest Africa, qui a récemment obtenu (2013) des concessions dans le district de Moatize, produiront, conjointement, plus d'une vingtaine de millions de tonnes de charbon à coke et de charbon thermique.

transportées quotidiennement 16 000 tonnes de charbon (six convois pour Vale et un pour Rio Tinto). Manifestement Beira n'a plus, comme par le passé, une simple vocation d'apportement pour pays enclavés<sup>10</sup>. En regard au contexte frontalier, il travaille davantage aujourd'hui pour la desserte de ses propres provinces. Les lignes ferroviaires dont les premières phases de travaux sont achevées ont permis une augmentation significative des capacités. Néanmoins, les inondations récurrentes ne sont pas sans impact, à cause des destructions de pans entiers de voies ferrées, sur l'acheminement des marchandises.

### Doc. 1 Les richesses de l'arrière-pays de Maputo



Sources : Maputo Port Development Company, National Port Authority

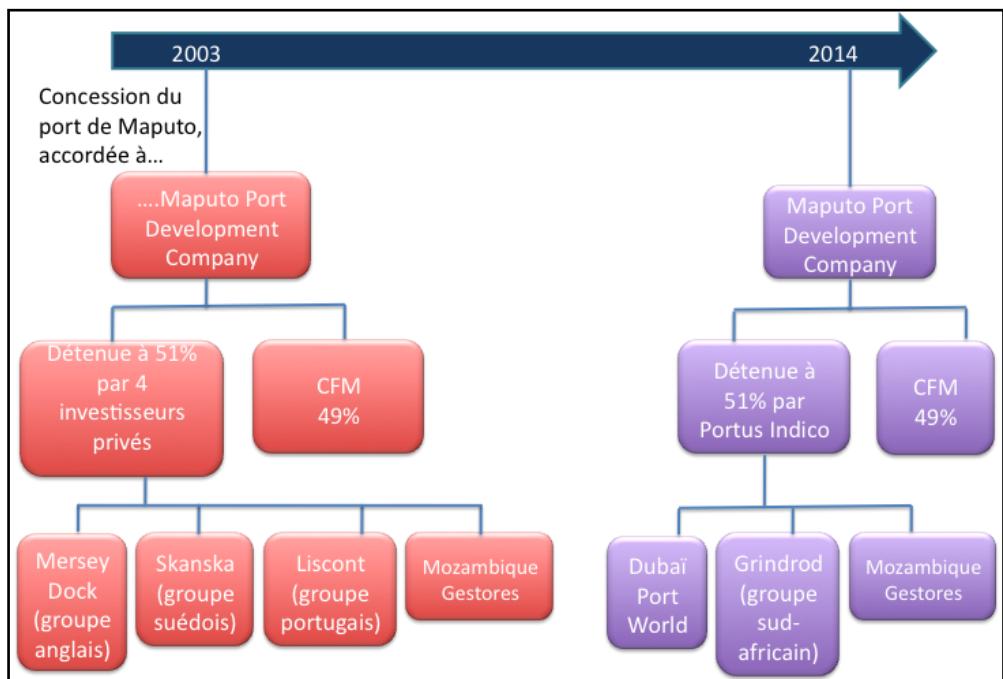
<sup>10</sup> M-A LAMY-GINER (2014), "La renaissance du port mozambicain de Maputo. Temporalités et spatialités". Urbanités et spatialités, n°4, 9 p, revue en ligne.

Les deux autres ports connaissent eux aussi une reprise d'activité mais des trois ports nationaux c'est celui de Maputo qui affiche la plus belle envolée. Non pas que les autres ports ne jouissent pas d'une bonne situation géographique mais Maputo bénéficie de la proximité et de l'impulsion de son puissant voisin.

## B. La mise en concession du port de Maputo

Après la guerre civile post-indépendance, une des plus longues du continent, entre les partisans du Frelimo (Front de Libération du Mozambique) et de la Renamo (Résistance Nationale du Mozambique) qui conduit à la destruction de l'économie d'un des pays les plus prospères de l'Afrique australe. Il ne restait plus en 1990 qu'un « reliquat » de trafic à partager entre des ports aux infrastructures partiellement ou totalement détruites<sup>11</sup>. Des infrastructures que l'État est dans l'incapacité de réhabiliter à lui seul. La société publique *Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique* (CFM) en charge des ports et chemins de fer mozambicains a donc fait le choix de s'orienter depuis le milieu des années 1990, vers des mises en concession, dans une optique de partenariat public-privé.

