

RAPPORT D'ACTIVITE 2016

D'INTENSES ACTIVITÉS...



INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

AFRICA

SOMMAIRE

1. UN CONTEXTE RÉGIONAL DIFFICILE, DES ACTIONS CIBLÉES ET EFFICACES
2. LA RÉGION D'AFRIQUE : QUELQUES REPÈRES
3. RAPPEL DES PRINCIPALES DÉCISIONS DE LA 12^{ÈME} AR DE PARIS
4. RÉTROSPECTIVE SUR LES ACTIVITÉS MENÉES

1

UN CONTEXTE RÉGIONAL
DIFFICILE, DES ACTIONS CIBLÉES ET
EFFICACES

Bien que le continent africain ne cesse d'enregistrer un niveau de croissance économique d'environ 5% ininterrompue depuis l'an 2000, le situant au cœur des enjeux mondiaux pour l'avenir, le challenge est encore titanesque au niveau des secteurs sociaux par référence aux Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD).

A ne considérer que les infrastructures de transport accusant un retard chronique : le rapport 2016-2017 sur la compétitivité économique mondiale du WEF a attribué aux pays africains une note moyenne ne dépassant guère 4,3 sur 7, enregistrant ainsi un retard manifeste par rapport aux autres régions du monde. Cette situation risque de se dégrader face aux besoins d'une mobilité accrue, suite à la dynamique du continent, à son urbanisation et au dividende démographique.

C'est à dire que le décollage socio-économique du continent reste inéluctablement tributaire de la qualité des infrastructures de transport à mettre en place. Parmi celles-ci figure le chemin de fer qui pourra constituer, grâce à ses atouts intrinsèques, un vecteur clef de développement et d'intégration économique. Sa renaissance est de mise au service des besoins croissants en matière d'éco-mobilité.

Bien évidemment, les activités UIC menées dans la région se sont développées dans un contexte international contraignant, marqué notamment par l'infiltration du printemps arabe en Afrique subsaharienne donnant lieu à des manifestations et à l'organisation d'élections présidentielles dans certains pays africains.

Une telle situation s'est avérée très critique. Il s'agit de la large vague de protestations produites dans de nombreux pays arabo-africains avec une importance inégale.

Néanmoins, ce contexte n'a heureusement pas impacté

significativement l'économie de la région. En effet, l'Afrique a réussi à drainer des IDE et a pu bénéficier d'une réduction du niveau d'endettement grâce aux allègements effectués aussi bien par le FMI que la Banque Mondiale.

Le continent africain continue de bénéficier de la croissance relativement soutenue des économies émergentes, comme la Chine et l'Inde, qui s'imposent peu à peu comme des partenaires incontournables pour les échanges et l'investissement. Si cette évolution renforce la résilience des économies africaines, elle ne peut compenser pleinement les effets négatifs liés à la situation dans les pays avancés, d'autant que l'expansion des économies émergentes marque aussi le pas ces derniers temps.

Les prix des matières premières sont retombés depuis leur pic, certains étant même probablement appelés à reculer encore, pénalisés par un affaiblissement de la demande et une augmentation de l'offre. Mais dans l'ensemble, les niveaux de prix devraient continuer de bénéficier aux exportateurs africains. Dans certains pays, la croissance sera dopée par la mise en exploitation de nouveaux champs pétroliers.

L'aggravation de la crise de la dette souveraine en Europe qui ralentit la croissance mondiale. Cela devrait encore affaiblir les marchés d'exportation africains, déprimer les cours des matières premières et fragiliser la reprise sur le continent.

Bien plus et selon les spécialistes, les perspectives s'annoncent optimistes et prévoient une reprise de la croissance économique estimée à 4,5% pour 2017. A cela s'ajoute la poursuite de réalisation d'importants projets d'investissement dans le secteur de l'équipement et des transports.

L'activité économique mondiale devrait se ressaisir, ce qui laisse entrevoir une croissance positive pour les exportateurs africains.

2

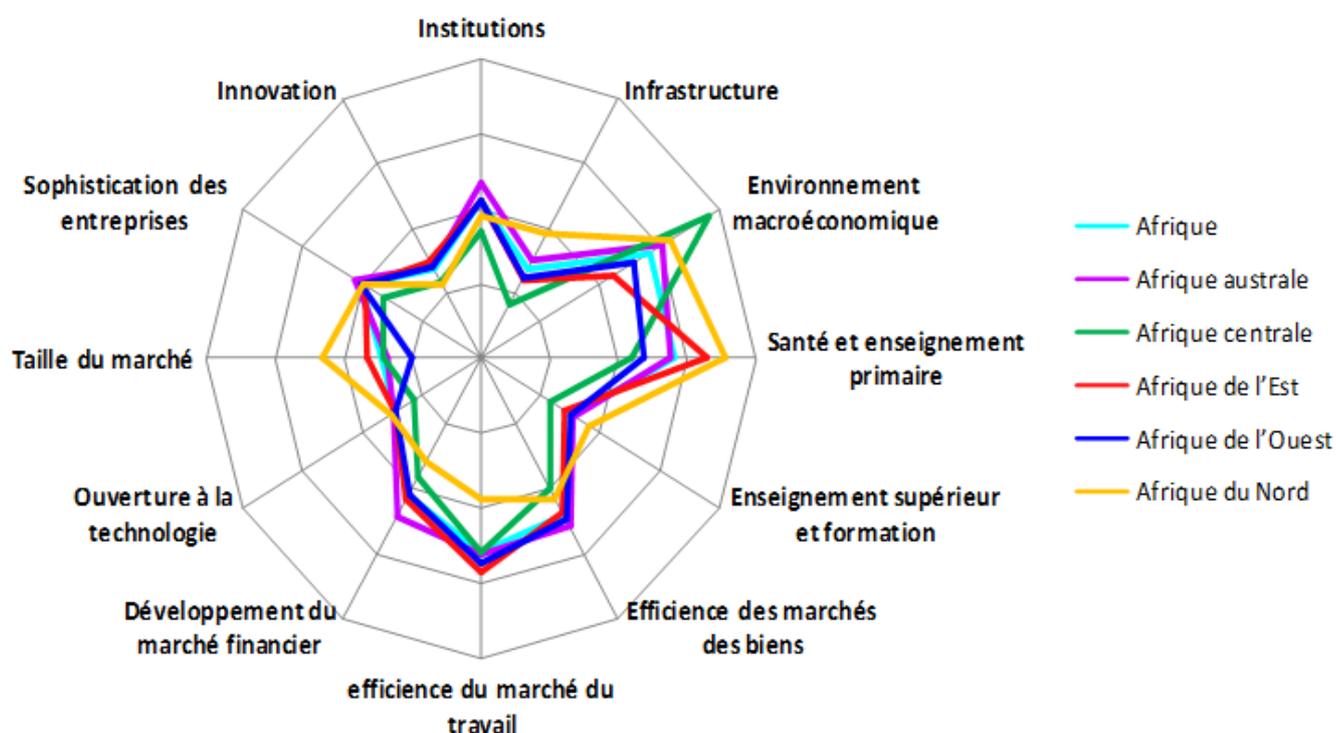
LA RÉGION D'AFRIQUE : QUELQUES REPÈRES

2

LA COMPÉTITIVITÉ DE L'ÉCONOMIE AFRICAINE, QUEL POSITIONNEMENT ?...

