

REPUBLIQUE DU SENEGAL
Un Peuple - Un But - Une Foi

MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS TERRESTRES ET DU
DÉSENCLAVEMENT



FORUM INTERNATIONAL
Le financement des projets ferroviaires en Afrique

INTERNATIONAL FORUM
Financing rail projects in Africa

19-21 October 2023
Dakar, Senegal



**COMPTE RENDU DU FORUM INTERNATIONAL DE DAKAR SUR LE
FINANCEMENT DES PROJETS FERROVIAIRES EN AFRIQUE : LE
FUTUR DU RAIL EN AFRIQUE**

25 octobre 2023

- Ouverture officielle

Les 19 et 20 octobre 2023, s'est tenu, au Centre de conférence Abdou Diouf de Diamniadio (CICAD) le premier forum international sur le financement des projets du chemin de fer en Afrique. Ce forum, une grande première dans l'histoire du ferroviaire, a été organisé par l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) et la Société des Chemins de Fer du Sénégal (CFS). La cérémonie d'ouverture a été présidée par Monsieur Amadou BA, Premier ministre du Sénégal. Ont également assisté à l'ouverture officielle, le Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, le Ministre en charge du développement des chemins de fer, le président de l'UIC/Région Afrique et le président de l'Union Africaine des Chemin de fer (UAC).

Le Forum a vu la participation de plus de 500 acteurs du secteur ferroviaire africain et mondial, notamment des Présidents et Directeurs généraux des compagnies ferroviaires africaines, des décideurs publics, des bailleurs et partenaires techniques et financiers, des représentants de l'UIC et de l'UAC, des représentants d'organisations régionales (UA, UEMOA, CEDEAO), ainsi que des représentants du secteur privé et de la société civile.

Dans son mot introductif, le Directeur général de CFS a salué la forte présence des acteurs ferroviaires, ce qui témoigne de l'intérêt qu'ils portent au développement du secteur en Afrique. Il a ensuite rappelé les objectifs du Forum de Dakar et salué l'initiative de cette rencontre. Il est aussi revenu sur les attentes à l'issue des échanges fructueux qui seront faits afin de retracer les stratégies de financement adéquates aux projets ferroviaires en Afrique.

Le Président de l'Union Internationale des Chemins de fer/Région Afrique et Directeur général des Chemins de Fer marocains (ONCF), M. Mohamed Rabie Khlie, prenant ensuite la parole, a félicité le Gouvernement du Sénégal pour son engagement à faire des chemins de fer un secteur de développement essentiel. Il a souligné le choix du Sénégal, carrefour des cultures, pour l'organisation de ce premier forum. Il a magnifié le TER comme un exemple édifiant de réussite du Sénégal, un choix stratégique dont les performances dénotent bien la vitalité et l'utilité, en tant que solution profitable pour une mobilité écoresponsable, inclusive et durable entre Dakar et sa banlieue.

Il a insisté sur la mobilité durable, placée au cœur du développement inclusif, en phase avec l'Agenda 2063 de l'Union Africaine. Celle-ci s'avère une nécessité absolue, face au fort potentiel que recèle le continent et à ses enjeux d'avenir dont une croissance démographique importante, une population jeune et en pleine transition, des ressources naturelles abondantes à valoriser, une urbanisation en expansion, une économie en pleine transformation face aux défis du changement climatique.

Il a également remarqué que le chemin à parcourir demeure encore long, eu égard à l'énorme déficit d'infrastructures, qui induit un manque à gagner de la croissance économique estimé à 2% par an. Il a déploré une perte de 40% en productivité, impactant ainsi négativement le positionnement du continent

dans l'échiquier international. La faible densité du réseau panafricain et sa couverture territoriale ne constituant que 6% du réseau ferré mondial, pour un continent représentant environ 20% de la surface terrestre et abritant près de 17% de la population mondiale.

Encouragée par cette renaissance et consciente des enjeux futurs, l'UIC - Région Afrique a, pour sa part, participé en 2022 à la définition d'une stratégie renouvelée de développement du rail en tant que feuille de route prospective, première du genre, en terme du déploiement sectoriel de l'Agenda 2063.

Pour faire face aux enjeux et relever les défis du développement des infrastructures ferroviaires en Afrique, il convient d'accélérer la recherche de solutions financières faisant appel à davantage d'imagination et d'innovations mais également à un accompagnement plus soutenu des partenaires au développement. Le président de l'UIC région Afrique a suggéré la mise en place d'un fonds d'investissements ferroviaires, l'adoption de mesures incitatives, une plus grande implication du secteur privé, le recours au financement vert et le développement des PPP dans le secteur.

Le Président de l'Union Africaine des Chemins de fer (UAC) a abondé dans le même sens et souligné les difficultés techniques, financières et juridiques qui ne militent pas en faveur de l'intégration et l'interopérabilité des réseaux ferrés. Il a, en outre, souligné les lenteurs dans la mise en œuvre des activités de développement des infrastructures, notamment dans les projets ferroviaires, faute de financement.