### Doc. 2 La mise en concession du port de Maputo



Source : Maputo Port DevelopmentCompany

Ainsi, depuis avril 2003, le port de Maputo est géré par un consortium baptisé *Maputo Port Development Company* (MPDC)<sup>12</sup>. À sa création, il était détenu à 51%

<sup>11</sup> D. FAIR (1989). «The Beira, Maputo and Nacala corridors», in *Africa Insight*, n°1, vol. 19, pp. 21-27

<sup>12</sup> La MPDC est en charge, comme la National Port Authority sud-africaine, du domaine portuaire. Ses

par cinq investisseurs privés<sup>13</sup>. Ce noyau d'investisseurs initial n'existe plus en tant que tel (doc. 2). Ils ont cédé leur part à Grindrod, la compagnie sud-africaine de transport maritime et de logistique, et à Dubaï Ports World (DPW), le groupe émirati. Ensemble, avec le groupe Mozambique Gestores, ils forment Portus Indico. La CFM s'octroie le reste des parts, soit 49%. Depuis 2003, la MPDC a déjà investi 300 millions de \$ dans la réhabilitation du port. Les investissements consentis commencent à porter leurs fruits. Pour la première fois en 2011, la MPDC a enregistré un bénéfice de 8 millions de \$. En fait, le port génère 25% des recettes douanières du Mozambique. Par ailleurs de 2003 à 2012, la concession a rapporté 99 millions de dollars dans les caisses de l'État<sup>14</sup>.

Pour relancer une machine portuaire complètement amorphe, le gouvernement a donc choisi la voie de la mise en concession. Cette politique qui concerne bon nombre d'infrastructures de transport a néanmoins connu quelques ratés. Des mésententes sur la conduite des travaux, des retards ont pu faire capoter des processus de mise en concession<sup>15</sup>. Par exemple, la CFM a rencontré des problèmes avec le consortium (*Nacala Development Corridor*) en charge de la voie ferrée de Nacala. Les relations entre la CFM et la MPDC n'ont pas non plus toujours été au beau fixe. La mauvaise desserte ferrée du port a été le point d'achoppement entre les parties en présence. Ces épisodes houleux expliquent sans doute le retrait des investisseurs européens. Mais avec l'arrivée des deux nouveaux concessionnaires, la situation semble s'être aplatie. Pour preuve, le contrat de concession qui courait jusqu'en 2018 a été reconduit jusqu'en 2033.

En somme, le partenariat public-privé qui a connu des débuts difficiles, bridé par la mauvaise entente régnant au sein du consortium, connaît un renouveau.

### C. Un port convalescent dans l'arène portuaire régionale

Maputo se présente, on l'a dit, avec un trafic de 15 millions de tonnes en 2012, comme le premier port mozambicain, devant Beira (6 millions de tonnes), et Nacala (1,8 million de tonnes). Il fait, pour l'instant, à peu près jeu égal avec le port sud-africain de Cape Town (14,5 Mt) mais où le trafic de conteneurs domine pour atteindre les 800 000 Equivalents Vingt Pieds (EVP), soit 10,6 millions de tonnes. En revanche, il est encore loin de pouvoir concurrencer ses proches voisins, Richards Bay, le premier port vraquier africain avec un trafic de 89 millions de tonnes, et Durban, le premier port plurifonctionnel du continent avec un trafic de 78 millions de tonnes (doc. 3).

#### Doc. 3 La hiérarchie portuaire régionale

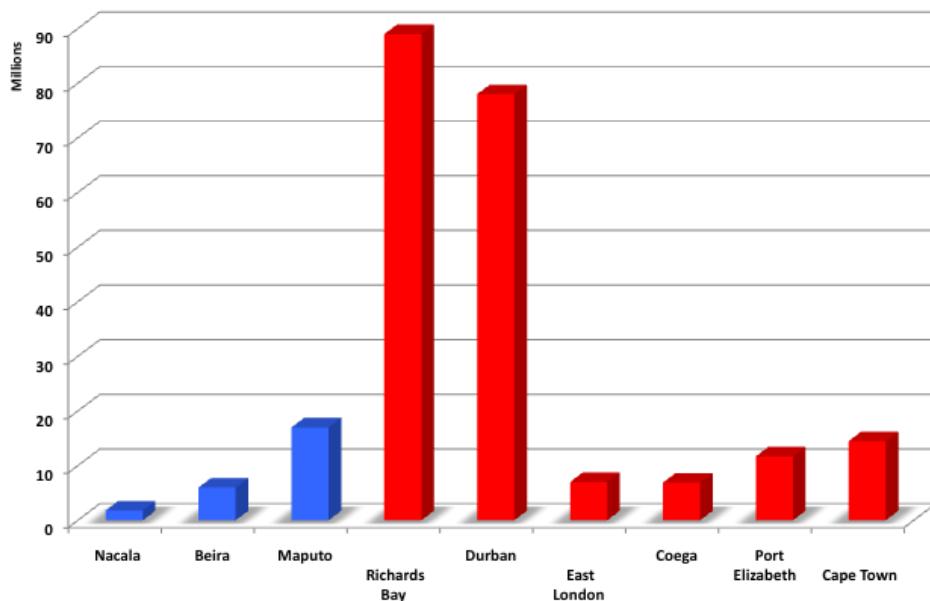
---

fonctions sont, entre autres, de fournir des services maritimes (pilotage, remorquage), de fixer les tarifs portuaires et d'effectuer la maintenance des équipements portuaires.

