



**RAPPORT D'ACTIVITE**  
**2018**



محطة طنجة المدينة  
GARE TANGER VILLE



# SOMMAIRE

#

MOT DU  
PRESIDENT

#

L'AFRIQUE  
EN BREF

#

L'UIC REGION AFRIQUE :  
QUELQUES REPERES

#

L'AFRIQUE EN 2018 :  
UN CONTEXTE SPECIFIQUE

#

LE TRAFIC FERROVIAIRE,  
UNE LEGERE PROGRESSION

#

DES GRANDS PROJETS,  
L'AFRIQUE A L'ERE DE  
LA GRANDE VITESSE

#

DES PLATEFORMES  
D'ECHANGES :  
RICHES ET FRUCTUEUSES

#

LA FORMATION UN  
LEVIER DE PERFORMANCE  
INCONTOURNABLE

#

LA PROMOTION DU  
FERROVIAIRE UN  
SOUCI CONSTANT

# MOT DU PRÉSIDENT



## **Mohamed Rabie KHLIE**

Président de l'Union Internationale des  
Chemins de Fer – Région Afrique

Directeur Général de l'Office National des  
Chemins de Fer du Maroc

## **L'AFRIQUE À L'ÈRE DE LA GRANDE VITESSE...**

Nul doute que le développement de notre continent demeure intimement lié à l'éclosion d'infrastructures de transport de qualité à même de répondre aux aspirations de nos pays et aux besoins croissants en matière d'éco-mobilité.

C'est dans ce sens que nous avons assisté soit au lancement, à la poursuite ou à la réalisation de multiples projets structurants qui sont appelés, à coup sûr, à modifier la donne quant à la qualité de vie et à la mobilité aussi bien des citoyens que des marchandises. Ces importants projets d'investissement ont concerné notamment le secteur des transports le plaçant à la tête du top 10 des infrastructures de base: ce sont plus de 20 milliards de dollars qui lui ont été injectés au regard de son positionnement stratégique en tant que locomotive d'un développement inclusif au sein du continent africain et d'un outil indispensable pour réussir le challenge d'une croissance socio-économique équilibrée et profitable pour tous.

Cette renaissance du rail se manifeste à travers des initiatives et des projets de taille qui ont vu le jour. A ne considérer à titre d'exemples que :

- Le déploiement de l'agenda 2063 approuvé par les Chefs d'Etats et de Gouvernements des pays de l'Union Africaine aspirant à construire, une nouvelle Afrique régionalement intégrée faisant du système de transport l'épine dorsale de ce développement. Celui-ci s'appuie sur la réalisation d'un réseau intégré de chemins de fer continental à grande vitesse comme l'un des 12 projets phares retenus dans la première étape de l'agenda en question.

- L'entrée de notre continent au club de la grande vitesse, à travers la mise en service effective au Maroc du 1er train à grande vitesse (200 km reliant Tanger à Casablanca à une vitesse de 320 km/h) baptisé « Al Boraq ».

C'est dans ce contexte que notre institution, l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) – Région Afrique, œuvre inlassablement et multiplie ses efforts pour la promotion du transport ferroviaire au sein de notre continent, à travers l'implémentation de la stratégie de revitalisation du rail en Afrique – Destination 2040 portée depuis 2014 par les Ministres africains en charge du transport comme feuille de route à moyen et long terme.

Concrètement, une batterie d'actions a été conduite en 2018 à raison en moyenne d'une action par mois. Celles-ci ont couvert de multiples domaines allant de l'organisation et la participation à des séminaires et conférences spécifiques, en passant par la réalisation de sessions de formation et le renforcement des aspects liés à la communication et à la sensibilisation, jusqu'au développement de la coopération bilatérale inter-réseaux.

Notre ambition étant de renforcer davantage nos activités grâce à la forte mobilisation de nos membres, notre persévérance, notre conviction et notre détermination en vue de gagner le pari de l'avenir et écrire ensemble une nouvelle page du rail en Afrique.

L'avenir nous ouvre ses portes, à nous de saisir cette opportunité !



# L'AFRIQUE EN BREF



## ASPECT GEOGRAPHIQUE

---

Composition : 54 Etats

Organisation : 5 sous-régions

Superficie : 30,4 millions de km<sup>2</sup>  
23% du globe

## ASPECT ECONOMIQUE

---

PIB : +5% depuis 2000  
2,6% du PIB mondial

Echanges : 0,1% commerce mondial  
13% inter-africains

Richesse : 30% réserves mondiales

## DEMOGRAPHIE ET MOBILITE

---

Habitants : 1,1 MM (15,5% pop M)

Densité : 40 habitants/km<sup>2</sup>

Jeunes : 47%

Urbain : 52,6%

## CARACTERISTIQUE FERROVIAIRE

---

Longueur : 90 000 km

Densité : 3 km / 1000 km<sup>2</sup>

Rayons courbure : 100 à 200 m

Vitesses : 55 à 160 km / h

Ecartement standard : 14% du réseau africain

الإتحاد الدولي للمسكك الحديدية - فرع إفريقيا  
UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER - REGION AFRIQUE

المكتب الجهوي  
BUREAU REGIONAL



AFRIQUE



# L'UIC REGION AFRIQUE : QUELQUES REPERES



## RAISON D'ETRE

- Promouvoir le transport ferroviaire en Afrique (inclusif et durable).
- Faciliter les échanges de bonnes pratiques
- Soutenir les membres dans leurs efforts de développement
- Proposer de nouvelles pistes d'amélioration des performances
- Inciter à la conformité aux standards UIC
- Développer la coopération inter-réseaux africains



## VISION

Une Afrique dotée, à l'horizon 2040, d'un système de transport ferroviaire, fiable, viable, efficace et abordable, respectueux de l'environnement, capable de promouvoir, en complémentarité avec les autres modes de transport, le développement socio-économique et l'intégration régionale tout en contribuant à un meilleur positionnement du continent au niveau mondial



## AXES STRATEGIQUES

- Moderniser, développer et interconnecter les réseaux ferroviaires africains
- Améliorer l'offre commerciale aux usagers et aux opérateurs économiques
- Assurer une meilleure gouvernance des entreprises ferroviaires
- Développer la complémentarité multimodale
- Promouvoir l'intégration régionale et le positionnement mondial du continent

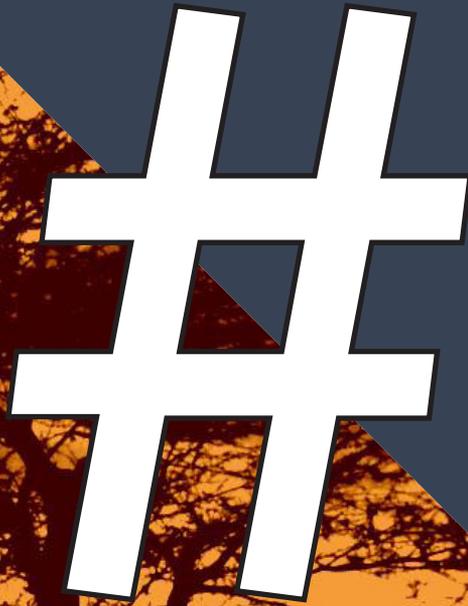


## VALEURS

- UNITE
- SOLIDARITE
- UNIVERSALITE







**L'AFRIQUE EN 2018 :  
UN CONTEXTE  
SPECIFIQUE**

La région d'Afrique a été caractérisée en 2018 par un contexte contraignant marquée notamment par :

- L'impact de l'instabilité politique au niveau de certaines zones
- La chute des prix des matières premières au niveau du marché international, sachant qu'ils constituent la ressource essentielle pour la plupart des pays de l'Afrique subsaharienne, et
- Le fléchissement de la croissance économique qui ne dépasserait pas 3,1% alors qu'il a enregistré en moyenne un taux de 5% de manière ininterrompue depuis plus d'une décennie.

Selon les conclusions du rapport du Forum Economique Mondial (International World Economic) dans son édition 2017-2018 sur la compétitivité mondiale, il ressort que la majorité des pays africains comptent parmi les moins compétitifs du monde.

