

# le chemin de fer en Afrique : enjeux stratégiques et rivalités sino-américaines sur les corridors TAZARA et LOBITO

## Railways in Africa: Strategic Issues and Sino-American Rivalries on the TAZARA and LOBITO Corridors

NIMBWE TAMBWE FIDEL, KABAMBA MAKOFI MARC

Université de Lubumbashi, Faculté des Sciences Sociales, Politiques et Administratives, Département des Relations internationales, Lubumbashi, RDC.

University of Lubumbashi, Faculty of Social, Political and Administrative Sciences, Department of International Relations, Lubumbashi, DRC.

DOI:10.37648/ijrssh.v15i04.006

<sup>1</sup> Received: 08/09/2025; Accepted: 23/10/2025 Published: 11/11/2025

---

### Abstract

The article *"The Railway in Africa: Strategic Stakes and Sino-American Rivalries on the TAZARA and Lobito Corridors"* analyses the geopolitical and economic dimension of global interest in African railways. The TAZARA corridor, a symbol of bold Sino-African cooperation in the 1970s, remains a symbol of Chinese engagement in Africa. Moreover, the Lobito corridor, now supported by the United States under the Partnership for Global Infrastructure (PGII), is a Western response to China's advance.

These two railway corridors, strategic due to their location and economic potential, have become battlegrounds between China and the United States, particularly in the race for critical resources (cobalt, copper, lithium). The study shows how this geopolitical rivalry reshapes the balance of power in Africa, while raising issues of sovereignty, governance, and sustainability for African nations. Through an approach that blends critical geopolitics and international relations, the article demonstrates that the African railway is more than just a development tool: it has become a lever of strategic influence. The author advocates for a strong African awareness, so that these railway projects align with an autonomous, controlled, and beneficial vision for the African peoples.

**Keywords:** *Africa; railway; TAZARA; Lobito; China; United States; strategic rivalry; regional development.*

### RESUME

L'article « Le chemin de fer en Afrique : enjeux stratégiques et rivalités sino-américaines sur les corridors TAZARA et Lobito » analyse la dimension géopolitique et économique de l'intérêt mondial pour le rail africain. Le corridor TAZARA, symbole d'une coopération sino-africaine audacieuse dans les années 70, reste le symbole de l'engagement

---

<sup>1</sup> How to cite the article: Fidel N.T., Marc K.M ; (November, 2025); Railways in Africa: Strategic Issues and Sino-American Rivalries on the TAZARA and LOBITO Corridors; *International Journal of Research in Social Sciences and Humanities*; Vol 15, Issue 4; 43-55, DOI: <http://doi.org/10.37648/ijrssh.v15i04.006>

chinois en Afrique. Par ailleurs, le corridor de Lobito, désormais appuyé par les États-Unis dans le cadre du Partenariat pour les infrastructures mondiales (PGII), est une réplique occidentale à l'avancée chinoise.

Ces deux corridors ferroviaires, stratégiques de par leur emplacement et leur potentiel économique, sont devenus des champs de bataille entre la Chine et les États-Unis, notamment dans la course aux ressources critiques (cobalt, cuivre, lithium). L'étude montre comment cette rivalité géopolitique remodèle les équilibres de puissance en Afrique, tout en soulevant des enjeux de souveraineté, de gouvernance et de durabilité pour les nations africaines.

A travers une approche mêlant géopolitique critique et relations internationales, l'article démontre que le rail africain est plus qu'un simple outil de développement : il est devenu un levier d'influence stratégique. L'auteur plaide pour une prise de conscience africaine forte, afin que ces projets ferroviaires s'inscrivent dans une vision autonome, maîtrisée et bénéfique aux peuples africains.

**Mots-clés :** *Afrique ; chemin de fer ; TAZARA ; Lobito ; Chine ; États-Unis ; rivalité stratégique ; développement régional.*

## 1. Introduction

### 1.1. Mise en contexte général

Le transport ferroviaire occupe une place stratégique dans le développement économique, l'intégration régionale et la souveraineté logistique des États africains. Hérités pour la plupart de la période coloniale, les réseaux ferroviaires africains ont longtemps été négligés, mais font aujourd'hui l'objet d'un regain d'intérêt, notamment sous l'impulsion d'acteurs étrangers comme la Chine et, plus récemment, les États-Unis (Durrant, A. et Al., 1981).

### 1.2. Problématique spécifique : le Tazara et le Lobito comme axes stratégiques

Deux projets ferroviaires incarnent particulièrement ces enjeux : la ligne Tazara, symbole de l'amitié sino-africaine dans les années 1970, et le corridor de Lobito, récemment revitalisé avec l'appui des États-Unis dans le cadre de leur stratégie de contre-influence en Afrique. Même si ces deux corridors ont des trajectoires distinctes, ils soulignent la concurrence grandissante entre Pékin et Washington en termes d'accès aux ressources et de pouvoir géoéconomique (Monson, J., 2009).