En s'appuyant sur les conclusions du Forum Economique Mondial (International World Economic) qui vient d'éditer le rapport 2016-2017 sur la Compétitivité mondiale et qui a couvert 148 pays (points forts, classement, ...). Le classement se base sur douze critères de piliers (avec des notations et des pondérations différentes selon le poids du critère), à savoir : les institutions, l'infrastructure, la

stabilité macro-économique, la santé et l'enseignement primaire, l'enseignement supérieur et la formation, l'efficacité du marché des biens, l'efficacité du marché du travail, la sophistication du marché financier, l'aptitude technologique, la taille du marché, la sophistication des affaires et l'innovation.



L'analyse des indicateurs des différents pays et leur consolidation permet de faire les constations suivantes :

– La croissance reste inégale dans la région et ne s'est pas encore traduite par une augmentation du niveau de vie comparable à celle observée dans les autres régions qui connaissent un essor rapide. De plus, l'instabilité de l'Afrique du Nord a ralenti la croissance dans certains de ces pays. Plus généralement, la question de la pérennité et de l'inclusivité de la croissance de l'Afrique reste de mise.

– De nombreux efforts devront être menés pour que les économies africaines se diversifient et améliorent leur compétitivité de sorte à pouvoir absorber les 10 millions de personnes qui arrivent chaque année sur le marché du travail. L'Afrique, qui abrite la plus jeune population du monde – 200 millions de jeunes entre 15 et 24 ans – devra gérer au mieux les défis et les possibilités associés à son explosion démographique.

– Selon l'indice de compétitivité mondiale, la majorité des pays africains comptent parmi les moins compétitifs du monde, et l'Afrique doit faire des progrès dans de nombreux domaines pour établir un régime de croissance durable. Il montre que l'écart avec les régions comparables, telles que l'Asie du Sud-Est et l'Amérique latine et les Caraïbes, est particulièrement important au niveau de l'ossature d'une économie compétitive, à savoir la gouvernance et les institutions, les infrastructures et l'éducation. Au-delà de ces écarts, tous les pays sauf l'Afrique du Sud, et les nations exportatrices de pétrole sont handicapés par la petite taille de leurs marchés.

– Malgré la forte croissance des abonnements de téléphonie mobile, l'Afrique est nettement en retard sur les autres régions dans l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC). De fortes différences de compétitivité existent sur le continent, illustrées par l'Afrique du Sud, qui se

classe au 53^{ème} rang et figure dans la moitié supérieure des pays évalués, tandis que le Burundi occupe le 144^{ème} et dernier rang.

– L'hétérogénéité manifeste du continent africain. Le fait que les résultats des pays exportateurs de pétrole et de gaz soient aussi mauvais que ceux des pays fragiles pour 9 des 12 critères de compétitivité soulève un certain nombre de questions quant à la pérennité de leurs forts taux de croissance économique. On observe par ailleurs que les résultats des pays à faible revenu non fragiles sont particulièrement bons dans les domaines des finances, des biens et de l'efficacité du marché du travail. Les pays à revenu intermédiaire, malgré leurs résultats généralement meilleurs, sont plus ou moins confrontés aux mêmes problèmes de compétitivité que leurs pairs.

– Les pays africains doivent relever deux défis interdépendants à savoir diversifier les principaux secteurs exportateurs pour réduire la vulnérabilité due à la fluctuation des prix des produits de base et renforcer l'intégration régionale. Selon un récent rapport de la Banque Mondiale, le manque à gagner des pays africains s'élève chaque année à des milliards de dollars, du fait de la fragmentation du marché régional et de l'inexistence des réseaux transfrontiers qui ont stimulé la dynamique économique dans d'autres régions, notamment en Asie de l'Est.

– L'Afrique n'a pas su profiter de la libéralisation des échanges autant que d'autres régions, comme l'Asie et certains pays d'Amérique latine. L'indice de facilitation du commerce laisse entrevoir un certain nombre de forces et de nombreux défis pour développer le commerce sur le continent africain. Il s'agit de faire face à l'inefficacité des administrations douanières, au déficit en infrastructure de transport et de communication, à la problématique de financement et d'identification des marchés et acheteurs potentiels.

QUASI STAGNATION DU TRAFIC FERROVIAIRE ...

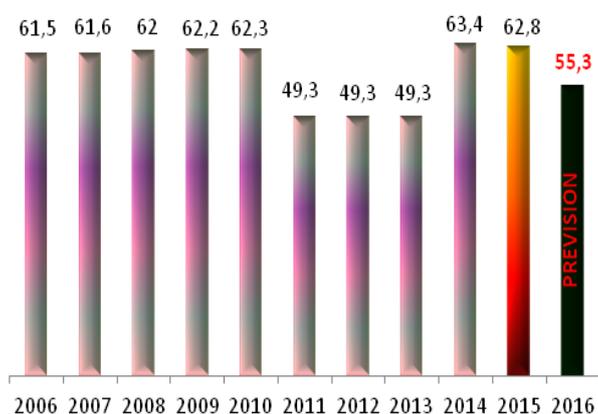
Le mode ferroviaire en Afrique, et contrairement dans d'autres régions, souffre encore d'une densité faible et d'un niveau de productivité méritant d'être revu à la hausse, moyennant des actions énergétiques à entreprendre par les pouvoirs publics. Néanmoins, il faut souligner que le rail fait aujourd'hui surface partout à travers le monde, comme l'atteste le portefeuille des projets importants et structurants en cours de réalisation ou programmés. L'Afrique s'inscrit parfaitement dans cette dynamique, devant les atouts indéniables dont jouit la technologie ferroviaire. En effet, le rail continuera à offrir aux clients le meilleur rapport qualité/prix, surtout si des initiatives sont prises par les pouvoirs

publics en vue d'internaliser les coûts externes de chaque mode de transport, en lui imputant les coûts réels qu'il fait supporter à la protection de l'environnement et à la collectivité: nuisances, bruit, pollution, accidents...

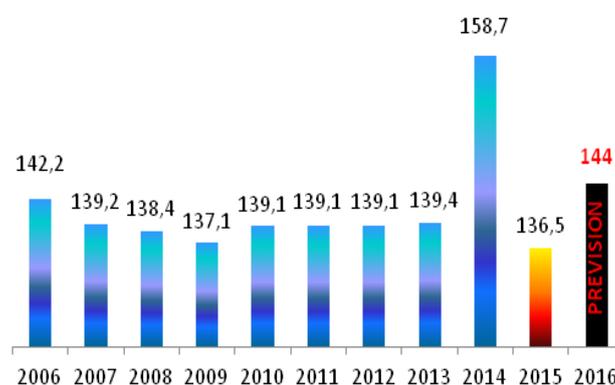
En termes d'activité et selon les statistiques UIC allant de 2006 à 2016 (avec une projection pour 2016), le rail n'arrive pas encore à se positionner et jouer convenablement le rôle qui lui revient dans la scène socio-économique africaine. En témoignage la quasi-stagnation du nombre de voyageurs-km et des tonnes-km qui régressent en l'espace de neuf ans.