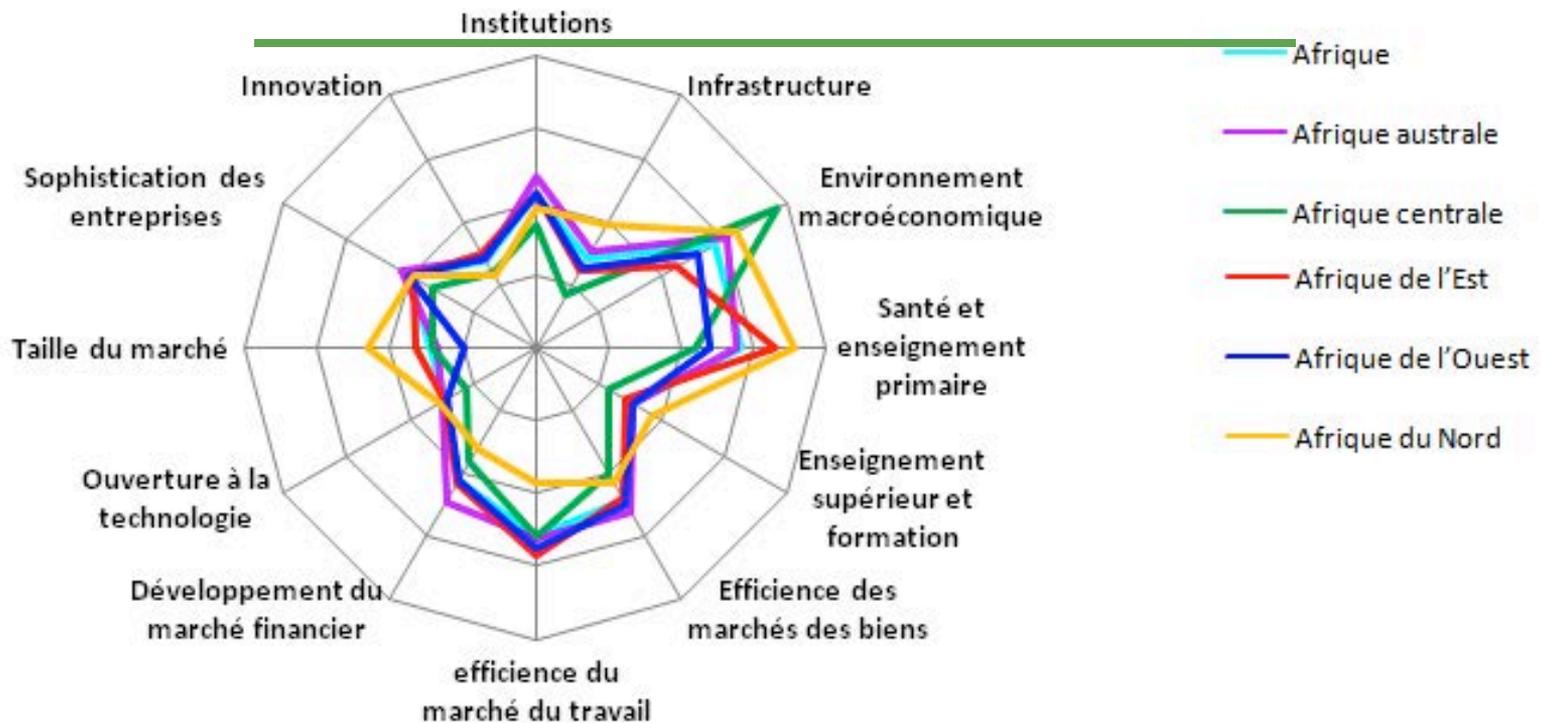
L'Afrique doit faire des progrès dans de nombreux domaines pour établir un régime de croissance durable. Ce constat concerne plus particulièrement le secteur des infrastructures.

A noter que ce classement qui couvre 148 pays (points forts, classement,...) est basé 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.

Par ailleurs, il convient de souligner que ce contexte peu favorable n'a pas impacté significativement l'économie de la région grâce à d'autres facteurs positifs dont on cite :

- La poursuite de l'attractivité de l'Afrique qui constitue depuis quelques années le continent de l'avenir
- Le renforcement des échanges commerciaux et de la coopération avec les pays du BRIC (Brésil, Russie, Inde, et Chine)
- Le lancement ou la poursuite de projets d'infrastructure de base de grande envergure qui vont modifier la donne quant à la qualité de vie des citoyens.

# NIVEAU DE COMPÉTITIVITÉ PAR RÉGION AFRICAINE







**LE TRAFIC  
FERROVIAIRE,  
UNE LEGERE  
PROGRESSION**

Le mode ferroviaire en Afrique, et contrairement à 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, 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 2018, le rail n'arrive pas encore à se positionner et jouer convenablement le rôle qui lui revient dans la scène socio-

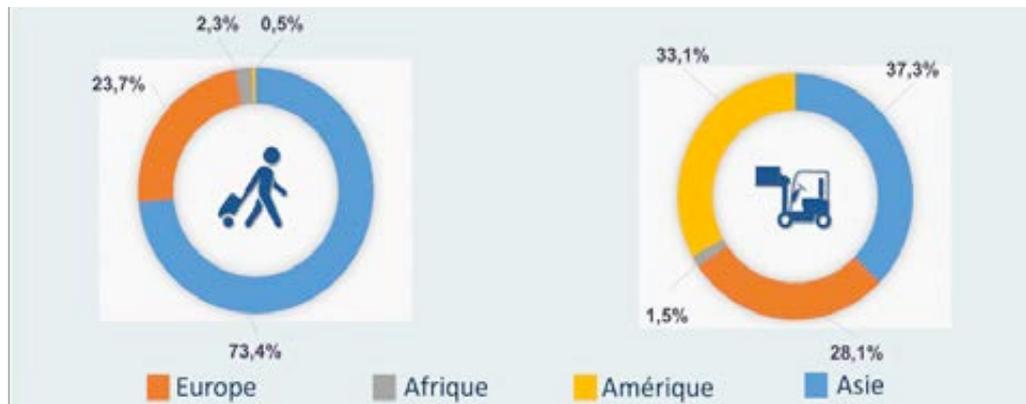
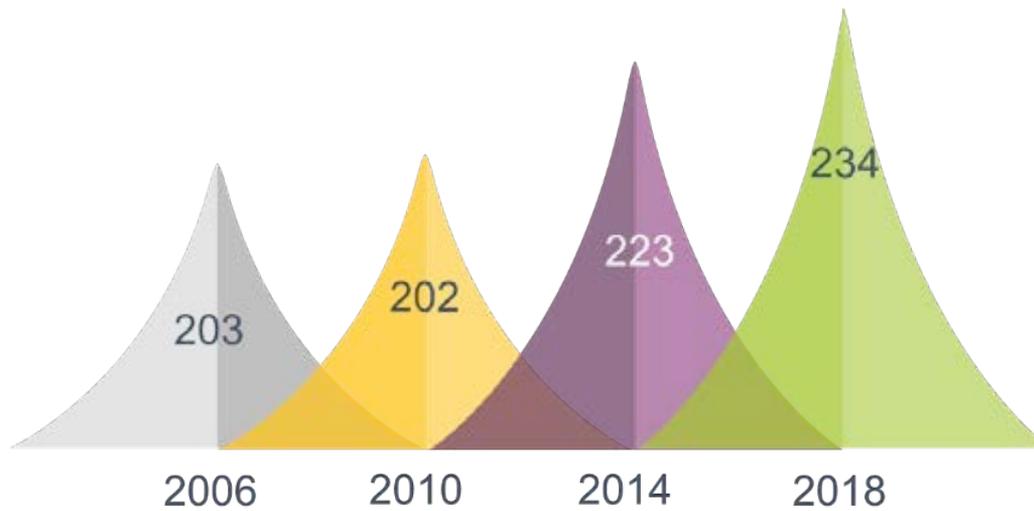
économique africaine. En témoignage la légère augmentation du nombre de voyageurs-km et des tonnes-km.

Aussi faut-il souligner qu'en termes de performances que le mode ferroviaire en Afrique n'arrive pas encore à jouer pleinement son rôle et à se démarquer par ses atouts et sa compétitivité restant ainsi, et à l'exception de quelques pays, en dessous des ambitions affichées par les pouvoirs publics en Afrique.

D'ailleurs, la part du rail dans la mobilité au sein du continent ne dépasse pas 3% des activités ferroviaires mondiales et ce, bien que les données du trafic des dernières années laissent constater une légère amélioration expliquée, entre autres, par une mobilité de plus en plus importante liée à la dynamique socio-économique.

Dans un tel contexte, l'UIC Région Afrique est appelé à doubler d'efforts au service de ses membres pour les accompagner dans leur processus de développement et leur permettre de tirer le meilleur profit de partage d'expertise et de bonnes pratiques.

# EVOLUTION DU TRAFIC FERROVIAIRE EN UNITÉS-KM (10<sup>9</sup>)







**DES GRANDS PROJETS,  
L'AFRIQUE A L'ERE DE  
LA GRANDE VITESSE**

Malgré un contexte contraignant, le secteur ferroviaire s'est lancé dans un vaste chantier de réalisation de grands projets ayant porté aussi bien sur la mise à niveau et la modernisation des lignes existantes que sur le développement de nouvelles connexions ferroviaires non seulement sur des lignes conventionnelles mais aussi à travers des lignes à grande vitesse.

