

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5182402 Fax: (251-11) 5182450
Website: www.au.int

IE18304 – 138/29/24

**VERS LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PANAFRICAIN INTÉGRÉ
DE TRAINS À GRANDE VITESSE**

SOMMAIRE

PART A. APERÇU GÉNÉRAL DU DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PANAFRICAIN INTÉGRÉ DE TRAINS À GRANDE VITESSE CONFORMÉMENT AU PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE EN AFRIQUE (PIDA)

I. Contexte general

1. Paramètres techniques
2. Participation du secteur privé

II. Développement du réseau de trains à travers le monde

III. Développement du réseau intégré de trains pour l'intégration en Afrique dans le cadre de la mise en œuvre du PIDA

IV. Quelques activités importantes liées au développement de réseaux de trains aux plans national et régional

PART B. VERS LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PANAFRICAIN INTÉGRÉ DE TRAINS À GRANDE VITESSE

I. Contexte

II. Vision et objectifs

III. Principes

IV. Mesures prises et en cours

V. Perspectives

PART A. APERÇU GÉNÉRAL DU PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PANAFRICAIN DE TRAINS À GRANDE VITESSE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PIDA

I. CONTEXTE

1. Depuis plus d'un siècle, le train a été le moyen de transport le plus important qui a contribué au développement des pays africains. L'histoire du train, dans plusieurs pays africains, est étroitement liée à la colonisation.
2. Le transport ferroviaire est apparu en Afrique à la fin du 19^e siècle. Il a connu une forte expansion un demi-siècle après son apparition. Les objectifs de départ, qui étaient de transporter les matières premières (ressources minérales, bois, produits tropicaux) de l'intérieur vers les ports, à destination des métropoles européennes, ont une influence sur la conception des réseaux de chemins de fer, particulièrement, à commercer par les ports maritimes, afin de faciliter l'accès à l'arrière-pays.
3. Le réseau ferroviaire africain est estimé, à ce jour, à environ 75,000 km sur une superficie de 30,2 millions km², pour une densité d'environ 2,5 km pour 1000 km², ce qui est bien inférieur à celle d'autres régions et à la moyenne mondiale de 23 km pour 1000 km².

Table 1 : Comparaison de la densité du réseau ferroviaire

Région	Réseau total (Route totale en km)	Densité (km/1000 km²)
Afrique du Nord	16.012	2,3
Afrique de l'Est	9.341	2,2
Afrique australe	33.291	5,6
Afrique centrale	6.414	1,2
Afrique de l'Ouest	9.715	1,9
Réseau total de l'Afrique	74.775	2,5
Asie du Sud	-	18,8
Moyenne mondiale	-	23,1
Pays à revenu élevé	-	46,2

Source: Banque mondiale

4. En Afrique, les réseaux de chemins de fer se composent principalement de voies simples qui traversent l'arrière-pays avec peu d'interconnexions, à l'exception de l'Afrique australe et de certaines régions d'Afrique du Nord. La vitesse moyenne sur rails en Afrique se situe entre 30 et 35 km/heure et la vitesse commerciale est encore plus inférieure.
5. Seize pays ne disposent pas de lignes de chemins de fer ou de sections internationales de voies ferroviaires. En Afrique subsaharienne, les réseaux ferroviaires sont indépendants les uns des autres, à l'exception de certaines parties des réseaux ferroviaires de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe, qui restent interconnectées. D'autres réseaux de chemin de fer sont, entre autres, les axes Burkina Faso-Côte d'Ivoire, Sénégal-Mali, et Éthiopie-Djibouti.

3. Paramètres techniques

6. Les réseaux ferroviaires africains présentent des écartements de voies différents (ligne ferroviaire à écartement métrique et ligne ferroviaire à écartement normal) et une gamme d'autres normes et paramètres techniques divergents. Cette situation n'a pas contribué au développement de l'interconnexion et de l'interopérabilité entre les systèmes ferroviaires sur le continent.