TAFIC FERROVIAIRE À FIN 2016

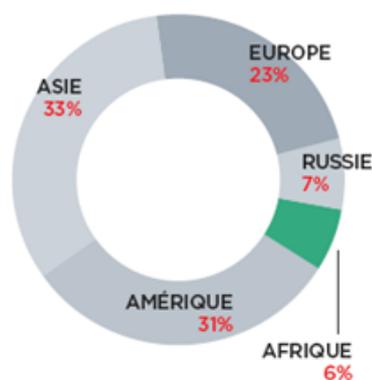
Voyageurs - Km (10^9)



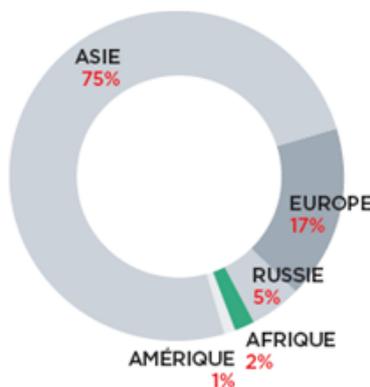
Tonnes - Km (10^9)



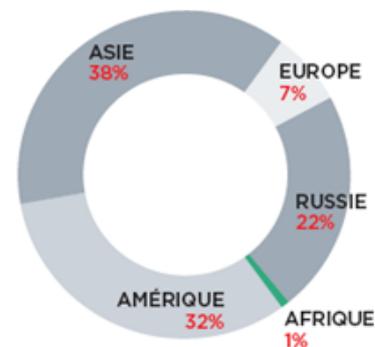
STRUCTURE DU RÉSEAU MONDIAL PAR RÉGION



PASSAGERS-KM PAR RÉGION



TONNES-KM PAR RÉGION



QUALITÉ ET COMPÉTITIVITÉ DU RAIL ...

L'analyse de l'état des lieux des réseaux africains laisse constater, qu'à l'exception de quelques réseaux (notamment l'Afrique du Sud et ceux de l'Afrique du Nord) ayant emprunté depuis déjà quelques années la voie de modernisation et de rénovation de leurs appareils de production, la plupart des entreprises ferroviaires africaines souffrent encore de plusieurs limites.

A ce titre, et sur la base d'une analyse multifactorielle prenant en compte des indicateurs de performances et de compétitivité, trois familles de réseaux ferrés africains (3V) ont pu être distinguées à savoir:

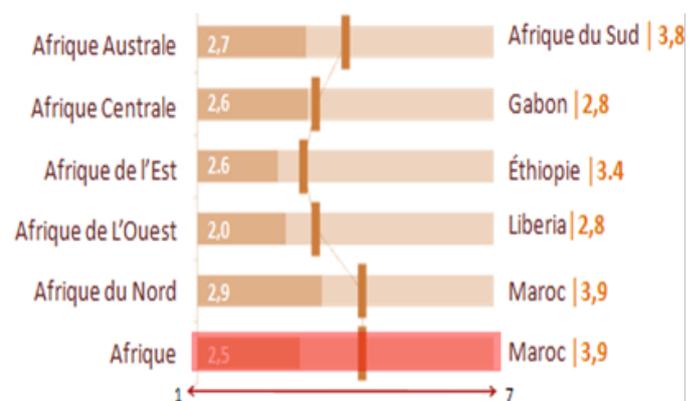
- Des réseaux **VIABLES** répondant mieux aux attentes des clients et des opérateurs économiques et qui investissent dans le développement de leur réseau ferré ;
- Des réseaux **VOLONTAIRES**, qui sont en phase de mise à niveau sur les plans technique, économique, commercial et financier avec le soutien des pouvoirs publics ;
- Des réseaux **VULNERABLES**, actuellement en difficultés et qui doivent absolument engager des processus de restructuration

APPRÉCIATION DE LA QUALITÉ DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT PAR PAYS SELON LE RAPPORT WEF 2016-2017

et d'assainissement ainsi que de rattrapage du retard accumulé en matière de réhabilitation de l'appareil de production pour, au moins, assurer la survie du mode ferroviaire.

Conséquence directe, un niveau de viabilité non satisfaisant se traduisant par une qualité d'infrastructure ferroviaire jugée parmi les plus médiocres à travers le monde. En témoigne l'indice de performance logistique (rapport 2016-2017) qui accorde au continent une note moyenne de 3.3 sur 7, avec en tête le Maroc au sein de la région d'Afrique du Nord (3,9), suivi par l'Afrique du sud (3,8)

La région de l'Afrique de l'Ouest enregistre le niveau le plus bas en termes de qualité de ses infrastructures ferroviaires : la note qui a été attribuée à Liberia ne dépasse guère 2,8 sur 7, ce qui implique qu'un effort considérable reste à déployer, sur les différents plans (technique, économique, financier, managérial, ...) pour rehausser le niveau de performances de ces réseaux et les inciter à emprunter la voie d'amélioration



Bien entendu, cette situation très critique fait que les pays africains connaissent, dans leur majorité, d'énormes difficultés en matière de logistique capables de contribuer efficacement au processus d'intégration régionale et continentale. Les raisons d'un tel dysfonctionnement sont multiples : mauvaise fonctionnalité des connexions entre les chemins de fer et ports, absence de liens institutionnels et opérationnels, barrières douanières et problèmes de transbordement, risque de sécurité, insuffisance d'appareils de production fiables,...

Pour toutes ces considérations, rappelons-le encore une fois, à l'exception de certains réseaux, le rail en Afrique n'arrive pas à jouer, ni pleinement ni convenablement, le rôle qui lui revient dans la scène socio-économique. La plupart des réseaux souffrent encore et depuis la moitié des années 80, des situations critiques: déclin du trafic et des recettes, logique techniciste, mauvaise qualité des services, insuffisance d'entretien, importants sureffectifs,...

3

RAPPEL DES PRINCIPALES DÉCISIONS DE L'AR DE PARIS

3

Tenue le 30 novembre 2015 à Paris sous la présidence de Monsieur Mohamed Rabie KHLIE, Président de l'UIC – Région Afrique, la 12^{ème} Assemblée Régionale (AR) de l'UIC Afrique a porté sur les points suivants :

- Approbation du PV de la 11^{ème} Assemblée Régionale ;
- Bilan des activités développées par l'UIC Afrique en 2015 ;
- Rétrospectives sur les actions menées courant le quinquennat 2010-2015 ;
- Projet de plan d'actions 2016 ;
- Divers points ;
- Mini séminaire sur le développement durable et le plan d'action UIC arrêté en vue de la COP 21.