Le rail revient alors au cœur des grands projets du continent africain et plusieurs pays voient dans le train L'un des moyens de développement socio-économique qu'ils s'agissent des réseaux :

- Viable
- Volontaire
- Vulnérable

Ces projets ont concerné l'extension et la modernisation du réseau conventionnel ainsi que le développement pour la 1ère fois au sein du continent du système ferroviaire à grande vitesse.

## LES PROJETS D'EXTENSION ET DE MODERNISATION DU RESEAU CONVENTIONNEL

### MODERNISATION DE LA LIGNE DAKAR – BAMAKO

Le Sénégal ambitionne de rénover et étendre son réseau ferré. Plusieurs projets sont à l'étude pour relier Dakar aux principales villes du pays jusqu'à Tambacounda à l'est, ou Ziguinchor au sud. L'ancienne ligne Dakar-Bamako sera également réhabilitée, afin de booster l'activité économique du port de Dakar.

Ce projet permettra de relier la capitale sénégalaise aux régions enclavées du pays, tout en permettant de renforcer les échanges commerciaux entre le Sénégal et les pays de la sous-région, jusqu'à Bissau (capitale de la Guinée-Bissau) et Bamako (capitale du Mali).

Le coût de la réhabilitation est estimé à un milliard de dollars (500 milliards de FCFA), financé en partie par la Banque Mondiale et l'Agence française de développement. La construction d'une nouvelle ligne aurait coûté au minimum 2,5 milliards de dollars.



### LE PROJET D'INTERCONNEXION ENTRE OUAGADOUGOU ET ACCRA RELANCE

Le Burkina Faso et le Ghana ont décidé de relancer leur projet d'interconnexion ferroviaire envisagé depuis mai 2004. Les autorités des deux pays s'activent pour relier leurs deux pays par un chemin de fer. Au début de cette année, une réunion technique s'est tenue entre les experts des deux pays dont le but est de « passer à la phase concrète du projet ». Le projet ferroviaire Ouagadougou-Accra, partira du sud de la capitale burkinabé et passera par Kombissiri, Manga, Yambassé, Pô, et Dakola, sur une distance de 218 kilomètres, pour faire la jonction avec le tronçon ghanéen, au sud-est du Burkina Faso ».

La construction des chemins de fer reliant le Burkina Faso au Ghana est d'un grand intérêt pour les deux pays. Elle permettra aux deux pays de diversifier et améliorer, leurs systèmes de transport de personnes et de marchandises et de renforcer la coopération économique. Particulièrement du côté du Burkina Faso, l'infrastructure ferroviaire en projet pourrait constituer une option de plus pour désenclaver les différents corridors déjà utilisés à Abidjan et Lomé.



## MISE EN SERVICE DES TRAINS « CORADIA » ET REHABILITATION DE VOITURES DE VOYAGE EN ALGERIE

L'année 2018 a connu la mise en service commercial du train CORADIA en Algérie suite à la conclusion par le réseau ferré algérien SNTF d'un contrat pour la livraison de 17 trains Coradia (train de grandes lignes polyvalent bi-mode (diesel et électrique 25 kv) qui peut circuler à une vitesse de 160 km/h). Ces trains relieront, entre autres, Alger aux villes d'Oran, Annaba, Constantine et Bechar.

En outre un vaste programme de réhabilitation et de modernisation de 202 voitures de voyage ferroviaire a été lancé par la SNTF. D'un coût de plus de 67 Millions de dollars, ce programme s'inscrit au titre des efforts de redressement et de la reprise du trafic de la SNTF et aussi pour répondre et prendre en charge la forte demande de la clientèle en vue d'atteindre 60 millions de voyageurs et 17 millions de tonnes de fret/an à partir de 2021.



## BOUCLE FERROVIAIRE OUEST-AFRICAINE, L'INTERCONNEXION ENTRE CINQ PAYS

Lancée en 1903, la boucle de l'Afrique de l'ouest devait permettre le ralliement par les rails la Côte d'Ivoire, le Burkina Faso, le Niger, le Bénin et le Togo, soit 2 700 km de chemins de fer à travers l'Afrique de l'Ouest. En 2015, le groupe Bolloré Africa Logistics a annoncé vouloir investir 2,5 milliards d'euros dans l'aménagement de la boucle ferroviaire. L'objectif étant de réhabiliter des tronçons existants et vieillissants, d'en construire d'autres en particulier entre le Niger, le Burkina Faso et le Bénin.



## TER DE DAKAR, UN PROJET AVANCE BON TRAIN

Les travaux continuent toujours dans le projet de Train Express Régional (TER) Dakar- après la pose de la première pierre à la gare centrale de Dakar, en décembre 2016.

Le train qui reliera Dakar à la ville nouvelle de Diamniadio a connu un coup d'accélérateur avec la signature d'une convention globale, le 25 avril à Paris 2016, de 129 milliards de F CFA (195 millions d'euros), entre le ministre sénégalais de l'Economie et des Finances Amadou Ba, son homologue français Michel Sapin et le patron de l'AFD Rémy Rioux, destinés à l'acquisition du matériel roulant ferroviaire du futur Train express régional (TER), dont la mise en service est prévue pour fin 2018.

Ce projet est fait en deux phases, la première phase d'une longueur de 36 km reliera Dakar à Diamniadio sera inauguré en 2019 et dans un deuxième temps, le TER permettra aux voyageurs de se rendre de Dakar jusqu'à l'Aéroport International Blaise Diagne (AIBD)



## REHABILITATION ET LA CONSTRUCTION DE LA VOIE ENTRE MOZAMBIQUE, ZIMBABWE ET BOTSWANA

La réhabilitation de cette ligne va nécessiter 4 ans de travaux et un investissement global de 2,6 MM d'euros.

Au niveau de l'Afrique australe, les gouvernements du Botswana, du Mozambique et du Zimbabwe ont signé un accord en 2016 visant la réhabilitation et la construction d'une ligne de chemin de fer longue de 1.500 km. Avec ce projet, les trois pays espèrent faire passer le trafic de marchandises de 2 millions de tonnes actuellement à 12 millions de tonnes. Le Botswana, pays enclavé, sera le grand bénéficiaire de cette ligne ferroviaire. D'ailleurs, afin d'atténuer son enclavement, ce pays est engagé sur un autre projet avec la Namibie, le Trans Kalahari Railway visant à relier la capitale Gaborone au port namibien Walvis Bay.



## CONSTRUCTION DE LA VOIE FERREE TANZANIE-RWANDA-BURUNDI

Le projet d'une voie ferrée devant traverser la Tanzanie, le Rwanda et le Burundi pourrait bien connaître une importante accélération dans son développement

Un contrat de construction de 1,1 milliard de dollars a été octroyé, février 2017, au groupe de BTP portugais Mota-Engil et à son homologue turc Yapi Merkezi pour la construction d'un tronçon de 400 kilomètres.

Le chantier prévoit la réhabilitation de la voie existante entre Dar Es Salaam et Isaka au nord-ouest de la Tanzanie, sur 970 kilomètres, et la construction des tronçons Isaka – Kigali sur 494 kilomètres et Keza – Musongati (197 kilomètres) au Burundi. Le coût global est estimé à 7,5 milliards de dollars.

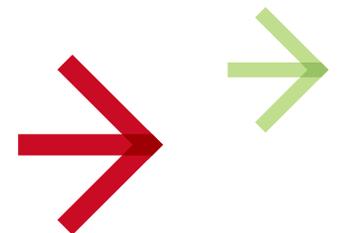
Cette ligne ferroviaire devrait être d'un apport considérable pour l'économie de la sous-région et faciliter de manière considérable la circulation des biens et des personnes et surtout baisser les coûts aussi bien pour le transport des personnes que des passagers.



# LE PREMIER TRAIN A GRANDE VITESSE AFRICAIN AU MAROC



Inauguré le 15 Novembre 2018, le projet intégré du Train à Grande Vitesse 'Al Boraq' a constitué la première étape du schéma directeur de développement planifié, à moyen et long terme et visant la construction progressive d'un réseau d'environ 1500 km, composé de l'axe «Atlantique» Tanger-Casablanca-Agadir et de l'axe «Maghrébin» Casablanca-Rabat-Fès-Oujda, avec l'objectif de répondre à l'évolution de la mobilité au sein de notre pays. Il s'inscrit dans les transformations majeures du réseau ferré national, en vue de faire face à la demande croissante de la mobilité des personnes sur l'axe concerné et d'offrir de la capacité pour satisfaire convenablement la demande Fret et Logistique générée notamment par le port de Tanger Med.