- a. **Écartement des rails** : Il existe neuf écartements de rails différents en Afrique, et les trois prédominants sont : écartement cap : 1.067 m¹ (61,3 %) ; écartement mètre 1.000 m (19,2 %) ; écartement standard : 1.435 m (14,5 %)².
- b. **Systèmes de freinage** : Deux systèmes de freinage sont couramment utilisés en Afrique : le frein à vide et le système de freinage à air comprimé. Le système de freinage à vide est généralement utilisé sur les chemins de fer de l'Afrique de l'Ouest, de l'Afrique centrale et de l'Afrique de l'Est. Le système de freinage à air comprimé est pratiqué sur les réseaux de chemin de fer d'Afrique du Nord et sur certains réseaux d'Afrique australe.
- c. **Traction** : En Afrique, environ 6,500 km seulement de voies ferroviaires utilisent l'électricité. Les lignes ferroviaires qui utilisent l'électricité se trouvent dans les réseaux ferroviaires de l'Égypte, de l'Algérie et du Maroc, en Afrique du Nord, et ceux d'Afrique du Sud et du Zimbabwe, en Afrique australe. Le reste des chemins de fer du continent utilise la locomotive diesel-électrique. La locomotive à vapeur est progressivement délaissée, mais elle est utilisée, par moment, dans certains pays, notamment sur le tronçon de la Rift Valley Railways (Chemins de fer de la Vallée du Rift), à des fins d'attraction touristique.
- d. **Mode permanent** : Les pentes et les gradients dépassant 10 pour cent de la courbure géométrique avec des rayons de moins de 400 mètres, qui limitent la vitesse et la capacité du train, caractérisent la plupart des chemins de fer. La plupart des rails utilisés sont vieux et légers, dont la plupart pèsent entre 25 et 36 kg par mètre, et sont généralement posés sans être soudés. De même, le matériel de signalisation et de communication est vétuste et généralement peu fiable.

7. Tous ces problèmes liés à l'infrastructure constituent des défis majeurs à la fiabilité de la performance et à l'intégration des réseaux ferroviaires. Ces défis constituent également un frein à l'introduction et à l'utilisation du matériel de pointe par les différents systèmes ferroviaires.

¹ Mesure métrique

² Pourcentage de lignes ferroviaires dans le monde

4. Participation du secteur privé

8. Depuis les années 1970, les chemins de fer en Afrique ont été gérés, dans l'ensemble, comme des entreprises publiques, avec toute l'organisation bureaucratique qui fonctionne mal. Au milieu des années 1980, il y a eu un changement progressif afin d'assurer la viabilité et la pérennité des chemins de fer. La privatisation a succédé plus tard aux programmes de restructuration et de commercialisation adoptés par les chemins de fer.

9. Les responsables de la plupart des chemins de fer ont dû réviser leur statut juridique dans le cadre de la libéralisation et de la commercialisation, ce qui a ainsi ouvert la voie à la participation du secteur privé. À cet effet, des concessions ont été conclues dans nombre de pays, dont les résultats ont été mitigés.

10. Dans la majorité des cas, la privatisation n'a pas donné, comme prévu, de résultats positifs sur le continent. Le trafic ferroviaire continue de connaître un déclin en raison de la mauvaise gestion, de la vétusté de l'infrastructure et du matériel ; d'une concurrence déséquilibrée que subit ce trafic de la part d'entreprises privées de transport routier, dont la plupart ne sont pas responsables de la gestion de l'infrastructure routière qu'elles utilisent.

11. La première Conférence des ministres chargés du transport ferroviaire de l'UA a été organisée, du 13 au 14 avril 2016, à Brazzaville (République du Congo), sous le thème « Pour un système de transport ferroviaire efficace au service du développement et de l'intégration de l'Afrique ». Les participants à cette Conférence ont adopté la Déclaration et le Plan d'action de Brazzaville sur les chemins de fer en Afrique. Cette Conférence a été suivie de la Conférence des professionnels des chemins de fer sur l'interconnexion, l'interopérabilité et la complémentarité des réseaux de chemins de fer en Afrique, qui a eu lieu à Johannesburg, en novembre 2007. Elle a permis aux participants d'examiner les stratégies visant à harmoniser les normes en ce qui concerne l'infrastructure, l'équipement et les procédures opérationnelles des chemins de fer en Afrique.

12. Récemment, les ministres des Transports de l'UA ont adopté la Vision 2040 au cours de leur Conférence qui a eu lieu en avril 2014, à Malabo (Guinée équatoriale).

II. DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE DANS LE MONDE

13. Toutes les régions du monde dépendent fortement du transport ferroviaire pour leur développement socio-économique. Les réseaux ferroviaires ont contribué à la croissance accélérée de l'industrialisation et du commerce, particulièrement en Europe, en Amérique du Nord, et en Asie. Le transport ferroviaire est le moyen le plus approprié pour le transport de grandes marchandises, notamment sur de longues distances. En outre, le transport ferroviaire a un fort potentiel d'aider à réduire la dégradation massive et onéreuse de l'infrastructure routière sur le continent.