Ont pris part à cette rencontre, des hauts responsables des réseaux ferrés africains ainsi que le Directeur Général de l'UIC et le Coordinateur de la région Afrique au sein de cet organisme. Cette importante rencontre a été marquée par la prise d'un arsenal de décisions allant dans le sens de donner une nouvelle impulsion aux activités de cette AR :

- L'organisation de 4 séminaires autour de thématiques d'actualité, tels que la sécurité et la maintenance de la voie, l'interconnexion entre pays africains et le rôle assignés au rail ainsi que les enjeux

et les perspectives des Concessions des lignes ferroviaires en Afrique;

- La poursuite des deux formations déjà installées relatives à la maintenance de la voie et à la sécurité, ainsi que la programmation à partir de 2017 d'un nouveau cycle qui sera dédié à la maintenance du matériel roulant, vu les problématiques spécifiques aux réseaux ferrés africains en la matière;
- L'instauration d'un Comité Ad hoc qui aura pour mission la réalisation d'un guide de contractualisation - contrat programme entre Etats et Réseaux vu l'actualité de ce sujet;
- La mise en place d'une base de données Sécurité pour capitaliser sur les expériences en la matière. Il est prévu que l'opération pilote soit conduite en 2016 au niveau des réseaux ferrés de l'Afrique du Nord.

Bien entendu, il y a lieu de poursuivre le déploiement de la stratégie arrêtée à l'horizon 2040 et qui constitue aujourd'hui pour les décideurs la feuille de route qui retrace les axes directeurs pour développement du rail en Afrique d'ici à l'horizon 2040 au service d'une croissance inclusive au sein de notre continent.



4

RÉTROSPECTIVE SUR LES ACTIVITÉS MENÉES

4

En ce qui concerne plus particulièrement les activités de l'UIC Afrique, il convient de rappeler que grâce aux efforts déployés à tous les registres, le niveau d'implémentation du plan d'action à fin novembre 2016 s'avère satisfaisant. Ainsi, parmi les actions phares menées, citons :

1^{ÈRE} ÉDITION DU COLLOQUE DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE AU MAROC

Sous Le haut patronage de Sa Majesté Le Roi Mohammed VI, Que Dieu l'Assiste, l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) organise à Tanger, en collaboration avec l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), les 26 et 27 mai 2016, le premier

Colloque de la grande vitesse ferroviaire au Maroc, sous le thème «La grande vitesse, accélérateur du développement de la mobilité et des territoires».



L'objectif de ce colloque est de présenter, à partir de réalisations existantes et en s'appuyant sur des exemples concrets, les apports de la grande vitesse ferroviaire pour les pays qui en ont fait le choix en matière de développement des territoires et de la mobilité. Une partie des échanges sera réservée au cas de la grande vitesse Marocaine.

Le colloque s'est articulé autour de quatre axes principaux, à savoir:

- L'impact de la grande vitesse sur la mobilité,
- Les retombées de la grande vitesse pour les territoires desservis et les conditions de leur réalisation,
- La stratégie ferroviaire du Maroc et la grande vitesse,
- L'intérêt socio-économique de la grande vitesse marocaine.



SÉMINAIRE INTERNATIONAL UIC AFRIQUE « LA SÉCURITÉ AUX TRAVERSÉES DE LA VOIE : RISQUES ET ENJEUX »

Le séminaire international sur la sécurité aux traversées de la voie : Risques et enjeux qui s'est ouvert à Gammarth (Tunisie) le 19 octobre 2016 en présence de plusieurs experts spécialisés en sécurité ferroviaires et responsables venus de différents horizons, a été organisé en collaboration entre la Société Nationale des Chemins de Fer de Tunisie (SNCFT) et l'UIC Afrique. Celui-ci s'inscrit dans le cadre de la concrétisation du plan d'action arrêté lors de la 12^{ème} Assemblée Régionale de l'UIC- Afrique tenue à Paris le 30 novembre 2015.

L'organisation de ce séminaire sur la sécurité de la traversée des voies a eu pour vocation de mettre en valeur les efforts consentis pour l'amélioration de la sécurité de la traversée des voies ferrées. C'est une occasion d'échange, de partage et d'approfondissement des connaissances sur ce phénomène d'accidentologie dans le but d'orienter au mieux et au final, les investissements pour l'amélioration de la sécurité ferroviaire.





Ce séminaire a été l'occasion idoine pour sensibiliser et faire adhérer les parties prenantes autour de cette problématique, développer davantage la culture sécurité au niveau du grand public, mais aussi partager et s'inspirer des bonnes pratiques en la matière et mettre en relief les coûts supportés par la Collectivité suite aux accidents au niveau de ces traversées.

De multiples objectifs ont été visés à travers cette rencontre, dont on cite plus particulièrement :

- S'enquérir des nouvelles technologies qui peuvent améliorer la sécurité lié aux traversées de la voie ;
- Partager les méthodes d'analyse des risques liés aux traversées de la voie : évaluation, mesures... ;
- Mettre en avant l'importance des facteurs organisationnel et humain ;
- Partager les évolutions du système réglementaire ;
- Mieux appréhender les comportements des risques des citoyens

Cette rencontre a vu la participation des responsables de réseaux africains, des décideurs, des organisations spécialisées dans le ferroviaire, des aménageurs de villes, des ONG, des assureurs, des médias, d'institutions internationales, de chercheurs,...