Développé sur plus de 1 800 ha, le projet consiste principalement en :

- La réalisation d'une ligne nouvelle de 200 km entre Tanger et Kenitra en double voie électrifiée ;
- La construction de 12 viaducs ;
- La construction de deux bases travaux (94 ha) à Kenitra et Tnine Sidi El Yamani ;
- La construction d'un atelier de maintenance des Trains à Grande Vitesse à Tanger ;
- Le réaménagement de deux installations terminales en gares de Kenitra et de Tanger ;
- L'acquisition de 12 Trains à Grande Vitesse.

L'objectif étant de rapprocher les deux grands pôles économiques Casablanca et Tanger pour satisfaire une demande sans cesse croissante et réduire les temps de parcours entre ces deux métropoles et promouvoir le développement d'un écosystème ferroviaire local.

Ce mégaprojet favorisera l'entrée du Maroc dans une phase avancée en matière de technologie de TGV, tout en lui permettant d'être en avance par rapport à plusieurs pays et de s'ériger en modèle en la matière aux niveaux africain et arabe. Il s'agit d'un système qui constitue, grâce à ses diverses retombées positives, une solution innovante et un choix naturel pour dynamiser le transport national, privilégier la multi-modalité et préserver l'environnement.



En langage de chiffres ce sont :

#### UN PROJET GÉNÉRATEUR D'EMPLOIS

- **90 %** des travaux génie civil réalisés par des entreprises locales
- **5 000** ouvriers au pic de l'activité
- **360** ingénieurs et experts en permanence
- **30** millions de journées de travail
- **1 500** emplois directs
- **800** emplois indirects pendant l'exploitation

#### DES RETOMBÉES POSITIVES SUR LA COLLECTIVITÉ

- **2 100** ha reboisés
- **160** victimes évitées sur les routes par an
- **20 000** tonnes d'émission de GES évitées par/an
- **250** ménages recasés
- **4** écoles et un dispensaire construits

#### DES TEMPS DE PARCOURS RACCOURCIS

- **2 h 10** au lieu de **5h** entre Tanger et Casablanca
- **1 h 20** au lieu de **4h** entre Tanger et Rabat
- **50 mn** au lieu de **3 h 30** entre Tanger et Kenitra

Au-delà de la réalisation d'un projet présentant de véritables défis d'ordre humain, technique, technologique, environnemental, social, foncier et logistique, Al Boraq est bien plus qu'un Train. Depuis sa conception jusqu'à son exploitation, il s'est traduit par des effets d'entraînements aux multiples facettes :

- Al Boraq a contribué considérablement à la dynamique socio-économique et à la création de valeur, en plus de l'initiation d'un écosystème ferroviaire. Ceci est de nature à promouvoir l'attractivité de notre pays et à son rayonnement au niveau du continent africain.
- Al Boraq est le symbole d'une nouvelle ère de la mobilité des personnes. Ce sont des trajets désormais raccourcis grâce à des temps de parcours divisés par 2 voire par 3 et à une offre

journalière étoffée démarrant avec 26 trains aller/retour. C'est un nouveau concept de voyage qui est mis en œuvre, repensé de manière à offrir des services innovants adaptés au saut qualitatif de la Grande Vitesse.

- Al Boraq a constitué une opportunité pour le développement des compétences nationales : à nouvelles technologies, nouvelles compétences. C'est l'objet de la création à Rabat de l'Institut de Formation Ferroviaire (IFF) au profit des cheminots du Maroc, des cheminots de la France et d'autres pays de la région. Ce partenariat réussi a également concerné le volet industriel, à travers la création d'une joint-venture pour la maintenance des Trains à Grande Vitesse, capitalisant sur l'expertise SNCF et la montée progressive en compétence des cheminots.
- Al Boraq a présenté une occasion idoine pour opérer une mutation du secteur ferroviaire marocain, portant notamment sur les volets technologique, managérial mais aussi sur les métiers et la nature des services offerts.



Ce projet majeur a été conçu et conduit de la manière la plus optimale possible. Il s'est basé sur un modèle économique viable reposant sur un montage financier adéquat, une frugalité de l'investissement résultant de l'implication des entreprises locales, une tarification optimisée ainsi que des coûts d'exploitation rationalisés. Notre pays s'est doté alors, souligne-t-il, du Train à Grande Vitesse parmi les plus compétitifs au niveau mondial.

Parallèlement à ce saut qualitatif, le Maroc s'est lancé, depuis l'avènement au Trône par Sa Majesté, dans de vastes cycles de revitalisation et de développement du secteur ferroviaire national. Outre Al Boraq, d'importants investissements structurants ont été réalisés plus particulièrement courant la période 2000-2018 ayant porté sur des projets d'augmentation de capacité et de modernisation du système ferroviaire dans sa globalité. Ceux-ci apportent des solutions durables aux contraintes structurelles liées à la configuration du réseau et à ses capacités, conjuguées à la croissance du trafic qui a triplé entre 2000 et 2015.

Il s'agit de la réalisation de projets structurants ayant porté essentiellement sur le triplement de l'axe Casablanca – Kenitra sur 130 km, le doublement complet de la ligne Casablanca – Marrakech sur 170 km, le renforcement de la sécurité et de la sûreté au niveau des emprises ferroviaires. A cela s'ajoute la construction de nouvelles gares modernes à Tanger, à Kenitra, à Rabat et à Casablanca, passant ainsi d'un simple point de transit à des centres de vie multifonctionnelles et des hubs multimodaux, offrant plus de services et une meilleure accessibilité.

En outre, tous ces investissements cohérents, compatibles et intégrés engendrent des effets d'entraînement au profit de la Collectivité en termes de création d'emplois, de sécurité et de préservation de l'environnement. Pour les clients, ils font bénéficier tout le réseau de l'effet « gains en temps de parcours » grâce à des correspondances optimisées entre Al Boraq et les trains modernisés desservant le Nord et le Sud du pays.

Enfin, et avec la mise en service de tous ces projets structurants, c'est toute une nouvelle ère des chemins de fer qui s'ouvre au service d'une mobilité durable portée par Al Boraq symbole d'une nouvelle expérience de voyage !



محطة طنجة المدينة  
GARE TANGER VILLE

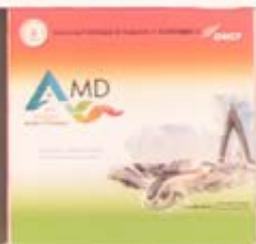
# AMD

## ENJEUX C

Quel système de tr



WILLY BONTINCK  
Directeur Général de la Région de Wallonie  
Président de la Région de Wallonie



NICOLAS MALPICA  
Directeur Général de la Région de Wallonie  
Président de la Région de Wallonie





# **DES PLATEFORMES D'ECHANGES : RICHES ET FRUCTUEUSES**



En termes d'activités menées par l'UIC – Région Afrique et en langage de chiffres, ce sont 18 actions qui ont été conduites en 2018 à raison en moyenne d'une action par mois.

Celles-ci ont couvert de multiples domaines allant de l'organisation et la participation à des séminaires et conférences spécifiques, en passant par la réalisation de sessions de formation et le renforcement des aspects liés à la communication et à la sensibilisation, jusqu'au développement de la coopération bilatérale inter-réseaux.

Pour ce qui est des séminaires et rencontres, l'année 2018 a vu l'organisation et/ou la participation à quatre événements de taille autour de thématiques en phase avec les actualités soit à caractère régional ou international.

Ces événements ont vu la participation de 900 responsables venant de divers horizons (dont les représentants de 15 réseaux ferrés africains) et la mobilisation de 75 intervenants.

### SEMINAIRE INTERNATIONAL SUR LA REHABILITATION DU MATERIEL A ALGER

Sous le haut patronage du Ministre des Travaux Publics et des Transports algérien, la Société Nationale des Transports ferroviaires d'Algérie (SNTF) en collaboration avec l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) Région Afrique a organisé un séminaire International sous le thème : « La réhabilitation du matériel ancien : Une solution économique fiable dans la modernisation et l'optimisation du parc roulant ». Plus de 200 participants représentant le monde des Transports ferroviaire ainsi que des réseaux membres de l'UIC, s'est déroulé

Ce séminaire qui a connu la participation de plus de 200 représentants a été l'occasion pour plusieurs intervenants venants de divers horizons (Entreprises ferroviaires, experts internationaux dans le domaine ferroviaire, sociétés industriels,...) de partager leur

expérience en matière de maintenance et réhabilitation du matériel roulant

En marge de ce séminaire, les représentants de l'UIC Région Afrique ont mis en exergue le bilan des différents plans d'actions implémentés depuis 2012 au sein du continent africain ainsi que les prochaines activités prévues courant 2018.



## CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LA SECURITE ET LA SURETE FERROVIAIRE A DJIBOUTI

Sous l'égide du Ministre de l'Équipement et des Transports de Djibouti, la Société Djiboutienne des Chemins de Fer (SDCF) avec la collaboration de l'UIC région-Afrique a organisé du 28 au 29 Mars 2018 une conférence Internationale sur la Sécurité et la Sûreté ferroviaire. L'objectif étant de garantir un cadre optimal au bon fonctionnement du nouveau réseau ferroviaire reliant Djibouti et l'Éthiopie.