### 1.3. Problématique et suppositions

Cette situation pose une question clé : Quelle est l'ampleur de l'influence des tensions sino-américaines sur la gouvernance et les conséquences des corridors ferroviaires en Afrique. ?

hypothèses de travail :

- La démarche infrastructurelle chinoise accentue une dépendance systémique qui restreint l'indépendance des pays bénéficiaires.
- La tactique américaine (par le biais du PGII et de ses collaborations) cherche à exercer une influence géopolitique qui intensifie la rivalité et complique les initiatives en cours.

### 1.4. Approche méthodologique

La méthodologie est un plan organisé qui regroupe les étapes, les techniques et les outils utilisés. Elle est importante pour assurer le succès et la pertinence d'une étude, d'une recherche ou d'un projet.

Elle constitue un cadre méthodique et rigoureux permettant de guider le déroulement de ces activités, en assurant une approche systématique et réfléchie à chaque étape du processus. Elle prend le temps d'établir un planning détaillé pour

organiser l'activité, elle identifie les tâches les plus importantes à réaliser en premier, elle définit clairement les objectifs à atteindre et elle s'assure que les livrables finaux sont précis et conformes aux attentes.

En bref, une méthodologie sans faille s'impose pour assurer la validité et la justesse des conclusions.

Une approche méthodique et rigoureuse assure la fiabilité et la pertinence des informations, consolidant ainsi la confiance dans l'analyse et la prise de décision

L'étude repose sur une analyse comparative détaillée des deux corridors, soutenue par une multitude de sources telles que des rapports, des publications académiques, des études sectorielles et des documents institutionnels.

Une approche qualitative est employée afin d'appréhender plus finement les interactions complexes associées aux phénomènes d'influence, de dépendance et de conflit.

### 1.5. Plan de l'article

Cet article est structuré comme suit :

- Cadre théorique et revue de littérature
- Le corridor Tazara : genèse, financement, enjeux
- Le corridor de Lobito : relance, enjeux stratégiques, partenariats
- Chine et États-Unis : stratégies et concurrences en Afrique ferroviaire
- Enjeux régionaux, limites et perspectives
- Conclusion et recommandations

## 2. Cadre Théorique et Revue de Littérature

### 2.1. Contexte de recherche

Ce travail examine les infrastructures en Afrique en utilisant deux approches théoriques qui se complètent.

#### a) La théorie des liens.

Cette théorie, issue de l'école latino-américaine, affirme que les pays du Sud, toujours à la marge de l'économie mondiale, restent soumis aux décisions des pays riches du Nord et des nouvelles puissances comme la Chine.

Pour les chemins de fer, cette dépendance se voit à travers le contrôle de l'argent, de la technologie et des choix importants.

#### b) Les relations politiques liées aux infrastructures

Cette approche, basée sur des études récentes en relations internationales, voit les infrastructures comme des moyens de montrer sa puissance. Dans ce cadre, les corridors ferroviaires deviennent des « vecteurs matériels » de l'influence chinoise (via les BRI) ou américaine (via PGII) (Cowen, D., 2014).

### Revue de littérature

La revue de littérature consiste en une analyse approfondie et critique des travaux existants sur un sujet spécifique, afin de mettre en lumière les connaissances déjà acquises, les lacunes éventuelles et les perspectives de recherche futures.

La littérature scientifique récente, qui regroupe les études et recherches les plus récentes dans divers domaines de la science, met en lumière plusieurs tendances majeures qui se dégagent et qui suscitent l'intérêt des chercheurs et des spécialistes.

Les trains sont très importants pour le développement économique en Afrique. Ces infrastructures de transport aident à améliorer les échanges commerciaux entre les régions du continent, ce qui soutient la croissance économique et l'intégration régionale. Les chemins de fer relient les campagnes aux villes, ce qui aide certaines régions à se développer et à mieux s'intégrer. Les chemins de fer peuvent aider à diminuer les coûts de transport et à rendre les entreprises africaines plus compétitives à l'international, en offrant une option aux routes souvent trop chargées et peu fiables.

D'après plusieurs auteurs spécialisés dans le domaine, il est mis en avant que le rail possède un fort potentiel pour permettre de sortir les économies africaines de leur isolement et pour favoriser une meilleure intégration régionale. (Teravaninthorn, S. & Raballand, G., 2009).

### c) La Chine et la diplomatie des infrastructures

*La Chine et la construction d'infrastructures.*

L'implication de la Chine est vue comme une partie de sa stratégie BRI (Belt and Road Initiative). Elle se présente comme un avantage pour tous, mais les résultats sont parfois confus. Monson, J., 2009.

Les États-Unis et leur plan pour contrer l'influence d'autres pays. Avec le début du « Partenariat pour les infrastructures mondiales » (PGII), les États-Unis veulent contrer l'influence de la Chine en lançant des projets, comme la rénovation du corridor de Lobito.

*Les corridors de train comme zones de concurrence stratégique.*

Des chercheurs soulignent l'importance géopolitique des corridors, surtout en Afrique australe, où le Tazara et le Lobito représentent deux idées différentes d'influence.

