

## AFRIQUE AUSTRALE

# UNE NOUVELLE BATAILLE DU RAIL

Par AQUINO de BRAGANÇA

*Parce qu'il dessert  
la « ceinture du cuivre »,  
le chemin de fer de Benguela est devenu  
l'enjeu d'une partie féroce.*

De la fameuse « Copper Belt » à cheval sur la Zambie et le Zaïre au port angolais de Lobito, court une voie ferrée, clef de voûte de l'important réseau ferroviaire de l'Afrique australe : le chemin de fer de Benguela, contrôlé par un tentaculaire holding britannique, la Tanganyika Concession. Son histoire mérite d'être contée...

En 1885, la conférence de Berlin semblait avoir résolu le problème du partage de l'Afrique entre les grandes puissances coloniales. Ce n'était pas totalement exact. Quelques années plus tard, très précisément en 1900, un accord secret passé entre la Grande-Bretagne et l'Allemagne allait reconnaître à ce dernier pays, déjà présent au Sud-Ouest africain, des droits sur le riche plateau de Bié, au cœur même de l'Angola.

Pour les généraux portugais, déjà aux prises avec la rébellion des Bailundos, dans le centre nord de l'Angola, il s'agissait de se prémunir contre cette menace. Ce n'était pas facile. La British South Africa Company dominait déjà toute la région qui allait

devenir la fédération Rhodésies-Nyasaland (aujourd'hui Rhodésie, Zambie et Malawi). La construction par Cecil Rhodes, en 1896, du chemin de fer Salisbury-Beira, port du Mozambique avait consolidé les positions britanniques. Le chemin de fer Transvaal-Lourenço-Marques permettait, depuis 1894, l'évacuation par cet autre port mozambicain des minerais provenant de l'hinterland de Witwaterstand, en Afrique du Sud.

### *Portugais et Britanniques*

Pour limiter les ambitions britanniques et s'opposer à l'expansionnisme allemand, il convenait de combler le vide angolais et de créer un débouché atlantique aux richesses de l'intérieur. Une voie de chemin de fer qui, partant de la baie de Lobito, traverserait le pays d'ouest en est répondrait à ces besoins. En outre, elle faciliterait le transport de troupes et permettrait l'installation de colons blancs au cœur du pays.



LE TRACÉ DU CHEMIN DE FER DE BENGUELA.

Le 23 août 1900, Lisbonne décide de constituer un conseil d'administration du futur chemin de fer de Benguela (C.F.B.). Il ne manque plus que les fonds nécessaires pour réaliser l'ouvrage. Pendant deux ans, on les chercha en vain. On allait abandonner le projet quand Robert Williams, un financier britannique associé à Cecil Rhodes et agissant pour le compte de la Tanganyika Concession (Tanks), fit ses bons offices. La Tanks venait, en effet, d'obtenir de vastes concessions dans la Copper Belt, et il allait organiser le transport du cuivre. Soudain, le projet du chemin de fer de Benguela devenait séduisant. Mais accepter cette offre n'était-ce pas introduire le loup dans la bergerie, livrer à ceux-là mêmes contre lesquels on voulait se défendre ? Peut-être, mais il était bien évident que ces « capitaux étrangers » dénoncés par la presse nationaliste portugaise, la voie ferrée ne serait pas construite. On se résigna donc et, dès le 28 novembre 1902, Lisbonne octroya à la Tanks la concession demandée. Les choses, on le voit, n'avaient pas traîné en longueur. Une

entreprise britannique, St. Pauling Co., se voyait aussitôt chargée des travaux sur un trajet qui était celui d'une « vieille route du commerce des esclaves ». L'investissement allait s'élever à quarante millions de dollars, dont 80 % d'origine britannique, 90 % des actions revenaient à la Tanks, 10 % au gouvernement portugais, 5 % des recettes totales de l'exploitation devaient être versés à l'administration coloniale. Mais le C.F.B. était « exonéré de tous impôts généraux ou municipaux » et « exempté des droits d'imputation auxquels étaient assujetties certaines marchandises dont il avait besoin ». La durée de la concession était fixée à 99 ans. Elle expirait en 2001.