Les panels organisés au cours de cette conférence se sont articulés autour de l'identification des risques et menaces de toutes natures et les priorités régionales à prendre en compte.

Concernant les questions examinées, une présentation du système ferroviaire et de sa complexité a été faite avec un focus sur les éléments stratégiques destinés à assurer la pérennité de l'activité et de l'outil industriel dans un monde en plein changement.

L'expert a également fait une description sur le système ferroviaire

et son implication dans la vie sociale et économique en mettant l'accent sur les zones à risque, les interfaces et activités propre à l'organisation à savoir:

- Sécurité des circulations (Technologie, Procédures, facteurs humains)
- Sécurité de la santé au travail (Protection de la santé des employés, Risques psycho-sociaux, Sécurité Sociale)

Concernant la sûreté ferroviaire l'expert UIC a décrit l'importance de la sûreté ferroviaire notamment la sûreté des personnes et des biens liés à la délinquance quotidienne, au terrorisme et les menaces pour les investissements ferroviaires.

Ont également été développés par les experts UIC :

- Les risques liés aux conditions climatiques
- Les intrusions dans les emprises et la présence sur les voies et installations ferroviaires
- Les accidents sur les passages à niveau...



## 11<sup>ème</sup> EDITION DU FORUM AFRICAIN DES INFRASTRUCTURES A MARRAKECH

La 11<sup>ème</sup> édition du Forum africain des infrastructures (FAI) a eu lieu, les 15 et 16 novembre 2018 à Marrakech, avec la participation d'une dizaine de ministres et plus de 400 décideurs africains.

Organisé sous l'égide du ministère de l'équipement, du transport, de la logistique et de l'eau du Maroc, cet événement a constitué une plate-forme idéale pour débattre des modèles économiques liés au développement des infrastructures et discuter des actions futures dans les pays de la région.

Les participants ont pu échangé autour de thématiques cruciales, tel que la nécessité d'intégrer les partenariats public-privé (PPP) pour réaliser le saut infrastructurel, la compétitivité économique ainsi que l'innovation dans toutes ses formes.



## ATELIER REGIONAL SUR L'AMELIORATION DE L'EMPLOYABILITE DES JEUNES AUX METIERS DU RAIL A LOME

Vu la situation actuelle des réseaux ferrés africains et partant de la volonté et l'ambition affichées à haut niveau pour revitaliser voire développer ce secteur vital afin qu'il puisse contribuer efficacement à la croissance inclusive et à l'intégration du continent, les Ministres africains chargés des Transports ont adopté, lors des différentes Conférences et rencontres organisées, les déclarations de Brazzaville (2006), d'Alger (2008) et de Malabo (2014) à travers lesquelles se sont engagés à :

- Soutenir et renforcer l'Union des chemins de fer africains (UAC) pour lui permettre de jouer pleinement son rôle;
- Rappeler que la définition de la Vision africaine 2040 relève de la responsabilité de tous les Etats ;
- Renforcer le transport ferroviaire en Afrique ;
- S'aligner sur les recommandations de la Conférence professionnelle sur l'interconnexion, l'interopérabilité et la complémentarité des réseaux ferroviaires africains, tenue à Johannesburg les 20 et 21 novembre 2007
- Consolider l'action de l'Union africaine dans la mise en œuvre de son programme de développement du transport ferroviaire en Afrique.



- Adopter la Vision 2040 pour la revitalisation du rail en Afrique afin de placer le transport ferroviaire au cœur du Programme pour le développement des Infrastructures en Afrique (PIDA).
- Doter l'Afrique, d'ici 2040, d'un « système de transport ferroviaire fiable, viable, performant, respectueux de l'environnement, abordable, un système qui peut, avec les autres modes de transport, promouvoir le développement socio-économique et l'intégration régionale tout en contribuant à une meilleure position mondiale pour le continent.

Plusieurs initiatives ont été prises s'inscrivant dans l'optique de concrétiser ces engagements. Plus particulièrement et en Mars 2017 à Lomé (Togo), une première session ordinaire du Comité Technique Spécialisé sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'énergie et le tourisme, dans le cadre du sous-secteur transports, a été spécialement mis en place avec le concours important de l'Union Africaine et du NEPAD.

Ce Comité a recommandé à la Commission de l'Union Africaine avec l'appui de l'Agence du NEPAD et conformément aux défis de l'Agenda 2063 de coordonner et promouvoir les projets d'intégrations de chemin de fer pour l'ensemble du continent africain.

C'est dans ce contexte global que s'est tenue plus particulièrement à Lomé au Togo du 10 au 13 Avril 2018, un atelier important ayant permis aux participants de réfléchir sur les différentes perspectives de la formation des filières des métiers ferroviaires et renforcer ainsi la formation dans différents corps de métiers du rail.

L'intérêt de la rencontre était de satisfaire les besoins futurs en qualité et en quantité des ressources humaines destinées aux multiples projets de construction, de modernisation et de réhabilitation de chemin de fer.







**LA FORMATION  
UN LEVIER DE  
PERFORMANCE  
INCONTOURNABLE**



## PLACE DE LA FORMATION DANS LA STRATEGIE UIC AFRIQUE

Parce que le contexte actuel exige plus de professionnalisme en management, parce que les performances conditionnent la survie même de l'entreprise, parce que le rôle du capital humain est devenu de plus en plus stratégique en tant que facteur clef de succès, parce que la clarification des relations avec les différents partenaires s'avère nécessaire pour une gestion efficace et efficiente. L'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) Région Afrique place la valorisation des métiers ferroviaire et du capital humain parmi les leviers prioritaires de sa stratégie dans le cadre du développement du rail en Afrique.

Dans ce cadre les investigations menées ont montré que pour l'élaboration de sa stratégie de formation l'UIC Afrique a alloué d'importantes ressources et moyens selon une démarche appropriée ayant nécessité une forte mobilisation. En effet, la conception de ces formations s'est effectuée suivant un processus articulé autour des phases ci-dessous :

- Détermination du besoin : L'UIC Afrique a repéré quelles sont les compétences qu'elle souhaite transmettre, plus précisément quelles sont les activités concernées, les savoir-faire qui sont en jeu et les connaissances théoriques qui sous-tendent l'action. Ce repérage est impératif pour l'efficacité de la formation.

Cette étape vise à cibler les lacunes en matière de compétences et de connaissances au sein des réseaux ferrés. C'est donc le point de départ de l'élaboration du programme de la formation.

- Choix des formateurs : Une fois les compétences souhaitées identifiées, l'UIC Afrique a défini les formations à mettre en place et a monté une équipe de formateurs en identifiant qui détient les compétences, et vérifie si ces personnes seraient éventuellement prêtes à les transmettre et possèdent les aptitudes pédagogiques (expliquer, reformuler, synthétiser) et le cas échéant, leur faire également bénéficier d'une formation de formateur.
- Finalisation du programme et organisation de l'action de formation : Les formateurs vont définir un programme, avec des séquences, chacune ayant un objectif, des modalités pratiques, des supports pédagogiques. Il s'agit du « déroulé pédagogique » ou du « canevas » de la formation.

Il sert au formateur à construire son action, à prévoir les modalités d'évaluation et de suivi du déroulement de l'action. La synthèse du programme de formation est alors remise aux bénéficiaires de la formation.

- Mise en place la formation : L'ONCF est chargé d'organiser la formation, elle veille tout particulièrement à deux aspects

importants pour sa mise en place :

- Prévoir une invitation ou une convocation pour les bénéficiaires pour confirmer leur inscription ;
- La logistique (salle, accueil, supports pédagogiques, repas, ...) est pensée pour le confort de travail des participants et pour la convivialité.
- Déroulement et évaluation de la formation : Tout au long de la formation, les intervenants veillent à développer une pédagogie qui alterne les différents temps d'apprentissage, de confrontation d'expérience, de pause. Ils prévoient également des séquences de « vérification » des acquis intermédiaires.

Le formateur suit la progression du groupe. A l'issue de la formation deux points importants sont à souligner :

- Le formateur prévoit une évaluation des acquis de la formation, c'est-à-dire qu'il mesure si les objectifs sont atteints en totalité ou partiellement. Il ne s'agit pas d'un contrôle ni d'un examen mais bien d'une vérification des acquisitions professionnelles des participants.
- Le formateur demande par ailleurs aux bénéficiaires d'évaluer la formation tant en termes de contenu que d'organisation ou de niveau d'atteinte des objectifs poursuivis.