## 2.2. Nouveauté de la recherche

Cette étude ajoute des connaissances en comparant deux cas importants (Tazara et Lobito) et en examinant comment ces rivalités influencent les décisions politiques, économiques et sociales des pays concernés.

## 3. Le Chemin de Fer en Afrique : Entre Sous-Développement et Relance Géostratégique

### 3.1. Héritage colonial et héritage défaillant

Les chemins de fer africains sont pour beaucoup restés les vestiges d'un passé colonial, conçus pour extraire les ressources vers les ports, plus que pour faciliter une circulation intra-continentale. Ces infrastructures ont souvent été aménagées selon des tracés radiaux, centrés sur les centres coloniaux, sans souci de connectivité entre les territoires africains eux-mêmes. Le réseau ferroviaire hérité du colonialisme s'est dégradé après l'indépendance, par manque d'entretien, d'investissements réguliers ou de capacités locales de gestion.

D'après Zajontz, et Al, de nombreux couloirs construits à l'époque coloniale n'ont pas été adaptés aux volumes actuels ou aux changements logistiques du XXI<sup>e</sup> siècle (Zajontz, T. et al., 2024)

Monson, explique les difficultés qu'a rencontré l'entretien du TAZARA dès ses premières décennies, face à des difficultés techniques et financières (Monson, 2009)

De ce fait, le chemin de fer africain est resté longtemps une infrastructure malade sous-performance chronique, délaissement progressif, absence de renouvellement incarnant le sous-développement logistique et la faiblesse des capacités d'investissement domestique.

### **3.2. Relance actuelle : enjeux économiques et stratégiques**

Depuis les années 2000, l'Afrique s'intéresse de nouveau au train. Cela est dû à l'augmentation de la population, au besoin de transporter de grandes marchandises, à la nécessité de relier les zones minières et à la compétition entre pays étrangers pour les ressources. Le rail devient important à nouveau.

La « Ceinture et la Route » se traduit par des investissements chinois massifs dans la modernisation et la construction de réseaux ferroviaires. Ces chemins de fer relient les zones de mine aux ports. Cela lui permet aussi de montrer sa puissance économique et politique. Wang Yuan (2022) explique comment ces projets ferroviaires sont utilisés pour la diplomatie.

Par ailleurs, l'Afrique relance ses ambitions internes : des États cherchent à revitaliser des lignes désaffectées, à moderniser les gares, à renforcer les capacités domestiques de maintenance et à mobiliser des financements publics-privés hybrides.

Ces actions cherchent à faire du train un élément clé de la logistique locale, à favoriser l'industrialisation, à diminuer les dépenses de transport et à encourager l'intégration économique.

### **3.3. Problèmes de politique mondiale et conflits internes**

Malgré cet élan, le redémarrage du train rencontre des problèmes. D'un côté, les pays africains doivent faire face à leur dépendance à la technologie, aux conditions de financement des prêteurs, et au risque de trop s'endetter. D'un autre côté, les projets de train sont utilisés comme des outils de pouvoir entre pays, parfois pour influencer ou contrôler des territoires.

Les contradictions se montrent surtout par : - le conflit entre les priorités nationales et les exigences étrangères : les États doivent équilibrer leurs besoins de développement avec les conditions des prêteurs ; - le déséquilibre dans les partenariats : certaines infrastructures sont construites avec un contrôle étranger sur des parties importantes ou sur la gestion à long terme ; - la vulnérabilité des coopérations régionales : sans coordination entre les pays voisins, les corridors peuvent devenir des sections isolées qui ne s'intègrent pas dans un plan global. Le train en Afrique est entre un passé de manque de développement et une possibilité de renouveau important. Il représente les conflits entre indépendance et besoin d'aide, entre progrès du pays et compétition mondiale.

## **4. Présentation des Deux Corridors Ferroviaires : Tazara et Lobito**

### **4.1. Le corridor TAZARA : héritage sino-africain de la guerre froide**

Historique et construction (Chine/Mao Zedong)

Le chemin de fer TAZARA (Tanzania-Zambia Railway Authority), long de 1 860 km, relie Dar es-Salaam (Tanzanie) à Kapiri Mposhi (Zambie). Sa construction, initiée en 1970 et achevée en 1976, fut financée et réalisée par la République populaire de Chine, alors dirigée par Mao Zedong. Ce projet, d'une valeur de plus de 500 millions USD, constituait à l'époque l'investissement étranger le plus ambitieux de la Chine en Afrique (Larkin, B., 1971).

Zhou Enlai, lors de sa tournée africaine en 1964, avait clairement exprimé que « la Chine ne donnerait pas de l'aide avec des conditions politiques », une approche qui séduisit plusieurs États africains (Larkin, 1971). Le TAZARA symbolisait alors l'idéologie des pays non-alignés, mais servait aussi la stratégie chinoise de pénétration économique en Afrique australe (Yu, G., 1988).