<sup>13</sup> Dont la Mersey Docks and Harbour Company, le propriétaire et exploitant du port de Liverpool (18,3%) ; la Skanska, une compagnie suédoise de construction (16,33%) ; la Liscont, un opérateur portugais (14,84%) ; et le groupe Mozambique Gestores (1,53%), dont un des principaux actionnaires était alors le secrétaire général du Frelimo – à savoir Armando Guebuza, devenu en février 2005, le président de la République.

<sup>14</sup> Selon les termes de la concession, la MPDC doit payer un loyer annuel de 5 millions de dollars et des redevances sur ses bénéfices, entre 5 et 10% ; l'augmentation se faisant graduellement sur la durée de la concession. Durant les cinq premières années de concession, la MPDC a été exemptée d'impôts. Au cours des cinq années suivantes, les sommes versées ont été réparties entre la CFM, à hauteur de 85%, et l'Etat (les 15% restants). Après cette période, à partir de 2014 donc, les sommes sont allouées équitablement entre la CFM et l'Etat.

<sup>15</sup> M-A. LAMY-GINER (2010), « Quelle réhabilitation pour les corridors mozambicains ? », *Actes du Grand Séminaire de l'océan Indien, Paris, L'harmattan*, pp. 403-421



Sources : Maputo Port Development Company, National Port Authority

Depuis le début de la mise en concession, le trafic portuaire a été multiplié par 3 soit une croissance de 240%. Le port de Maputo se distingue surtout par ses exportations de produits miniers, en particulier de houille, de chrome et de magnétite, en provenance d'Afrique du Sud. Pour l'ensemble de ces productions minières, il entre en concurrence directe avec le port voisin de Richards Bay, qui exporte la même gamme de produits. En revanche pour l'exportation de produits agricoles (sucre et céréales), Maputo entre cette fois en concurrence avec Durban.

Maputo reste néanmoins pour l'instant nettement moins compétitif que les ports du KwaZulu-Natal. Il est pénalisé par la saturation qui règne sur la voie ferrée reliant l'Afrique du Sud et le Mozambique. Par ailleurs, il pâtit de son manque de profondeur. Certes des travaux de dragage menés en 2010-11 ont permis de ramener les profondeurs à 12 m. Mais il reste limité à des navires panamax<sup>16</sup>, soit entre 50 et 80 000 tonnes de port en lourd (tpl), là où Richards Bay, port en eau profonde, est capable d'accueillir des navires de 300 000 tpl.

Le trafic de marchandises emballées (ce que l'on appelle dans le jargon les divers ou les marchandises générales), pour sa part s'appuie sur quelques produits phares (fruits et aluminium), surtout destinés à l'exportation. Dans la famille des

<sup>16</sup> Il s'agit de navires qui ont les dimensions requises pour traverser le canal de Panama. Cette taille est déterminée par la dimension des écluses et la profondeur du canal. L'Autorité du Canal fixe les dimensions maximales des navires pouvant circuler sur le canal :

- longueur hors-tout : 294,1 mètres
- maître-bau : 32,3 mètres
- tirant d'eau : 12,0 mètres
- tirant d'air : 57,91 mètres.

Les travaux actuellement menés sur le canal permettront un élargissement significatif des dimensions. Ce qui devrait rendre le terme "Panamax" caduc.

divers, le poids des conteneurs progresse rapidement pour atteindre aujourd’hui un peu plus de 100 000 EVP, contre 40 000 en 2008. Le terminal à conteneurs est géré, depuis 2006, en binôme avec la CFM, par Dubaï Port World lequel compte aujourd’hui une cinquantaine de terminaux<sup>17</sup> à travers le monde. Le groupe émirati est en charge de la gestion et rénovation du terminal dont il a obtenu la concession jusqu’en 2043. En investissant dans la reconstruction du terminal à conteneurs, Dubaï Port World fait de Maputo une bonne alternative aux ports sud-africains. D’autant que Maputo qui n’était qu’un port de conteneurs feedérisé<sup>18</sup> depuis la fin de la guerre, est aujourd’hui directement desservi par cinq compagnies dont CMA-CGM-Delmas, Maersk-Safmarine ou Mediterranean Shipping Company (MSC). Maputo ne sert pas uniquement de plaque tournante pour les conteneurs, ses exportations de voitures, dont le terminal est géré par la Grindrod, se montent à 97 000 unités (en particulier des BMW série 3, fabriquées dans l’usine de Rosslyn à Pretoria).

En somme, le port de Maputo retrouve, petit à petit, son panache d’avant-guerre.

