

RAPPORT D'ACTIVITE

— 2019

SOUS LE HAUT PATRONAGE DE SA MAJESTÉ LE ROI MOHAMMED VI

 ONCF



ABOBAQ
MILITARY AIRCRAFT





SOMMAIRE



**MOT DU
PRESIDENT**



**L'UIC REGION AFRIQUE :
QUELQUES REPERES**



**L'AFRIQUE EN 2019 :
UN CONTEXTE SPECIFIQUE**



**LE TRAFIC FERROVIAIRE,
UNE LEGERE PROGRESSION**



**L'AFRIQUE EN
DEVELOPPEMENT, LES
PROJETS FERROVIAIRES
SE MULTIPLIENT**



**DES ETUDES EN PHASE
AVEC LES AMBITIONS
AFFICHEES**



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



**LA FORMATION UN
LEVIER DE PERFORMANCE
INCONTOURNABLE**



**LA PROMOTION DU FERROVIAIRE
UN SOUCI CONSTANT**





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

POUR UNE AFRIQUE RÉGIONALEMENT INTÉGRÉE ...

Le continent africain connaît actuellement une embellie économique sans précédent, assortie de fortes prévisions de croissance pour les trois à quatre prochaines décennies. Dans cette dynamique de croissance, le chemin de fer continue de recéler d'énormes potentialités pour accompagner le développement économique et social du continent.

L'année 2019 a été marquée par le lancement et la poursuite d'importants projets d'investissement notamment dans le secteur ferroviaire, vu son positionnement stratégique en tant que locomotive d'un développement inclusif au sein de notre continent et un outil indispensable pour réussir le challenge d'une croissance socio-économique équilibrée et profitable pour tous.

Cette évolution du rail se manifeste également à travers les initiatives retenues dans l'agenda 2063 approuvé par les Chefs d'Etats et de gouvernements de l'Union Africaine, qui ont affirmé leur détermination à soutenir la nouvelle voie suivie par l'Afrique pour parvenir à une croissance et à un développement économiques inclusifs et durables. Cet agenda qui aspire à construire une nouvelle Afrique régionalement intégrée, retient le train à grand vitesse continental reliant les capitales des pays africains comme projet structurant et pour lequel les études ont bien avancés.

Dans ce contexte encourageant, l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) – région Afrique ne cesse de multiplier ses efforts pour contribuer à donner une nouvelle impulsion au rail en Afrique, sur la base d'une feuille de route co-construite et portée depuis 2014 par les Ministres en charge du transport.

En termes d'activités, une panoplie d'actions ont été conduites par notre institution en 2019 à raison en moyenne d'une action par mois. Celles-ci ont couverts de multiples domaines allant de l'organisation de séminaires et conférences ciblés, en passant par le renforcement de la coopération bilatérale inter-réseaux, jusqu'à la réalisation de sessions de formation au profit des cadres des réseaux africains.

Comptons sur la détermination, l'ambition, la persévérance et la mobilisation de nos membres en vue de contribuer au développement du rail, afin de lui permettre de jouer pleinement le rôle qui lui revient dans la croissance inclusive du continent africain.

Les chemins de fer africains de demain se préparent aujourd'hui. A nous de saisir cette opportunité !





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



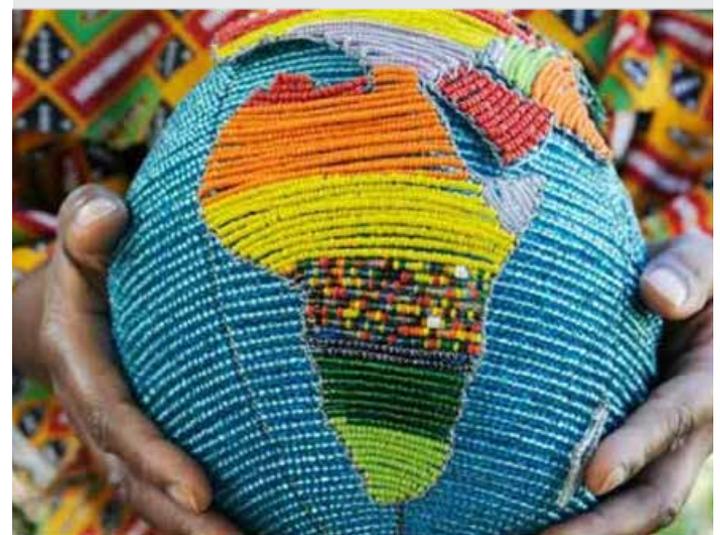
AXES STRATEGIQUES

- 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 2019 : UN CONTEXTE SPECIFIQUE



ASPECT GEOGRAPHIQUE

Composition : 54 Etats

Organisation : 5 sous-régions

Superficie : 30,4 millions de km²
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/km²

Jeunes : 47%

Urbain : 52,6%

CARACTERISTIQUE FERROVIAIRE

Longueur : 90 000 km

Densité : 3 km / 1000 km²

Rayons courbure : 100 à 200 m

Vitesses : 55 à 160 km/h

Ecartement standard : 14% du réseau africain



La région d'Afrique a été caractérisée en 2019 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 4% 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 2018-2019 sur la compétitivité mondiale, il ressort que la majorité des pays africains comptent parmi les moins compétitifs du monde.