Par ailleurs, il est revenu sur la léthargie qui affecte l'UAC depuis 2010, date de sa dernière Assemblée Générale et a proposé sa redynamisation pour booster le développement des chemins de fer en Afrique.

Le Premier Ministre, Monsieur Amadou BA, dans son allocution a magnifié le choix du Sénégal pour abriter ce forum international sur le financement des projets ferroviaires. L'Afrique affiche la particularité d'être le continent où la mobilisation des ressources pour l'investissement dans les transports terrestres se pose avec le plus d'acuité. Le financement des chemins de fer constitue un défi autant à l'échelle nationale que continentale dans un contexte de fortes contraintes budgétaires mais également sur fond de débat sur la rentabilité des investissements dans le milieu ferroviaire.

A cet effet, il est revenu sur les attentes et les propositions pertinentes qui sortiront des échanges et a invité les participants à produire des arguments objectifs sur les approches de calcul économique et de démarches stratégiques contrairement au jugement de valeur sur l'Afrique. Il a rappelé que la rentabilité des investissements publics ne doit pas être analysée uniquement à l'aune de la rentabilité financière. L'investissement dans le ferroviaire, en Afrique comme ailleurs, renforce la productivité à moyen et long terme des économies, contribue à l'aménagement des territoires et au renforcement du capital humain.

Le Premier Ministre a souligné le rôle que les chemins de fer jouent, en termes de lutte contre le changement climatique avec moins d'émission de gaz à effet de serre.

Il a, par ailleurs, rappelé l'importance accordée à la relance et au développement des chemins de fer par le Président de la République. Cette volonté politique s'est traduite par la construction et la mise en service du Train Express Régional qui a permis au Sénégal de franchir une étape importante dans sa marche vers l'émergence. Le TER signe l'entrée du Sénégal dans une nouvelle ère et replace la problématique de la relance du secteur ferroviaire au cœur des politiques publiques.

Avant de clore son propos, Monsieur le Premier Ministre a adressé ses félicitations et encouragements au Ministre des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement et à ses collaborateurs, à l'Union Internationale des Chemins de fer et aux organisations régionales et a souhaité plein succès aux travaux de ce premier forum sur le financement des projets ferroviaires en Afrique.

Faisant suite à la cérémonie d'ouverture, plusieurs sessions ont été animées par des intervenants venant des quatre coins du monde et spécialisés dans les questions débattues.

Session 1 : La renaissance du ferroviaire au Sénégal et en Afrique

La renaissance du ferroviaire en Afrique est un sujet prometteur. Tous les participants à la session ont reconnu l'importance du développement des infrastructures ferroviaires pour stimuler la croissance économique et améliorer la connectivité régionale. Cette renaissance du ferroviaire en Afrique vise à réduire la dépendance aux transports routiers, à améliorer le transport de marchandises et de passagers, ainsi qu'à favoriser l'intégration régionale. Cela contribue également à réduire les émissions de gaz à effet de serre en favorisant les modes de transport plus durables.

Cependant, il existe des défis à surmonter, notamment le financement, la maintenance des infrastructures et la coordination entre les pays pour assurer une connectivité fluide. La renaissance du ferroviaire représente un potentiel considérable pour le développement économique et la mobilité en Afrique.

S'agissant des lignes existantes, leurs réhabilitations ont été jugées nécessaires lors des débats pour préparer les montées en charge, mais aussi la construction de nouvelles voies. La question aujourd'hui n'est plus de se limiter à la rentabilité économique sur des projets de chemins de fer mais plutôt de réduire la négativité de la rentabilité. Il s'agit de trouver un modèle global dans le cadre d'une approche macroéconomique qui permette de dégager une rentabilité financière et de mieux attirer les investisseurs.

S'agissant des options techniques, il faut veiller à ne plus faire des choix de technologies coûteuses, qui restent inutilisées et qui impactent négativement

la rentabilité. Ce qui est déterminant dans ces projets c'est leur rentabilité socioéconomique. Pour cela, certaines externalités positives doivent être monétisées, calculées et intégrées dans la rentabilité socioéconomique et c'est à partir d'un seuil que l'on apprécie la pertinence de l'investissement.

Un projet comme celui du TER pour le cas du Sénégal, peut avoir un coût mais son impact sur la population ne doit pas être négligé. Un projet peut être rentable financièrement alors qu'il entraîne des dégradations sur la situation économique du pays de façon globale ou sur l'environnement. Aujourd'hui les prochaines batailles de la communauté ferroviaire doivent être d'arriver à valoriser les gains sur les émissions de CO2 et de les traduire en ressources à orienter vers le secteur. Il a été noté également l'importance de la volonté politique comme condition de réussite d'un projet ferroviaire d'envergure comme le TER.

La question de la privatisation et de la renaissance du chemin de fer en Afrique est complexe et varie d'un pays à l'autre.

