

# Le chemin de fer TAZARA et la dynamique du spillover fonctionnel en Afrique australe : une lecture néofonctionnaliste

KABAMBA MAKOFI MARC

DOCTORANT EN RELATIONS INTERNATIONALES A L'UNIVERSITÉ DE LUBUMBASHI.

## The TAZARA Railway and the Dynamics of Functional Spillover in Southern Africa: A Neofunctionalist Reading

KABAMBA MAKOFI MARC

PhD Candidate in International Relations at the University of Lubumbashi.

Holder of a Bachelor's degree in International Relations.

DOI:10.37648/ijrssh.v16i01.010

<sup>1</sup> Received: 27 December 2025; Accepted: 23 January 2026 ; Published: 21 February 2026

---

### Abstract

This article analyzes the TAZARA railway (Tanzania–Zambia Railway Authority) through the lens of neofunctionalism in order to assess its contribution to regional integration in Southern Africa. Constructed between 1970 and 1975 to link Dar es Salaam to Kapiri Mposhi, TAZARA was both an economic, political, and symbolic project. It aimed to reduce Zambia's landlocked vulnerability, lessen its dependence on corridors controlled by minority regimes in Southern Africa, and embody a Pan-African vision of solidarity championed by Julius Nyerere and Kenneth Kaunda.

Drawing on Ernst Haas's spillover theory, the article examines whether sectoral cooperation in railway infrastructure can generate broader economic and institutional integration dynamics. The analysis highlights a tangible economic spillover, reflected in intensified trade flows and the strengthened strategic role of the Port of Dar es Salaam. An institutional spillover is also observed through the establishment of a joint railway authority and sustained bilateral coordination mechanisms.

However, these dynamics remain partial. The persistence of intergovernmental logics, dependence on copper exports, financial constraints, and vulnerability to external shocks have limited deeper institutional integration. The study concludes that TAZARA illustrates a distinctive "African spillover": gradual and pragmatic, yet constrained by structural realities. Nevertheless, it remains a historical laboratory that reveals both the potential and the limitations of infrastructure-led regional integration in Africa.

**Keywords :** *TAZARA Railway ; Regional integration ; Functional spillover ; Neofunctionalism*

---

<sup>1</sup> How to cite the article: Kabamba M.M; (February, 2026); The TAZARA Railway and the Dynamics of Functional Spillover in Southern Africa: A Neofunctionalist Reading; *International Journal of Research in Social Sciences and Humanities*; Vol 16, Issue 1; 125-140, DOI: <http://doi.org/10.37648/ijrssh.v16i01.010>

## Resume

Cet article analyse le chemin de fer TAZARA (Tanzania–Zambia Railway Authority) à travers le prisme du néofonctionnalisme afin d'évaluer sa contribution à l'intégration régionale en Afrique australe. Construit entre 1970 et 1975 pour relier Dar es Salaam à Kapiri Mposhi, le TAZARA fut à la fois un projet économique, politique et symbolique. Il visait à désenclaver la Zambie, réduire sa dépendance envers les corridors contrôlés par les régimes minoritaires d'Afrique australe et incarner une solidarité panafricaine portée par Julius Nyerere et Kenneth Kaunda.

Mobilisant la théorie du spillover développée par Ernst Haas, l'article examine si une coopération sectorielle ferroviaire peut générer des effets d'entraînement économiques et institutionnels plus larges. L'analyse met en évidence un spillover économique réel, marqué par l'intensification des échanges commerciaux et le renforcement du rôle stratégique du port de Dar es Salaam. Un spillover institutionnel est également observé à travers la création d'une autorité conjointe et des mécanismes de coordination bilatérale.

Toutefois, ces dynamiques demeurent partielles. La persistance des logiques intergouvernementales, la dépendance aux exportations de cuivre, les contraintes financières et la vulnérabilité aux chocs externes ont limité l'approfondissement institutionnel. L'étude conclut que le TAZARA illustre un « spillover africain » spécifique : progressif, pragmatique, mais contraint par des réalités structurelles. Il demeure néanmoins un laboratoire historique révélateur des potentialités et des limites de l'intégration régionale par les infrastructures en Afrique.

**Mots-clés :** TAZARA ; Intégration Régionale ; Spillover fonctionnel ; Néofonctionnalisme

## 1. Introduction

L'intégration régionale en Afrique ne relève pas seulement d'un idéal politique ; elle constitue une nécessité historique, économique et stratégique. Depuis les indépendances, les États africains ont été confrontés à un paradoxe structurel : disposer d'une souveraineté juridique pleine et entière tout en demeurant économiquement fragmentés, enclavés et dépendants des infrastructures héritées de la colonisation. Ces dernières avaient été conçues non pas pour relier les économies africaines entre elles, mais pour extraire les ressources vers les métropoles coloniales (Walter Rodney, 1972).

Dans ce contexte, la construction d'infrastructures transnationales s'est progressivement imposée comme un instrument majeur de transformation structurelle et d'affirmation de l'autonomie régionale.

Le chemin de fer TAZARA (Tanzania–Zambia Railway Authority) s'inscrit précisément dans cette dynamique. Construit entre 1970 et 1975, reliant Dar es Salaam en Tanzanie à Kapiri Mposhi en Zambie, le TAZARA ne fut pas qu'un simple projet ferroviaire. Il fut, pour ses initiateurs, un acte politique et symbolique fort : celui de briser l'enclavement de la Zambie nouvellement indépendante et de contourner les régimes minoritaires d'Afrique australe qui contrôlaient alors les principales voies d'accès au commerce international (Jamie Monson, 2009).

À travers cette infrastructure, deux figures emblématiques de l'Afrique postcoloniale, Julius Nyerere et Kenneth Kaunda ont porté une vision panafricaine de solidarité et d'émancipation économique. Leur ambition dépassait le cadre strictement bilatéral : il s'agissait de démontrer que la coopération Sud-Sud pouvait produire des infrastructures stratégiques au service de l'autodétermination africaine (Julius Nyerere, 1973).

Plus de cinquante ans après son inauguration, le TAZARA demeure un objet d'analyse fascinant. Son histoire épouse les mutations de l'économie politique africaine : optimisme des années 1970, crises structurelles des années 1980, ajustements néolibéraux des années 1990, et retour contemporain des grands projets d'infrastructure dans le cadre des partenariats sino-africains. Cependant, au-delà de sa trajectoire économique, le TAZARA pose une question théorique centrale : une infrastructure transnationale peut-elle générer une dynamique d'intégration régionale au-delà de son secteur initial ?

C'est ici qu'intervient la grille d'analyse néofonctionnaliste. Développée notamment par Ernst Haas dans son étude pionnière sur l'intégration européenne (Ernst B. Haas, 1958), la théorie du néofonctionnalisme repose sur l'idée que l'intégration dans un secteur technique ou économique donné engendre, par effet d'entraînement (spillover), une intégration progressive dans d'autres domaines. Selon cette perspective, la coopération sectorielle crée des

interdépendances qui rendent nécessaire l'extension de la coordination à des sphères connexes économiques, institutionnelles, voire politiques.

Si cette théorie a été largement mobilisée pour analyser l'expérience européenne, son applicabilité au contexte africain demeure débattue. Plusieurs auteurs africains ont souligné que l'intégration sur le continent se caractérise par une forte persistance de l'intergouvernementalisme et par une faiblesse relative des institutions supranationales (Daniel Bach, 2016).