## II) UN ARRIÈRE-PAYS INTERNATIONAL EN COURS DE RECONQUÈTE

Comme en Afrique de l’Ouest parce que « très proches géographiquement, [les ports mozambicains et sud-africains] n’ont plus d’hinterland propre et sont devenus plus ou moins substituables, n’existant plus par eux-mêmes mais par leur présence dans le réseau commercial qui se doit d’être le plus dense possible. L’important est en effet de relier une zone transnationale de production à des points de sortie, quels qu’ils soient et dans toutes les situations, car, du jour au lendemain, un corridor peut se fermer, une crise éclater, des tarifs évoluer »<sup>19</sup>.

Sorti de crise, le Mozambique cherche donc coûte que coûte à revaloriser son atout géostratégique de fenêtre maritime et à repositionner Maputo sur l’échiquier portuaire régional. Ce dernier est relié, à l’instar de beaucoup de pays africains, notamment en Afrique de l’Est (corridors de Dar es-Salam, de Djibouti) ou d’Afrique de l’Ouest (Tema-Ouagadougou, Abidjan-Bamako, Cotonou-Niamey) à ses arrière-pays par des corridors. Axes ferroviaires, doublés d’une route, ces corridors sont des artères vitales pour les États voisins privés de façade maritime. Ils s’inscrivent dans des projets de dimension régionale qui consistent à développer les réseaux de transport entre les pays membres de la South African Development Community (SADC), marché commun régional établi en 1992. Ils représentent une « figure contemporaine de l’aménagement du territoire qui a rejoint celle classique des pôles. [Le corridor] désigne un espace linéaire plus ou moins large reliant deux pôles, ou un pôle à son débouché maritime. [Il s’agit d’un] espace doté en infrastructures de transport et destiné à être valorisé comme site d’accueil d’activités. »<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> DP World, un groupe relativement récent, puisqu’il a été créé en 2005, a déjà à son actif la construction et gestion de nombreux terminaux à conteneurs, comme dans le port de Cochin (en Inde), Yarimka en Turquie, Qingdao en Chine ou Fujairah aux EAU.

<sup>18</sup> C'est-à-dire qu'il n'était touché que par des navires régionaux, dans une boucle allant de l'Afrique du Sud à Nacala, dans le Nord. Ainsi, les conteneurs destinés au Mozambique étaient déchargés au niveau du hub régional, à savoir Durban, puis transportés par des navires de petite taille vers Maputo.

<sup>19</sup> DEBRIE, DE GUIO, 2004, *op. cit.*

<sup>20</sup> F. GIRAUT, M. VANIER (2006), *Etude comparée des politiques d'aménagement du territoire et de développement régional dans les pays du Sud*, Direction Générale de la Coopération Internationale et du développement.

Le corridor de Maputo, qui relie le port mozambicain à son hinterland international, possède trois ramifications : le corridor du Limpopo (vers le Zimbabwe), le corridor de Goba (Swaziland) et le couloir de Ressano Garcia (Afrique du Sud). Cette dernière branche, cœur de nombreux enjeux géopolitiques et économiques, soulève de nombreuses interrogations quant à l'attitude de l'Afrique du Sud. S'agit-il de disposer d'une artère jusqu'à la capitale mozambicaine dans le dessein de la métamorphoser en « province » sud-africaine ? Ou est-ce une volonté, stimulée par des intérêts commerciaux ainsi que financiers, de renforcement de la coopération régionale ? Dans l'un ou l'autre cas, n'est-ce pas le gage d'une hégémonie assumée ?