D'autres projets ferroviaires sont en chantier comme la réhabilitation du tronçon Diamniadio Tambacounda à court terme, ou la recherche de financement pour construire de nouvelles voies sur le même tronçon à moyen et long terme avec un objectif de maillage du territoire sénégalais à l'horizon 2035.

Au Maroc, le secteur ferroviaire a connu un développement significatif au cours des dernières décennies. Le gouvernement a investi massivement dans l'infrastructure ferroviaire, notamment la construction de la ligne à grande vitesse « Al Boraq » qui relie les villes de Tanger et de Casablanca. Cette ligne à grande vitesse est conçue pour réduire considérablement le temps de trajet entre Tanger et Casablanca (295 km), offrant ainsi une alternative rapide et efficace aux déplacements. Son montage financier est basé sur des prêts concessionnels. C'est l'ONCF qui assure la maintenance des infrastructures et la SNCF assure la maintenance du matériel roulant avec un transfert de compétence. Son modèle économique est conçu avec une structure de charge très optimisée et une marge opérationnelle qui dépasse beaucoup d'opérateurs européens.

Contrairement aux autres réseaux de chemins de fer, le Transgabonais (648 km) a été réalisé très récemment. Le tronçon initial a été ouvert en 1978 entre Libreville et Franceville dans le sud-est du pays. Il a souffert de sa maintenance et sa capacité a été fortement obérée. Aujourd'hui sa mise à niveau est lancée avec comme premier défi de restaurer sa capacité initiale. Le second défi est de trouver des financements pour doubler sa capacité et répondre au besoin d'exploiter les importants minerais dont regorge le Gabon.

Le chemin de fer de Simandou en Guinée est l'un des projets destinés à exploiter les grands gisements de fer du pays. Le modèle proposé consiste en une concession minière avec l'obligation de construire la ligne de chemin de fer reliant la mine au port de Conakry. Toutefois eu égard aux lenteurs

observées depuis la mise en œuvre de la concession de la mine (dans les années 80), les nouvelles autorités ont dû renégocier le contrat pour tenir compte des intérêts du pays et permettre la réalisation de la ligne, ce qui a permis des avancées significatives dans le développement des chemins de fer du pays.

Session 2 : Développement des corridors ferroviaires et intégration régionale

Lors de cette session, le Directeur des Infrastructures de l'UEMOA, a présenté la situation des corridors de transport de la sous-région soulignant le déficit en termes de transport ferroviaire. Fort de cette situation, l'Institution sous régionale a conduit depuis un certain temps en concertation avec la CEDEAO un programme régional de développement des transports dont le ferroviaire serait revitalisé et jouerait un rôle prépondérant pour les Etats membres qui n'ont pas accès à la mer. Le Corridor Dakar-Bamako-Bobo est l'une des composantes de ce programme.

Les principales contraintes relevées pour le développement des corridors sont liées au financement et à la mobilisation des ressources et au faible intérêt que les investisseurs privés et les banques de développement accordent à la rentabilité économique mise en avant par les pays alors que ces derniers ne regardent que la rentabilité financière.

Ainsi, il est recommandé un équilibre des investissements publics et privés en partageant avec les Etats les charges liées à l'infrastructure, très lourdes, et en concédant l'exploitation pour optimiser et rentabiliser les projets ferroviaires d'envergure sous régionale.

L'interopérabilité des réseaux ferroviaires apparait aussi comme un défi majeur pour les Etats pour rendre opérationnels les corridors ferroviaires. Ainsi l'hétérogénéité des réseaux ferroviaires africains a été soulignée comme étant une contrainte pour le développement des corridors.

Le Projet phare « Réseaux Intégrés de trains d'Afrique » de l'agenda 2063 de l'UA a été présenté comme étant le catalyseur de la mise en œuvre de la ZLECAF pour l'interconnexion des grandes métropoles africaines. Deux projets pilotes font l'objet d'études et sont en cours d'examen au sein de la Commission de l'Union Africaine. La difficulté majeure notée, pour ces projets intercontinentaux, reste la préparation institutionnelle et le montage du financement.

Il est préconisé pour ces projets, en sus, l'arrimage des préparations-montages avec l'agenda 2063 de l'UA, en prenant en compte les défis environnementaux tels que recommandés par le récent rapport du GIEC :

- Globalisation des Business Plan Mines-Ferroviaires pour pallier les incohérences temporelles liées aux projets ;
- Proposition de prélèvements élargis à tous les modes de transport et activités d'exploitation pour financer en partie les projets ferroviaires ;

- Proposition du modèle Mines contre Infrastructures à l'instar de la présente relation bilatérale entre le RDC et la Chine ;
- Une volonté politique forte favorisant les PPP dont les Etats vont supporter les charges liées à l'infrastructure, rentable à long terme, et les Privés la partie Exploitation dont la rentabilité financière est mesurable à moyen terme.