#### **4.2. Le corridor Lobito : relance américaine par la PGII**

##### Contexte et ambitions du projet

Le corridor Lobito est un projet stratégique de réhabilitation ferroviaire lancé par les États-Unis, en partenariat avec l'Angola, la Zambie et la RDC. Il suit l'axe Lobito (Angola) – Dilolo (RDC) – Kolwezi – Ndola (Zambie), soit environ 1 300 km de chemin de fer. Ce projet est soutenu par la stratégie américaine Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII), lancée en 2022 pour contrebalancer l'influence de la Belt and Road Initiative chinoise.

Mao Zedong y voyait un acte de solidarité avec les peuples africains en lutte contre l'impérialisme occidental et les régimes coloniaux. Ce corridor permettait à la Zambie, nouvellement indépendante, d'exporter son cuivre sans passer par les routes contrôlées par des régimes hostiles (Rhodesie du Sud, Afrique du Sud). Selon Monson 2013, ce projet fut à la fois une stratégie d'influence chinoise en Afrique et une manière pour Pékin de défier l'hégémonie soviétique sur le continent (Monson, J., 2011).

#### **4.3. Rôle géopolitique pendant la guerre froide**

Le TAZARA a été utilisé comme un outil de géopolitique entre la Chine et l'Afrique pendant une période de division mondiale. La Chine utilisait ce projet pour améliorer son influence et créer un modèle différent de l'aide soviétique et occidentale. Les pays africains avaient un moyen de garder leur indépendance économique et politique. D'après Zajontz, le corridor Lobito a pour but de donner une option occidentale plus claire et respectueuse de l'environnement par rapport aux projets chinois. Il met l'accent sur des normes écologiques et de gestion.

Objectifs géostratégiques : ouvrir les chemins et exporter des ressources minières.

Le but principal est de relier la région minière du Katanga (RDC) et de la Copperbelt (Zambie), qui a beaucoup de cobalt, de cuivre et de lithium. Ce corridor permettrait d'envoyer ces ressources directement par l'océan Atlantique depuis le port de Lobito, en évitant les problèmes de circulation à l'Est, comme à Dar es-Salaam.

Ce projet est important pour les États-Unis, qui veulent protéger les sources d'approvisionnement en minerais essentiels. Carmody dit que « les infrastructures de train ne sont pas sans conséquence : elles reflètent des relations de pouvoir entre les pays » (Carmody, 2020).

Ces deux corridors montrent comment les grandes puissances utilisent les chemins de fer pour renforcer leur influence. Le TAZARA représentait le panafricanisme et le soutien de la Chine maoïste, tandis que le Lobito montre la compétition économique entre les États-Unis et la Chine pour les ressources en Afrique. Ces projets semblent concerner des infrastructures, mais ils sont en réalité très importants.

### **5. Les Intérêts de la Chine : Entre Diplomatie des Infrastructures et Accès aux Ressources**

#### **5.1. L'Initiative la Ceinture et la Route (ICR) : Une diplomatie axée sur de grandes initiatives**

L'Initiative Ceinture et Route (ICR), fer de lance de la politique étrangère chinoise depuis son lancement par le président Xi Jinping en 2013. L'objectif de ce projet est d'établir un vaste réseau de routes et de chemins de fer reliant la Chine à l'Asie, à l'Europe et à l'Afrique. Des projets tels que le train TAZARA ainsi que d'autres liaisons transnationales, considérés comme des instruments de pouvoir diplomatique, contribuent à l'intégration du continent africain.

Derrière le paravent des nouvelles routes de la soie, l'appétit chinois pour les richesses africaines, notamment minières, se révèle. Cela passe par des prêts à faible taux d'intérêt, des partenariats importants, et le contrôle d'infrastructures essentielles. Il faut noter que cette diplomatie des infrastructures amène souvent à une dépendance des pays africains envers la Chine.

## **5.2. La coopération ferroviaire en Afrique : l'exemple de TAZARA.**

Le chemin de fer TAZARA, qui relie la Tanzanie et la Zambie, montre bien la coopération entre la Chine et l'Afrique après la période coloniale. Construit entre 1970 et 1975, ce projet a été financé et réalisé par la Chine de Mao Zedong. Son but était d'aider la Zambie à se connecter au reste du monde et de montrer la solidarité entre les pays en développement face aux États-Unis et à l'Europe pendant la guerre froide.

En plus de l'aspect économique, TAZARA montre une volonté de s'installer de manière durable. Pékin y a formé des techniciens, fourni du matériel, et tissé des liens étatiques durables, ancrant une présence bien au-delà de l'infrastructure elle-même (Lee, 2007).

## **5.3. Une stratégie d'influence à long terme**

La stratégie chinoise se base sur une perspective à long terme : installation graduelle dans les secteurs économiques essentiels (transport, énergie, construction), soutenue par un discours de « partenariat mutuellement bénéfique ». Cependant, de nombreux experts critiquent une politique de « prise des élites » et d'augmentation de la dette souveraine en Afrique.

Selon Brautigam, la Chine privilégie un modèle d'aide conditionnelle à ses entreprises locales, ce qui lui permet de garder un contrôle technique et financier sur les projets. (Brautigam, 2011). Cette approche, malgré sa contribution à l'emploi et aux infrastructures, soulève des critiques concernant l'asymétrie réelle des avantages.