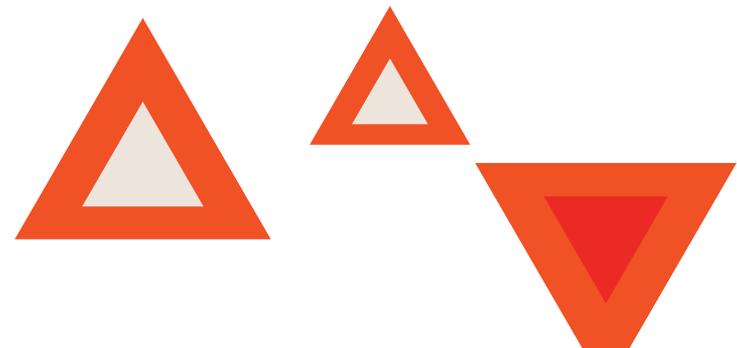
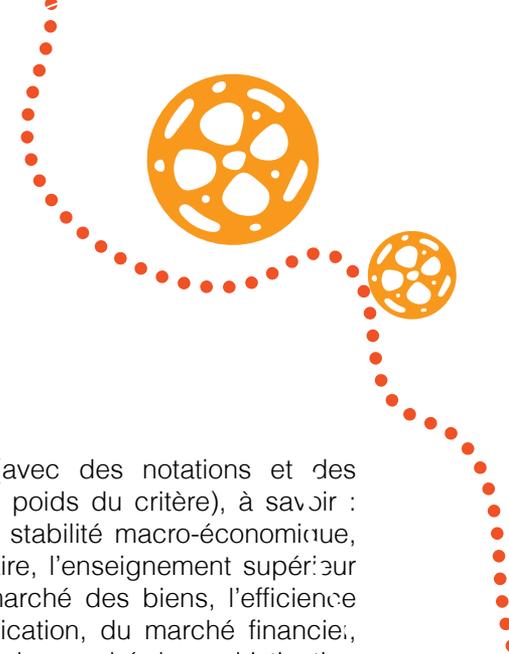
L'Afrique doit faire des progrès dans de nombreux domaines pour établir un régime de croissance durable. Ce constat concerne plus particulièrement le secteur des infrastructures.

A noter que ce classement qui couvre 148 pays est basé

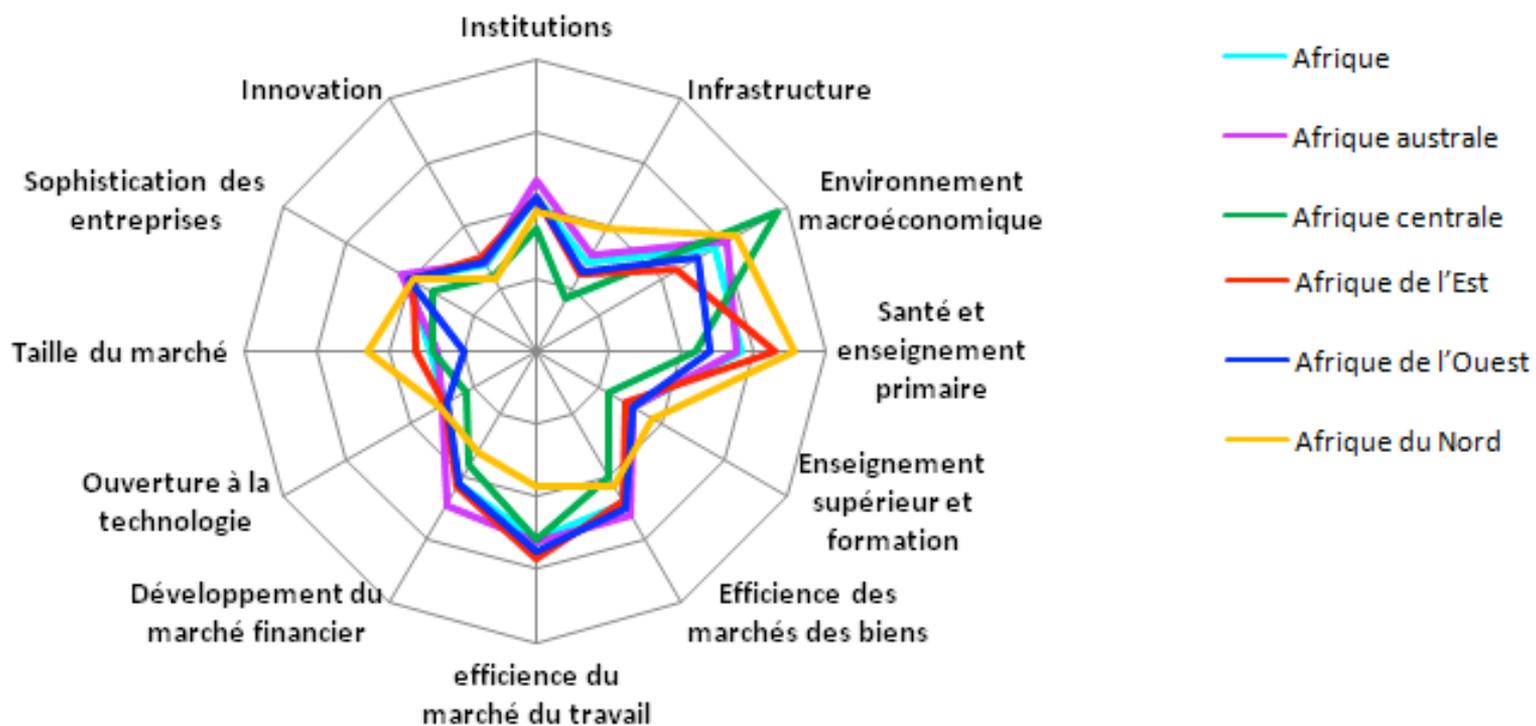
sur douze critères de piliers (avec des notations et des pondérations différentes selon le poids du critère), à savoir : les institutions, l'infrastructure, la stabilité macro-économique, la santé et l'enseignement primaire, l'enseignement supérieur et la formation, l'efficacité du marché des biens, 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