. Pour Francis Kornegay, l'intégration en Afrique australe reste profondément marquée par les logiques de souveraineté étatique et les contraintes économiques asymétriques (Francis Kornegay, 2007). De même, Samir Amin rappelait que le développement africain ne peut être compris sans prendre en compte les structures de dépendance historique qui limitent l'autonomie décisionnelle des États (Samir Amin, 1973).

Dans ce contexte, analyser le TAZARA à travers le prisme du spillover fonctionnel revient à interroger la capacité des infrastructures panafricaines à dépasser leur fonction première pour devenir des catalyseurs d'intégration régionale. Le corridor ferroviaire a-t-il favorisé l'intensification des échanges commerciaux en Afrique australe ? A-t-il encouragé la mise en place de mécanismes institutionnels durables entre la Tanzanie et la Zambie, voire au sein de la Southern African Development Community ? Ou bien son impact est-il resté limité par des contraintes structurelles, financières et politiques ?

La problématique centrale de cet article peut ainsi être formulée comme suit : dans quelle mesure le TAZARA a-t-il généré une dynamique de spillover fonctionnel en Afrique australe, et que révèle cette expérience quant à la pertinence du néofonctionnalisme dans le contexte africain ?

L'hypothèse principale soutenue ici est que le TAZARA a effectivement produit des formes de spillover économique et institutionnel, notamment par l'intensification des échanges et la coordination bilatérale. Toutefois, ces dynamiques seraient demeurées incomplètes en raison de l'absence d'un cadre supranational robuste et de la dépendance persistante aux financements extérieurs. En d'autres termes, le TAZARA illustrerait un spillover partiel, adapté aux réalités africaines, mais limité par les contraintes structurelles du régionalisme africain.

Sur le plan méthodologique, cette étude adopte une approche qualitative fondée sur l'analyse documentaire, l'examen des rapports institutionnels régionaux et la mobilisation de la littérature théorique sur l'intégration régionale. L'objectif n'est pas de proposer une simple chronologie historique du TAZARA, mais de l'inscrire dans un débat théorique plus large sur les trajectoires d'intégration en Afrique.

Au-delà de son intérêt académique, cette réflexion revêt une portée politique contemporaine. Alors que l'Afrique engage aujourd'hui des initiatives ambitieuses telles que la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), la question des infrastructures comme leviers d'intégration redevient centrale. Le TAZARA apparaît alors non comme un vestige du passé, mais comme un laboratoire historique permettant d'évaluer les conditions de réussite ou d'échec des projets transnationaux africains.

Ainsi, revisiter le TAZARA à la lumière du néofonctionnalisme, c'est non seulement interroger une expérience singulière de coopération africaine, mais aussi contribuer à une réflexion plus large sur les chemins possibles de l'intégration régionale sur le continent. Car, au-delà des rails et des locomotives, c'est la question de l'interdépendance africaine, de la solidarité régionale et de la souveraineté économique qui demeure en jeu.

## **2. Cadre théorique : le néofonctionnalisme et la logique du spillover**

### **2.1 Fondements du néofonctionnalisme**

L'étude des dynamiques d'intégration régionale a longtemps été dominée par l'expérience européenne. Pourtant, derrière les institutions bruxelloises et les traités communautaires se trouve une réflexion théorique plus large sur la manière dont des États souverains choisissent de partager progressivement certaines compétences. Le néofonctionnalisme, formulé notamment par Ernst Haas, constitue l'une des contributions majeures à cette réflexion.

Dans *The Uniting of Europe*, Haas avance une idée centrale : l'intégration n'est pas un acte ponctuel, mais un processus évolutif. Elle commence généralement dans des secteurs techniques ou économiques considérés comme moins sensibles politiquement avant de s'étendre progressivement à d'autres domaines (Ernst B. Haas, 1958.) Selon lui, la coopération dans un secteur donné génère des interdépendances fonctionnelles qui rendent nécessaire une coordination accrue ailleurs. Cette dynamique cumulative constitue le cœur de la théorie.

Le néofonctionnalisme rompt ainsi avec les approches strictement intergouvernementales. Il ne réduit pas l'intégration à une simple addition de volontés étatiques ; il met en lumière le rôle des acteurs non étatiques, des technocrates, des institutions régionales et des élites économiques. Philippe Schmitter approfondira cette perspective en insistant sur la dimension politique des processus d'intégration et sur la capacité des institutions à produire leurs propres dynamiques internes (Philippe C. 1969). Toutefois, si cette théorie est née dans le contexte européen, son ambition est plus large : comprendre comment des logiques d'interdépendance peuvent transformer progressivement les rapports entre États. Transposer cette grille d'analyse au contexte africain exige néanmoins prudence et contextualisation. L'histoire du continent, marquée par la fragmentation coloniale et la défense jalouse de la souveraineté postindépendance, ne se confond pas avec celle de l'Europe d'après-guerre.

## 2.2 La notion de spillover : mécanisme et typologie

Le concept clé du néofonctionnalisme est celui de *spillover* littéralement « effet de débordement » ou « effet d'entraînement ». Pour Haas, l'intégration sectorielle produit des pressions objectives en faveur d'une intégration plus large (Ernst B. Haas, 1958).

On distingue généralement trois formes principales de spillover :

- i. **Le spillover fonctionnel** : Il découle des interdépendances techniques. Par exemple, la mise en place d'un réseau ferroviaire transnational exige une harmonisation des normes, des régulations douanières et des politiques commerciales. La coopération initialement limitée au transport déborde vers d'autres secteurs connexes.
- ii. **Le spillover politique** : Il survient lorsque des groupes d'intérêts, des entreprises ou des acteurs sociaux, bénéficiant de l'intégration sectorielle, exercent une pression en faveur d'une intégration accrue. Les acteurs économiques deviennent ainsi des moteurs du processus.
- iii. **Le spillover cultivé** : Schmitter insiste sur le rôle des institutions régionales qui, cherchant à accroître leur légitimité et leurs compétences, encouragent activement l'élargissement du champ d'intégration (Philippe C., 1969).

Appliquée au cas du TAZARA, cette typologie permet d'interroger plusieurs dimensions :

- La coopération ferroviaire a-t-elle généré des besoins d'harmonisation réglementaire ?
- Les acteurs économiques régionaux ont-ils poussé à une intégration commerciale accrue ?
- Les institutions régionales ont-elles joué un rôle actif dans l'élargissement de la coopération ?

Cependant, le spillover n'est jamais automatique. Haas lui-même reconnaît que des crises politiques, des résistances nationales ou des asymétries économiques peuvent interrompre le processus (Ernst B. Haas, 1970). Le néofonctionnalisme n'est pas une théorie déterministe ; il décrit une dynamique conditionnelle.

## 2.3 Le néofonctionnalisme face aux réalités africaines

Transposer le néofonctionnalisme en Afrique implique de prendre en compte des spécificités historiques et institutionnelles. Dès les années 1960, Kwame Nkrumah plaide pour une intégration politique rapide du continent, convaincu que seule une union forte permettrait de surmonter la fragmentation héritée de la colonisation (Kwame Nkrumah, 1963). Pourtant, l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) adopta une approche plus prudente, privilégiant la souveraineté nationale et la coopération intergouvernementale.