### Une affaire florissante

Tout n'était pourtant pas réglé pour autant. La preuve : il fallut attendre 1929 pour que s'achèvent, grâce à un prêt britannique de 1 250 000 livres sterling, les travaux du « monu-

mental » chemin de fer de Benguela (1 384 kilomètres). Par la suite, et bien qu'il constituât la voie la plus courte vers les ports européens, le C.F.B. fut loin d'être utilisé à pleine capacité (1 500 000 tonnes/an) : les autorités coloniales du Congo « belge » et de Rhodesie du Nord s'efforçant de détourner le trafic au profit de leurs propres chemins de fer.

Ce ne fut guère qu'après la Seconde Guerre mondiale que les affaires du C.F.B. devinrent vraiment florissantes. De 1955 à 1964, l'administration coloniale reçut du C.F.B., outre les dividendes, deux cents millions d'escudos (7 millions de dollars) à des titres divers. En 1963, la compagnie consentit au Portugal un prêt de soixante millions d'escudos (2 millions de dollars) à un taux d'intérêt de 1 %.

Entre 1951 et 1960, le tonnage et la valeur des produits transportés sont passés respectivement de 357 000 à 717 000 tonnes et de 2,5 millions de contos (1) à 5,4 millions : un doublement en dix ans. En 1960, le trafic représentait 56 % du tonnage des ex-

(1) 1 conto = 1 000 escudos.

Febrero - Mars 1974

portations angolaises et s'élevait à 150 % de leur valeur. En 1960, les recettes brutes du C.F.B. se sont élevées à 577 247 contos et les recettes nettes à 254 228, presque entièrement en devises, ce qui place le transport ferroviaire au deuxième rang des exportations angolaises. Ainsi, les exportations invisibles représentées par les recettes du C.F.B. assurent largement l'équilibre des comptes de l'Angola.

### Les « rebelles » de Salisbury

Avant 1960, le C.F.B. transportait tout le minerai de manganèse congolais, mais seulement 20 % du cuivre katangais, soit 300 000 tonnes par an. A la suite de la sécession katangaise, c'est 65 % de ce cuivre qui transita par Lobito.

Le conflit opposant la Zambie à la Rhodésie a lui aussi profité au C.F.B. : en 1966, les transports de cuivre zambien passent de 5 000 à 10 000 tonnes par mois. Les recettes du C.F.B. pour le premier trimestre de cette année là augmentent de 40 % par rapport à 1965.

Mais cette année 1966 n'apporte pas que des satisfactions : le 25 décembre, un commando de l'Unita, petite formation nationaliste angolaise, attaque la ville frontalière et le poste ferroviaire de Teixeira de Souza. Le trafic du C.F.B. est interrompu pour trois jours. Le Portugal menace alors de stopper l'évacuation du cuivre zambien. La réaction du gouvernement Kaunda ne se fait pas attendre. Jonas Savimbi, président de l'Unita, est déclaré *persona non grata* et son mouvement mis hors la loi en Zambie.

Le M.P.L.A. est beaucoup plus réaliste : il a passé un accord avec les autorités zambiennes par lequel il s'est engagé à laisser transiter le cuivre de la Copper Belt à travers les territoires qu'il contrôle.

« Dans sa lutte pour l'indépendance l'opposant à son ennemi immédiat, la Rhodésie blanche et raciste de Ian Smith, nous confiait alors le Dr Neto, il était dans la bonne logique des choses que la Zambie trouve des accommodements avec le chemin de fer de Benguela en attendant de mettre en place des circuits de substitution pour évacuer son cuivre. » On ne peut oublier que les exportations de cuivre constituent 90 % des exportations de

la Zambie, procurent 40 % du revenu national et fournissent 60 % des recettes budgétaires.