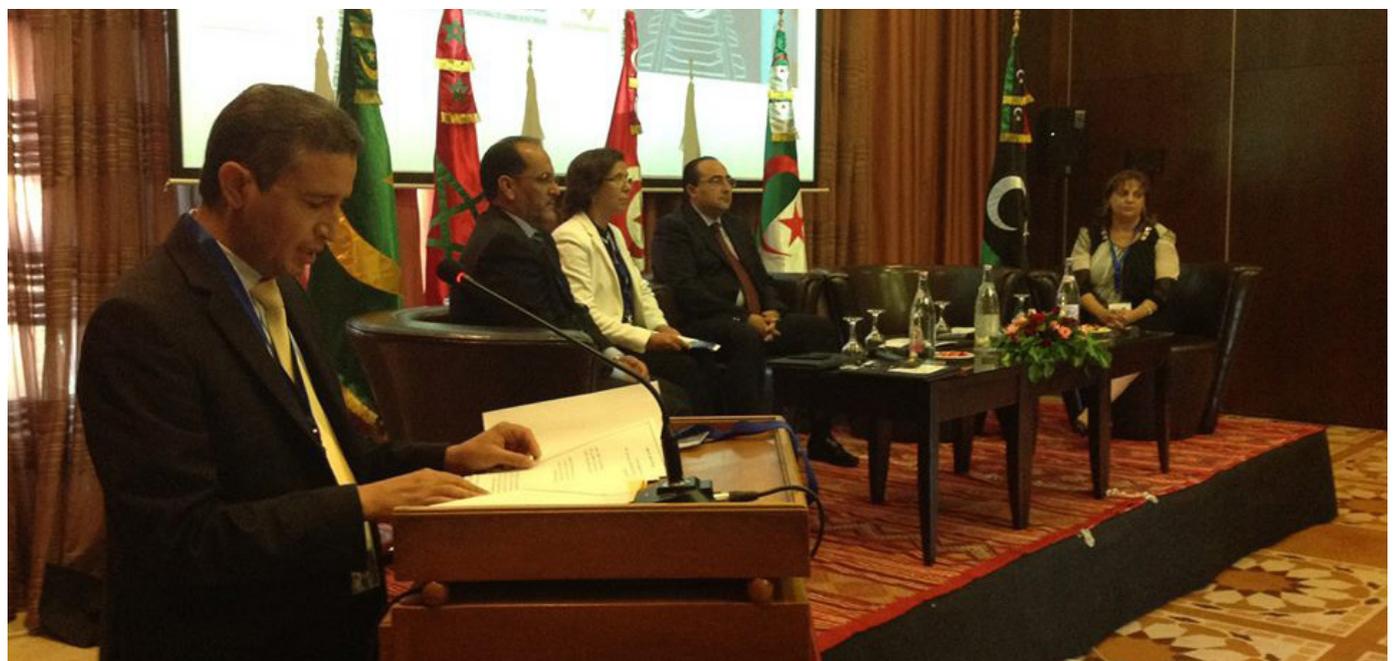
PARTICIPATION DE L'UIC – RÉGION AFRIQUE AU COLLOQUE INTERNATIONAL CTFM



Dans le cadre de la célébration du 50^e anniversaire du comité des transports ferroviaires maghrébains, un colloque a été organisé autour du thème «Comité des transports ferroviaires maghrébains : 50 ans au service de la coopération ferroviaire maghrébine» et qui a porté sur les derniers résultats des travaux du comité, ses réalisations, acquis et stratégies de développement à court, moyen et long termes. Organisé par la Société Nationale des Chemins de

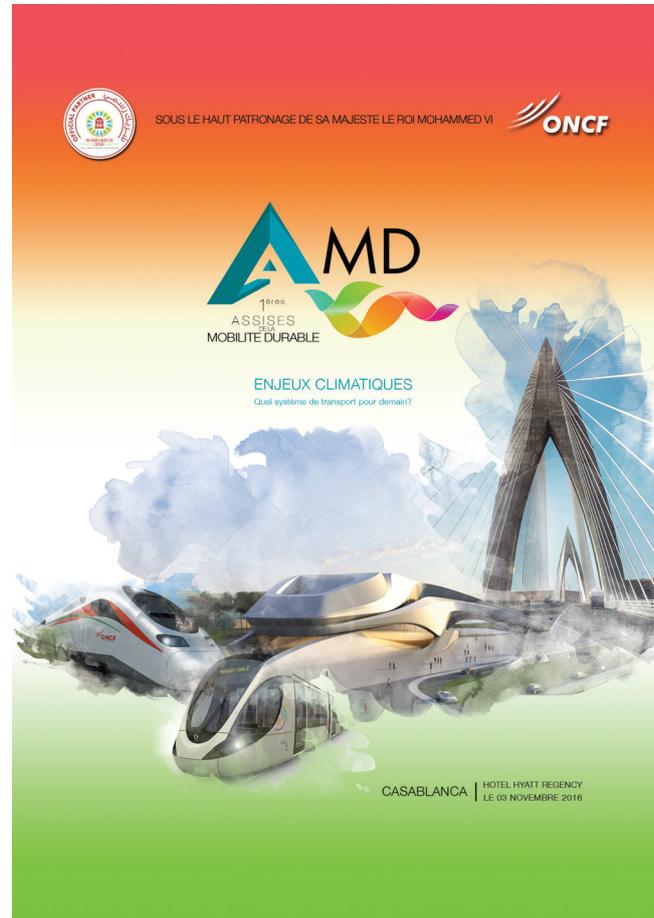
Fer Tunisiens et la CTFM, le colloque qui s'est étalé sur trois jours, 16, 17 et 18 octobre à Gammarth (Tunis), a consacré la séance de la dernière journée pour examiner le parcours de ce comité tout au long des cinquante ans de son existence.

L'UIC - Région Afrique a participé à cet événement en présentant le bilan des activités développées par l'UIC Afrique entre 2010 et 2015 ainsi que son plan d'actions à moyen terme.



SÉMINAIRE DES 1^{ÈRES} ASSISES DE LA MOBILITÉ DURABLE

- **Organisateur** : ONCF
- **Date** : 03 novembre 2016
- **Lieu** : Casablanca - Maroc
- **Participants** : Politiques, opérateurs de transport, urbanistes et gestionnaires de villes, bailleurs de fonds, agences de développement, industriels, chercheurs et universitaires, associations de défense des consommateurs, médias et experts internationaux
- **Thème** : Enjeux climatiques: quel système de transport pour demain ?
- **Objectifs** : Proposer un manifeste qui sera adressé, au nom des professionnels et des parties prenantes de la mobilité durable, aux négociateurs de la COP22 pour favoriser l'éligibilité de la candidature des projets de mobilité au Fonds Climat prévu à l'horizon 2020



L'ONCF et un collège de partenaires internationaux, africains et locaux prestigieux ont souhaité se mobiliser et s'engager pour placer la mobilité durable dans l'agenda de la COP22, à travers l'organisation d'un cycle de conférences international et régional qui se tiendra en Afrique tous les deux ans baptisé les Assises de la Mobilité Durable (AMD).

A travers cette initiative, l'ONCF a l'ambition de :

- Rassembler décideurs politiques, associations de défense des consommateurs, médias et experts internationaux pour partager les meilleures pratiques et solutions permettant de répondre à une demande croissante de mobilité et aux engagements nationaux de réduction des émissions de dioxyde de carbone.
- Débattre sur les problématiques de la mobilité durable, ses défis et les évolutions en cours, notamment en Afrique, en vue de promouvoir les politiques de mobilité durable à travers des actions d'échanges scientifiques, techniques, économiques et sociaux concernant les systèmes de fret et de déplacements urbains et périurbains :

- Concentrer l'attention nécessaire sur les efforts à consentir pour des transports adaptés et résilients et garantir l'accès des projets répondant aux enjeux de mobilité et d'accessibilité durable aux financements climat.

- Aboutir à un Manifeste à soumettre aux négociateurs de la COP22 pour favoriser l'éligibilité des projets de mobilité bas carbone au Fonds climat prévu à l'horizon 2020.

De hautes personnalités du secteur des transports, de l'aménagement du territoire et du développement durable ont été invitées par l'ONCF à débattre avec les représentants d'administrations, d'organismes et institutions internationales, bailleurs de fonds... Les échanges et contributions qui ont eu lieu lors de ces Assises ont permis d'alimenter et de préciser la teneur d'un Manifeste qui a été rendu public en fin de journée par le Directeur général de l'ONCF et les partenaires contributeurs.

PLUSIEURS TABLES RONDES ONT EU LIEU DURANT CETTE JOURNÉE :

- PANEL 1 : Qu'est-ce que la mobilité durable et qu'en est-il de son évolution ?

La mobilité durable est au cœur des enjeux de développement et de lutte contre le réchauffement climatique: De quoi parle-t-on tout d'abord ? Comment les besoins de mobilité ont-ils évolué aussi bien au niveau mondial, continental, régional que local ? Comment se sont-ils exprimés et avec quel coût pour la collectivité ? Quels sont les besoins et tendances futurs par rapport aux variables explicatives (croissance des populations, urbanisation, motorisation, évolution technologique,...) ?

- PANEL 2 : Comment concilier mobilité et lutte contre le changement climatique?