## **6. Le retour des États-Unis et la stratégie PGII**

### **6.1. L'Initiative de Partenariat pour les Infrastructures Mondiales (PGII)**

Lancée en 2022 sous l'égide des États-Unis et du G7, l'Initiative de Partenariat pour les Infrastructures Mondiales (PGII), également appelée PGI, représente la réponse américaine à la Belt and Road Initiative (BRI). Elle vise à mobiliser jusqu'à 600 milliards de dollars d'investissements publics et privés d'ici 2027 pour combler les lacunes d'infrastructure dans les pays à revenus faibles et intermédiaires. Le PGII se présente comme une alternative « fondée sur des valeurs » : transparence, durabilité, normes sociales et environnementales, et gouvernance responsable.

Lors du sommet du G7 en 2024, les dirigeants ont confirmé qu'ils voulaient rassembler des fonds publics et privés pour soutenir des projets écologiques. En plus, un document de la Maison-Blanche présente le corridor de Lobito comme un projet important du PGI, avec un engagement des États-Unis de plus de 560 millions de dollars en investissements supplémentaires.

Malgré ces annonces ambitieuses, de nombreux experts remarquent que la plupart des projets PGII en Afrique sont encore en phase de planification ou d'étude, et qu'il y a peu de réalisations concrètes jusqu'à présent. Le défi est que les États partenaires doivent intégrer les investissements et aligner les financements avec leurs priorités nationales.

### **6.2. Le corridor de Lobito en tant que réponse stratégique à l'Initiative Ceinture et Route (BRI)**

Le corridor de Lobito est très important pour la stratégie des États-Unis en Afrique. Implanté entre l'Angola, la Zambie et la RDC, ce corridor a pour objectif de connecter directement le cœur minier de l'Afrique à l'océan Atlantique, constituant ainsi une alternative au réseau chinois. Le PGI identifie ce corridor comme un projet transformateur capable de relier l'Atlantique à l'océan Indien, tout en combinant plusieurs secteurs (transport, énergie, agriculture). (Zajontz, T. et al. 2023).

La volonté est d'utiliser le corridor comme symbole de l'offre américaine d'infrastructures « de qualité, ouvertes et durables » face aux critiques fréquentes à l'encontre des projets chinois (endettement, manque de transfert



technologique, clauses opaques). L'initiative Lobito, dans ce cadre, cherche non seulement à capter les flux miniers (cuivre, cobalt, lithium), mais à structurer un modèle d'intégration régionale plus résilient.

### **6.3. Soutien stratégique des multinationales américaines**

Pour que le PGII ne reste pas un instrument purement diplomatique, les États-Unis misent sur le secteur privé et les multinationales comme moteurs de l'investissement. L'objectif est de mobiliser des capitaux privés autour de garanties, d'assurances contre les risques politiques, et d'avantages fiscaux pour encourager la participation aux projets d'infrastructure.

Des groupes comme Global Infrastructure Partners (GIP), BlackRock et d'autres acteurs d'infrastructures mondiales sont incités à s'investir dans des corridors PGI, y compris celui de Lobito, grâce à des plateformes de garanties et à des partenariats public-privé (Carmody, P., 2011).

L'implication des multinationales permet également aux États-Unis de diffuser leurs normes de gouvernance, de durabilité ou de responsabilité sociale. Toutefois, ce modèle présente le risque que les pays partenaires cèdent une partie de leur contrôle ou concèdent des conditions subalternes, s'il n'est pas encadré par des mécanismes de transparence rigoureux.

### **6.4. Enjeux, limites et perspectives stratégiques**

Le PGII peut changer la donne pour les infrastructures en Afrique, mais il a encore beaucoup à prouver. Tout d'abord, les pays doivent payer leurs dettes sans mettre en péril leur budget. Ensuite, les administrations doivent gérer ces projets, les suivre et s'occuper de leur entretien. Enfin, les différences entre les régions peuvent rendre difficile l'unification nécessaire pour un corridor efficace.

D'un autre côté, le retour des États-Unis avec le PGII donne une chance de rééquilibrer l'influence en Afrique, si le continent réussit à mettre en avant ses propres priorités. Le corridor de Lobito peut être un exemple de coopération équilibrée, qui suit les règles internationales et prend en compte les besoins de l'Afrique.

## **7. Les enjeux mondiaux majeurs concernent la maîtrise, l'accessibilité et l'ascendant.**

### **7.1. Ressources importantes (cuivre, cobalt, lithium) et transport.**

Les chemins de fer en Afrique ne servent pas seulement à se déplacer : ils sont essentiels pour transporter des ressources importantes. En Afrique australe et centrale, la Zambie, la RDC et d'autres États détiennent des gisements majeurs de cuivre, cobalt, lithium, devenir centraux pour les technologies vertes, l'électronique et la défense. Ces minerais qualifiés de "stratégiques" ne peuvent pleinement être valorisés que si les infrastructures logistiques routes, voies ferrées, ports permettent leur transport à forte échelle vers les marchés mondiaux.