Le 8 janvier 1973, un véhicule militaire rhodésien sautait sur une mine à proximité des chutes Victoria. Le lendemain, les autorités rhodésiennes fermaient leur frontière avec la Zambie, « mesure de rétorsion » contre le soutien accordé par le Dr Kaunda aux « incursions venant de l'extérieur » des nationalistes du Zimbabwe. La Rhodésie entendait-elle interdire le transit du cuivre zambien sur son territoire pour le plus grand bien du C.F.B. ? Non, dès le 10 janvier, M. Ian Smith revenait, en partie, sur sa décision : les Rhodesian Railways continueraient à évacuer le métal rouge. Le 3 février, nouveau pas en avant avec la réouverture des frontières. Pourquoi cette volte-face ? Tout simplement parce que le principal « protecteur » de la Rhodésie, M. Vorster, Premier ministre sud-africain, avait fait savoir son opposition à toute forme de boycottage. Comment l'Afrique du Sud accepterait-elle, en effet, d'abandonner ses marchés zambien et zaïrois ? 20 % de ses exportations se font en direction de l'Afrique indépendante et cette zone est la seule au monde avec laquelle la balance commerciale sud-africaine n'est pas déficitaire...

Mais, surprise, c'était au tour de la Zambie de prendre l'initiative. Ce même 3 février, le président Kaunda, répondant à Ian Smith, faisait savoir que l'arrêt du trafic commercial entre les deux pays était définitif. La Zambie n'entendait pas renouer des relations avec les « rebelles » de Salisbury. Seule dérogation : le transit des marchandises à destination du Zaïre. Or, jusque-là, plus de 50 % du cuivre zambien passait par la voie rhodésienne. Comment réaliser une telle conversion ? Toujours en février 1973, une conférence extraordinaire réunissait trois chefs d'Etat de la région, les présidents Nyéréré, Kaunda et Mobutu, pour « trouver les moyens d'aider la Zambie à se passer des services rhodésiens ».

### La « route d'enfer »

En dehors du C.F.B., il existe, bien sûr, la route qui relie la Copper Belt au port de Dar-es-Salaam. Cette route était appelée autrefois « route d'en-

fer » à cause des conditions qu'elle offrait. Mais elle est désormais bittée d'un bout à l'autre. En attendant la fin des travaux de construction du Tanzam, le chemin de fer Dar-es-Salaam - Zambie, financé par les Chinois pour 170 millions de livres sterling, elle pourrait permettre un trafic relativement important. En outre, ce trafic pourrait être renforcé par l'utilisation du tronçon de 800 km du Tanzam, situé en territoire zambien, quitte à poursuivre le transport par camion. Il y avait aussi la possibilité d'utiliser la voie du Malawi. Les rapports se sont améliorés entre les présidents Kaunda et Banda. Le cuivre zambien a la possibilité d'utiliser la nouvelle route qui relie Lusaka au Malawi d'où il peut être évacué par chemin de fer jusqu'au port mozambicain de Nacala.

Voilà pourquoi M. Pinto Basto, directeur portugais du C.F.B., entreprit une demande discrète auprès du gouvernement zambien. Le C.F.B. suggéra-t-il, pouvait fort bien envisager d'évacuer dans l'immédiat 28 000 tonnes de cuivre par mois et de porter rapidement cette quantité à 50 000 tonnes. Il se déclarait même disposé à consacrer 5 millions de livres sterling à la réalisation de travaux de modernisation de la voie ferrée.

### Des dividendes politiques

Cette proposition ayant paru raisonnable aux autorités zambiennes d'autre part fort gênées par l'engorgement du port de Dar-es-Salaam, le C.F.B. a été appelé à évacuer 80 % du cuivre de la Copper Belt. Une bonne affaire en vérité mais qui souligne toute l'ambiguïté de la situation en Afrique australe. Vainqueur de la Rhodésie dans la bataille du rail, la Zambie ne doit cette victoire qu'au secours de Lisbonne... et de Londres qui n'a pas vu d'un mauvais œil la possibilité de jouer un tour aux « rebelles » rhodésiens mais n'en attend pas moins le moment de toucher les dividendes politiques de l'opération. Le Tanzam permettra-t-il de débloquer bientôt le système ? C'est en tout cas, ce que tout le monde attend avec impatience, de Dar-es-Salaam à Lusaka, et ce qui inquiète au plus haut point dirigeants et actionnaires de la Tanks.

AQUINO DE BRAGANÇA