Ces deux formalités ont le double intérêt de répondre à l'exigence réglementaire, et de porter une analyse sur la formation et les

points d'amélioration possibles. Enfin, une attestation de formation est systématiquement remise à chaque participant à la fin de la formation.

La post-évaluation ou l'évaluation à froid est réalisée 3 à 9 mois après la formation, pour laisser le temps au participant de mettre en pratique les éléments vus en formation. L'évaluation est adressée au participant, mais aussi à son manager ou à ses collègues, pour croiser les regards et être plus objectif. Le questionnaire est administré sur internet ou par support papier, suivant le profil des répondants. Le questionnaire aborde les différents sujets de la formation pour déterminer si le collaborateur a été en situation de les mettre en pratique. Si oui, dans quelle mesure la formation l'a-t-elle aidé (gain en autonomie, en productivité...).

Cette méthode permet également d'impliquer plus encore le collaborateur et son management de proximité, dans les démarches de formation et de gestion des talents / compétences. Par contre elle a nécessité une conception lourde et implique fortement les répondants.

## CONTEXTE DE LA FORMATION

Le Centre de Formation de l'Office National des chemins de Fer du Maroc (ONCF) de Rabat a abrité depuis 2013, 6 formations sur la sécurité ferroviaire et 5 sur la maintenance de la voie organisées au profit des collaborateurs des réseaux ferrés africains et ce, en collaboration avec l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC).

Ces formations sont inscrites dans le cadre du déploiement des plans d'actions annuels arrêtés lors des réunions statutaires de l'UIC – Région Afrique qui est présidée par Monsieur Mohamed Rabie Khlie, Directeur Général de l'ONCF.

C'est une initiative qui découle de la stratégie « Revitalisation du rail en Afrique : Destination 2040 » arrêtée à moyen terme pour soutenir, à travers des actions concrètes, les réseaux ferrés africains dans leurs processus de mise à niveau et de développement. Cette dernière a en effet, réservé au volet « Formation du capital humain » une attention particulière, moyennant une batterie d'actions relatives aux composantes « Sécurité » et « Maintenance de la Voie » qui constituent l'un des atouts indéniables du mode ferroviaire voire la clef de voute pour sa compétitivité et sa pérennité au service de la mobilité durable des biens et services.



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.

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 220 cheminots africains qui ont bénéficié de formations multidisciplinaires au sein du réseau ferré marocain, 75 hauts responsables qui ont effectué des visites d'information et de partage de bonnes pratiques (suite aux 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.

## CONSISTANCE DE LA FORMATION

L'UIC Afrique et l'ONCF ont mis en avant un bouquet de dispositifs à caractère organisationnel, technique et pédagogique pour mener à bien ces formations et atteindre les objectifs escomptés.

Ce sont plus de 250 hauts responsables africains, venant de 17 pays (République Démocratique du Congo, du Congo, du Mali, du Tchad, de la Guinée, de la Mauritanie, du Togo, du Gabon, de la Côte d'Ivoire, de Burkina Faso, du Sénégal, de Djibouti, du Cameroun, de l'Algérie, de la Tunisie et du Niger), qui ont suivi, à côté de leurs homologues marocains ces formations.

Pour offrir aux participants une formation de haut niveau à même de satisfaire leurs attentes, l'ONCF a mis à leur disposition tous les moyens nécessaires : un programme riche et complet, des formateurs de qualité, des supports pédagogiques adaptés et des visites de terrains ciblées. A travers des cours théoriques dispensés par des experts marocains, des conférences autour de thématiques spécifiques animés par des experts UIC et des études de cas. Ils ont

pu acquérir les meilleures pratiques en matière de management de la sécurité ferroviaire ou de maintenance de la voie, approfondir leurs connaissances et s'enquérir des méthodes et techniques novatrices pour une maîtrise optimale des différents risques liés à la sécurité ou de maintenance de la voie.

En 2018, deux sessions de formation ont été organisées, il s'agit de la 5ème édition sur la maintenance de la voie et de la 6ème édition sur la sécurité ferroviaire.

Ces deux formations qui ne cessent d'enregistrer un succès inédit d'année en année et qui ont pu s'inscrire dans la durée, ont connu en 2018 :

- La participation de 40 collaborateurs représentant plus d'une dizaine de réseaux africains
- La mobilisation de 40 experts (75 interventions) autour de programmes consistants et riches, composés de cours théoriques, soutenus par des études de cas, des conférences spécifiques et des visites de chantiers.

Les évaluations effectuées à chaud dénotent un taux de satisfaction global dépassant 94%, traduisant ainsi la qualité des dispositifs logistiques et moyens mis en place et la consistance du programme et son adéquation avec les objectifs fixés.

## 6ème 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 02 au 15 mai 2018, le sixième cycle de formation sur la sécurité ferroviaire dispensé aux hauts responsables de plusieurs réseaux africains venant de de l'Algérie, du Burkina Faso, du Gabon, de la Côte d'Ivoire, de Djibouti, du Maroc, du Niger, du Sénégal et de la Tunisie.

Venant succéder aux cinq précédentes éditions organisées à Rabat de 2013 à 2017, la formation sur la sécurité ferroviaire 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, qui a été présentée et portée par les Ministres africains chargés des transports lors de la 3ème conférence organisée en avril 2014 à Malabo en Guinée Equatoriale comme feuille de route, à

moyen et long termes, de ce secteur vital.

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.

### 5<sup>ème</sup> ÉDITION DE LA FORMATION SUR LA MAINTENANCE DE LA VOIE

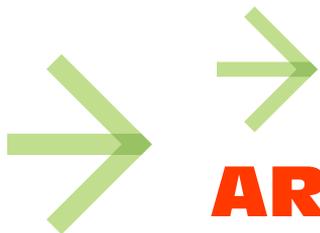
Le Centre de Formation Ferroviaire de l'Office National des Chemins de Fer (ONCF) à Rabat a abrité, du 05 au 16 novembre 2018, la cinquième édition de formation sur la maintenance de la voie dispensée aux hauts responsables de plusieurs réseaux africains venant de l'Algérie, de Burkina Faso, du Cameroun, de la Côte d'Ivoire, de Djibouti, du Gabon, du Maroc, du Niger, du Sénégal, et de la Tunisie. Ce cycle s'inscrit dans le cadre du plan d'action 2018 de l'UIC Région Afrique présidée par le Maroc depuis 2010.

Ce 5<sup>ème</sup> cycle de formation s'est achevé le 16 novembre 2018, par une conférence internationale animée à bord du train « Al Boraq » dont l'inauguration a été donnée la veille par Sa Majesté le Roi Mohammed VI et le Président de la République Française Monsieur Emmanuel MACRON.

Pour offrir aux participants une formation de haut niveau à même de satisfaire leurs attentes, l'ONCF a mis à leur disposition tous les moyens nécessaires : un programme riche et complet, des formateurs de qualité, des supports pédagogiques adaptés et des visites de terrains ciblées. A travers des cours théoriques, des études de cas et des conférences autour de thématiques spécifiques, ils ont pu acquérir les meilleures pratiques en matière de maintenance de la voie, approfondir leurs connaissances et s'enquérir des méthodes et techniques novatrices pour une maîtrise optimale des différents risques liés à la maintenance.

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.





# ARRET SUR TEMOIGNAGES DE PARTICIPANTS



**M. KEDDAD EI Mekki**  
Directeur régional des infrastructures d'Alger  
ALGERIE

La formation a été bénéfique pour nous. On a eu l'occasion d'échanger nos expériences avec les différents pays africains qui ont participé à cette formation. Il faut saluer les efforts des formateurs marocains et des experts UIC ainsi que l'accueil chaleureux de l'ONCF.



**M. MBANJO Stéphane**  
Responsable métiers transport  
CAMEROUN

Elle a été intéressante par la diversité des thèmes qui ont été abordés et également par la qualité des formateurs qui ont participé à cette formation.



**M. OMAR HASSAN Abdourahman**  
Ingénieur Génie Civil  
DJIBOUTI

En tant qu'ingénieur, cette formation m'a permis d'acquérir beaucoup de connaissances relevant du volet maintenance de la voie.



**M. MINDA NYONDA JUNIOR**  
Chef de District  
Gabon

La seule chose que j'ai pu lister comme inconvénient c'est le temps, il est insuffisant. J'aimerais bien que cet aspect soit pris en considération pour les prochaines éditions.



**M.SODIA Seidou**  
Directeur des infrastructures ferroviaires au sein  
du ministère de l'équipement  
NIGER

Je salue l'initiative du Maroc et de l'ONCF qui nous a permis pendant deux semaines de parcourir presque tous les thèmes ayant une relation avec la maintenance de la voie.