Adebayo Adedeji, ancien secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Afrique, a souligné que l'intégration africaine a souvent été freinée par le manque d'infrastructures interconnectées et par des économies peu complémentaires (Adebayo Adedeji, 1999). Dans cette perspective, les infrastructures régionales comme le TAZARA deviennent des leviers potentiels de spillover fonctionnel.

Thandika Mkandawire rappelle cependant que les États africains ont évolué dans un contexte de contraintes financières et de dépendance structurelle, limitant leur capacité à soutenir des projets d'intégration ambitieux (Thandika Mkandawire, 2001). La faiblesse des institutions supranationales africaines renforce la prédominance des logiques intergouvernementales.

Daniel Bach souligne que le régionalisme africain se caractérise par un « régionalisme de façade » où les engagements politiques dépassent parfois les réalisations concrètes (Daniel C. Bach, 2016). Dans un tel environnement, le spillover peut être freiné par l'absence de mécanismes contraignants.

Ainsi, la question n'est pas de savoir si le néofonctionnalisme est applicable tel quel à l'Afrique, mais plutôt comment il peut être adapté. Le continent offre un terrain d'expérimentation où les infrastructures peuvent constituer le point de départ d'une intégration progressive, à condition que les conditions politiques et institutionnelles soient réunies.

#### 2.4 Vers une lecture africaine du spillover

Adopter une tonalité africaine dans l'analyse théorique signifie reconnaître que l'intégration ne se limite pas à des mécanismes institutionnels ; elle est aussi portée par des imaginaires politiques et des solidarités historiques. Le TAZARA, né d'une alliance entre la Tanzanie et la Zambie, s'inscrit dans une tradition panafricaine de coopération.

Comme le souligne Achille Mbembe, l'Afrique contemporaine doit repenser ses formes d'interdépendance au-delà des frontières héritées (Achille Mbembe, 2010). Les infrastructures régionales peuvent devenir des espaces concrets où s'expérimente cette interdépendance.

Dans cette perspective, le spillover en Afrique ne doit pas être envisagé uniquement comme un mécanisme institutionnel, mais aussi comme un processus socio-économique enraciné dans des réalités locales. Les corridors de transport peuvent transformer les économies régionales, favoriser la mobilité des populations et créer des espaces d'échanges transfrontaliers.

Le TAZARA offre ainsi un laboratoire empirique pour tester l'idée selon laquelle une infrastructure technique peut produire des effets politiques et institutionnels. L'analyse néofonctionnaliste, enrichie par les apports des penseurs africains, permet d'éviter deux écueils : l'optimisme naïf et le scepticisme systématique.

#### 2.5 Hypothèse théorique et ancrage analytique

À la lumière de ces éléments, l'article adopte une posture théorique nuancée. Il ne s'agit ni d'importer mécaniquement un modèle européen, ni de rejeter toute grille théorique extérieure. Il s'agit plutôt de confronter la théorie néofonctionnaliste aux réalités africaines afin d'en évaluer la pertinence et les limites.

Le TAZARA constitue un terrain privilégié pour cette évaluation. Infrastructure transnationale majeure, fruit d'une volonté politique panafricaine et d'une coopération internationale atypique, il offre un cas d'étude emblématique pour examiner la dynamique du spillover fonctionnel en Afrique australe.

Ainsi, le cadre théorique de cet article repose sur une articulation entre :

- la théorie classique du néofonctionnalisme (Haas, Schmitter) ;
- les critiques et adaptations africaines (Adedeji, Mkandawire, Bach) ;
- et une lecture contextualisée des réalités socio-économiques d'Afrique australe.

C'est à l'intersection de ces perspectives que se situe l'analyse qui suivra.

### 3. Le TAZARA : genèse, objectifs et portée géostratégique

#### 3.1 Contexte géopolitique : l'Afrique australe dans la tourmente des années 1960–1970

La genèse du TAZARA ne peut être comprise sans revenir à l'atmosphère politique et stratégique de l'Afrique australe au tournant des années 1960 et 1970. La région était alors un espace de tensions profondes : indépendances récentes, régimes minoritaires en Rhodésie du Sud et en Afrique du Sud, luttes de libération encore en cours au Mozambique et en Angola. Les jeunes États africains de la région devaient affirmer leur souveraineté dans un environnement hostile et polarisé par la Guerre froide.

La Zambie, devenue indépendante en 1964, était confrontée à un défi majeur : son enclavement géographique. Pays riche en cuivre, ressource stratégique pour l'économie mondiale, elle dépendait des corridors ferroviaires traversant des territoires contrôlés par des régimes politiquement opposés à ses positions anticolonialistes (Kenneth Kaunda, 1962). Cette dépendance constituait une vulnérabilité structurelle, susceptible d'être exploitée à des fins politiques.

La Tanzanie, quant à elle, sous la direction de Julius Nyerere, avait adopté une orientation socialiste africaine fondée sur l'ujamaa une philosophie valorisant la solidarité, l'autosuffisance et la coopération communautaire (Julius Nyerere, 1968). Pour Nyerere, le développement ne pouvait être dissocié de la justice sociale et de l'indépendance politique. Dans cette perspective, soutenir la Zambie dans son désenclavement relevait autant d'un impératif moral que stratégique.

L'initiative du TAZARA s'inscrit ainsi dans un double dynamique : celle de la lutte contre les héritages coloniaux et celle de l'affirmation d'une solidarité panafricaine. Kenneth Kaunda, président zambien, partageait cette vision. Il considérait l'autonomie des voies d'exportation comme une condition essentielle de la souveraineté nationale (Kenneth Kaunda, 1962). Le projet ferroviaire apparaissait donc comme un instrument concret d'émancipation.

A cette dimension régionale s'ajoutait un contexte international marqué par la rivalité Est-Ouest. Le refus initial de certaines puissances occidentales de financer le projet ouvrit la voie à une coopération avec la Chine populaire. Cette alliance inattendue donna au TAZARA une dimension géopolitique mondiale, inscrivant l'Afrique australe dans les recompositions stratégiques de la Guerre froide (Jamie Monson, 2009).

#### 3.2 Leadership politique et diplomatie panafricaine

Le TAZARA est indissociable du leadership visionnaire de deux figures majeures de l'Afrique postcoloniale : Julius Nyerere et Kenneth Kaunda. Leur engagement en faveur du projet dépasse la simple coopération bilatérale ; il reflète une conception panafricaine du développement.

Nyerere voyait dans l'intégration régionale un prolongement naturel de la lutte pour l'indépendance. Dans *Freedom and Development*, il insiste sur la nécessité pour les États africains de mutualiser leurs ressources afin de surmonter les contraintes héritées du passé colonial (Julius Nyerere, 1973). De son côté, Kaunda défendait une vision humaniste du développement, fondée sur la solidarité et la dignité des peuples africains (Kenneth Kaunda, 1966).

Le TAZARA fut ainsi conçu comme une œuvre collective, mobilisant des milliers de travailleurs africains et chinois. Jamie Monson souligne que le projet créa des espaces d'interaction interculturelle et de coopération transnationale inédits (Jamie Monson, 2009). Le chantier devint un symbole de fraternité internationale et de résistance aux pressions géopolitiques.