Si le développement des énergies renouvelables est à l'avant-garde de la lutte contre le réchauffement climatique, le secteur des transports reste responsable de 25% des rejets mondiaux de Gaz à Effet de Serre (GES), consomme environ 30% de l'énergie au niveau mondial et absorbe les 2/3 des produits pétroliers. Cette situation pourrait continuer à s'aggraver davantage avec l'évolution prévisible de la mobilité des personnes et des biens qui progresseraient respectivement de 80% et 50% d'ici 2050 si des mesures de taille ne sont pas prises.

Toute l'ambivalence de la mobilité durable consiste alors à trouver l'équilibre entre l'accès à la mobilité pour tous et le respect de

l'environnement, en optant pour des alternatives viables permettant de relever le défi d'une croissance des territoires nettement sous le seuil de 2°C

- PANEL 3 : Quelle évolution technologique au service de la mobilité durable ?

Les recherches scientifiques se poursuivent, voire s'activent, pour inventer des modes de transport collectifs plus confortables, plus efficaces et moins polluants. Quelles sont ces innovations? Comment peuvent-elles contribuer à renforcer l'attractivité des transports collectifs ?

- PANEL 4 : Quels modes et mécanismes de financement au service d'une mobilité bas-carbone?

La rapide expansion de la finance verte révèle un processus en plein essor. D'un montant total évalué à 42 milliards de dollars, les bonds verts ont triplé depuis 2012, et le seul marché chinois pourrait représenter près de 250 milliards en 2020. Ces bonds, largement concentrés dans le secteur énergétique et la construction, pourraient se développer pour soutenir d'autres activités, notamment les transports. Aligner les acteurs publics et privés pour financer des infrastructures propres de transport est désormais un impératif du développement mondial. Quels sont les modes et mécanismes de financement possibles ? Comment les financeurs effectuent le choix des projets à soutenir ? Jusqu'où les critères d'éligibilité prennent en compte la composante bas carbone dans la décision de financement ? Comment accélérer la mise à disposition des fonds destinés à « investir vert », sans attendre les 100 milliards annuels promis à Copenhague ?

2^{ÈME} LETTRE D'INFORMATION

- **Editeur :** UIC Afrique - Bureau Régional
- **Nom :** E – News : Africa Rail
- **Nature :** Support électronique
- **Périodicité :** Trimestrielle
- **Diffusion :** 140 destinataires
- **Objectifs :**
 - Partager les bonnes pratiques
 - Informer les parties prenantes
 - Suivre l'évolution du secteur
 - Promouvoir coopération inter-réseaux
- **Rubrique :**
 - Activités UIC
 - Focus sur une thématique
 - Projets en Afrique
 - Actualités

Lettre d'information N°2

E-News : Africa-Rail



Jean-Pierre Loubinoux
Directeur Général de l'UIC



M.R. Khlie
Président de l'UIC - Région Afrique
Docteur Général ONCF - Maroc

ACTIVITES UIC REGION AFRIQUE

4^{ème} EDITION DU CYCLE DE FORMATION SUR LA SECURITE FERROVIAIRE: ACCOMPAGNER L'ESSOR DU RAIL EN AFRIQUE



Le Centre de Formation Ferroviaire de l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) à Rabat a abrité, du 18 au 29 avril 2016, la 4^{ème} édition de la formation sur la sécurité ferroviaire dispensée aux hauts responsables de plusieurs réseaux de pays africains : Algérie (SNTP), Cameroun (CAMRAIL), Djibouti (SICR), Guinée (SINCFG), Sénégal (ANCF), Tunisie (SINCFI), République Démocratique du Congo (SCTP)...

La cérémonie d'ouverture de cet important cycle a été présidée par Monsieur Mohamed Rabie Khlie, Directeur Général de l'ONCF et Président de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) - Région Afrique, en présence des Ambassadeurs de plusieurs pays africains et des responsables ONCF. Cette édition, qui s'inscrit dans le cadre de déploiement du plan d'action 2016 de l'UIC - Région Afrique, découle de la nouvelle stratégie « Revitalisation du rail en Afrique : Destination 2040 » arrêtée pour soutenir, à travers des actions concertées, les réseaux ferrés africains dans leurs processus de mise à niveau et de développement. En effet, la plupart des réseaux africains subsahariens souffrent d'un retard en matière de réhabilitation de l'appareil de production. Selon l'étude précitée, ceci nécessite la modernisation de 81.000 km environ, ainsi que la construction de 13.200 km de nouvelles lignes. Pour rendre ce cycle de formation plus pertinent, plus attractif et atteindre les objectifs escomptés, un bouquet de techniques pédagogiques a été arrêté. Il comprend des cours théoriques, des études de cas et des conférences autour de thématiques spécifiques co-animées par des experts UIC et ONCF, ainsi que l'organisation de visites de chantiers clés. Par ailleurs, il est à noter que l'UIC - Région Afrique ne cesse de multiplier ses initiatives pour partager son expérience et son savoir-faire, afin de donner une nouvelle impulsion et redynamiser davantage le partenariat Sud-Sud dans les différents domaines ferroviaires. L'objectif étant de contribuer à asseoir le développement d'un système de transport ferroviaire africain fiable et viable, porteur de la mobilité durable et de l'inclusion économique du continent. Quelques chiffres en témoignent: en l'espace de cinq dernières années, ce sont environ 160 cheminots africains qui ont bénéficié de formations multidisciplinaires au sein du réseau ferré marocain, 60 hauts responsables qui ont effectué des visites d'information et de partage de bonnes pratiques (suite recommandations des bailleurs de fonds et du ferroviaire) et ce, en plus de

ENSEMBLE AU SERVICE DE LA PROSPERITE DU RAIL EN AFRIQUE ...

A travers les informations que comporte ce numéro de votre lettre « E-News: Africa-rail », nous constatons ensemble que le mode ferroviaire refait surface aujourd'hui au sein du continent africain. En témoignent les projets structurants visant soit la modernisation des infrastructures existantes, soit l'extension des réseaux ou carrement interconnexion entre pays africains. C'est dire que dans un contexte international où la problématique du réchauffement climatique ne cesse de prendre de l'ampleur, les Etats africains ont pris les devants pour faire du rail l'épine dorsale d'un système de transport intégré, voire complémentaire, au service de la mobilité durable. Dans ce sens, les activités de l'UIC Afrique ont été davantage renforcées pour accompagner et soutenir cette nouvelle ère du rail en Afrique. Les initiatives sont intenses et multiples et ont fait l'objet d'une retrospective à l'occasion de la 13^{ème} Assemblée Régionale, organisée à Casablanca le 4 Novembre 2016 en marge des 13^{èmes} Assises de la Mobilité Durable et à laquelle un numéro spécial sera réservé. Nous avons l'intime conviction que notre appel sera efficace à travers une unification solidaire autour de notre AR pour asseoir ensemble un chemin de fer africain plus fiable, viable, efficace, abordable et respectueux de l'environnement. On vous souhaite une agréable lecture.