Session 3 : Gouvernance technique des grands espaces ferroviaires

La gouvernance technique dans un cadre sous régional harmonieux doit prendre en compte la sécurité et l'interopérabilité des systèmes ferroviaires. Le cas du « Single European Railway Area » (espace ferroviaire unique européen) est donné en exemple, permettant une communication parfaite dans le cadre d'une standardisation entre les différentes entreprises ferroviaires européennes et un gain de temps conséquent.

Il s'agit de la mise en place de normes et spécifications communes qui permettent aux trains de circuler librement d'un pays à un autre sans faire l'objet de plusieurs contrôles techniques, d'harmonisation des contrats de fret, de standardisation des méthodes de travail et de la création d'un système d'information unique.

Ainsi pour la gouvernance des espaces ferroviaires en Afrique il a été recommandé, à court terme, un cadre conventionnel des Etats pour la gestion de l'interopérabilité, d'appliquer les mêmes façons de faire, les mêmes types de contrats pour la logistique, la maintenance et les assurances.

Le Président de l'UAC soutient la coordination des membres de son organisation pour normaliser, légiférer dans un but d'uniformiser les pratiques et mettre l'accent sur la recherche et la transmission des connaissances en matière ferroviaire. Il ajoute que la gouvernance technique en matière ferroviaire ne se limite pas seulement à l'infrastructure et au matériel roulant mais aussi à l'espace domanial. Ainsi le domaine ferroviaire pourrait faire l'objet d'une valorisation financière pouvant contribuer en partie au financement des projets ferroviaires.

A ce titre, l'exemple tunisien pour la valorisation du patrimoine foncier a été partagé. Ils ont un patrimoine domanial inaliénable composé de gares et de terre agricoles qu'ils mettent à la disposition des entreprises sous forme d'autorisations d'occupation temporelle soumises à des redevances. Ces redevances sont utilisées pour financer une partie de leurs projets de réhabilitation.

En outre, il a été recommandé aussi, pour une bonne intégration du secteur ferroviaire en Afrique, une coordination entre le secteur privé, le milieu de la recherche-développement (Universités et innovations technologiques) et l'administration pour le développement de chaînes de valeur dans le secteur ferroviaire. Il est également suggéré une uniformisation dans l'investissement technologique et la réglementation institutionnelle.

Session 4 : Comment mobiliser les financements pour les infrastructures ferroviaires ?

La problématique de mobilisation de financement pour les projets ferroviaires discutée lors de cette session soulève des contraintes de durée d'amortissement de l'investissement. L'absence de capacité d'investissement est surtout liée à l'absence de viabilité financière, d'où l'intérêt des Etats à mettre en place des Fonds d'investissement à l'instar des transports maritimes et aériennes afin de soutenir les projets sur le long terme dans un cadre réaliste et réalisable porté par une forte volonté politique. Les projets ferroviaires à dominante minière sortent du lot et se révèlent les plus aisés à mettre en œuvre.

Pour ainsi optimiser les investissements, il est nécessaire de démontrer l'impact mesurable et quantifiable des projets ferroviaires autant sur le plan socioéconomique que sur la rentabilité financière.

Pour résorber l'écart en termes d'investissement ferroviaire il a été recommandé une approche de Développement optimisant les chaînes de valeur et favorisant le financement vert.

Il est ainsi nécessaire de susciter la confiance par rapport à la perception des risques liés à l'investissement ferroviaire et de plaider en faveur du continent africain en tenant compte des niveaux de pollution inférieurs à 4% pour toute l'Afrique.

Le modèle de financement PPP, un partenariat simple attractif pour les investisseurs, accompagné de l'industrialisation du secteur ferroviaire africain semble être le plus favorable pour les Etats.

Session 5 : Financer les matériels roulants et lutter contre le changement climatique : une alternative ou une nécessité ?

Le développement du chemin de fer comme une alternative à la problématique du changement climatique est au centre des discussions dans cette session. En effet, le ferroviaire est présenté comme étant un moyen de transport propre, compétitif et sécurisé. Ainsi le défi majeur est de trouver le parfait équilibre pour une croissance économique soutenue dans le contexte du réchauffement du climat.

Dans ce sillage il est recommandé une migration de flux d'investissement vers le Sud, en phase avec l'article 16 de l'accord de Paris sur le climat, qui pourrait jouer en faveur du financement des projets de corridors ferroviaires.

Pour un mécanisme clé de prise en compte et de mitigation des risques en matière ferroviaire, tel que prôné par la Banque Européenne d'Investissement sur des projets d'infrastructure hors UE, il est suggéré de veiller à la

maturation des projets et de permettre au secteur privé national ou international de financer une partie du Matériel Roulant.

Il a été également demandé aux pays africains de ratifier le protocole de Luxembourg sur le ferroviaire qui met en place un nouveau régime juridique pour la reconnaissance et l'exécution des garanties des bailleurs et prêteurs lorsque celles-ci sont prises sur le matériel roulant ferroviaire.