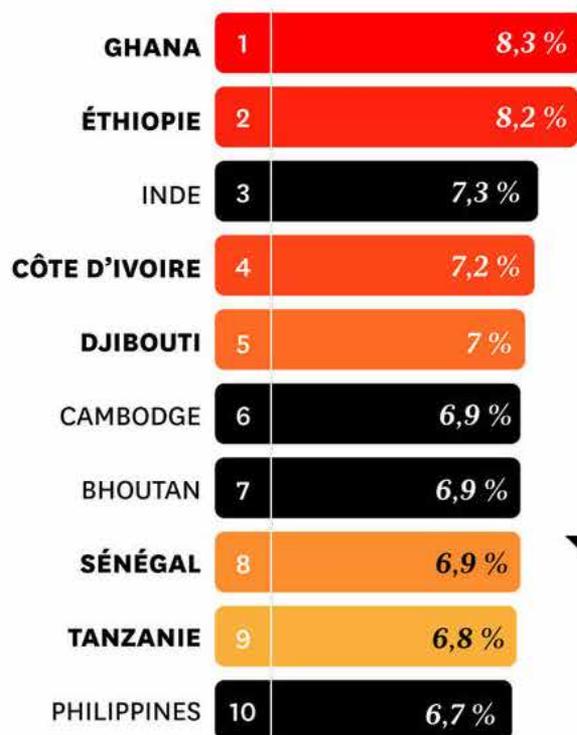


* Rappprt du WEF: Edition 2018 - 2019

Les rois de la croissance sont en Afrique

TOP 10

Taux de croissance du PIB, 2018



En 2018, sur les dix pays présentant la plus forte croissance, six sont africains.





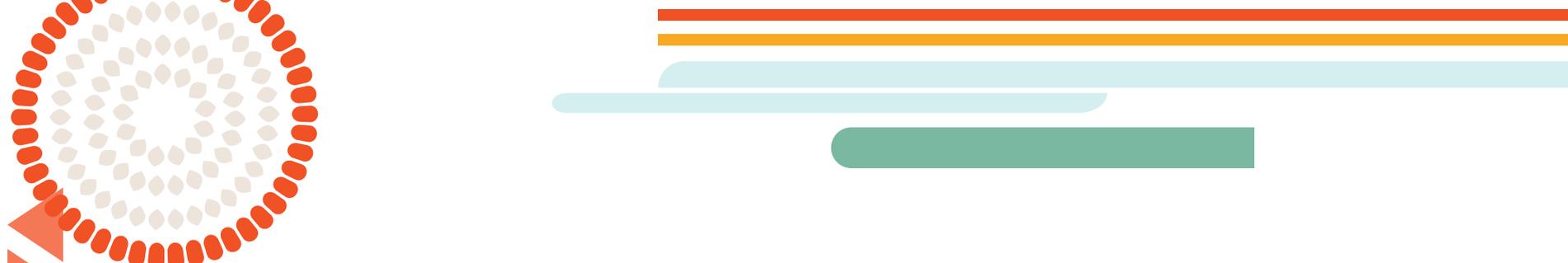
ERP 0001 I

Ethiopia

120km/h

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...

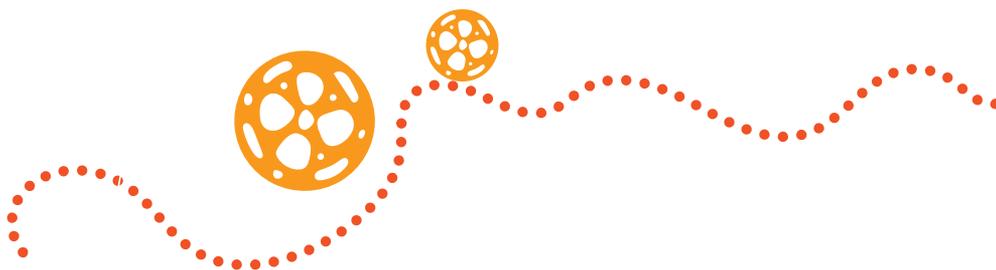
En termes d'activité et selon les statistiques UIC allant de 2006 à 2019, le rail n'arrive pas encore à se positionner et jouer convenablement le rôle qui lui revient dans la scène socio-