8^{ÈME} ÉDITION DE LA JOURNÉE DE SENSIBILISATIONS SUR LES DANGERS DES PASSAGES AU NIVEAU (ILCAD)

Le 10 juin 2016, sous l'égide de l'UIC et de l'Union Européenne, l'UIC – Région Afrique a célébré la 5^{ÈME} édition de la journée internationale de prise de conscience des passages à niveau (ILCAD), en mettant l'accent sur la prévention autour d'un même message :

« Ne surestimez pas vos capacités près des rails ! »

5 réseaux africains ont adhéré à cet événement, en programmant au niveau de leurs réseaux un certain nombre d'actions de sensibilisation :

- Diffusion de messages radio de sensibilisation et d'information sur les chaînes radio publiques et privées
- Diffusion de messages sonores dans les gares et à bord des trains
- Inauguration des ouvrages d'art en remplacement des passages à niveau
- Signature de conventions de partenariats avec les parties prenantes

– Affichage au niveau des grandes gares des panneaux de sensibilisation qui reprendront de façon explicite et illustrée les règles de bonne conduite lors de la traversée des passages à niveau

– Sensibilisation des conducteurs de véhicules routiers et de transport en commun en milieu rurale

– Initiatives de proximité portant sur les passages à niveau non gardés ainsi que les grandes gares à travers des banderoles reprenant le slogan ILCAD retenu pour l'année, la distribution d'autocollants ou stickers, de dépliants reprenant une information exhaustive sur le bon comportement à adopter,...

– Bannière de sensibilisation sur les sites web

– Organisation de rencontres avec la presse pour la journée du 10 juin 2016, en vue de mettre en avant la mobilisation des réseaux ferrés à l'occasion de la journée ILCAD et de rappeler les efforts consentis pour l'amélioration de la sécurité au niveau des passages à niveau.



**PRENEZ VOTRE TEMPS
NE RISQUEZ PAS
VOTRE VIE**

ILCAD

Aux passages à niveau, priorité à la vie.



GOUVERNANCE UIC – RÉGION AFRIQUE

Dans le cadre des activités de l'UIC Afrique, 2 rencontres visant à coordonner les actions à mener et à améliorer concernant le mode de fonctionnement au sein de la région ont été organisées durant l'année 2016.

Ces réunions de coordination et de travail avec Le Directeur Général de l'UIC « Monsieur Jean Pierre LOUBINOX » et le Coordinateur UIC – Région Afrique « Monsieur Jerzy WISNIEWSKI » ont eu lieu au siège de l'UIC à Paris en juin et

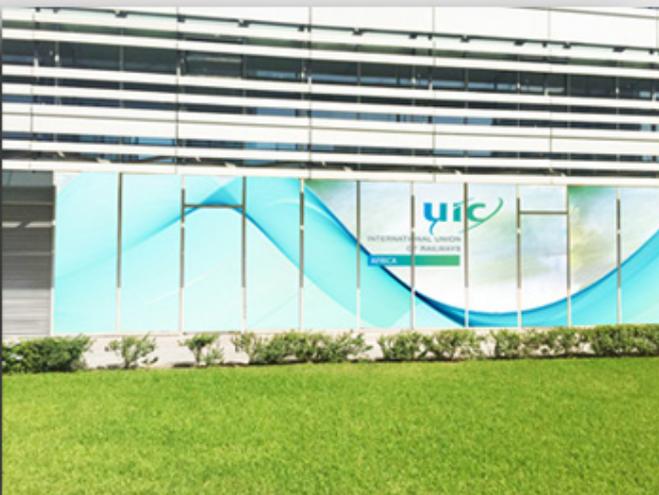
septembre 2016.

Les réunions avaient comme objectifs :

- Faire le point sur le déroulement du plan d'action UIC Afrique
- Evaluer les activités réalisées
- Discuter les actions qui restent à appliquer afin de faire face aux contraintes et difficultés pouvant entraver la réussite de l'activité
- L'ouverture du bureau régional UIC - Région Afrique à Casablanca au Maroc



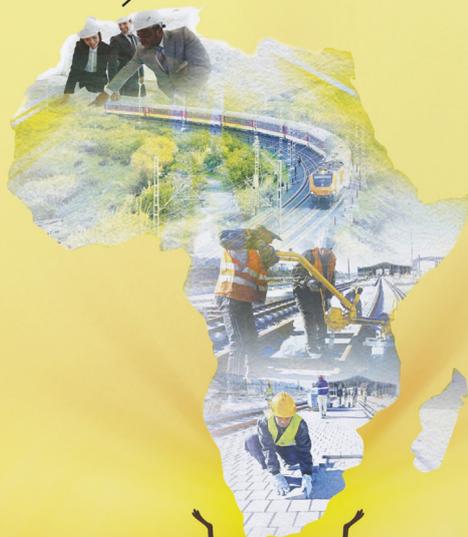
UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER RÉGION AFRIQUE BUREAU REGIONAL





AFRICA

13^{ème}
ASSEMBLEE REGIONALE
UIC - AFRIQUE



Casablanca
Le 04 novembre 2016



4^{ÈME} ÉDITION DE LA FORMATION SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Le Centre de Formation Ferroviaire de l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) à Rabat a abrité du 18 au 29 avril 2016, la 4^{ème} édition de la formation sur la sécurité ferroviaire dispensée aux hauts responsables de plusieurs réseaux de pays africains : Algérie (SNTF), Cameroun (CAMRAIL), Djibouti (SDCF), Guinée (SNCFG), Sénégal (ANCF), Tunisie (SNCFT), République Démocratique du Congo (SCTP)...

La cérémonie d'ouverture de cet important cycle a été présidée par Monsieur Mohamed Rabie Khlie, Directeur Général de l'ONCF et Président de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) – Région Afrique, en présence des Ambassadeurs de plusieurs pays africains et des responsables ONCF.

Cette édition, qui s'inscrit dans le cadre de déploiement du plan d'action 2016 de l'UIC – Région Afrique, découle de la nouvelle stratégie « Revitalisation du rail en Afrique : Destination 2040 » arrêtée pour soutenir, à travers des actions concrètes, les réseaux ferrés africains dans leurs processus de mise à niveau et de développement. En effet, la plupart des réseaux africains

subsahariens souffrent d'un retard en matière de réhabilitation de l'appareil de production. Selon l'étude précitée, ceci nécessite la modernisation de 81.000 km environ, ainsi que la construction de 13.200 km de nouvelles lignes.

Pour rendre ce cycle de formation plus pertinent, plus attractif et atteindre les objectifs escomptés, un bouquet de techniques pédagogiques a été arrêté. Il comprend des cours théoriques, des études de cas et des conférences autour de thématiques spécifiques co-animés par des experts UIC et ONCF, ainsi que l'organisation de visites de chantiers ciblés.

Par ailleurs, il est à noter que l'ONCF ne cesse de multiplier ses initiatives pour partager son expérience et son savoir-faire, afin de donner une nouvelle impulsion et redynamiser davantage le partenariat Sud-Sud dans les différents domaines ferroviaires. L'objectif étant de contribuer à asseoir le développement d'un système de transport ferroviaire africain fiable et viable, porteur de la mobilité durable et de l'inclusion économique du continent. Quelques chiffres en témoignent: en l'espace des cinq dernières



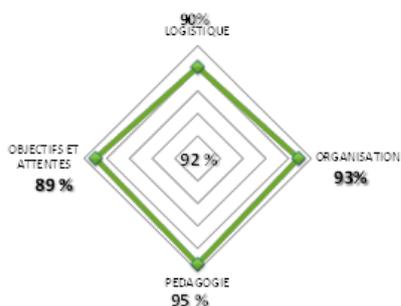
années, ce sont environ 140 cheminots africains qui ont bénéficié de formations multidisciplinaires au sein du réseau ferré marocain, 60 hauts responsables qui ont effectué des visites d'information et de partage de bonnes pratiques (suite recommandations des bailleurs de fonds et d'institutions spécialisées dans le ferroviaire) et ce, en plus de l'organisation de un à deux séminaires et/ou conférences ciblés par an autour de thématiques d'actualité pour les réseaux ferrés africains.