Session 6 : Forum des investisseurs

L'Afrique connaît une croissance économique forte, ce qui offre de nombreuses opportunités pour le développement des infrastructures ferroviaires, mais soulève également des défis spécifiques qui doivent être pris en compte dans le financement des projets. Telles sont les orientations de cette session au cours de laquelle ont été proposées notamment les recommandations suivantes :

Les concessions ferroviaires : il est crucial de considérer les conséquences des accords de concession sur les communautés locales. Les pays africains devraient veiller à ce que les intérêts des communautés soient pris en compte, en garantissant des normes de sécurité élevées, des possibilités d'emploi local et un accès équitable aux services de transport.

Les défis environnementaux : les projets ferroviaires doivent être conçus et gérés de manière à minimiser leur impact sur l'environnement. Il est important d'adopter des pratiques durables, telles que l'utilisation de sources d'énergie propre, la réduction des émissions de carbone et la préservation des écosystèmes naturels le long des voies ferrées.

Préoccupations des passagers dans la chaîne de transport : il faut assurer la sécurité, la ponctualité et le confort des passagers, conditions essentielles pour garantir leur satisfaction. Cela nécessite des investissements continus dans la maintenance des infrastructures, la modernisation des trains et des gares, ainsi que des solutions technologiques pour améliorer l'expérience des passagers.

Maintien de la qualité des produits : Veiller à ce que les produits transportés préservent leurs qualités du début à la fin car l'objectif de la gestion du "premier au dernier kilomètre" est de garantir à chaque étape du processus la collaboration étroite entre les opérateurs ferroviaires, les transitaires, les expéditeurs, les entreprises de logistique, les autorités portuaires et autres acteurs de la chaîne logistique.

Utiliser le patrimoine ferroviaire : créer des pôles d'activité économique autour des gares, attirer des entreprises, des start-ups, des commerces et des industries connexes sont autant de moyens de stimuler l'économie locale et d'offrir des opportunités d'emploi, dans le contexte de forte urbanisation que connaît l'Afrique.

Préservation des réseaux existants : Il est crucial de préserver et de moderniser les réseaux ferroviaires existants pour garantir une connectivité efficace entre les régions. Cela nécessite des investissements dans la maintenance, la sécurité et la modernisation des infrastructures ferroviaires existantes.

Lier les mines aux chemins de fer : Les nouveaux investissements ferroviaires en Afrique doivent être réalisés autour des mines et l'intégration des investissements ferroviaires dans les concessions minières en Afrique, tout en envisageant des services de transport de passagers, peut être une approche bénéfique pour maximiser l'efficacité des infrastructures et répondre aux besoins sociaux.

Alignement de la création d'emplois : les projets ferroviaires offrent une opportunité de créer des emplois durables tout en contribuant à la réduction des émissions de carbone. En favorisant une approche axée sur la durabilité, les investissements dans les chemins de fer peuvent contribuer à la réalisation des objectifs climatiques tout en stimulant la croissance économique et la création d'emplois.

Études de préfaisabilité pour des projets bancables : la réalisation d'études de préfaisabilité approfondies est essentielle pour garantir la viabilité économique des projets ferroviaires. Cela implique une évaluation minutieuse des aspects techniques, financiers, environnementaux et sociaux pour s'assurer que les investissements sont rentables et durables à long terme.

Partenariats public-privé : Les PPP peuvent être une solution efficace pour mobiliser les ressources nécessaires au développement des infrastructures ferroviaires tout en assurant une gestion efficace et transparente. Cependant, une planification minutieuse, une négociation équilibrée et une surveillance rigoureuse sont essentielles pour garantir le succès de ces partenariats.

Sources de financements multiples et compétitifs : la combinaison de plusieurs sources de financement peut être nécessaire pour réaliser des projets ferroviaires importants.

Protocole de Luxembourg : encourager les pays à ratifier le protocole de Luxembourg qui permet de mobiliser des financements sur le matériel roulant.

Capital humain : il faut sortir des schémas classiques où les chemins de fer ont leurs propres écoles et restent dans leur propre monde fermé. Il faut investir dans la formation des jeunes sur ce que le chemin de fer de demain doit être en tenant compte de la dimension climatique, la dimension emploi et la croissance. Une formation qui impacte les différentes chaînes de valeur de la filière ferroviaire.

Contenu local : enfin, il faut généraliser le contenu local dans tous les secteurs d'activités y compris les concessions portuaires, aéroportuaires, ferroviaires pour une meilleure appropriation par les populations et les communautés.