Les corridors ferroviaires sont aussi des zones sensibles, susceptibles d'être la cible d'actions hostiles, de sabotages ou d'appropriations stratégiques. La sécurité militaire devient donc un enjeu important. Un corridor non protégé peut rapidement devenir un piège : en période de conflit, un contrôle partiel entraîne des ruptures d'approvisionnement, des pertes économiques, voire des ruptures de souveraineté.

Les États ou acteurs étrangers peuvent imposer leur présence sécuritaire ou paramilitaire autour de ces axes, au nom de la « protection des investissements ». C'est le cas de nombreuses infrastructures critiques africaines où la militarisation des zones d'exploitation ou de transport est courante. Il montre comment la compétition infrastructurelle se manifeste également par une présence militaire feutrée, un déploiement sécuritaire ou des accords stratégiques (Bayırbağ et al., 2022).



Dans les corridors TAZARA et Lobito, les États riverains ou les puissances impliquées pourraient recourir à des accords de sécurité communs, des garnisons autour des points sensibles, ou des collaborations avec des sociétés privées de sécurité. Cela soulève la question de la souveraineté territoriale : les pays africains pourraient devoir céder, ou accepter la présence de troupes étrangères pour sécuriser le corridor.

De plus, l'enjeu politique de la stabilisation est majeur : un corridor instable effraie les investisseurs, déstabilise les États locaux, et peut servir de porte d'entrée à des groupes armés ou des réseaux transnationaux. Sans protection crédible et nationale, même le meilleur tracé ferroviaire est à la merci.

## **7.2. Souveraineté africaine et diplomatie ferroviaire**

L'un des enjeux les plus délicats est celui de la souveraineté tant économique que politique dans la gestion des infrastructures ferroviaires. Il est impératif que les pays africains ne se transforment pas en simples éléments diplomatiques dans les plans globaux des grandes puissances. Pour cela, la diplomatie ferroviaire doit être un instrument de négociation, non de subordination.

Les États africains peuvent user du corridor comme levier : exiger des clauses de participation locale, de transfert technologique, de maintenance autonome, de gouvernance contractuelle transparente. L'acte de poser une infrastructure ne suffit pas : le contrôle du fonctionnement, de la supervision et des revenus associés est crucial pour que l'infrastructure soit un atout et non un passif.

La diplomatie ferroviaire doit s'inscrire dans une stratégie plus large de réappropriation des infrastructures : lier les corridors aux politiques nationales d'industrialisation, à la formation locale, à l'intégration régionale. Cela signifie que les accords de financement ou de construction doivent intégrer des mécanismes de redressement en cas de dysfonctionnement, de recours juridictionnel, de garanties mutuelles, et une supervision indépendante.

Par exemple, des États africains pourraient refuser d'accepter des modèles de concessions longues à 50 ou 70 ans sans clauses de reversion, ou imposer des audits réguliers publics. Ils pourraient aussi négocier des partenariats multi-parties États voisins, entreprises africaines, institutions régionales pour diluer l'emprise d'un seul partenaire étranger.

Enfin, dans un contexte de compétition sino-américaine, l'autorité africaine doit rester le centre : les décisions doivent être prises selon les priorités nationales (réduction des coûts, connectivité locale, développement des compétences) plutôt que celle d'un bailleur extérieur. La diplomatie ferroviaire n'est pas seulement un outil de liaison, mais une expression de géopolitique active, requérant des États africains visionnaires, organisés et exigeants.

## **8. Impacts sur les Pays Traversés et la Région**

### **8.1. Intégration régionale et dépendance économique**

Les corridors ferroviaires jouent un rôle moteur dans l'intégration régionale et cela en reliant les économies nationales, en facilitant les flux commerciaux intra-régionaux et en harmonisant les politiques douanières ou tarifaires, ils peuvent contribuer à bâtir un marché régional plus cohérent. L'Union africaine, la SADC ou la CEEAC ont souvent mis en avant l'infrastructure de transport comme une condition sine qua non de l'intégration durable. Cependant, cette intégration est fréquemment conditionnée par la dépendance à des bailleurs ou acteurs extérieurs. Ces derniers détiennent le contrôle des financements, des contrats techniques, des clauses de maintenance ou des débiteurs. Cela peut créer une situation où les pays africains sont dépendants des infrastructures, sans contrôle sur la gestion, les dépenses ou les priorités.

Zajontz et al. (2023) expliquent dans leur livre « Renaissance ferroviaire en Afrique » que les projets de chemins de fer chinois en Afrique créent des relations asymétriques où les pays africains sont piégés dans des accords qui profitent

principalement au bailleur de fonds.. Brautigam prévient que les conditions de financement de la Chine peuvent réduire la liberté des pays partenaires.

Il faut donc changer ces corridors pour qu'ils ne soient pas des systèmes de dépendance, mais des outils pour que les pays africains prennent le contrôle, partagent les avantages et améliorent leur pouvoir de négociation.