14. Depuis plus de trois (3) décennies, le transport ferroviaire a connu un développement spectaculaire, en particulier dans plusieurs régions du monde, en ce qui concerne l'utilisation de la technologie de pointe et des trains à grande vitesse, la croissance du trafic international et du transport multimodal. Ce n'est que seulement

dans des grandes régions de l'Afrique (à l'exception de l'Afrique du Nord et de l'Afrique australe) que l'on a tendance à négliger même les rares réseaux ferroviaires existants, en raison des conditionnalités peu favorables négociées avec les bailleurs de fonds et les institutions financières internationales dans le cadre du financement des chemins de fer.

15. La Chine émerge en tant que leader dans le développement des chemins de fer. En 2013, la Chine disposait d'un réseau ferroviaire de 103.144 km, le troisième réseau le plus long dans le monde, notamment 11.028 kilomètres de trains à grande vitesse, le plus long réseau de trains à grande vitesse dans le monde. À l'exception d'une seule province, toutes les autres provinces et régions sont connectées au réseau ferroviaire. Presque toutes les opérations ferroviaires sont gérées par la China Railways Corporation (la compagnie ferroviaire chinoise), une compagnie publique créée en mars 2013, suite à la dissolution du ministère des Chemins de fer.

16. Les chemins de fer chinois comptent parmi les plus actifs dans le monde. En 2006, ils ont permis de transporter un quart du volume du trafic ferroviaire mondial sur seulement 6 pour cent des lignes ferroviaires du monde. En 2013, les chemins de fer chinois ont transporté 2.106 milliards passagers, ce qui a permis de générer 1.059,56 milliards de voyageurs-kilomètres, de transporter 3,967 milliards de tonnes de fret ferroviaire, et d'assurer le transport 2.917,4 milliards de tonnes de marchandises-kilomètres.

17. Au cours des dernières années, le réseau ferroviaire a connu une expansion rapide. Motivée par le besoin d'augmenter sa capacité de fret, la Chine a prévu au budget un montant de 105,9 milliards d'investissements dans le réseau ferroviaire, en 2013. En outre la Chine dispose d'un plan d'expansion à long terme du réseau de 272.000 km à l'horizon 2050.

III. DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT FERROVIAIRE POUR L'INTÉGRATION DE L'AFRIQUE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PIDA

18. La Commission de l'Union africaine collabore avec les Communautés économiques régionales (CER), la Banque africaine de développement (BAD), la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et les institutions spécialisées afin de promouvoir et de faciliter le développement du transport ferroviaire dans le cadre de la mise en œuvre du Programme des infrastructures en Afrique (PIDA), avec un accent sur la promotion du développement d'un réseau intégré de transport pour le continent, tout en tenant compte de la viabilité de chaque moyen de transport. Dans ce contexte, les chemins de fer ont été toujours été considérés, à tous les niveaux, comme étant l'épine dorsale des réseaux de transport.

19. Dans le cadre de la mise en œuvre du PIDA, le développement du réseau ferroviaire fait partie intégrante du développement du **Réseau africain d'infrastructures régionales de transport (ARTIN)**. L'ARTIN comprend neuf autoroutes transafricaines, plus de 40 corridors clés, permettant de transporter 40 % du volume du commerce international africain, 19 ports traitant 70 % du commerce international du continent, et 53 aéroports desservant 90 % du trafic aérien du continent.

20. L'ARTIN est un ensemble de réseaux de base visant à relier les grands centres africains de production et de consommation (grandes villes, centres miniers, grand projet de production agricole, etc.) avec le reste du monde grâce à des réseaux et d'infrastructures modernes et efficaces de transport. Dans ce contexte, ces réseaux et infrastructures vont faciliter l'intégration régionale conformément à la vision contenue dans le **Traite d'Abuja**, d'un continent en pleine croissance, autonome, compétitif et intégré au plan régional.

21. Dans le cadre de la mise en œuvre du PIDA, 11 corridors ARTIN dont les lignes ferroviaires existantes requièrent la réhabilitation de lignes existantes et la construction de nouvelles lignes, dans les meilleurs délais, ont été identifiés, étant donné que la demande de trafic pourrait dépasser 10 millions de tonnes par an d'ici 2040. À cet effet, il est prévu la construction d'environ 12.000 km de nouvelles voies ferroviaires dans le cadre de la mise en œuvre du PIDA. Le coût prévu du financement de ce projet est de 36 milliards de dollars EU. De même, 17.200 km de lignes ferroviaires existantes seront modernisées pour un coût estimé à environ 7 milliards de dollars EU.