En marge du Forum, l'UAC a tenu une réunion pour réfléchir sur les voies et moyens de sa redynamisation en tant qu'organisation regroupant les compagnies ferroviaires africaines. La réunion de l'UAC a décidé de la mise en place d'un comité ad'hoc pour rédiger une proposition d'un programme de travail de l'UAC au plus tard le 20 novembre 2023. Ce programme sera ensuite soumis, lors d'une réunion virtuelle, aux membres de l'UAC, ainsi qu'aux Etats africains et aux organisations régionales africaines. Il est demandé sous l'égide du Sénégal, une correspondance aux ministres africains chargés des transports ferroviaires pour une contribution des pays au bon fonctionnement de l'UAC. Une Assemblée générale de l'UAC est prévue courant janvier 2024 pour : (i) valider le programme de travail et (ii) demander à son bureau d'étudier les moyens pour le mettre en œuvre.

Session de clôture

Les participants, dans une déclaration prononcée par le Directeur général de CFS ont remercié le Sénégal d'avoir accueilli le premier forum sur le financement des projets ferroviaires. A l'issue du forum, cinq recommandations principales ont été formulées et devraient faire l'objet d'un suivi (voir déclaration en annexe). Les participants souhaitent que le forum sur le financement des projets ferroviaires puisse se tenir tous les deux ans.

Le Ministre auprès du Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement, chargé du développement des Chemins de fer a réitéré les remerciements et félicitations des plus Hautes Autorités pour la tenue de ce Forum à Dakar. Ce forum a été un grand moment de rencontre entre parties prenantes pour réfléchir sur les voies et moyens pour mobiliser les ressources en faveur du secteur ferroviaire en Afrique.

Il est également revenu sur les problématiques de développement durable et l'avantage qu'offre le rail en matière de bilan carbone, plaidant pour une réorientation des Fonds Verts vers le ferroviaire et évoquant l'adoption par les chefs d'Etats africains de la position africaine commune sur le climat. A cet effet, il a recommandé qu'une place prépondérante soit accordée au financement des projets ferroviaires à travers les fonds verts climat lors de la COP28 qui aura lieu à Dubaï au mois de décembre.

Il a rappelé le potentiel minier et énergétique africain encore non exploité par manque de corridors ferroviaires compétitifs, l'agenda 2063 de l'UA et l'agenda intermédiaire 2043 concernant le ferroviaire qui prône une Afrique intégrée, prospère et paisible dont l'aspiration à l'émergence est conduite par ses propres citoyens et qui par la même occasion incarnent une force dynamique sur la scène internationale.

Il a invité à la mise en œuvre rapide de toutes les recommandations et propositions issues de ce forum pour des mécanismes plus innovants pour le financement des infrastructures ferroviaires.

Avant de clore son allocution, Monsieur le Ministre a lancé un appel pour la redynamisation et le renforcement de l'UAC.

DECLARATION DE DAKAR SUR LE FINANCEMENT DES PROJETS FERROVIAIRES EN AFRIQUE

INTRODUCTION :

Le « **Forum International de Dakar sur le Financement des Projets Ferroviaires en Afrique** » est une première mondiale qui prend en compte à la fois le **financement** des **infrastructures** et des **matériels roulants africains**.

Il introduit une série d'événements du même thème, tant le **développement des chemins de fer en Afrique** est **crucial** pour la population, la promotion du commerce, la croissance économique et la gestion (atténuation et adaptation) des changements climatiques.

Organisé par les Chemins de Fer du Sénégal (CFS) et l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), le premier « *Forum International sur le Financement des Projets Ferroviaires en Afrique* » s'est tenu les 19 et 20 octobre 2023 à Diamniadio-Dakar, sous la présidence de **M. Macky Sall, le Président de la République du Sénégal**.

M. le Premier Ministre Amadou BA a ouvert les travaux devant plus de **400 participants**.

Parmi ceux-ci, notons la présence de la **Union Africaine**, de représentants des **Nations-Unies**, des organisations sous-régionales, de représentants de **Ministres africains** en charge des transports, des chemins de fer et de la technologie, des **Présidents** et **Directeurs Généraux** des principales **compagnies ferroviaires africaines**, des partenaires techniques et financiers, d'**investisseurs**, de représentants de l'**industrie ferroviaire** et de **régulateurs ferroviaires**.

CONTEXTE :

Les participants ont identifié les éléments de contexte suivants :

1. Le potentiel de développement ferroviaire qui va influencer sur les facteurs de croissance économique inclusive et de développement durable de l'Afrique. Avec **22% des terres émergées** et **17% de la population**

mondiale, l'Afrique n'a **que 7 à 8% des parts mondiales du marché ferroviaire**. Le Réseau Ferroviaire Africain est un des 15 projets phares de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

La Commission de l'Union africaine a publié un document technique intitulé « *Feuille de Route vers un Marché Ferroviaire Continental* » en juin 2021. Elle a organisé du 30 mai au 2 juin 2023, à Midrand en Afrique du Sud, un Atelier Continental sur le Réseau Ferroviaire Africain Intégré.