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

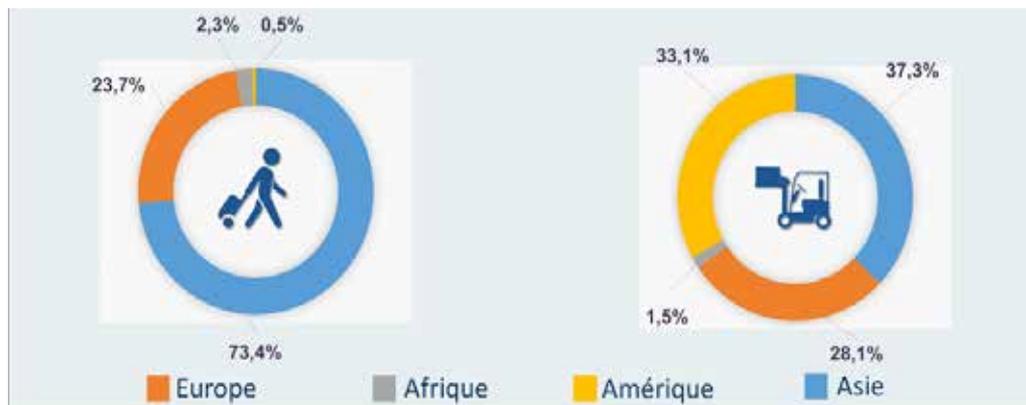
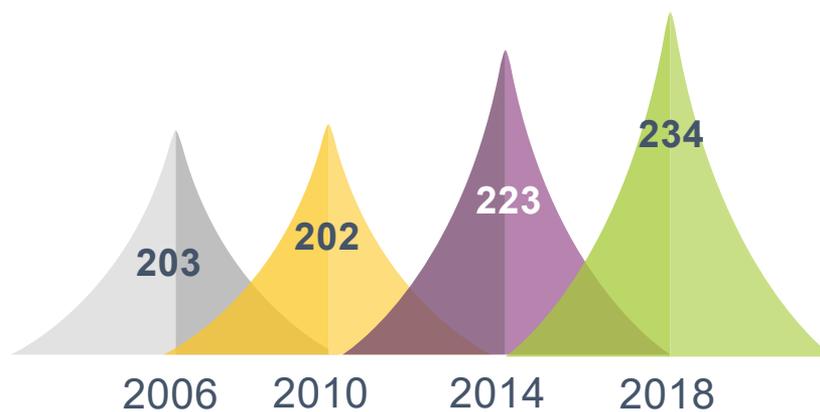
Aussi faut-il souligner qu'en termes de performances que le mode ferroviaire en Afrique n'arrive pas encore à jouer pleinement son rôle et à se démarquer par ses atouts et sa compétitivité restant ainsi, et à l'exception de quelques pays, en dessous des ambitions affichées par les pouvoirs publics en 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 (10⁹)





Exit
Kutoka



1



L'AFRIQUE EN DEVELOPPEMENT, LES PROJETS FERROVIAIRES SE MULTIPLIENT...



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 1^{ère} fois au sein du continent du système ferroviaire à grande vitesse.

CONSTRUCTION DE LA LIGNE FERROVIAIRE COTONOU-NIAMEY : LE NIGER ET LE BENIN SE TOURNENT VERS LA CHINE

La China Railway Construction Corporation (CRCC) a repris le chantier des rails devant relier Cotonou à Niamey en suspens depuis 2013.

Pour rappel, l'adjudication de la construction de ce tronçon Cotonou Niamey a été l'objet d'une bataille juridico-médiatique entre les hommes d'affaires, béninois Samuel Dossou et français Vincent Bolloré, chose qui a conduit à la suspension des travaux depuis 2013. Face à cette situation, le Président, Patrice Talon a suggéré de confier le dossier à l'entreprise chinoise China Railway Construction Corporation (CRCC).



UN PROJET FERROVIAIRE POUR DESENCLAVER LE MALI

La Chambre des mines du Mali a lancé en février 2019 des études de préféabilité sur un projet de voies ferrées reliant Kidal (nord du Mali) à Conakry (Guinée), Dakar (Sénégal) et San Pedro (Côte d'Ivoire). Le futur réseau s'étendrait sur 4 740 km dont 3 240 au Mali, pour un coût estimé à plus de 14 milliards de dollars (12 milliards d'euros). La rentabilité économique serait basée sur l'acheminement des matières premières du nord du Mali vers les différents ports du Golfe de Guinée.

Le projet est encore essentiellement sur le papier, mais des études ont été commandées début 2019 à un bureau spécialisé, le Cira (Conseil en ingénierie et en recherche appliquée).

La convention porte sur quatre axes. Le premier irait de Koulikoro à Dakar et desservirait Bamako, Kayes et Diboli. Le second partirait de Bamako et descendrait vers le port de San Pedro, via Bougouni, Kadiolo, Odienné et Man. Le troisième relierait Bamako à Conakry, via Bougouni et Kankan et le quatrième irait de Bamako à Kidal, via Ségou, Djenné, Mopti, Tombouctou et Gao.



LA TANZANIE DEVELOPPE SON TRANSPORT FERROVIAIRE

Financé sur fonds propres, la République unie de Tanzanie se prépare à tester son premier train électrique. D'un coût de 1.9 milliard de dollars et avec des vitesses projetées jusqu'à 258 km/h, cette locomotive moins chère et de très bonne qualité, devrait être l'un des trains à grande vitesse d'Afrique.

Avec ce projet novateur, il est prévu que la première phase de 300 kilomètres reliant Dar-Es-Salaam à Morogoro, avec six stations intermédiaires, débute ses opérations au plus tard en décembre de cette année.



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.





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.

Deux accords de prêts de 500 millions de dollars chacun devraient composer le nouveau financement qui permettra de construire les lignes ferroviaires Est et Ouest sur environ 930 km. L'axe ferroviaire Tema-Akosombo ainsi que de nombreux autres projets ferroviaires devraient être mis en œuvre grâce aux nouveaux financements.



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 TRAIN A GRANDE VITESSE AL BORAQ : UNE ANNEE APRES SA MISE EN EXPLOITATION



Au terme de sa première année d'exploitation, force est de constater qu'Al Boraq a le vent en poupe. Ce sont 3 Millions de voyageurs qui lui ont fait confiance, transportés par 7000 trains au total avec une moyenne journalière de 8250 voyageurs.

A l'origine de ce franc succès résident des bénéfices-clients palpables : des temps de parcours imbattables (Casablanca - Tanger en 2h10 seulement par exemple), des fréquences en amélioration continue (28 allers et retours/jour), une ponctualité avoisinant 97%, une tarification modulable et accessible pour tous, un confort rehaussé, des places assises garanties, des services en gares et à bord à forte valeur ajoutée... Al Boraq a plus d'un atout pour plaire et arborer un taux de satisfaction client de 92%. Il continue à diversifier son offre pour répondre aux besoins spécifiques de ses clients occasionnels ou réguliers à travers des formules d'abonnement finement élaborées.