L'évaluation effectuée a dénoté un taux de satisfaction avoisinant 92% englobant la qualité des dispositifs logistiques et moyens mis

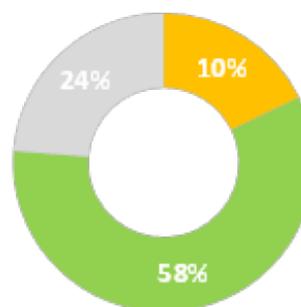
en place, la consistance du programme et son adéquation avec les objectifs fixés et le niveau de savoir du corps enseignants et de partage d'expérience et de bonnes pratiques.

Au terme de cette 4^{ème} édition, une cérémonie de synthèse, d'évaluation et de remise des attestations aux participants a été organisée en présence des hauts responsables de l'UIC et de l'ONCF, et à l'issue de laquelle tout le monde s'accorde sur l'importance de se pencher dès à présent sur la préparation de l'édition 2017.

Taux de satisfaction selon les items



Adéquation avec les objectifs





3^{ÈME} ÉDITION DE LA FORMATION SUR LA MAINTENANCE DE LA VOIE

Venant succéder aux deux cycles de formation sur la maintenance de la voie, la troisième thématique centrale de formation portant sur la maintenance de la voie a été choisie eu égard aux besoins exprimés par les réseaux ferrés africains et aux recommandations de l'étude relative à la revitalisation du rail en Afrique : Destination 2040, qui a été présentée et portée par les Ministres africains chargés des transports lors de la 3^{ème} conférence organisée en avril 2014 à Malabo en Guinée Equatoriale.

En effet, la plupart des réseaux africains subsahariens souffrent d'un retard en matière de réhabilitation de l'appareil de production. Selon l'étude précitée, ceci nécessite la modernisation de 81.000 km environ pour un coût de l'ordre de 24 milliards de dollars d'ici

2040, ainsi que la construction de 13.200 km de nouvelles lignes pour un investissement de 26 milliards de dollars.

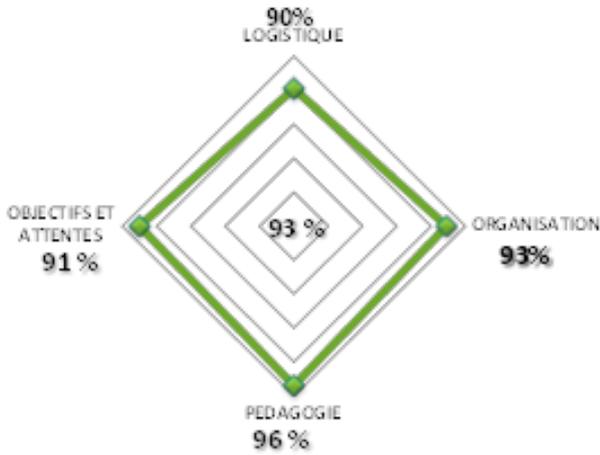
Pour rendre ce cycle de formation plus pertinent, plus attractif et atteindre les objectifs escomptés, un bouquet de techniques pédagogiques a été arrêté. Il comprend des cours théoriques, des études de cas et des conférences autour de thématiques spécifiques co-animés par des experts UIC et ONCF, ainsi que l'organisation de visites de chantiers ciblés.

Par ailleurs il est à souligner que cet événement intervient également à la veille de la 22^{ème} Conférence annuelle de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP22) qui se tiendra à Marrakech du 7 au 18 novembre prochain et pour

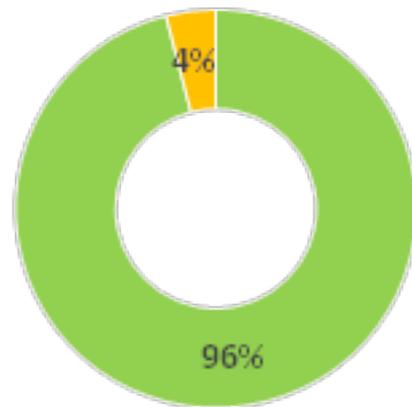
lequel l'Office National des Chemins de Fer, s'est pleinement mobilisé pour contribuer à son succès en tant que partenaire officiel dudit évènement en programmant un certain nombre d'activités et à cette occasion, les participants à cette formation prendront part aux 1^{ères} Assises de la Mobilité Durable prévues à Casablanca le 03 novembre 2016.

L'évaluation effectuée a dénoté un taux de satisfaction avoisinant 93% englobant la qualité des dispositifs logistiques et moyens mis en place, la consistance du programme et son adéquation avec les objectifs fixés et le niveau de savoir du corps enseignants et de partage d'expérience et de bonnes pratiques.

Taux de satisfaction selon les items



Pertinence de la formation



Mise en pratiques des connaissances acquises



FORMATIONS À L'INSTITUT DE FORMATION FERROVIAIRES (IFF) À RABAT

Les 20 et 21 octobre 2016, une vingtaine d'experts internationaux de la formation ferroviaire se sont retrouvés à Rabat pour débattre de l'impact de la grande vitesse sur les dispositifs de formation des entreprises exploitant des lignes à grande vitesse.

Cet événement est le premier projet commun de l'UIC et de l'Institut de Formation Ferroviaire. Cette rencontre de l'UIC, intitulé « Expertise Development Platform 2016 », a cette année eu lieu à Rabat dans les locaux de l'Institut de Formation Ferroviaire, organisme de formation créé en 2015 dans le cadre d'un partenariat entre l'ONCF et SNCF.

Cette rencontre a permis aux plus grandes entreprises ferroviaires mondiales de partager leurs expériences en matière de formations liées à la grande vitesse. Des experts internationaux de la formation ferroviaire (Japon, Italie, France, Allemagne, Russie, Norvège, Autriche en plus du Maroc) se retrouvés pour échanger autour des expériences des différents réseaux UIC en matière notamment de préparation des compétences pour l'exploitation des lignes à

grande vitesse.

Ce séminaire a été également l'occasion pour l'ONCF de faire part de son expérience dans la préparation de l'exploitation de la Ligne à Grande Vitesse qui reliera à partir de 2018 Tanger à Casablanca en 2h10.







L'IFF a par ailleurs accueilli cette année un groupe de stagiaires inscrits par les réseaux SETRAG et SITARAIL dans différentes sessions de formation choisies sur le catalogue IFF.

Parmi les modules proposés lors de la formation :

- Initiation au système frein
- Management de la sécurité
- Intégrer le mode projet
- ...





INTERNATIONAL UNION
OF RAILWAYS

AFRICA