L'objectif de l'Union Africaine est de réaliser un réseau ferroviaire pour assurer la connectivité de toutes les régions du continent d'ici 2043, transformant ainsi chacun des systèmes ferroviaires nationaux actuels en un système ferroviaire connecté et interopérable. L'UIC-Afrique et l'Union africaine des Chemins de fer, en relation avec les pays, devraient travailler ensemble, sous l'égide de la Commission de l'Union Africaine, sur le cadre institutionnel et technique à mettre en place pour l'interopérabilité des réseaux africains, l'interface entre les différents systèmes de signalisation, la gouvernance et la standardisation, entre autres.

2. Dans le même temps, le Sénégal déploie le « **Plan Sénégal Emergent** », pour promouvoir la mise en place de systèmes de transport performants et pour développer des modes de transport toujours plus collectifs, modernes, durables et aptes à satisfaire les exigences de mobilité durable, notamment urbaine pour une croissance économique décarbonée et inclusive. Le Bus Rapid Transit (**BRT**) de Dakar et le Train Express Régional Dakar-AIBD (**TER**) sont les **deux premiers modes concrets de transport en réponses à la stratégie de mobilité durable, tout en limitant les émissions de gaz à effet de serre**.

3. **L'Afrique** est en train de **mettre en œuvre la Zone de Libre Echange Continentale Africaine (ZLECAF)**. L'intensification des activités économiques, notamment industrielles, offre des opportunités d'échanges commerciaux dans et entre les pays africains. Cette transformation structurelle des économies nécessite des stratégies d'optimisation des capacités de transport et de logistique afin de saisir les grands enjeux de rentabilité, mais également d'efficacité économique et de transition écologique. Le développement ferroviaire est essentiel pour garantir la circulation des personnes et des marchandises et offre des conditions de renforcement de la productivité et de la compétitivité des économies africaines. Il contribue à la lutte contre les changements climatiques.

4. Dans la « Déclaration de Nairobi » adoptée lors du Sommet africain sur le climat le 6 septembre 2023, les dirigeants africains de 54 pays appellent à :

« 45. Il convient de noter que la réforme du financement multilatéral est nécessaire mais pas suffisante pour fournir l'ampleur du financement climatique dont le monde a besoin pour atteindre les 43 % de réduction des émissions d'ici 2030 requis pour respecter l'Accord de Paris, sans quoi le maintien du réchauffement climatique à 1,5°C sera sérieusement compromis. Il convient en outre de noter que l'ampleur du financement requis pour débloquent une croissance positive pour le climat en Afrique dépasse la capacité d'emprunt des bilans nationaux, ou correspond à la prime de risque que l'Afrique paie actuellement pour les capitaux privés. »

« 47. Exhortons les dirigeants du monde à se rallier à la proposition d'un régime mondial de taxation du carbone, comprenant une taxe carbone sur le commerce des combustibles fossiles, le transport maritime et l'aviation, qui pourrait également être augmentée par une taxe mondiale sur les transactions financières (TTF) pour fournir des services dédiés, abordables et un financement accessible à grande échelle pour des investissements positifs pour le climat, et une protection de ces ressources et de la prise de décision contre toute influence indue des intérêts géopolitiques et nationaux. »

« 48. Proposer d'établir une nouvelle architecture de financement adaptée aux besoins de l'Afrique, y compris la restructuration et l'allègement de la dette, y compris l'élaboration d'une nouvelle Charte mondiale du financement climatique par le biais des processus de l'AGNU et de la COP d'ici 2025. »

DECLARATION DE DAKAR SUR LE FINANCEMENT DES PROJETS FERROVIAIRES EN AFRIQUE

DECLARATION :

Deux journées d'intenses débats et de fructueuses rencontres ont permis aux participants d'aborder les problématiques très concrètes de financement et de développement des projets ferroviaires en Afrique.

Monsieur Pape Amadou NDIAYE, Ministre en charge du Développement des Chemins de fer a procédé à la clôture du Forum. Il a été noté durant les deux jours de travaux que :

1. Les Etats africains et leurs secteurs ferroviaires respectifs ont déjà fourni des efforts considérables pour développer le ferroviaire, avec des succès internationalement reconnus ;
2. Les Etats africains et l'Union africaine œuvrent conjointement au déploiement d'un « *Réseau Africain Ferroviaire Intégré* » dans le cadre de l'Agenda 2063 ;
3. Les Etats africains travaillent à la mise en place de centres d'excellences en matière de formation ferroviaire ;
4. La mobilisation de ressources pour le financement des projets ferroviaires et de transports publics reste la clé du succès.

A ce titre, des référentiels plus favorables en termes de subvention et de financement des futurs projets ferroviaires et de transports publics, sont souhaitables.

Dans ce cadre les participants souhaitent souligner les points suivants :

- 1.** Les stratégies de développement du **secteur ferroviaire africain**, avec le très fort soutien des Etats africains, ont déjà été **proactives**, avec : (i) la mise en service des projets internationalement reconnus, comme le TER de Dakar et la Ligne Grande Vitesse au Maroc, entre autres ; (ii) la création des centres d'excellence pour la formation et le renforcement des compétences des personnels et ingénieurs ferroviaires ; (iii) l'élaboration de projets ferroviaires d'ores et déjà finançables.