Cette dimension humaine mérite d'être soulignée. Derrière les statistiques de tonnage et les considérations stratégiques, le TAZARA fut aussi une aventure sociale : des villages se développèrent le long de la ligne, des échanges culturels se multiplièrent, des générations entières furent marquées par cette expérience collective. Le chemin de fer devint une artère vivante, reliant non seulement des territoires, mais des communautés.

#### 3.3 Objectifs économiques et stratégiques

Au-delà de sa portée symbolique, le TAZARA répondait à des objectifs économiques précis. Il s'agissait principalement de permettre à la Zambie d'exporter son cuivre via le port de Dar es Salaam, contournant ainsi les

routes contrôlées par des régimes hostiles. Cette diversification des corridors logistiques visait à réduire les risques politiques et à stabiliser les recettes d'exportation (Catherine Boone, 2003).

Pour la Tanzanie, le projet offrait l'opportunité de renforcer son rôle régional en tant que hub commercial. Le port de Dar es Salaam devenait une porte d'entrée stratégique pour l'Afrique centrale et australe. Cette complémentarité économique illustre une logique d'interdépendance fonctionnelle susceptible de générer, à terme, des effets d'intégration plus larges.

Dans une perspective néofonctionnaliste, le TAZARA constituait ainsi un point de départ sectoriel : la coopération dans le transport ferroviaire pouvait entraîner une harmonisation douanière, une coordination commerciale et une intensification des échanges régionaux. Ernst Haas souligne que ce type d'interdépendance crée des pressions objectives en faveur d'une coopération accrue (Ernst B. Haas, 1958).

Cependant, ces objectifs se heurtaient à des contraintes structurelles : volatilité des prix du cuivre, difficultés de gestion, coûts d'entretien élevés. Comme le rappelle Thandika Mkandawire, les économies africaines des années 1970 étaient particulièrement vulnérables aux chocs externes (Thandika Mkandawire, 2001). Ces facteurs limitèrent partiellement l'impact économique du projet.

### **3.4 Architecture institutionnelle et coopération bilatérale**

Le TAZARA fut institutionnalisé à travers une autorité conjointe la Tanzania-Zambia Railway Authority chargée de la gestion et de l'exploitation de la ligne. Cette structure représentait une forme innovante de gouvernance partagée en Afrique australe.

Toutefois, contrairement aux institutions supranationales européennes analysées par Haas, l'autorité du TAZARA demeurait fondamentalement intergouvernementale. Les décisions stratégiques restaient tributaires des États partenaires. Daniel Bach note que ce type d'arrangement reflète la préférence africaine pour des mécanismes flexibles respectant la souveraineté nationale (Daniel C. 2016).

Malgré ces limites, l'existence d'une structure commune témoigne d'un effort de coordination institutionnelle significatif. Elle illustre une tentative de dépasser la simple coopération ad hoc pour instaurer un cadre durable.

### **3.5 Portée géostratégique et héritage contemporain**

Le TAZARA a profondément marqué la géographie économique de l'Afrique australe. Il a contribué à redéfinir les axes de circulation et à renforcer les liens entre la Tanzanie et la Zambie. Sur le plan géopolitique, il symbolisa la capacité des États africains à concevoir et réaliser des projets d'envergure malgré les contraintes internationales.

Aujourd'hui encore, le TAZARA conserve une valeur stratégique. Dans un contexte de renouveau des investissements dans les infrastructures africaines, notamment dans le cadre des partenariats sino-africains contemporains, il apparaît comme un précurseur historique.

Achille Mbembe rappelle que l'Afrique contemporaine doit repenser ses connexions internes pour consolider sa souveraineté économique (Achille Mbembe, 2010). A cet égard, le TAZARA offre une leçon : l'intégration ne naît pas uniquement des traités, mais aussi des infrastructures concrètes qui transforment les territoires.

La genèse et la trajectoire du TAZARA révèlent un projet à la croisée des ambitions politiques, des contraintes économiques et des rivalités géopolitiques. Il incarne une tentative africaine d'inscrire le développement dans une logique de solidarité régionale. C'est précisément cette articulation entre infrastructure et intégration que l'analyse néofonctionnaliste permettra d'examiner plus en profondeur dans les sections suivantes.

## **4. Analyse empirique : le spillover fonctionnel généré par le TAZARA**

### **4.1 Spillover économique : intensification des échanges et interdépendances régionales**

L'analyse empirique du TAZARA révèle que son impact ne saurait être réduit à la simple circulation de marchandises entre Kapiri Mposhi et Dar es Salaam. Dès sa mise en service en 1975, la ligne ferroviaire a modifié les flux commerciaux et redessiné les logiques d'échange en Afrique australe. Elle a permis à la Zambie d'exporter son cuivre

sans dépendre exclusivement des corridors contrôlés par des régimes politiquement hostiles, réduisant ainsi une vulnérabilité structurelle majeure (Kenneth Kaunda, 1962).

Dans une perspective néofonctionnaliste, cette diversification des routes commerciales constitue un point de départ typique du *spillover fonctionnel*. La coopération dans le secteur ferroviaire a engendré des besoins croissants de coordination dans des domaines connexes : procédures douanières, normes logistiques, assurances commerciales, politiques portuaires. Ernst Haas soulignait que l'intégration dans un secteur technique crée des « pressions systémiques » en faveur d'une coopération élargie (Ernst B. Haas, 1958). Le TAZARA illustre cette logique : le simple transport du cuivre supposait une harmonisation minimale des cadres réglementaires entre la Tanzanie et la Zambie.

Pour la Tanzanie, le port de Dar es Salaam est devenu un pivot régional. Le flux des exportations zambiennes a renforcé son rôle stratégique et stimulé des investissements portuaires et logistiques. Cette interdépendance économique a progressivement consolidé un espace d'échange bilatéral plus dense. Comme le note Adebayo Adedeji, l'intégration économique africaine passe d'abord par la création d'interconnexions matérielles capables de transformer les économies nationales en économies complémentaires (Adebayo Adedeji, 1999).

Le TAZARA a également favorisé l'émergence d'activités économiques le long de son tracé. Des marchés locaux se sont développés autour des gares, facilitant les échanges agricoles et artisanaux. Ce phénomène, souvent négligé dans les analyses macroéconomiques, révèle une dimension sociale du *spillover* : la circulation ferroviaire a créé des micro-espaces d'intégration transfrontalière, reliant des communautés rurales auparavant isolées.

L'intensification des échanges n'a pas été linéaire. Les crises économiques des années 1980, la chute des prix du cuivre et les programmes d'ajustement structurel ont fragilisé la capacité opérationnelle du TAZARA (Jamie Monson, 2009)

Thandika Mkandawire rappelle que les économies africaines ont subi de fortes contraintes externes limitant leurs marges de manœuvre budgétaires (Thandika Mkandawire, 2001). Cette vulnérabilité a réduit la portée du *spillover* économique, montrant que les infrastructures ne produisent pas automatiquement une intégration durable sans un environnement macroéconomique favorable.

Malgré ces limites, le TAZARA a consolidé une interdépendance bilatérale tangible. En créant un corridor alternatif et en stimulant les flux commerciaux, il a matérialisé l'idée que l'intégration régionale peut commencer par des infrastructures concrètes avant de s'étendre à d'autres sphères.

