

Réservé aux abonnés

Bataille du rail en Afrique : où sont les grands projets ?

DÉCRYPTAGE. Le récent congrès de l'Union internationale des chemins de fer à Marrakech s'est penché sur le développement du train en Afrique et sur les options possibles.

Par [Thierry Vigoureux](#), à Marrakech



Publié le 03/05/2023 à 11h00

🕒 Temps de lecture : 3 min

P Lecture audio réservée aux abonnés



Powered by ETX Studio

00:00/04:13

En Afrique, le chemin de fer est le parent pauvre des transports. L'histoire des lignes est liée à celle de la colonisation. Les réseaux ferrés visaient essentiellement à transporter les matières premières depuis le centre du continent vers les ports maritimes. Pas ou peu de passagers étaient concernés par ces dessertes. De plus, l'écartement différent des rails – standard UIC ou métrique – n'a pas favorisé le trafic des marchandises entre les régions.

Le thème du congrès de Marrakech, « Grande vitesse ferroviaire : la bonne vitesse pour notre planète », incite les décideurs à être sélectifs et à ne pas choisir la vitesse à tout prix. Les échanges de cette UIC highspeed ont montré que la définition de « bonne vitesse » varie en fonction des contextes locaux et régionaux et sera un des défis pour le secteur. Organisme international, l'UIC définit des standards opérationnels. Elle réunit 90 pays et 200 entreprises ferroviaires.

À LIRE AUSSI

Maroc : le premier TGV africain sur les rails

Plus vite que la route

Et François Davenne, directeur général de l'UIC, de citer deux exemples de succès africains de « grande vitesse » avec le TGV marocain et le TER de Dakar. Au Maroc, la première ligne à grande vitesse Tanger-Kenitra a bénéficié d'une vision globale politique, économique et ferroviaire transformant le projet en succès commercial et populaire. Le million de voyageurs dès les six premiers mois a salué un report modal massif.

Le succès s'affiche aussi au Sénégal avec le TER de Dakar vers l'aéroport qui connaît trois ans d'avance sur les prévisions de trafic. Là aussi, la nouvelle vitesse a été décisive, affichant 140 km/h, une vitesse plus rapide et plus fiable que celle de la route, le concurrent. Ce TER héritier du « petit train bleu » des faubourgs dakarois semble même promis à un équilibre financier d'ici à trois ans.

« Le réseau africain de trains à grande vitesse aura franchi l'étape de création et emmènera ses premiers passagers entre deux villes connectées », annonce l'Agenda 2063. Cette feuille de route de l'Union africaine fait place à un concept que l'UIC porte depuis 2019, à savoir que l'évolution des transports doit aller vers plus de sobriété, que ce soit en termes d'émissions de CO₂, de consommation d'énergie, d'espace ou encore de cycle de vie. Sur toutes ces dimensions, le mode ferroviaire est vertueux. « C'est à nous collectivement non seulement de le démontrer, mais surtout de montrer quel est le chemin concret pour parvenir à un nouveau paradigme pour les transports. L'enjeu majeur réside dans l'éligibilité du réseau ferroviaire au marché de compensation carbone » ressort du congrès de l'UIC. François Davenne cite l'exemple du camion qui roule au mieux à 70 km/h quand un chemin de fer un peu moderne peut afficher le double.

À LIRE AUSSI

Sénégal – TER : un train pas comme les autres

De grands projets à venir

Dans l'immédiat, parmi les projets africains de train à grande vitesse, on peut citer le réseau égyptien où les allemands Siemens et DB ont signé avec Le Caire pour 2 000 km de ligne reliant 60 villes à 230 km/h.

L'Algérie développe un réseau maillé pour des trains circulant à 180-200 km/h. Parmi les pays ayant des projets, le Nigeria fait circuler un train construit par une société chinoise qui devrait atteindre 150 km/h.

En Afrique du Sud, le Gautrain, qui tire son nom de Gauteng, la province la plus urbanisée, s'étend sur 77 km et compte 10 stations entre Pretoria, Johannesburg et l'aéroport.

Reste l'inconnue financière. Côté budget, on jongle avec des milliards d'euros pour créer une desserte de quelques centaines de kilomètres. Compter sur 20 millions d'euros le kilomètre de ligne à grande vitesse (320 km/h) et ajouter le coût de dizaines de rames à 50 millions d'euros l'unité nécessaires à l'exploitation.

À LIRE AUSSI

Sénégal : ces grands travaux qui pourraient peser sur la présidentielle

LA RÉDACTION DU POINT VOUS CONSEILLE

- Rail : le Maroc travaille à son interconnexion africaine
- Brahim Soua : "Le TGV au Maroc sera opérationnel à l'été 2018"
- Infrastructures : la Chine lance son plus grand chantier africain au Maroc
- Maroc : la ligne à grande vitesse inaugurée par Mohammed VI et Emmanuel Macron

ÉCONOMIE

INTERNATIONAL

AFRIQUE

Soyez le premier à réagir 

Towel

Écrire un commentaire (2 000 caractères maximum)

0 / 2000 

M'alerter lors de la publication de ma réaction

 [Voir les conditions d'utilisation](#)

Je publie