### A. Quelles activités pour les corridors de Maputo ?

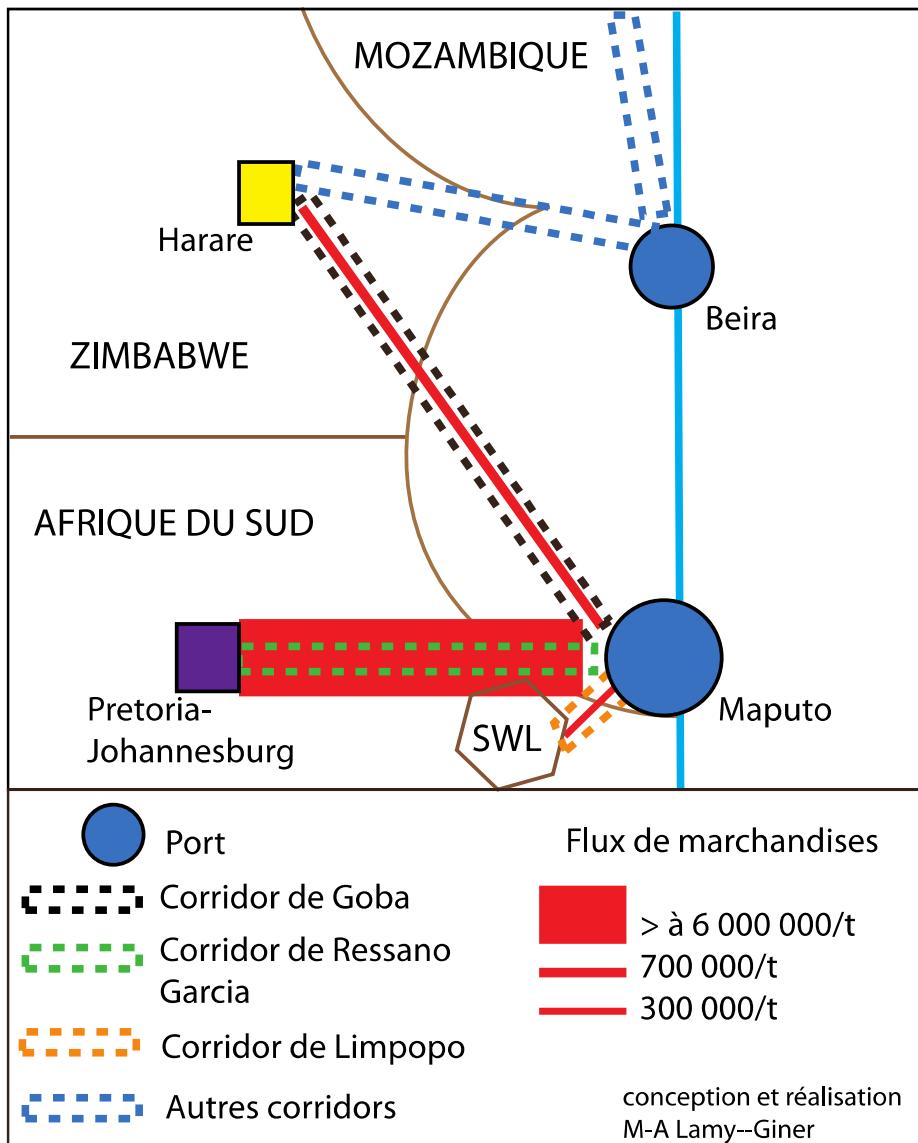
Si en 1970, entre 80 et 85% du trafic portuaire de Maputo provenait des pays voisins, aujourd'hui la situation a sensiblement changé. Dorénavant, le port de Maputo « travaille » aussi pour son pays. Presque un quart de son trafic est réalisé par la ville de Maputo et sa proche région. Il exporte, principalement, de l'aluminium, 588 000 tonnes en 2013, produit dans l'usine Mozal<sup>21</sup>, de Matola. L'autre exportation majeure, le sucre, est produite dans les usines de Maragra et de Xinavane, dans la province même de Maputo. Les exportations s'élèvent à 120 000 tonnes. Contre toute attente, le port de Maputo n'est pas (re)devenu un simple appendice sud-africain. De par sa nouvelle vocation industrielle, il travaille aussi pour sa province et son pays. Pour autant cela n'est pas en contradiction avec son ambition de redevenir la fenêtre maritime des pays voisins.

Aujourd'hui, on peut dire que la reconquête de l'arrière-pays est bien en marche. Mais elle est quelque peu freinée dans son extension. D'un, certaines branches de corridor sont saturées. Deux, la crise économique et politique qui sévit au Zimbabwe depuis 2000 ralentit certainement la progression des flux. Sans compter que le réseau portuaire sud-africain s'est depuis étoffé et qu'il faut désormais compter avec le port en eau profonde de Nqgura (à 20 km de Port Elizabeth). Ce qui portera ombrage à Maputo. [a contrario plusieurs nouveau ports au Mozambique : Palma, Nacala, Dobela/Technobanine, Macuze, et Jangamo]

Actuellement, quelques 700 000 tonnes de marchandises (charbon, ferro-chrome...), contre 2,3 millions en 1973, en direction ou à destination du Zimbabwe, transitent par le port de Maputo, *via* le corridor du Limpopo. Jusque dans les années 1990, le Zimbabwe était considéré comme le grenier à grains de l'Afrique australe et se positionnait comme un des principaux exportateurs de céréales de la région. Mais suite à une application chaotique de la réforme agraire, l'agriculture s'est effondrée entraînant une grave crise de l'économie. Cet ancien poids lourd de la SADC n'est plus en mesure de tenir son rang. Ainsi l'arrière-pays de Maputo ne repose plus guère sur l'ex-Rhodésie. Au final, à peine 5% du trafic de Maputo provient du Zimbabwe.

---

<sup>21</sup> La fonderie Mozal, destinée à produire de l'aluminium pour l'exportation, était le premier projet d'investissement étranger de grande ampleur au Mozambique. Le premier lingot d'aluminium a été fabriqué en juin 2000. Aujourd'hui avec une production de presque 600 000 tonnes, c'est l'une des plus importantes fonderies de la planète. Mozal vient de signer un accord, en vertu duquel il s'engage à produire 50 000 tonnes de lingots d'aluminium, avec le barheïnien Midal, un des plus grands fabricants mondiaux de câbles d'aluminium. Cet accord avec Midal se traduira par la création d'une industrie en aval, située à proximité de Mozal, utilisant une partie des lingots de la fonderie de Maputo pour la production de tiges et de câbles en aluminium.