## **8.2. Impacts socio-économiques : emplois, industrialisation, fiscalité**

**Emplois**

La construction, l'exploitation et la maintenance des corridors ferroviaires peuvent générer des emplois locaux dans le transport, les ateliers, la logistique ou les travaux publics. Cela a un impact sur les chaînes de valeur locales. Mais dans bien des cas, une bonne partie des emplois sont occupés par des entreprises ou des travailleurs étrangers, limitant l'impact local réel. Le défi est d'assurer le transfert de compétences et la création d'emplois durables.

### *Industrialisation*

Un corridor performant peut faciliter l'implantation d'industries proches des axes ferroviaires : usines de transformation des ressources, parcs industriels, entrepôts logistiques. L'idée est d'éviter que les États exportateurs ne demeurent de simples fournisseurs de matières premières. Certains projets ferroviaires permettent de relier des clusters industriels à des corridors de transport, favorisant un développement manufacturier régional.

### *Fiscalité et recettes publiques*

Les États traversés peuvent percevoir des recettes : droits de passage, taxes ferroviaires, redevances d'usage, impôts sur les entreprises opérant sur le corridor, redevances portuaires liées aux exportations. C'est une source importante de revenus pour l'État. Si les contrats profitent surtout aux entreprises étrangères ou ont trop d'exemptions, le pays hôte ne peut pas profiter pleinement.

Par exemple, des recherches sur les projets d'infrastructure en Afrique montrent que les États ont souvent peu d'argent à cause des contrats avantageux pour les investisseurs (Zajontz, 2023). Dans « The Dragon's Gift », Brautigam dit que de nombreux projets chinois bénéficient de conditions fiscales favorables pour les investisseurs, ce qui diminue les revenus de l'État à moyen terme.

## **8.3. Risques d'endettement et asymétrie des partenariats**

L'un des risques les plus discutés est l'endettement excessif des États africains. Pour construire ou réhabiliter un corridor, les États contractent souvent des prêts concessionnels ou non. Si les recettes ne suffisent pas à rembourser ces emprunts, le pays risque de s'affaiblir financièrement ou même de se voir imposer des conditions de rééchelonnement défavorables.

Selon Bo et al. (2024), dans le domaine des infrastructures en Afrique, les investissements chinois risquent d'alourdir la dette publique, alimentant ainsi le spectre d'un « effet piège de la dette ». L'outil « Infrastructure Footprint » tire la sonnette d'alarme : dans certains pays, le fardeau de la dette infrastructurelle menace la solvabilité des États.

Les disparités criantes au sein des collaborations se manifestent également par des accords contractuels boiteux, marqués par des concessions excessivement longues, des conditions de transfert tardives, une absence de transparence dommageable, une mainmise technique et opérationnelle par le partenaire étranger, et des clauses de renégociation favorisant unilatéralement ce dernier. Ces disparités consolident l'ascendant du locataire. Brautigam met en lumière le fait que le modèle chinois a parfois piégé les États africains dans des accords contractuels inflexibles, réduisant ainsi leur marge de manœuvre (Brautigam, 2011).

Dès lors, l'impact global sur les pays concernés pourrait s'avérer ambivalent : si le corridor ouvre des perspectives d'intégration, d'emploi et de revenus fiscaux, il risque aussi d'engendrer un endettement lourd et une dépendance structurelle.

En guise de conclusion, voici nos recommandations.

**a. L'Afrique : champ de bataille ferroviaire entre la Chine et les États-Unis ?**

Le déploiement des réseaux ferroviaires africains, à l'image des corridors Tazara et Lobito, témoigne d'une compétition économique sino-américaine de plus en plus acharnée. La Chine déploie l'Initiative de la Ceinture et de la Route (BRI) dans le but d'accroître son influence. Elle combine habilement la finance, la compétence technique et la diplomatie orientée vers les infrastructures. Le corridor Tazara illustre parfaitement la collaboration entre les pays du Sud, évoquant les combats contre le colonialisme.

Suite à une longue période de retrait, les États-Unis réaffirment leur présence stratégique, notamment par le biais du Partenariat pour les infrastructures mondiales (PGII), avec le corridor de Lobito qui en est un exemple significatif. L'objectif de cette stratégie est de contenir la progression de la Chine tout en favorisant des standards de transparence et de croissance durable. On assiste donc à une recomposition des rapports de force mondiaux autour d'un enjeu stratégique : la maîtrise des corridors logistiques qui acheminent les ressources africaines essentielles vers les centres du commerce mondial.

**b. Afrique : protagoniste de son destin ou simple pion sur l'échiquier mondial ?**

Derrière le vernis des alliances mutuellement bénéfiques, les nations africaines sont fréquemment le terrain de jeu d'une lutte d'influence dont elles peinent à saisir toutes les subtilités. Leur influence fluctue : tantôt négociateurs avisés arrachant des avantages, tantôt simples pions sur l'échiquier de décisions qui les dépassent (Mbembe, 2000). Cette marginalisation résulte d'une marge de manœuvre réduite dans les négociations, d'un manque de clarté contractuelle, d'une dépendance technologique et financière, et d'une absence de stratégie régionale partagée. Loin de se limiter à une fonction de transport, les infrastructures ferroviaires sont en réalité des outils essentiels au service de la souveraineté économique, politique et territoriale. Dans cette optique, l'Afrique doit impérativement consolider une posture stratégique unifiée, transcender les approches bilatérales et intégrer ces initiatives dans une perspective véritablement continentale.