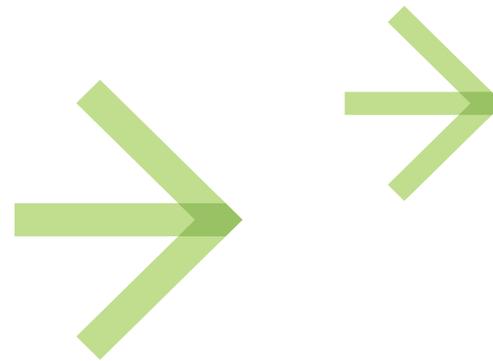
**KHOUMA Mory**  
Chef service exploitation et maintenance ferroviaire  
SENEGAL

Elle m'a permis d'avoir un aperçu global et de me familiariser avec les techniques de la maintenance ferroviaire appliquées dans le réseau marocain et aussi avoir une idée sur celles appliquées dans les autres pays à travers les discussions et les débats avec les autres participants à cette formation.



**M. BOUKADIDA Akram**  
Chef d'arrondissement  
TUNISIE

Il faut augmenter le nombre de visites de chantier programmées pour les cycles de formation afin de s'arrêter sur l'aspect pratique des cours enseignés .







**LA PROMOTION DU  
FERROVIAIRE  
UN SOUCI CONSTANT**

Parallèlement à ces activités, l'année 2018 a connu la mise sur rail d'une batterie d'actions s'inscrivant dans la perspective de promouvoir le rail au sein du continent africain.

### RENCONTRES ECONOMIQUES DU MONDE ARABE

L'Institut du Monde Arabe a organisé à Paris le mardi 27 novembre 2018 les rencontres économiques du monde arabe sous le thème « Transport et mobilité dans le monde arabe ».

Le panel de discussion a été consacré aux enjeux et opportunités liés au secteur de transport dans le monde arabe avec la participation de plusieurs opérateurs de transport, de bureaux d'études et de bailleurs de fonds, ainsi que l'ONCF qui a représenté l'UIC Région Afrique en exposant le cas des Chemins de Fer en Afrique et la stratégie de son développement.

### RENCONTRE FRANCO-AFRICAINE

Organisée par « Business France Tunisie » et le réseau tunisien SNCFT, la rencontre franco-Africaine s'est tenue à Tunis les 07 et 08 novembre 2018.

Ce rendez-vous a vu la participation des décideurs des opérateurs ferroviaires de plusieurs pays africains membres de l'UIC Région Afrique et consacré sa thématique autour de :

- Rénovation des lignes existantes
- Construction de nouvelles lignes
- Extension et rénovation du matériel roulant
- Développement des réseaux de transport de fret
- Mise en place de systèmes intelligents et de digitalisation de l'expérience « Voyage »





## REVITALISATION DE L'UNION AFRICAINE DES CHEMINS DE FER (UAC)

L'UIC – Région Afrique a été invité pour contribuer à l'animation des ateliers organisés par le Bureau du Comité Technique Spécialisé sur les Transports, les infrastructures Transcontinentales et Interrégionales, l'Energie et le Tourisme (CTS – TITIET) tenus au siège de la Commission de l'Union Africaine (CUA) à Addis-Abeba en Ethiopie du 24 au 27 Septembre 2018, ayant porté notamment sur la restauration de l'Union Africaine des Chemins de Fer (UAC).

En effet, l'UAC a été créé en 1972 avec pour objectif principal de promouvoir le développement du transport ferroviaire en tant qu'épine dorsale d'un système de transport efficient et intégré au service de l'Afrique.

Depuis sa création et malgré les efforts déployés, l'UAC a été

confrontée à de multiples difficultés dont on cite plus particulièrement :

- Le manque de capacités à fournir un soutien et des conseils aux États membres du réseau africain ferroviaire en termes de prestation de services et d'orientation dans l'exploitation ferroviaire,
- La hausse des privatisations des chemins de fer africains ;
- L'absence des cotisations des membres des réseaux ferrés à l'UAC ;
- La faible implication des membres du réseau aux réunions de l'organisation ;
- L'annulation de leurs obligations et le non-respect des dispositions définies dans l'accord de siège ;
- Le désintéressement des réseaux ferroviaires d'Afrique par l'envoi des stagiaires à l'Ecole Supérieure Africaine des Cadres de chemin de fer et Gestion des Transports (ESACC-GT) qui a été créée en 1976 sous l'égide de l'UAC par les réseaux ferroviaires francophones d'Afrique et de Madagascar (accord de siège signé entre le Gouvernement de la République du Congo et l'UAC en avril 1979).

Devant cette situation, un programme de restructuration de l'UAC a été adopté lors de l'Assemblée Générale tenue à Alger en 2008. Celui-ci a pour objectif de reconfigurer l'UAC dans le but de garantir son bon fonctionnement, son efficacité et l'obligation de ses responsables de rendre compte de leurs actions dans l'exécution de leur mandat. En effet, sa restructuration s'avère nécessaire pour l'aligner aux changements et aux nombreuses évolutions dont on cite :

- Les transformations du contexte politique africain ;

- Les avancées majeures en matière de technologie ;
- La création de blocs économiques régionaux et les impacts de la mondialisation ;
- Le rôle de plus en plus accru et l'implication du secteur privé dans le secteur ferroviaire au sein du continent africain ;
- La création d'organismes ferroviaires régionaux.

Néanmoins, il y a lieu de souligner que l'UAC traverse depuis 2010 une situation plus que préoccupante. Bien plus, ses activités sont à l'arrêt total suite à l'abandon du Secrétaire Général de son poste.

Cette problématique a fait l'objet d'un débat long débat par les participants à la réunion du Comité Technique Spécialisé sur les Transports, les infrastructures Transcontinentales et Interrégionales, l'Energie et le Tourisme (CTS – TITIET).

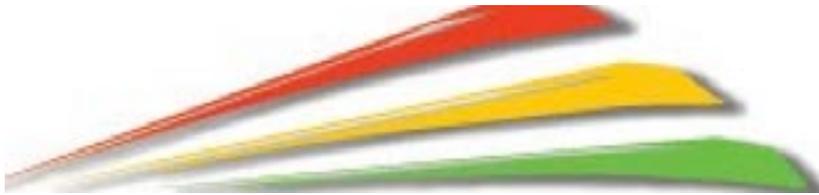
Les membres du Comité ont examiné les différents aspects liés à la problématique de l'UAC et ont arrêté la feuille de route ci-dessous couvrant la période 2018-2019 avec l'objectif de finaliser le schéma idoine de redynamisation de l'UAC et le soumettre à l'approbation de la Conférence des Ministres chargés des transports prévue en Juillet 2019.

Comme préalable à ce schéma demeure la réalisation d'une étude stratégique portant sur la réalisation d'un audit d'ordre technique, financier, organisationnel et statutaire, puis la définition du devenir de l'UAC et de sa stratégie de positionnement ainsi que le plan d'action de sa revitalisation.

Dans le cadre de ces ateliers, l'UIC – Région Afrique a été sollicitée pour :

- Faire partie du comité Retreint pour l'élaboration des termes de références et le pilotage de ladite étude
- De revisiter le plan de communication relative à la stratégie de revitalisation du rail en Afrique – Destination, afin qu'elle soit portée par l'ensemble des parties prenantes
- Préparer un bilan à mi-parcours quant au niveau de mise en œuvre de cette stratégie ambitieuse et proposer des pistes à même de donner une nouvelle impulsion à son déploiement
- Réactualiser l'étude en question sur la base des nouvelles données de l'environnement : agenda 2063, digital...





## LA MODERNISATION DU TRANS-MAGHREB, UNE ETUDE ACHEVEE

Rappelons que le Comité a été créé le 11 novembre 1965 sous l'égide du Comité permanent Consultatif du Maghreb (CPCM). Il regroupe les réseaux d'Algérie, de la Libye, du Maroc, de la Mauritanie et de Tunisie. Il est chargé de :

- Traiter et étudier toute question d'intérêt commun ;
- Coordonner et initier toute action susceptible d'améliorer ou de développer le transport par le chemin de fer dans les pays du Maghreb ;
- Adopter en commun des dispositions générales techniques et économiques se rapportant à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires dans la région

Suite à la demande de l'UMA, formulée conformément aux recommandations des différents conseils ministériels maghrébins du Transport, la BAD a accordé un don de 1.7 M \$, octroyé sur les ressources de la facilité de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD (FPPI-NEPAD) pour financer une étude de faisabilité pour la modernisation et la réhabilitation du train Trans- maghrébin. Un Accord de financement a été signé entre les deux parties le 26/01/2016.

L'UMA a procédé, conformément aux règles et procédures de la BAD, au lancement de deux avis d'appel d'offres pour choisir le bureau d'études qui réalisera ce projet et le recrutement d'un

consultant dans le cadre de renforcement des capacités de l'UMA.