En termes de viabilité, Al Boraq a enregistré des performances très satisfaisantes et ce, grâce à un financement optimisé, une frugalité de l'investissement, un pricing optimisé en adéquation avec le pouvoir d'achats, et des coûts d'exploitation compétitifs. Résultat : dès sa première année, ce symbole de la mobilité innovante a pu dégager une marge opérationnelle s'inscrivant dans la fourchette haute des benchmarks internationaux, permettant ainsi de couvrir les charges d'exploitation ainsi que l'amortissement relatif au matériel roulant.

Bien au-delà, 'Al Boraq' a eu des effets d'entraînements multidimensionnels indéniables en tant que catalyseur de la dynamique socio-économique et symbole d'une nouvelle ère de la mobilité. Outre son impact positif sur le marketing territorial, ses effets couvrent différents registres tels que l'urbanisme, le foncier et l'immobilier, sans oublier l'attractivité économique et touristique des villes concernées.





DES ETUDES EN PHASE AVEC LES AMBITIONS AFFICHEES



ETUDE DE POST-EVALUATION DES CYCLES DE FORMATIONS FERROVIAIRES SUR LA SECURITE ET LA MAINTENANCE DE LA VOIE

L'Assemblée Régionale tenue en décembre 2018 à Paris a ordonné le lancement d'une étude de post-évaluation des 12 cycles de formations en se faisant accompagner par un Consultant spécialisé.

L'objectif étant d'en dresser un bilan, aussi exhaustif que possible, et dégager des pistes d'amélioration, voire des recommandations, à même de donner une nouvelle impulsion aux cycles de formations en question et pouvoir mieux intéresser les organismes et bailleurs de fonds.

Autrement dit, il s'agit de mener les investigations nécessaires pour dégager des informations pertinentes et utiles permettant d'intégrer les leçons et les enseignements qui s'imposent dans le processus de montage et de réalisation de ces formations dans l'avenir.

En s'intéressant à toutes les étapes de planification et de mise en œuvre de ces formations, cette étude de post-évaluation a pour

finalités notamment d'apporter les éclairages nécessaires aux interrogations ci-après :

- Emergence de l'idée d'organisation de ces formations ? Et quelles limites sont venues-t-elles contrecarrer ?
- Quels sont les changements souhaités ainsi que les objectifs stratégiques et spécifiques visés ?
- Quels sont les activités qui ont été prévues et menées effectivement dans le cadre de la conduite de ces formations ?
- Quels sont les ressources prévues et réellement allouées pour mener à bien ces formations (humaines, organisationnelles, matérielles, financières...) ?
- Comment se sont-elles déroulées selon les perceptions des différents acteurs concernés (décideurs, organisateurs, formateurs, participants, partenaires...) ?
- Quelles sont les conséquences majeures, aussi bien quantitative que qualitative, que les cycles de formation ont pu (ou peuvent) avoir sur les différents plans ?

Cette étude devra permettre de :

- Réaliser la conduite de la post-évaluation, suivant les méthodes généralement admises en la matière, pour les cycles de formation en s'intéressant à toutes les étapes de planification et de mise en œuvre y afférents ;
- Identifier, proposer et planifier les mesures à même d'améliorer ces formations sur les différents plans (organisation, programmation, déroulement, financement...).

Les 1^{ères} conclusions sont satisfaisantes et encouragent à doubler d'efforts en vue d'étendre le champ de ces formations à d'autres domaines, tout en les inscrivant dans un processus de certification et de reconnaissance. Cette aspiration vise à créer à moyen terme, en partenariat avec les différents acteurs concernés, l'Académie Ferroviaire Africaine (l'AFA) qui sera appelée à donner une nouvelle impulsion à l'écosystème ferroviaire au sein du continent.



ETUDE D'ELABORATION DE LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU SECTEUR FERROVIAIRE EN AFRIQUE A L'HORIZON 2063

Lors de sa 15^{ème} réunion tenue à Paris en décembre 2018, l'Assemblée Régionale de l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC) Afrique a décidé de procéder à l'actualisation de l'étude prospective relative à la stratégie de développement du ferroviaire au sein du continent. Baptisé 'Revitalisation du rail en Afrique : Destination 2040', cette étude a été réalisée en 2014 selon une démarche participative.

Au cours de ces dernières années, le contexte international et plus particulièrement africain a connu d'importantes évolutions et mutations ayant touché les différents registres : géostratégique, politique, économique, social, technique, environnemental... Elles sont marquées notamment par de nouvelles données, rendant inéluctablement nécessaire l'ouverture du chantier de l'actualisation de ladite stratégie pour leur prise en compte, mais imposant la reconsidération de son horizon temporel.

Différents aspects devront être développés et pris en compte dans le cadre de cette étude à savoir :

- L'Agenda 2063, une nouvelle référence africaine sous le signe 'l'Afrique que nous voulons'
- La digitalisation et la révolution numérique des opportunités et défis stratégique pour le continent
- La mobilité 4.0 : le rail au service d'une mobilité intelligente
- Des facteurs de changement lourds qui redessinent l'avenir et la place du ferroviaire
- Des évolutions spectaculaires des grandeurs explicatives de la mobilité
- L'étude relative à la nouvelle stratégie : une opportunité pour un repositionnement de leadership de l'UIC.





REHABILITATION ET MODERNISATION DE LA LIGNE DU CHEMIN DE FER TRANS- MAGHREBINE

L'Union du Maghreb Arabe (UMA) a organisé ce mercredi 27 mars 2019, à l'occasion de son 30^{ème} anniversaire une table ronde, autour du projet de « réhabilitation et de modernisation de la ligne de chemin de fer Trans- Maghrébine».