**Doc. 4 Les flux transitant par les trois branches du corridor de Maputo**

Situé à moins d'une centaine de kilomètres de la capitale mozambicaine, le Swaziland n'a pas de plus proche accès à la mer que le port de Maputo. Sucre et mélasse constituent les principales exportations de cet Etat enclavé. Avant la guerre, presque 2 millions de tonnes de marchandises étaient expédiées par Maputo, contre 300 000 actuellement (doc. 4). Cet arrière-pays ne génère que 2% du trafic portuaire de Maputo.

*A priori*, l'arrière-pays international du port mozambicain s'appuie avant tout sur l'Afrique du Sud.

## B. L'axe stratégique de Ressano Garcia

La proximité géographique aidant, toute la région Nord-est de l'Afrique du Sud, rassemblant les provinces sud-africaines du Mpumalanga, du Gauteng et du Limpopo, constitue de loin le principal hinterland du port de Maputo. Un peu plus de 6 millions de tonnes de marchandises ont transité par l'ex-Lourenço Marques en 2012, contre 7 millions tonnes en 1973. À dire vrai, Maputo a quelque peu changé de fonctions. Jadis porte océane pour les importations du Transvaal, il joue davantage aujourd'hui le rôle d'exportateur pour le Mpumalanga<sup>22</sup>. Si ce n'était les mauvaises conditions de circulation sur les axes de ce corridor, le trafic aurait été autrement supérieur.

Le couloir de Ressano Garcia est un projet bilatéral, promu par la SADC, entre les gouvernements du Mozambique et de l'Afrique du Sud<sup>23</sup>. Ce partenariat a été motivé par de multiples raisons. *Primo*, le port de Durban, pierre angulaire du système portuaire national, étant saturé, le gouvernement sud-africain a vu dans la relance du port de Maputo le moyen de soulager ses propres établissements. *Deuxio*, Pretoria voit là la possibilité de développer le Mpumalanga, une province relativement pauvre, en favorisant le long du corridor l'implantation d'industries<sup>24</sup>. *Tertio*, outre les emplois générés des deux côtés, les deux gouvernements attendent des retombées financières, grâce notamment aux mises en concession. Ce projet est, en définitive, la preuve que les relations entre les deux pays se sont, après les différents politiques et idéologiques des années 1970 et 1980, apaisées, bien que demeurant relativement asymétriques<sup>25</sup>. Le corridor de Maputo fait également partie, comme le corridor de Beira, des nombreux *Spatial Development Initiatives* (SDI)<sup>26</sup> qui se mettent en place en Afrique australe. Ces derniers, pilotés à partir de la banque de développement de l'Afrique australe en accord avec les gouvernements nationaux, visent à attirer des investissements privés dans des régions offrant un potentiel au niveau touristique, minier ou agricole<sup>27</sup>.

Le couloir de Ressano Garcia est donc enfin effectif. Mais si la réhabilitation de la N4<sup>28</sup> semble un succès, en tous les cas du côté sud-africain<sup>29</sup>, on ne peut pas en dire

---

<sup>22</sup> M-A. LAMY-GINER (2009), « Le port mozambicain de Maputo à la reconquête de ses arrière-pays », *Annales de Géographie*, n°118, pp. 247-269, Paris, Armand Colin

<sup>23</sup> M-O. BLANC (1997), « Lecorridor de Maputo», *Afrique Contemporaine*, n° 184. pp. 133-140, Bruxelles, De BoeckUniversité ; Lamy-Giner, 2009, op. cit.

<sup>24</sup> M. ROODT (2008), « The impact of regional integration initiatives and investment in a southern African cross-border region :The Maputo Development Corridor », *African Sociological Review*, 1, pp. 190-204, Dakar, Codesria

<sup>25</sup> C. CASTEL-BRANCO (2002), «EconomiclinkagesbetweenSouthAfricaand Mozambique », *Department for InternationalDevelopmentofBritishGovernment*, 23 p.

<sup>26</sup> Les SDI s'inscrivent dans la droite ligne de la politique néo-libérale *Growth, Employment and Redistribution* (GEAR<sup>26</sup>) mise en place par l'ANC en 1996 (SÖDERBAUM, TAYLOR, 2003, *Regionalism and Uneven Development in Southern Africa: The case of Maputo Development Corridor (Making of Modern Africa)*, London, Ashgate). Elles cherchent à favoriser le développement du secteur privé et des investissements nationaux et étrangers en les attirant dans des zones de croissance (Lamy-Giner, 2009).