#### **4.2 Spillover infrastructurel : corridors régionaux et effets d'entraînement sectoriels**

Le *spillover* ne s'est pas limité aux échanges commerciaux. Il a également pris une dimension infrastructurelle plus large. En reliant l'intérieur du continent à l'océan Indien, le TAZARA a contribué à structurer un corridor régional dont l'impact dépasse la seule relation Tanzanie-Zambie.

Dans la logique néofonctionnaliste, l'interconnexion des réseaux crée des besoins de coordination accrue dans les secteurs complémentaires : routes secondaires, plateformes logistiques, services de maintenance, télécommunications. Philippe Schmitter insiste sur le fait que les institutions et les infrastructures tendent à générer des dynamiques internes cherchant à élargir leur champ d'action (Philippe C., 1969) Le TAZARA a encouragé le développement de routes de desserte, de zones d'entrepôt et de services connexes, renforçant ainsi la densité infrastructurelle régionale.

Ce phénomène s'inscrit dans une dynamique plus large d'intégration en Afrique australe. La montée en puissance des corridors de transport au sein de la Southern African Development Community témoigne d'une reconnaissance croissante du rôle stratégique des infrastructures dans l'intégration régionale. Bien que le TAZARA soit antérieur à la formalisation de nombreux cadres régionaux contemporains, il en a constitué l'un des précurseurs matériels.

Sur le plan local, les effets d'entraînement ont été perceptibles dans l'aménagement territorial. Les gares sont devenues des pôles d'activité économique et sociale. L'installation de services publics, d'écoles et de centres de santé le long du tracé reflète une transformation progressive des espaces traversés. Comme le souligne Catherine Boone, les infrastructures peuvent remodeler la géographie politique en modifiant les centres de gravité économiques (Catherine Boone, 2003).

Toutefois, le spillover infrastructurel a rencontré des limites importantes. Le vieillissement du matériel roulant, les coûts élevés de maintenance et la concurrence accrue du transport routier ont affaibli la capacité du TAZARA à jouer pleinement son rôle structurant (Daniel C., 2016). L'absence d'investissements soutenus a freiné l'expansion des effets d'entraînement.

Dans une perspective africaine, ces limites rappellent que l'intégration par les infrastructures exige une vision stratégique à long terme. Achille Mbembe insiste sur la nécessité de repenser les infrastructures comme des espaces de circulation et d'interconnexion capables de transformer les économies africaines de manière durable (Achille Mbembe, 2010). Le TAZARA démontre que la matérialité des rails peut ouvrir des perspectives d'intégration, mais que leur pérennité dépend de choix politiques et économiques continus.

Les dimensions économique et infrastructurelle du spillover généré par le TAZARA confirment partiellement l'hypothèse néofonctionnaliste : une coopération sectorielle peut effectivement produire des interdépendances et des effets d'entraînement. Toutefois, ces dynamiques demeurent vulnérables aux contraintes structurelles et aux fluctuations économiques.

Le TAZARA apparaît ainsi comme un laboratoire africain du spillover : une expérience où l'infrastructure devient le point de départ d'une intégration potentielle, mais dont l'aboutissement dépend de la capacité des États et des institutions régionales à consolider les acquis et à surmonter les fragilités structurelles.

#### **4.3 Spillover institutionnel : coopération bilatérale et apprentissages de gouvernance**

Au-delà des flux commerciaux et des dynamiques infrastructurelles, l'une des dimensions les plus significatives du TAZARA réside dans sa portée institutionnelle. La création d'une autorité conjointe, la Tanzania-Zambia Railway Authority (TAZARA), constitue en soi un laboratoire de gouvernance partagée en Afrique australe.

Dès l'origine, le choix d'une structure binationale traduisait une volonté d'aller au-delà d'une simple coopération technique ponctuelle. La gestion, le financement et l'exploitation de la ligne ferroviaire supposaient une coordination permanente entre la Tanzanie et la Zambie. Cette architecture institutionnelle a favorisé l'émergence d'espaces réguliers de dialogue politique et administratif. En ce sens, elle correspond à ce que Ernst Haas qualifiait de dynamique d'apprentissage institutionnel : l'intégration sectorielle crée des mécanismes durables de concertation susceptibles d'élargir progressivement le champ de coopération (Ernst B. Haas, 1958).

Le fonctionnement conjoint du TAZARA a nécessité l'harmonisation de certaines procédures : règles de transit, politiques tarifaires, mécanismes de règlement des différends, coordination budgétaire. Ces ajustements témoignent d'un spillover institutionnel réel, bien que limité. Philippe Schmitter souligne que les institutions régionales, même modestes, peuvent développer une logique propre et générer des attentes de continuité et de stabilité (Philippe C., 1969).

Dans le cas du TAZARA, cette dynamique s'est manifestée par la formation d'un personnel technique commun, par l'émergence d'une culture organisationnelle partagée et par la consolidation d'un réseau d'acteurs administratifs transnationaux. Ces interactions quotidiennes ont contribué à normaliser la coopération bilatérale, au-delà des fluctuations politiques internes.

La portée de ce spillover institutionnel demeure relative. Contrairement aux institutions européennes dotées de compétences supranationales, l'autorité du TAZARA reste strictement intergouvernementale. Les décisions stratégiques majeures continuent d'être prises par les États partenaires. Daniel Bach rappelle que le régionalisme africain privilégie des arrangements souples respectueux de la souveraineté nationale (Daniel C. Bach, 2016). Cette caractéristique limite l'autonomisation institutionnelle et freine l'émergence d'un spillover politique plus profond.

Malgré ces contraintes, l'expérience du TAZARA a contribué à consolider une tradition de coopération bilatérale durable entre la Tanzanie et la Zambie. Elle a renforcé la confiance mutuelle et démontré que des projets conjoints d'envergure pouvaient être gérés dans la durée. Dans un continent où les rivalités frontalières ont parfois entravé l'intégration, cet acquis n'est pas négligeable.

De surcroît, le TAZARA a influencé indirectement les cadres régionaux plus larges. La montée en puissance de la Southern African Development Community (SADC) s'inscrit dans une dynamique où les infrastructures jouent un rôle central. Bien que le TAZARA soit antérieur à la formalisation actuelle de la SADC, il a offert un précédent concret de coopération transnationale, contribuant à nourrir l'imaginaire institutionnel régional.

Ainsi, le spillover institutionnel généré par le TAZARA apparaît comme partiel mais tangible : il a favorisé des apprentissages administratifs et renforcé les mécanismes bilatéraux, sans pour autant déboucher sur une supranationalité affirmée.

#### 4.4 Limites structurelles et contraintes du spillover en Afrique australe

Toute analyse empirique sérieuse doit également prendre en compte les limites du processus. Le néofonctionnalisme postule que l'intégration sectorielle peut générer des effets d'entraînement, mais il reconnaît aussi que ces dynamiques peuvent être interrompues ou freinées par des crises économiques, des résistances politiques ou des asymétries structurelles (Ernst B. Haas, 1970).