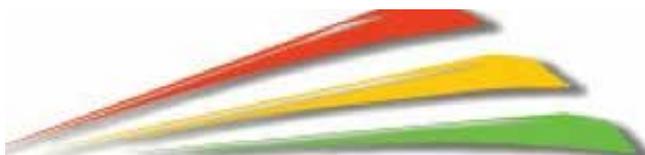
Il s'agit du projet de construction d'une liaison ferroviaire Trans-Maghrébine entre Casablanca, Alger et Tunis, proposé par le conseil des ministres en charge des transports, dont les 1^{ères} études ont été achevées avec pour objectif d'instituer une union économique maghrébine, entre les Etats membres, et de faciliter la circulation des biens et des personnes.

Le budget estimé pour ce projet, s'élève à environ 4 milliards d'euros.

Il comprendra deux tronçons transfrontaliers : entre Fès au Maroc et la frontière algérienne (354 km) et Akid Abbas en Algérie (17 km) ; et entre Annaba (Algérie) et Jdeida (Tunisie).

Dans son allocution d'ouverture, le Secrétaire Général de l'UMA, Taieb BACCOUCHE, a rappelé que les trente conventions et accords qui ont été conclus par les différentes instances de l'UMA, doivent être activés, afin de réaliser les objectifs convenus, comme la création d'une zone de libre-échange maghrébine, l'institution d'une union douanière, la mise en place d'un marché commun et d'une union économique.

L'UIC Afrique a pris part à ces travaux, tout en mettant en exergue la feuille de route arrêtée pour le développement du ferroviaire en Afrique et l'implication forte des pays de l'UMA dans ce projet.



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 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 50^{ème} 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 est parmi les 12 projets phares de l'Agenda 2063 adopté par les Chefs d'Etats lors du 24^{ème} 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, ainsi que de l'expérience de l'UIC en la matière.

3rd Global Congress on Rail Training 2019

Unite, Inspire, Connect



3rd Global Congress on Rail Training

Unite, Inspire, Connect



DES PLATEFORMES D'ECHANGES : RICHES ET FRUCTUEUSES





En termes d'activités menées par l'UIC – Région Afrique et en langage de chiffres, ce sont 14 actions qui ont été conduites en 2019 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 rencontres, l'année 2019 a vu l'organisation et/ou la participation à cinq événements de taille autour de thématiques en phase avec les actualités soit à caractère régional ou international.

Ces événements ont vu la participation de 920 responsables venant de divers horizons (dont les représentants de 15 réseaux ferrés africains) et la mobilisation de 99 intervenants.

COLLOQUE SUR LE TRAIN A GRANDE VITESSE



A l'occasion du premier anniversaire du lancement par Sa Majesté Le Roi Mohammed VI, du train à grande vitesse «Al Boraq», l'ONCF a organisé à Rabat le 27 novembre 2019, un Colloque sous le thème « **Al Boraq, vecteur de mutations multi-facettes !** » et ce, en collaboration avec l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC).

Cette rencontre a connu la participation de personnalités et représentants venant de divers horizons (décideurs, élus, responsables, experts ferroviaires, professionnels, universitaires, chercheurs, ingénieurs, ...), avec la participation de plus 300 personnes et 30 interventions, c'était une occasion idoine pour :

- Présenter les performances du train « Al Boraq » après une année de son exploitation ;
- Partager ses retombées matérielles et immatérielles ;
- Promouvoir le ferroviaire en général et la grande vitesse en particulier, en tant que système de mobilité durable ;
- S'enquérir de l'expérience des autres réseaux ayant adopté ce système de transport, jouissant d'atouts indéniables pour la Collectivité en tant qu'outil de développement des territoires.





5^{ème} EDITION DU CONGRES MONDIAL SUR LA FORMATION FERROVIAIRE

L'Office National des Chemins de Fer (ONCF) a organisé, en partenariat avec l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), l'Institut de Formation Ferroviaire (IFF) et l'Ecole Mohammedia des Ingénieurs (EMI) du 9 au 11 octobre 2019 à Rabat, la 5^{ème} édition du Congrès mondial sur la formation ferroviaire autour de la thématique 'La valorisation de l'enseignement et de la formation professionnelle dans le secteur ferroviaire, et le développement de son écosystème'.

La cérémonie d'ouverture de cette importante manifestation a été présidée par Monsieur Abdulkader Amara, Ministre de l'Equipement, du Transport, de la Logistique et de l'Eau, en présence de Monsieur Gianluigi Vittorio Castelli, Président de l'UIC et Président des Chemins de Fer Italiens, de Monsieur Mohamed Rabie Khlie, Directeur Général de l'ONCF, Président de l'UIC – Région Afrique et du Comité du Transport Ferroviaire Maghrébin, ainsi que de responsables des différents départements et organismes concernés.

Organisé pour la première fois dans un pays en Afrique, ce Congrès mondial a rassemblé environ 250 participants représentant 30 pays venus des cinq continents pour prendre part à ce rendez-vous scientifique privilégié. Décideurs, experts ferroviaires, industriels, universitaires, chercheurs..., partagent les meilleures pratiques et approches en matière de formation ferroviaire ainsi que de développement des compétences du capital humain.



SEMINAIRE SUR LE FINANCEMENT DU MATERIEL ROULANT FERROVIAIRE : UNE NOUVELLE SOLUTION POUR L'AFRIQUE

Le 23 mars 2019, un séminaire de haut niveau intitulé «Financement du matériel roulant ferroviaire : une nouvelle solution pour l'Afrique» a été organisé à Marrakech par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (UNECA), et ce en marge de la 52^{ème} Conférence des ministres africains des Finances, de la Planification et du Développement économique (COM2019).