<sup>27</sup> S. Guyot (2006), « Le nouvel ordre territorial sud-africain, entre réconciliation et renaissance », *Études*, tome 405. pp. 165-177, Paris, S.E.R

<sup>28</sup> Un consortium privé, la *TransAfrican Concessions*, qui se compose entre autres de deux entreprises de construction sud-africaines (Basil Read - détenue, à l'époque, à 80% par le groupe français Bouygues - et Stocks & Stocks) et d'une troisième française (Bouygues), en a acquis la concession, auprès des autorités mozambicaines et sud-africaines, pour une durée de trente ans. Ce projet, reconnu comme le premier véritable partenariat public-privé sud-africain, est de type BOT (*Built Operate Transfer*), en d'autres termes la société privée bénéficie d'une concession pour financer, réaliser et assurer l'exploitation du projet.

<sup>29</sup> Effectivement du côté mozambicain, la circulation reste difficile aux abords et à l'intérieur de la capitale. Qui plus est, pour freiner le flux incessant de camions en provenance d'Afrique du Sud, les édiles locaux ont imposé une interdiction de circulation à Matola de 19h00 à 07h00, freinant du coup les livraisons de minerais

autant pour celle de la voie ferrée de Ressano Garcia. À peine livré, cet axe est déjà saturé et ne peut répondre à la demande. Il aura quand même coûté 20 millions de \$. Il n'empêche en comparaison avec ce qui se passe ailleurs en Afrique de l'Est, où la majorité des projets peinent à se concrétiser faute de financement adéquat<sup>30</sup>, le corridor de Ressano Garcia est incontestablement une réussite.

Maputo n'est semble-t-il pas devenue la dixième province sud-africaine. Certes, de grandes enseignes sud-africaines (Absa, Nedbank dans la banque ; Shoprite, PicknPay dans la grande distribution ; Woolworths et Truworts dans l'habillement) se sont implantées dans les centres commerciaux flambant neufs du centre ou de la Costa do Sol. Mais les enseignes chinoises ou brésiliennes sont tout aussi apparentes. Ailleurs dans le pays, les grands groupes miniers, pétroliers ou des Bâtiments et Travaux Publics, sont aux mains des Brésiliens, Indiens, Chinois ou Australiens. Non pas que l'Afrique du Sud ne soit pas présente dans le pays (SASOL, Eqstra, Murray and Roberts....) mais le leadership qu'elle a imposé sur l'Afrique australe est ici moins prégnant qu'en Namibie, au Botswana ou au Swaziland<sup>31</sup>. Pourtant, il faut aussi reconnaître que ce n'est que par la mise en place de projets communs (comme les corridors de transports), et par le rôle de pôle que peut jouer l'Afrique du Sud, que la SADC peut approfondir son intégration<sup>32</sup>.

En conclusion Maputo est en passe de redevenir une plaque tournante incontournable en Afrique australe. Il rayonne de nouveau sur un riche arrière-pays. De tous les corridors régionaux, seul celui conduisant à l'Afrique du Sud a vu son activité véritablement redécoller. Ce qui a pour conséquence de marginaliser encore un peu plus un Zimbabwe souffreteux. L'Afrique du Sud regarde volontiers vers le Mozambique. Ses principaux ports étant saturés, le complexe portuaire de Maputo prend en dépit de la livraison de Ngqura, en 2009, des allures de soupape. Quoi qu'il en soit, quelques handicaps freinent le développement du port de Maputo. La saturation du corridor de Ressano Garcia, et en particulier de la ligne ferroviaire, contraint sa croissance. Nombre d'acteurs régionaux préfèrent du coup choisir l'option des ports sud-africains.

À terme, à l'ère des géants des mers où les porte-conteneurs dépassent les 12 000 EVP, le manque de profondeur est aussi un sérieux frein à son dynamisme. C'est pourquoi le projet d'un port en eau profonde dans la baie de Techobanine, à quelque 70 km au sud de Maputo est de nouveau d'actualité. Deux autres projets portuaires, à Macuse (province de Zambézia) et Palma (Cabo Delgado), sont également sur la table (doc. 5). Ces nouveaux complexes seront des ports spécialisés.

---

(charbon, minerai de fer...).

<sup>30</sup> F. GUIZIOU (2010), *Les ports de la façade est-africaine: dynamiques d'intégrations et d'exclusions*, Isemar, note de synthèse n°123.

<sup>31</sup> J.-B. VERON (2006), « L'Afrique du Sud et le Nigeria : du maintien de la paix à la recherche d'un positionnement stratégique sur le continent africain », *Afrique Contemporaine*, n° 219, pp. 163-172, Bruxelles, De BoeckSupérieur.

<sup>32</sup> M.-O. BLANC (2002), « Les stratégies régionales en Afrique australe dans un contexte de récession mondiale », *Tiers Monde*, n° 169, pp. 71-90, Paris, Armand Colin.