Le comité de pilotage lors de sa dernière session qui s'est déroulée à Rabat au mois de juillet 2017, a sélectionné le Groupement qui va réaliser cette étude. Après avoir reçu la décision de la BAD de non objection de ce choix en date du 25/08/2017, l'UMA a engagé des négociations avec le Groupement (Italferr/ Comete/Medevco) pour la finalisation et la signature du contrat de prestations des services et dont les missions sont les suivantes :

- Analyse de l'état de fait : situation existante, programmes de développement, demande de transport marchandises et voyageurs...
- Etudes des scénarios de modernisation de la ligne ferroviaire Trans-Maghrébine
- Évaluations des scénarios possibles de modernisation sur les plans technique, financier et en termes de rentabilité économique

Outre l'UMA et le bureau chargé de cette étude, tous les réseaux maghrébins ont pris part aux réunions et ateliers ayant eu lieu à Tunis, Rabat et Rome pour examiner et valider les différents scénarios proposés pour cette étude.



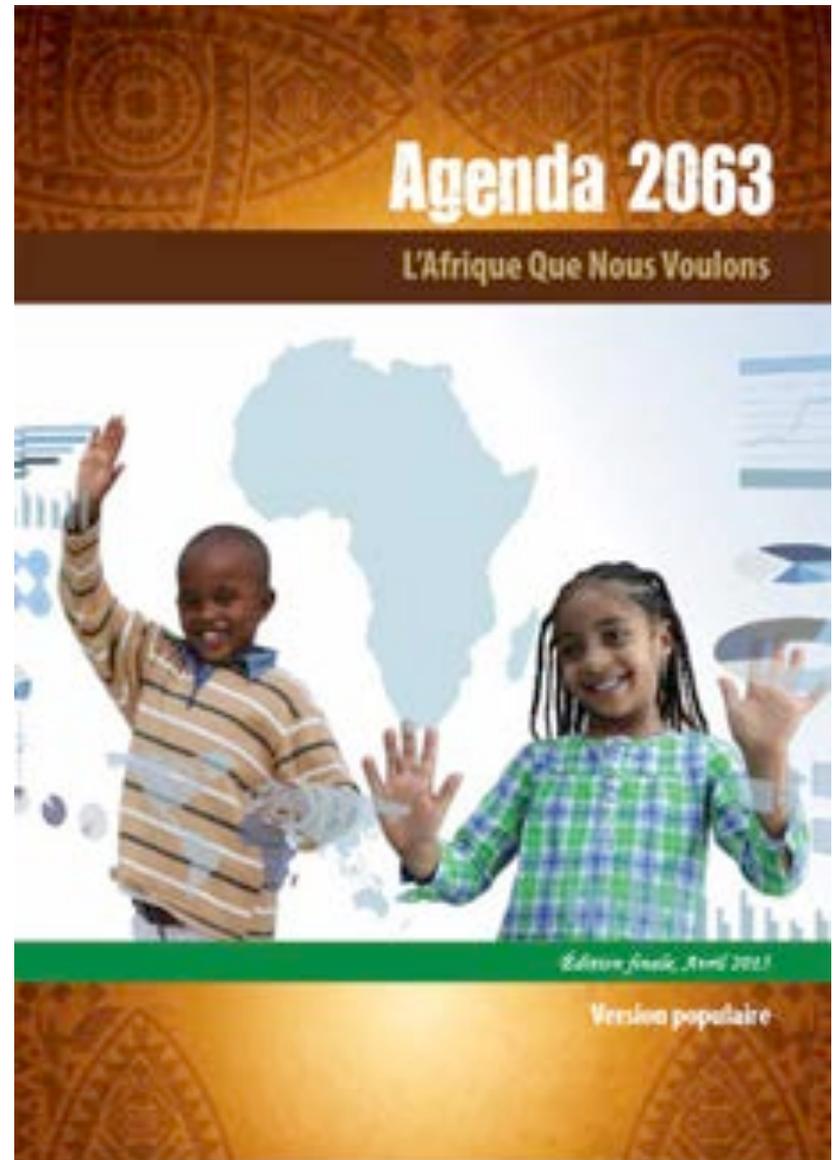
## EN AVANT POUR UN RESEAU INTEGRE DE CHEMINS DE FER CONTINENTAL A GRANDE VITESSE

Ce projet s'inscrit dans le cadre de l'Agenda 2063 qui est une stratégie globale pour une croissance inclusive et un développement durable pour optimiser l'utilisation des ressources de l'Afrique au profit de tous les Africains dans le cadre de la transformation structurelle de l'Afrique. Il a été approuvé par lors du Jubilé d'or de l'Union Africaine, en mai 2013.

Durant ce Sommet, la Commission de l'Union africaine (Commission de l'UA) a été chargée, avec l'appui de l'Agence de planification et de coordination du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (Agence du NEPAD), de la Banque africaine de développement (BAD) et de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), d'élaborer cet agenda continental, par le biais d'un processus axé sur les populations.

La déclaration solennelle du 50ème anniversaire intègre l'engagement des dirigeants africains à réaliser des progrès dans huit domaines prioritaires. Ces priorités définissent l'agenda continental et seront intégrés dans les plans de développement régionaux et nationaux. L'Agenda 2063 prend en compte les réalisations et les défis du passé, ainsi que le contexte continental et mondial dans lequel la transformation de l'Afrique est mise en œuvre, notamment :

- La viabilité de la vision et du projet panafricains ;
- Les enseignements tirés des expériences mondiales en matière de développement ;
- Le tournant décisif pris par l'Afrique ;
- La poursuite et les changements intervenus aux niveaux du paradigme et de la dynamique en matière de développement en Afrique ;



- La nécessité d'un développement axé sur les populations et l'égalité entre les hommes et les femmes ;
- Les hauts et les bas du contexte mondial

Ce projet africain du réseau ferroviaire continental intégré à grande vitesse figure parmi les 12 projets phares de l'Agenda 2063 adopté par les Chefs d'Etats lors du 24<sup>ème</sup> sommet de l'Union Africaine en janvier 2015 tenue à Addis-Abeba (Éthiopie).

Les travaux de ce comité relatifs à l'examen des termes de référence par le comité technique se sont inscrits dans le cadre de la mise en œuvre des initiatives retenues dans l'Agenda 2063.

Le réseau intégré de chemins de fer continental à grande vitesse forme l'ossature de la stratégie continentale à réaliser progressivement avec une première phase (2 à 3 projets pilotes) à programmer lors du prochain plan décennal. Le réseau continental qui favorisera l'intégration régionale, sera un facilitateur pour la fourniture des infrastructures sur le continent.

En tenant compte du stade avancé de la construction des infrastructures au Maroc concernant plus particulièrement la planification et la construction des infrastructures du chemin de fer à grande vitesse, le projet du réseau intégré de chemins de fer continental à grande vitesse devrait bénéficier de l'expérience et des leçons de l'ONCF.





## POUR UNE COOPERATION BILATERALE FRUCTUEUSE

Dans le cadre de son ouverture sur l'Afrique et du renforcement de la Coopération Sud-Sud, l'ONCF s'est attelé au déploiement de la nouvelle stratégie ferroviaire adoptée à l'international. Cette stratégie s'inscrit dans le cadre d'une vision claire et précise : se positionner en tant que modèle de référence du transport ferroviaire dans le monde arabo-africain et renforcer la place du Maroc dans l'échiquier mondial.

L'objectif étant de redynamiser et de renforcer l'activité de la coopération internationale au service du développement du rail et du rayonnement du Maroc à l'international et plus particulièrement en Afrique. Il s'agit de mettre en avant la richesse de l'expérience, accumulée au fil des années, dans le domaine ferroviaire et les inlassables efforts déployés pour en faire une locomotive du

développement socio-économique et de la mobilité au Maroc.

Pour ce faire l'Office a organisé plusieurs rencontres bilatérales entre réseaux ferrés africains portant notamment sur :

- Echange de bonnes pratiques
- Formation des cadres
- Assistance / expertise technique et managériale
- Montage de programmes spécifiques
- Mise à disposition d'experts
- Réalisations de diverses études

## 10<sup>ème</sup> ÉDITION DE LA JOURNÉE DE SENSIBILISATIONS SUR LES DANGERS DES PASSAGES AU NIVEAU (ILCAD)

Le 07 juin 2018, sous l'égide de l'UIC et de l'Union Européenne et en collaboration avec l'association des chemins de fer du Canada, l'UIC – Région Afrique a célébré la 10<sup>ème</sup> 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 : « Jeunes usagers des passages à niveau »

07 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 07 juin 2018, 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.







**UIC REGION AFRIQUE**  
BUREAU REGIONAL MAROC  
CASABLANCA

---

**CONTACT**

Said **CHANDID**

☎ +212 (0) 530 774 767

✉ [chandid@oncf.ma](mailto:chandid@oncf.ma)