Le TAZARA n'a pas échappé à ces contraintes. Dès les années 1980, la chute des prix du cuivre a affecté la rentabilité de la ligne. Les difficultés financières ont réduit la capacité d'investissement et de maintenance, affaiblissant la performance opérationnelle. Thandika Mkandawire souligne que les économies africaines ont été particulièrement vulnérables aux chocs externes, limitant la consolidation des projets d'intégration (Thandika Mkandawire, 2001).

Par ailleurs, la dépendance initiale à l'égard du financement et de l'expertise chinoise pose la question de l'autonomie structurelle. Si la coopération sino-africaine a permis la réalisation du projet, elle a également souligné les limites des capacités financières locales. Samir Amin rappelle que le développement africain demeure souvent conditionné par des dépendances externes qui restreignent la marge de manœuvre stratégique (Samir Amin, 1973).

La concurrence du transport routier constitue une autre contrainte majeure. Avec la libéralisation économique et l'amélioration des réseaux routiers, les flux commerciaux se sont partiellement détournés du rail. Cette évolution a réduit l'effet d'entraînement attendu et fragilisé la dynamique infrastructurelle initiale.

Sur le plan institutionnel, la persistance d'une logique intergouvernementale a limité l'approfondissement du spillover politique. Adebayo Adedeji insistait sur le fait que l'intégration africaine exige non seulement des infrastructures, mais aussi une volonté politique constante et des mécanismes institutionnels robustes (Adebayo Adedeji, 1999). Sans cadre contraignant, les dynamiques de coopération restent vulnérables aux changements de priorités nationales.

Les défis de gouvernance interne gestion financière, maintenance technique, transparence administrative ont également affecté la performance du TAZARA. Ces difficultés illustrent la complexité de la gestion d'infrastructures transnationales dans des contextes institutionnels fragiles.

Pourtant, reconnaître ces limites ne revient pas à nier les acquis. Le TAZARA a démontré que l'intégration par les infrastructures est possible en Afrique, mais qu'elle nécessite une consolidation continue. Il offre une leçon essentielle : le spillover n'est ni automatique ni irréversible. Il dépend d'un environnement économique stable, d'un engagement politique soutenu et d'une capacité institutionnelle renforcée.

Dans une tonalité profondément africaine, le TAZARA peut être compris comme une métaphore du chemin parcouru par l'intégration régionale sur le continent : une trajectoire faite d'espairs, de résistances, d'adaptations et de résilience. Les rails posés dans les années 1970 continuent de porter un message : celui d'une Afrique capable de relier ses territoires et ses peuples, à condition de transformer la coopération technique en projet politique durable.

#### 5. Discussion : confirmation ou relativisation du modèle néofonctionnaliste ?

L'analyse empirique du TAZARA invite à une réflexion plus large sur la pertinence du néofonctionnalisme dans le contexte africain. Loin de se limiter à une validation ou à une invalidation mécanique d'un modèle théorique conçu à partir de l'expérience européenne, il s'agit ici d'interroger les conditions d'émergence et les limites du spillover fonctionnel en Afrique australe. Le TAZARA, en tant qu'infrastructure transnationale emblématique, constitue un terrain d'épreuve particulièrement riche pour cette discussion.

### 5.1 Indicateurs empiriques d'un spillover effectif

À première vue, plusieurs éléments suggèrent que le TAZARA confirme partiellement les hypothèses néofonctionnalistes formulées par Ernst Haas. L'intégration sectorielle dans le domaine ferroviaire a généré des interdépendances économiques et administratives tangibles. L'intensification des échanges commerciaux entre la Tanzanie et la Zambie, l'harmonisation de certaines procédures douanières et la mise en place d'une autorité conjointe constituent des manifestations concrètes d'un spillover fonctionnel (Ernst B. Haas, 1958).

Haas soutenait que la coopération technique crée des « pressions systémiques » conduisant à une coordination accrue dans des domaines connexes (Ernst B. Haas, 1958). Dans le cas du TAZARA, le simple transport du cuivre zambien vers le port de Dar es Salaam a nécessité une synchronisation des politiques logistiques, tarifaires et portuaires. Cette interdépendance a contribué à stabiliser les relations bilatérales et à renforcer la confiance institutionnelle.

Par ailleurs, la dynamique infrastructurelle du TAZARA s'est inscrite dans un mouvement plus large de développement des corridors régionaux en Afrique australe, notamment dans le cadre de la Southern African Development Community. Même si le TAZARA n'a pas été conçu initialement dans ce cadre institutionnel, il a offert un précédent concret démontrant la faisabilité de projets transnationaux d'envergure.

Du point de vue social, le projet a favorisé la mobilité des populations, la création de marchés locaux et l'émergence d'espaces d'interaction transfrontalière. Cette dimension humaine, souvent absente des modèles théoriques, illustre une forme de spillover sociétal : l'intégration matérielle peut produire des rapprochements culturels et économiques durables.

Ces éléments confirment que le néofonctionnalisme offre des outils analytiques pertinents pour comprendre certaines dynamiques observées autour du TAZARA. Toutefois, cette confirmation demeure partielle et appelle à une lecture nuancée.

### 5.2 La persistance des logiques intergouvernementales

Si le TAZARA a généré des interdépendances, il n'a pas conduit à une transformation profonde des structures politiques régionales. Contrairement au modèle européen, où des institutions supranationales ont progressivement acquis des compétences autonomes, l'autorité du TAZARA demeure strictement intergouvernementale.

Philippe Schmitter souligne que le spillover peut être freiné lorsque les États conservent un contrôle exclusif sur les décisions stratégiques (Philippe C., 1969). En Afrique australe, la souveraineté nationale reste un principe fondamental, hérité des luttes de libération et jalousement préservé. Daniel Bach observe que le régionalisme africain se caractérise par une forte résilience des États, limitant l'émergence d'autorités supranationales robustes (Daniel C. Bach, 2016).

Dans le cas du TAZARA, les décisions majeures financement, modernisation, orientation stratégique dépendent toujours de négociations bilatérales. Cette configuration reflète une préférence politique pour la coopération flexible plutôt que pour l'intégration contraignante. Ainsi, le spillover institutionnel observé reste circonscrit et ne débouche pas sur une intégration politique élargie.

Cette réalité invite à relativiser l'universalité du modèle néofonctionnaliste. Le contexte africain, marqué par des trajectoires historiques spécifiques et par une diversité institutionnelle importante, impose une adaptation conceptuelle.

### 5.3 Contraintes structurelles et dépendances externes

Un autre facteur limitant réside dans les contraintes économiques structurelles. Le TAZARA a été conçu dans un contexte de dépendance à l'égard des exportations de cuivre et de financement extérieur. Samir Amin rappelle que les économies africaines demeurent souvent insérées dans des structures de dépendance mondiale qui restreignent leur autonomie stratégique (Samir Amin, 1973).

La chute des prix du cuivre dans les années 1980, combinée aux programmes d'ajustement structurel, a fragilisé la rentabilité du TAZARA. Thandika Mkandawire souligne que ces chocs externes ont affaibli les capacités

institutionnelles des États africains (Thandika Mkandawire, 2001). Dans un tel environnement, la dynamique du spillover peut être interrompue ou inversée.

La dépendance initiale vis-à-vis du soutien technique et financier chinois pose également la question de la durabilité du modèle. Si cette coopération a permis la réalisation du projet, elle illustre aussi les limites des capacités endogènes. L'intégration régionale ne peut produire des effets cumulatifs que si elle repose sur des bases économiques solides et diversifiées.