## Doc. 5 Richesses minières et gazières et projets portuaires



Sources : Drilling Info, Price Water House of South Africa (PwC)<sup>33</sup>

<sup>33</sup> Price Water House (2013), *Africa Gearing Up, Future Prospect in Africa for Transportation and Logistics Industry*. [www.pwc.com/transport](http://www.pwc.com/transport)

Techobanine devrait surtout servir d'apportement charbonnier au Botswana, ce qui impliquera en parallèle la construction d'une voie ferrée. Macuse devrait être aussi un port charbonnier<sup>34</sup> (pour les bassins miniers de Tete) tandis que Palma devrait accueillir des équipements pour les vracs liquides (pour l'exportation de gaz naturel liquéfié<sup>35</sup>). N'en déplaise aux *lobbies* environnementaux le Mozambique a résolument fait le choix de redevenir une façade exutoire. C'est qu'il faut répondre à l'accroissement des flux nationaux et régionaux, dans un contexte de reconstruction du tissu économique.

Le Mozambique est un pays aux énormes potentialités. Les richesses gazières<sup>36</sup> et minières (de charbon en particulier) sont immenses. Pourtant, au final le pays profite peu de cette manne puisque les mégaprojets bénéficient d'importantes exonérations fiscales<sup>37</sup>. Qu'importe, l'ex-colonie portugaise est en passe de réussir le pari de réhabiliter ses ports et corridors de transport. Gageons que cette réussite puisse servir le développement du pays, alors même que des relents<sup>38</sup> de conflits fratricides, sur fond de répartition de la richesse minière, ont refait surface.

---

<sup>34</sup> Les travaux devraient commencer en 2016. Ils seront réalisés par un consortium italieno-thaïlandais (actionnaire majoritaire du groupe Thai Mozambique Logistica), lequel réalisera aussi une voie ferrée de 525 km entre Tete et Macuse.

<sup>35</sup> La construction du port se fera en complémentarité avec la construction d'une usine de liquéfaction de gaz naturel, issu des gisements de Rovuma, au large de Palma.

<sup>36</sup> Les explorations offshores, conduites essentiellement dans le bassin de Rovuma dans le Nord-Est, ont permis de déceler, dans un premier temps, plus de 3,1 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel. Ces découvertes, réalisées par les compagnies américaine, Anadarko, et italienne, ENI, font du Mozambique une des principales réserves de gaz naturel de la planète. Or pour exporter ce gaz naturel, il est nécessaire de construire une usine de liquéfaction (province de Cabo Delgado dans le Nord du pays). Dans cette optique, Anadarko et ENI ont choisi de s'associer à d'autres opérateurs et ainsi bénéficier de leur appui financier, technique et logistique. La compagnie texane s'est notamment alliée avec le japonais Mitsui, et l'indien Bharat, tandis que le groupe pétrolier italien s'est associé avec China National Petroleum et le coréen Kogas.

<sup>37</sup> L'exemple de Vale est parlant. Le groupe bénéficie, depuis le début de son implantation au Mozambique, il y a une dizaine d'années, d'une réduction de 15% sur la taxe sur le chiffre d'affaires. Elle peut également compter sur une baisse de moitié de l'impôt sur les acquisitions de terrain. Vale est par ailleurs largement exonéré de taxe sur la valeur ajoutée, de droits de douane et d'impôts sur le revenu pour ses salariés étrangers. En somme, les grandes industries ou projets extractifs participent peu, à ce stade, à améliorer la vie des Mozambicains. 78% des actifs travaillent toujours dans l'agriculture de subsistance.

<sup>38</sup> Le dernier en date, une attaque contre un train de charbon du groupe brésilien Vale le 01 avril 2014. Ce que conteste la Renamo. En bref, le climat est délibérément conduisant une mission d'observateurs étrangers à superviser le cessez-le-feu, le désarmement et la réintégration de la Renamo, au cours de l'année 2014. Ce mouvement d'opposition qui n'a eu de cesse de perdre du terrain depuis les élections présidentielles de 1999 (47% du score contre 16% en 2009) a connu un certain renouveau en 2014 (35% des voix). Pourtant une fois encore, sans surprise, le Frelimo, parti au pouvoir depuis la fin de la guerre, a remporté le scrutin présidentiel. L'ancien ministre de la défense, Filipe Nyussi, succède ainsi à Armando Guebuza à la tête du pays. Alfonso Dhlakama, déjà en course dans les trois dernières élections présidentielles, fut de nouveau le candidat de la Renamo. Tandis que le Mouvement Démocratique du Mozambique (MDM), né en 2009 de la scission avec la Renamo, avait désigné Daviz Simango (actuel maire de Beira et ancien maire de Maputo mais sous la bannière de la Renamo) comme candidat. Le MDM de Simango qui apparaissait comme la nouvelle force politique montante, ayant remporté trois des quatre plus grandes villes du pays aux dernières élections municipales de 2013, n'a finalement engrangé que 7% des voix.