**c. L'impératif de stratégies régionales harmonisées.**

Compte tenu des défis soulignés, une riposte strictement nationale serait illusoire. L'heure est venue d'échafauder des stratégies régionales en parfaite synergie. Les communautés économiques régionales (SADC, COMESA, CEEAC) doivent jouer un rôle plus affirmé dans la régulation, la planification et l'appropriation des grands projets ferroviaires transfrontaliers. Cela implique:

- une harmonisation des normes techniques et juridiques ;
- des mécanismes communs de financement ;
- la mise en place de partenariats régionaux avec les bailleurs ;
- une gouvernance transparente et partagée.

Selon Tavares, « l'infrastructure est le socle d'une intégration économique réelle », et à ce titre, elle ne peut être abandonnée aux seuls acteurs extérieurs. En mettant en place une diplomatie régionale sur les infrastructures, les pays africains améliorent leur capacité à négocier et diminuent les risques de déséquilibre ou de division.

**d. Demande de partenariats juste et clairs.**

Un des grands enseignements de cette étude est qu'il faut créer des partenariats qui soient justes, clairs et axés sur les besoins de l'Afrique. Cela suppose :

- des appels d'offres compétitifs et publics ;
- des études d'impact socio-environnemental indépendantes ;
- des clauses contractuelles révisables et équitables ;
- un transfert de compétences et de technologies aux acteurs africains.

Comme le souligne Amougou, « les projets d'infrastructure doivent cesser d'être des vitrines de puissance pour devenir des leviers de transformation locale ». L'Afrique ne peut continuer à céder ses corridors en concession sans garanties solides de retombées économiques, sociales et fiscales. Elle doit refuser les partenariats qui créent des inégalités et qui reproduisent de manière moderne l'exploitation coloniale (Amougou, D., 2019).

Les corridors Tazara et Lobito montrent les conflits entre le désir de développement en Afrique et les intérêts géostratégiques du monde. Pour profiter au mieux de ces infrastructures, l'Afrique doit devenir un acteur stratégique en mettant en place une gouvernance régionale qui soit indépendante, ouverte et tournée vers l'avenir.

**BIBLIOGRAPHIE**

Amougou, D. (2019). *Infrastructures, développement et souveraineté en Afrique*. Yaoundé: Presses de l'UPAC.

antulya, P. (2019). *Implications of China's Belt and Road Initiative for Africa*. Pretoria: Institute for Security Studies.

Brautigam, D. (2011). *The Dragon's Gift: The Real Story of China in Africa*. Oxford: Oxford University Press.

Carmody, P. (2011). *The New Scramble for Africa*. Cambridge: Polity Press.

Cowen, D. (2014). *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Dos Santos, T. (1970). *La structure de la dépendance*. Paris: Éditions Anthropos.

Durrant, A. E., Lewis, A. A., & Jorgensen, C. P. (1981). *Steam in Africa*. Paris: La Vie du Rail.

Larkin, B. (1971). *China and Africa 1949–1970: The Foreign Policy of the People's Republic of China*. Berkeley: University of California Press.

Lee, C. K. (2007). *Against the Law: Labor Protests in China's Rustbelt and Sunbelt*. Berkeley: University of California Press.

Monson, J. (2009). *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*. Bloomington: Indiana University Press.

Monson, J. (2011). *Africa's Freedom Railway: How a Chinese Development Project Changed Lives and Livelihoods in Tanzania*. Bloomington: Indiana University Press.

Tavares, R. (2020). *Regional Integration in Africa: The Role of Infrastructure*. Pretoria: ISS Press.

Teravaninthorn, S., & Raballand, G. (2009). *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors*. Washington, DC: The World Bank. <https://doi.org/10.1596/978-0-8213-7650-8>

Wang, Y. (2022). *The Railpolitik: Leadership and Agency in Sino-African Infrastructure Development*. Oxford: Oxford University Press.

Yu, G. (1988). *China's African Policy: A Study of Tanzania*. New York: Praeger.

Zajontz, T. (2023a). *Africa's Railway Renaissance: The Role and Impact of China*. London: Routledge.

Zajontz, T. (2023b). *The Political Economy of Infrastructure in Africa*. London: Routledge.

### About Authors



#### **Kabamba Makofi wa Kowa Marc**

Kabamba Makofi wa Kowa Marc holds a Bachelor's degree in International Relations from the University of Lubumbashi (1998–1999). He is an independent researcher and a Doctoral candidate at the same university. His research focuses on development issues and transport infrastructure in Africa.



#### **Nimbwe Tambwe Fidel**

Nimbwe Tambwe Fidel holds a Bachelor's degree (Licentiate) in International Relations from the University of Lubumbashi. He serves as a Teaching Assistant in the Department of International Relations at the University of Lubumbashi and is currently pursuing his Doctorate at the same institution.