Ainsi, le TAZARA montre que le spillover n'est pas un processus linéaire ; il est conditionné par la stabilité macroéconomique, la capacité institutionnelle et la cohérence des politiques publiques.

#### **5.4 Vers une relecture africaine du néofonctionnalisme**

Face à ces constats, il ne s'agit pas de rejeter le néofonctionnalisme, mais de l'enrichir. Adebayo Adedeji plaide pour une intégration africaine progressive, fondée sur des projets concrets capables de générer des interdépendances tangibles (Adebayo Adedeji, 1999). Le TAZARA incarne précisément cette approche pragmatique.

Achille Mbembe invite à repenser les formes d'interconnexion africaine à partir des réalités sociales et territoriales du continent (Achille Mbembe, 2010). Dans cette perspective, le spillover en Afrique ne doit pas être évalué uniquement à l'aune de la supranationalité institutionnelle, mais aussi en fonction de sa capacité à transformer les espaces économiques et sociaux.

Le TAZARA suggère l'existence d'un « spillover africain » : une dynamique d'intégration sectorielle réelle mais encadrée par des logiques intergouvernementales fortes et des contraintes structurelles persistantes. Ce modèle hybride, mêlant coopération technique, solidarité politique et prudence souverainiste, reflète les spécificités historiques du continent.

En définitive, la discussion met en évidence une double conclusion. D'une part, le TAZARA confirme que les infrastructures peuvent constituer des moteurs d'intégration régionale et générer des interdépendances significatives. D'autre part, il révèle que la profondeur du spillover dépend étroitement des conditions politiques, économiques et institutionnelles.

Le TAZARA apparaît ainsi comme un miroir des trajectoires africaines d'intégration : ambitieux dans sa conception, résilient dans son existence, mais confronté à des limites structurelles. En revisitant ce projet à travers le prisme néofonctionnaliste, cet article contribue à une réflexion plus large sur les voies possibles d'une intégration africaine durable.

### **6. Perspectives contemporaines et reconfiguration géoéconomique**

L'histoire du TAZARA ne s'est pas arrêtée aux décennies qui ont suivi son inauguration. Aujourd'hui, dans un contexte marqué par le retour massif des investissements dans les infrastructures africaines et par l'approfondissement des projets d'intégration continentale, le chemin de fer Tanzanie-Zambie retrouve une actualité stratégique. Les dynamiques contemporaines offrent l'opportunité de relire ce projet à la lumière des transformations géoéconomiques en cours et d'interroger la possibilité d'un nouveau cycle de spillover en Afrique australe.

#### **6.1 Modernisation du TAZARA et renouvellement des partenariats**

Au fil des décennies, le TAZARA a souffert d'un vieillissement progressif de ses infrastructures, d'un manque d'investissements soutenus et d'une concurrence accrue du transport routier. Toutefois, depuis les années 2010, un regain d'intérêt s'est manifesté autour de sa modernisation. La coopération sino-africaine, renouvelée dans le cadre de grands programmes d'infrastructures, a ravivé les discussions sur la réhabilitation et l'optimisation de la ligne ferroviaire (Jamie Monson, 2009).

Cette dynamique s'inscrit dans un contexte global de reconfiguration des chaînes logistiques mondiales. Le continent africain, riche en ressources naturelles et doté d'un potentiel démographique important, attire de nouveaux investissements stratégiques. Le port de Dar es Salaam, point d'ancrage du TAZARA, connaît lui-même des projets

d'extension visant à renforcer son rôle régional (Rapport sur l'expansion du port de Dar es Salaam, autorités portuaires tanzaniennes, 2018).

Dans une perspective néofonctionnaliste, cette modernisation pourrait relancer un spillover infrastructurel et économique. Ernst Haas soulignait que l'intégration est un processus cumulatif susceptible de connaître des phases de stagnation suivies de relances (Ernst B. Haas, 1958). La remise à niveau technique du TAZARA pourrait ainsi raviver les interdépendances commerciales entre la Tanzanie, la Zambie et d'autres États enclavés.

Cependant, cette modernisation pose également des questions de gouvernance et d'autonomie stratégique. Samir Amin rappelait que les partenariats internationaux doivent être évalués à l'aune de leur capacité à renforcer les bases productives locales (Samir Amin, 1973). La durabilité du renouveau du TAZARA dépendra de la capacité des États partenaires à inscrire la coopération extérieure dans une stratégie régionale cohérente.

## 6.2 Articulation avec les corridors régionaux et dynamiques continentales

La modernisation du TAZARA ne peut être dissociée des transformations institutionnelles régionales. La consolidation de la Southern African Development Community (SADC) et la montée en puissance de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) redéfinissent les cadres de l'intégration économique africaine.

Adebayo Adedeji affirmait que les infrastructures constituent la colonne vertébrale de toute intégration économique effective (Adebayo Adedeji, 1999). Sans corridors efficaces, les accords commerciaux restent largement formels. Dans cette perspective, le TAZARA peut jouer un rôle stratégique en facilitant les échanges intra-africains, en particulier pour les pays enclavés.

Les corridors de transport contemporains en Afrique australe qu'ils soient ferroviaires, routiers ou portuaires tendent à s'articuler autour de hubs régionaux interconnectés. Le TAZARA, en reliant l'intérieur du continent à l'océan Indien, peut contribuer à cette architecture logistique élargie. Philippe Schmitter évoquait la possibilité d'un spillover cultivé, où les institutions encouragent activement l'approfondissement de l'intégration (Philippe C., 1969). Dans le contexte actuel, les cadres régionaux pourraient jouer ce rôle d'impulsion stratégique.

Toutefois, les défis persistent. Daniel Bach souligne que l'intégration africaine souffre parfois d'un écart entre ambitions politiques et capacités opérationnelles (Daniel C. Bach, 2016). L'articulation entre le TAZARA et les corridors régionaux exigera une coordination technique, financière et institutionnelle soutenue.

## 6.3 Vers un nouveau cycle de spillover en Afrique australe ?

La question centrale demeure : les évolutions contemporaines peuvent-elles générer un nouveau cycle de spillover fonctionnel ? La réponse dépend de plusieurs facteurs.

Premièrement, la stabilité macroéconomique et la diversification des économies régionales sont essentielles. Thandika Mkandawire rappelle que la dépendance excessive à une seule ressource limite la capacité d'intégration durable (Thandika Mkandawire, 2001). Si le TAZARA continue de dépendre principalement du transport du cuivre, sa résilience restera fragile. En revanche, une diversification des flux produits agricoles, manufacturés, miniers variés renforcerait son rôle structurant.

Deuxièmement, la gouvernance institutionnelle doit être consolidée. Le spillover institutionnel ne peut se renforcer sans mécanismes de transparence, de coordination et de responsabilité partagée. Une modernisation réussie du TAZARA pourrait constituer un exemple de coopération renouée en Afrique australe.

Troisièmement, l'intégration continentale en cours offre un cadre propice à l'approfondissement des interdépendances. Achille Mbembe insiste sur la nécessité pour l'Afrique de repenser ses connexions internes afin de consolider sa souveraineté collective (Achille Mbembe, 2010). Les infrastructures transnationales, lorsqu'elles sont intégrées dans une vision continentale cohérente, peuvent devenir des instruments puissants d'unité.