De plus, **certains Etats africains** sont en train d'adopter le **Protocole de Luxembourg** dans leurs législations nationales pour la garantie et le financement du matériel roulant. Ces **efforts d'appropriation** sont **encouragés** par l'**Union africaine**. A ce titre il est fortement suggéré aux pays africains d'appuyer le processus de ratification du protocole de Luxembourg

L'Agenda 2063 étant le schéma directeur de l'Union africaine, le Réseau Africain Ferroviaire Intégré est **un des 15 projets phares**. A cette fin, la Commission de l'Union africaine : (i) a publié sa « *Feuille de Route vers un Marché Ferroviaire Continental* » en juin 2021 ; (ii) a organisé du 30 mai au 2 juin 2023, à Midrand en Afrique du Sud, un Atelier Continental sur le Réseau Africain Ferroviaire Intégré ; (iii) propose la mise en place dans le secteur ferroviaire de spécifications et de standards techniques ferroviaires communs afin d'augmenter l'interopérabilité ; (iv) encourage la mise en œuvre d'une gouvernance technique sur de grandes zones géographiques en Afrique.

2. Malgré tant d'efforts mis en œuvre, le financement des projets ferroviaires en Afrique reste crucial, pour maintenir le réseau existant et pour déployer le projet de Réseau Africain Ferroviaire Intégré. De ce point de vue, le Forum a fourni aux Etats africains, aux investisseurs et aux bailleurs de fonds du secteur ferroviaire, aux compagnies ferroviaires et aux industriels l'opportunité de mieux se comprendre en termes d'ambitions et/ou de contraintes respectives, et de s'orienter résolument dans une relation mutuellement bénéfique pour une croissance économique et de développement durable.

Les discussions ont permis de mettre en relief des points d'attention qui soulignent, malgré l'existence de capitaux au niveau international pour financer les projets ferroviaires, la persistance de difficultés notamment :

- L'accès aux financements internationaux pour de tels projets souvent établis comme risques financiers et dépenses non-prioritaires, dans le contexte Africain ;
- L'absence de retour sur investissement financier pour la réalisation des infrastructures ferroviaires. En effet, les compagnies ferroviaires – privées ou publiques - porteuses des investissements, intègrent l'exploitation des services ferroviaires et une partie des coûts de maintenance, mais ne couvre pas les infrastructures. L'investissement transcrit une rentabilité socio-économique, mais n'est pas attractif pour des investisseurs privés, à moins que la contrepartie « infrastructures » ne soit financée par des subventions publiques.

3. Le Forum encourage la poursuite des efforts de compréhension mutuelle.

L'échange de bonnes pratiques n'est pas suffisant. Il faut consolider les acquis.

Le Forum appelle à la définition d'un cadre innovant de modalités de subvention et de financement, axé sur l'efficacité opérationnelle de l'aide et du soutien des donateurs et investisseurs internationaux. En effet, le défi du développement du rail, qui a relativement peu d'externalités négatives, même s'il paie la quasi-totalité des externalités, contrairement à d'autres secteurs économiques et modes de transport, est à relever. À l'avenir, certains secteurs ne parviendront pas à atteindre la neutralité carbone. Ils devront par conséquent investir dans les projets ferroviaires via la compensation carbone.

C'est la raison pour laquelle le Forum soutient la mise en place du **régime mondial de taxes carbone**, composé d'une taxe carbone appliquée au commerce des combustibles fossiles, et aux modes de transports routier, maritime et aérien, complétée par une taxe mondiale sur les transactions financières (TTF) pour fournir des services dédiés, abordables et un financement accessible pour dynamiser les investissements ferroviaires et favoriser les transports publics avec des infrastructures cyclables et piétonnes interconnectées.

- 4. En perspective de ce régime mondial, de nouvelles règles pour le financement des projets ferroviaires, devront permettre à des secteurs industriels ou des services, incapables d'atteindre la neutralité carbone exigée, de subventionner ou de financer des projets d'infrastructures ferroviaires et de transports publics, par le biais de compensations carbone.**
- 5. A l'issue du forum de Dakar, les participants recommandent la mise en place d'un comité de suivi des recommandations pour faire périodiquement le point sur l'état d'avancement d'ici le prochain forum. Par ailleurs, les participants recommandent l'établissement de standards ferroviaires adaptés au contexte africain avec l'aide de l'UIC.**

A l'issue de ce premier Forum, les participants demandent à l'UIC d'organiser des points de rencontres réguliers, en vue de la préparation

du « ***Deuxième Forum International sur le Financement des Projets Ferroviaires en Afrique*** », qui aura lieu **en 2025**.

Fait à Dakar le 20 octobre 2023