L'objectif de cette rencontre, à laquelle ont participé de hauts fonctionnaires gouvernementaux et des représentants du secteur privé ainsi que l'UIC Afrique, était le financement ferroviaire en Afrique et le rôle décisif du Protocole ferroviaire de Luxembourg pour attirer des capitaux privés afin de créer un modèle durable pour les projets ferroviaires existants et nouveaux dans le contexte du Programme 2030 pour le développement durable et de l'Agenda 2063.





SEMINAIRE SUR LA GESTION DES CRISES FERROVIAIRES

Initié par le Ministère gabonais du Transport et de la Logistique, et l'Union internationale des chemins de Fer (UIC), le séminaire sous le thème « la Gestion des crises ferroviaires », a eu lieu à Libreville du 14 au 16 mai 2019.

L'objectif de ce séminaire étant de pouvoir donner à la communauté ferroviaire une plate-forme d'échanges afin de faire face à des crises probables dans ce champ d'action, de trouver des réponses à une gestion de crise plus efficace aux acteurs du secteur ferroviaire en Afrique et de mettre en œuvre des stratégies communes au management de la gestion de crise en milieu ferroviaire en vue d'un référentiel de bonne pratique.

Parmi les recommandations principales : la mise en place d'une structure au niveau de l'UIC Région Afrique, du type plateforme mondiale Sûreté-Sécurité, incluant la thématique gestion de crise pour partager les expériences et proposer des solutions adéquates.



1^{er} SOMMET DIGITAL DU RAIL AFRICAIN

« Afrique : le continent de l'avenir du digital du rail » tel était le thème du premier sommet digital du rail africain tenu du 25 au 27 février au CAP en Afrique du Sud. Evènement organisé par l'agence de développement de l'Union Africaine (AUDA-NEPAD) et l'Union Internationale des Chemins de Fer (UIC).

L'initiative s'inscrit dans le cadre de l'agenda 2063 de l'Union Africaine (UA) dont le réseau africain intégré de chemin de fer à grande vitesse représente l'un des projets phares.

Cette rencontre de haut niveau a vu la participation de nombreuses personnalités, à savoir les Ministres des Transports de l'Afrique du Sud, de l'Egypte, du Niger, du Congo, de nombreux industriels, économistes, représentants d'organisations sous régionales africaines de développements, de la banque Mondiale, de la Banque africaine de développement (BAD), la commission économique pour l'Afrique (CEA) ainsi que des experts des écosystèmes digitaux venues animer les différentes journées d'échanges.

Ce sommet a constitué une occasion idoine pour se focaliser sur l'importance de la transformation numérique dans le secteur ferroviaire, en vue de développer les chemins de fer numériques africains pour l'avenir du continent.







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, 7 formations sur la sécurité ferroviaire et 6 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 250 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 2019, deux sessions de formation ont été organisées, il s'agit de la 6ème édition sur la maintenance de la voie et de la 7ème 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 2019 :

- La participation de 50 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.



7^{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 10 au 21 juin 2019, le septième cycle de formation sur la sécurité ferroviaire dispensé aux hauts responsables de plusieurs réseaux africains venant de l'Algérie, du Burkina Faso, du Cameroun, du Gabon, de la Côte d'Ivoire, du Mali, de la Mauritanie, du Maroc, du Niger, du Sénégal et de la Tunisie.

Venant succéder aux six précédentes éditions organisées à Rabat de 2013 à 2018, 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 3^{ème} 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.

6^{ÈME} 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 19 au 29 novembre 2019, la sixième 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, du Tchad, du Togo et de la Tunisie. Ce cycle s'inscrit dans le cadre du plan d'action 2019 de l'UIC Région Afrique présidée par le Maroc depuis 2010.

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



SIDI BOUYA MOHAMED ABDELLAHI

SNIM – Mauritanie

Les Modules sont riches et les formateurs de l'ONCF sont des profils expérimentés dans le domaine avec un grand vécu professionnel.



EL HAMID BRADAI
SNTF – ALGERIE

On a eu l'occasion d'aborder beaucoup de sujets intéressants, on a appris beaucoup de choses durant cette formation...



OUSSAMA SMIDA
SNCFT – TUNISIE

C'est une formation très riche, un programme qui prend en compte toutes les composantes ayant une relation avec la thématique traitée.



SOME MAHIRET
SOPAFER-B – BURKINA FASO

Le contenu pédagogique a été conforme à nos attentes, nous avons eu un ensemble de cours en plus de visites techniques. Je salue l'initiative de l'UIC-Afrique qui permet aux différents réseaux de partager leurs connaissances, expériences et acquis dans le domaine ferroviaire.





DIEUDONNE MAWANA
CAMRAIL – CAMEROUN

Cette formation m'a donné beaucoup d'outils qui vont me permettre d'exercer efficacement ma fonction...



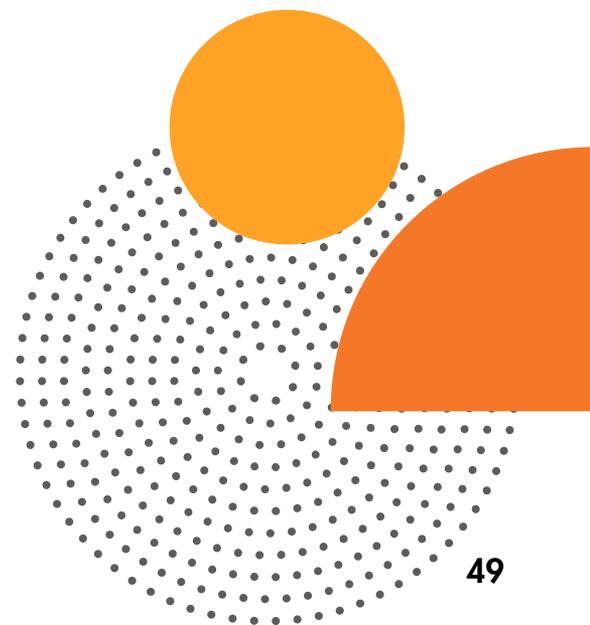
GILDAS MAMBOUNDOU
SETRAG – GABON

Cette expérience m'a beaucoup apporté, et je pense à transmettre ce que j'ai acquis à mes collègues au Gabon, ça serait égoïste si je le garde pour moi...