Dans cette perspective, le TAZARA ne représente pas seulement un héritage du passé, mais un pivot potentiel pour l'avenir. Il symbolise la capacité des États africains à concevoir des projets communs ambitieux. Si les conditions

économiques, institutionnelles et politiques sont réunies, il pourrait contribuer à une nouvelle phase d'intégration régionale.

La reconfiguration géoéconomique actuelle offre une opportunité historique. Elle rappelle que les rails posés dans les années 1970 continuent de porter une ambition plus vaste : celle d'une Afrique connectée, solidaire et stratégiquement autonome. Le défi contemporain consiste à transformer cette ambition en réalité durable.

## 7. Conclusion

L'analyse du TAZARA à travers le prisme du néofonctionnalisme nous conduit à une conclusion nuancée, profondément ancrée dans les réalités africaines. Le chemin de fer Tanzanie–Zambie n'est ni une simple infrastructure technique, ni une illustration parfaite d'un modèle théorique importé. Il constitue plutôt une expérience historique singulière, à la croisée des ambitions panafricaines, des contraintes structurelles et des dynamiques géopolitiques mondiales.

D'un point de vue théorique, l'étude confirme que la logique du spillover proposée par Ernst Haas offre une grille d'analyse pertinente pour comprendre certains effets générés par le TAZARA. L'intégration sectorielle dans le domaine ferroviaire a effectivement produit des interdépendances économiques et administratives entre la Tanzanie et la Zambie (Ernst B. Haas, 1958). La création d'une autorité conjointe, l'harmonisation de procédures logistiques et l'intensification des échanges commerciaux constituent des manifestations tangibles d'un spillover fonctionnel.

Cependant, cette dynamique est demeurée partielle. Contrairement à l'expérience européenne qui a inspiré le néofonctionnalisme, le cas du TAZARA ne débouche pas sur une supranationalité consolidée. Les États conservent la maîtrise des décisions stratégiques, illustrant la persistance d'une logique intergouvernementale forte. Comme le souligne Daniel Bach, le régionalisme africain repose souvent sur des arrangements flexibles respectueux de la souveraineté nationale (Daniel C. Bach, 2016). Cette caractéristique, héritée des luttes de libération et du souci de préserver l'autonomie politique, limite l'approfondissement institutionnel.

En outre, les contraintes économiques structurelles ont restreint l'ampleur du spillover. La dépendance aux exportations de cuivre, les fluctuations des marchés internationaux et les difficultés de financement ont fragilisé la durabilité du projet. Samir Amin rappelait que le développement africain s'inscrit dans un système mondial marqué par des asymétries persistantes (Samir Amin, 1973). Le TAZARA illustre cette tension entre ambition souveraine et dépendance structurelle.

Pourtant, réduire le TAZARA à ses limites serait injuste. Il incarne une volonté africaine de construire des connexions internes, de transformer la géographie héritée de la colonisation et de matérialiser une solidarité régionale concrète. Adebayo Adedeji insistait sur le rôle central des infrastructures dans la construction d'un marché africain intégré (Adebayo Adedeji, 1999) A cet égard, le TAZARA demeure un précédent historique majeur.

Au-delà des considérations économiques et institutionnelles, le TAZARA possède une dimension symbolique profonde. Il rappelle que l'intégration africaine n'est pas uniquement un projet juridique ou diplomatique ; elle est aussi une aventure humaine faite de coopération, de mobilité et de partage. Les communautés qui vivent le long de la ligne ferroviaire témoignent de cette transformation progressive des espaces et des interactions sociales.

Dans le contexte contemporain marqué par la montée en puissance de la Zone de libre-échange continentale africaine et par le renouvellement des partenariats stratégiques, le TAZARA offre des enseignements précieux. Il montre que les infrastructures peuvent servir de point d'ancrage à une intégration graduelle, à condition d'être soutenues par une gouvernance efficace, une diversification économique et un engagement politique constant. Thandika Mkandawire rappelle que le développement africain nécessite des institutions capables d'apprendre et de s'adapter (Thandika Mkandawire, 2001); le futur du TAZARA dépendra précisément de cette capacité d'adaptation.

Cette étude invite à dépasser une lecture strictement normative du néofonctionnalisme. Le spillover en Afrique ne suit pas nécessairement la trajectoire européenne ; il emprunte des chemins spécifiques, façonnés par l'histoire, la géographie et les réalités politiques du continent. Le TAZARA illustre l'existence d'un spillover africain : progressif, pragmatique, parfois fragile, mais porteur d'un potentiel transformateur.

Les rails posés dans les années 1970 continuent ainsi de symboliser une aspiration plus large : celle d'une Afrique capable de relier ses territoires et ses peuples par des projets communs. L'intégration régionale en Afrique australe ne se construira pas en un jour, ni uniquement par des traités. Elle se consolidera par des initiatives concrètes, soutenues par une vision partagée et par une volonté politique renouvelée.

Le TAZARA, en tant qu'expérience historique et laboratoire théorique, nous rappelle que l'intégration n'est pas un état achevé, mais un processus vivant. Il appartient aux générations présentes et futures de transformer cet héritage en une dynamique durable, capable de faire des infrastructures africaines les piliers d'une souveraineté collective renforcée.

### Bibliographie

Adedeji, A. (1999). *Regional integration in Africa*. Macmillan.

Amin, S. (1973). *Le développement inégal*. Éditions de Minuit.

Bach, D. (2016). *Regionalism in Africa: Genealogies, institutions and trans-state networks*. Routledge.

Bach, D. C. (2016). *Regionalism in Africa*. Routledge.

Boone, C. (2003). *Political topographies of the African state*. Cambridge University Press.

Haas, E. B. (1958). *The uniting of Europe*. Stanford University Press.

Haas, E. B. (1970). Turbulent fields and the theory of regional integration. *International Organization*, 24(2), 173–212. <https://doi.org/10.1017/S0020818300016387>

Kaunda, K. (1962). *Zambia shall be free*. Heinemann.

Kaunda, K. (1966). *Humanism in Zambia*. Oxford University Press.

Kornegay, F. (2007). *Regional integration in Southern Africa*. Institute for Global Dialogue.

Mbembe, A. (2010). *Sortir de la grande nuit*. La Découverte.

Mkandawire, T. (2001). *African development: Making sense of the issues and actors*. Codesria.

Monson, J. (2009). *Africa's freedom railway*. Indiana University Press.

Monson, J. (2009). *Africa's freedom railway: How a Chinese development project changed lives and livelihoods in Tanzania*. Indiana University Press.

Nkrumah, K. (1963). *Africa must unite*. Heinemann.

Nyerere, J. (1968). *Freedom and socialism*. Oxford University Press.

Nyerere, J. (1973). *Freedom and development*. Oxford University Press.

Rapport sur l'expansion du port de Dar es Salaam. (2018). Autorités portuaires tanzaniennes.

Rodney, W. (1972). *How Europe underdeveloped Africa*. Bogle-L'Ouverture Publications.

Schmitter, P. C. (1969). Three neo-functional hypotheses about international integration. *International Organization*, 23(4), 161–166. <https://doi.org/10.1017/S0020818300014823>