ADOUM MAHAMAT ADOUM
TCHAD

Ce cycle de formation m'a permis d'avoir les connaissances nécessaires afin de s'inscrire davantage dans nos futurs projets.





AMOUZOU KOAMI MAWENA
TOGO

Venir ici pour moi est un plus, tout ce que j'ai acquis va me permettre de suivre de près les réalisations des projets ferroviaires dans mon pays.



MOUHAMED SAME
ANCF – SENEGAL

Cette formation m'a permis de connaître plusieurs réseaux africains. J'ai rencontré beaucoup de personnes venant de différents pays. Ceci nous a permis d'échanger beaucoup d'informations et connaissances ainsi que nos retours d'expérience .



ALI MOHAMMED ALI
SDCF – DJIBOUTI

J'ai appris beaucoup de choses à travers cette formation. J'encourage les réseaux à envoyer leurs collaborateurs afin de bénéficier de ces cycles de formation organisés par l'UIC-Afrique en partenariat avec l'ONCF.





LA PROMOTION DU FERROVIAIRE UN SOUCI CONSTANT



Parallèlement à ces activités, l'année 2019 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.

2^{ème} SESSION ORDINAIRE DU COMITE TECHNIQUE SPECIALISE DE L'UNION AFRICAINE SUR LES TRANSPORTS, LES INFRASTRUCTURES TRANSCONTINENTALES ET INTERREGIONALES, L'ENERGIE ET LE TOURISME

L'Union africaine, en collaboration avec la Banque africaine de développement, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique et l'Agence de développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD), a organisé la deuxième réunion du Comité technique spécialisé de l'Union africaine (UA) (STC-TTIET) sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'énergie et le tourisme du 14 au 18 avril 2019 au Caire dans l'objectif d'évaluer la mise en œuvre des plans d'action actualisés du CTS adoptés à Lomé (Togo) en mars 2017, ainsi que de relever les défis et de s'accorder sur la voie à suivre.

Cette rencontre a connu la participation des Ministres et des experts des États membres de l'UA, responsables des secteurs suivants: transports, énergie, tourisme et infrastructures, ainsi que des représentants des communautés économiques régionales, des institutions spécialisées de l'Union africaine (UA), des organisations internationales, des partenaires de développement, secteur privé et société civile s'occupant d'énergie, de transport et de tourisme.



FORUM D'INVESTISSEMENT TCHAD-MONDE ARABE

Le premier Forum international d'investissement Tchad – Monde arabe s'est déroulé du 26 au 28 juin 2019 à N'Djamena. Il est organisé par le gouvernement de la République du Tchad, en partenariat avec la Banque arabe pour le Développement économique en Afrique (Badéa). Cette rencontre a connu la participation des invités de haut niveau, des investisseurs, des acteurs économiques du Tchad et du monde arabe, des experts et des partenaires techniques et financiers.

Il s'agit d'une importante rencontre d'affaires qui résulte de la Table ronde tenue à Paris en septembre 2017, pour le financement du Plan national de Développement (PND) 2017-2021. Il convient de noter que le Tchad s'est engagé dans une démarche de partenariat d'investissement dans plusieurs secteurs pour accélérer son développement et la diversification de son économie. Ce forum est l'une des stratégies nationales pour faciliter l'investissement et le climat des affaires qui est en pleine évolution. L'UIC Région Afrique y a participé dans le cadre de la promotion du ferroviaire en Afrique.

11^{ème} EDITION DE LA JOURNEE DE SENSIBILISATION SUR LES DANGERS DES PASSAGES A NIVEAU (ILCAD)

Le 6 juin 2019, l'Union internationale des chemins de fer (UIC), ainsi que de nombreux autres acteurs du monde ferroviaire, des autorités routières, du monde académique et des institutions internationales se sont rassemblés dans le cadre de la 11^{ème} édition de la Journée mondiale de sensibilisation sur la sécurité aux passages à niveau (PN). Après Bruxelles, Varsovie, Paris, Genève, Lisbonne, Istanbul, Riga, Montréal et Zagreb, Amersfoort était l'hôte cette année de la conférence internationale sur la sécurité à l'interface route/rail lors d'un évènement organisé conjointement par l'UIC et ProRail, le Gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire néerlandais.

Chaque année, les partenaires d'ILCAD choisissent un thème central pour orienter leur campagne de sensibilisation. Cette année, il a été décidé de centrer le message sur les conducteurs professionnels de camions, bus, cars, véhicules agricoles, industriels et d'urgence...

Le message de prévention 2019 : «L'arrêt le plus important de la journée !» S'adresse à tous les conducteurs professionnels pressés de rouler du point A au point B pour les empêcher de prendre des risques énormes. Mieux vaut perdre quelques minutes que de perdre la vie !





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





UIC REGION AFRIQUE
BUREAU REGIONAL MAROC
CASABLANCA

CONTACT

Saïd **CHANDID**

- +212 (0) 530 774 767
- chandid@oncf.ma