Table 2 : Programme de construction et de modernisation des ARTIN dans le cadre de la mise en œuvre du PIDA

Région	Construction de lignes ferroviaires (km)	Modernisation des chemins de fer (km)	Coût estimatif (milliards dollars EU)	
			Construction	Modernisation
Afrique du Nord	500	8.100	1	4,1
Afrique de l'Ouest	3.000	2.400	9	0,6
Afrique centrale	3.000	800	5,2	0,2
Afrique de l'Est	2.500	1.800	9	0,4
Afrique australe	4.000	4.100	12	1,5
Total	12.000	17.200	36,2	6,8

Source : Rapport sur le secteur du transport dans le cadre de la mise en œuvre du PIDA

22. En outre, dans le cadre du partenariat UE-Afrique pour le développement des infrastructures et grâce au soutien du Mécanisme de financement de la préparation des projets d'infrastructure du NEPAD (NEPAD-IPPF), la Commission de l'Union africaine a mené des études de préfaisabilité concernant certains corridors de transport (ARTIN). Ces études ont permis d'identifier les chaînons manquants des routes et des voies ferroviaires qui doivent être construites/reconstruites ou réhabilitées, afin de créer des services de transport continus et rentables sur tout le continent, notamment :

Le corridor côtier transafricain Dakar-N'Djamena-Djibouti No. 6 et 7

- a. 1,527 km de route seront construits, dont le coût prévu du financement est de 2.205 milliards de dollars EU
- b. La voie ferroviaire est estimée à 5.139 km et sera financée à hauteur de 14.050 milliards de dollars EU

Le corridor Djibouti-Libreville

- a. 2.143 km de route seront construits et financés dont le coût total est de 2.094 milliards de dollars EU
- b. La voie ferroviaire est de 2.366 km et sera financée à hauteur de 5.277 milliards de dollars EU

La ligne ferroviaire Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan

- 2.891 km (1.234 km seront construits et 1.657 km seront réhabilités) pour un montant de 5.022 milliards de dollars EU plus de 866 millions de dollars EU pour le matériel.

23. Des études de pré faisabilité sont prévues sur d'autres corridors, mais elles n'ont pas été menées en raison du manque de ressources financières. Maintenant, ces études devront être poursuivies dans le cadre de la mise en œuvre du PIDA.

24. Il convient de noter que les efforts déployés en ce qui concerne le développement des réseaux de chemin de fer ont commencé depuis plusieurs décennies. À la fin des années 1970, l'Union des chemins de fer a élaboré un plan directeur qui indique les chaînons manquants des chemins de fer, notamment des tronçons à construire pour assurer les interconnexions des réseaux de chemin de fer, dont les travaux n'ont pas commencé ou non pas été achevés. La carte du plan directeur et la liste des projets sont jointes à la présente note. Dans le même esprit, les Communautés économiques régionales ont élaboré leurs propres plans directeurs concernant les lignes ferroviaires. Tous ces projets font actuellement l'objet de révision et seront alignés sur le Programme de développement des infrastructures en Afrique et ses corridors ARTIN.

IV. QUELQUES ACTIVITÉS IMPORTANTES LIÉES AU DÉVELOPPEMENT FERROVIAIRE AUX PLANS NATIONAL ET RÉGIONAL

25. Malgré les difficultés rencontrées dans la mobilisation de ressources financières et des investissements massifs pour la construction et la modernisation des chemins de fer, certains Africains font des progrès, de manière individuelle et collective, afin de développer leurs réseaux ferroviaires. En Afrique du Nord et en Afrique australe, des progrès importants ont été enregistrés dans le sous-secteur des chemins de fer par les pays concernés. Dans ces régions, les réseaux ferroviaires sont mieux développés.

26. Il convient également de noter que certains projets sont mis en œuvre alors que d'autres ont été achevés dans le cadre de la construction et de la réhabilitation des chemins de fer, pour pouvoir accueillir les trains à grande vitesse dans des pays comme l'Angola, l'Éthiopie et le Maroc. En Afrique de l'Est, le Kenya a lancé un nouveau train à grande vitesse depuis Mombassa et reliera le Soudan du Sud, la République démocratique du Congo et le Burundi. Le coût prévu du financement de ce projet sera de 5,2 milliards de dollars EU et financé principalement par la Chine.

27. Une coopération impressionnante a été réalisée dans les pays d'Afrique de l'Ouest, notamment dans la perspective de la mise en œuvre du projet de la boucle ferroviaire ouest-africaine reliant le Bénin, le Burkina Faso, le Niger et la Côte d'Ivoire (ou l'axe Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan). Suite à l'étude de la Commission de l'Union africaine sur le projet précité, les pays concernés ont créé un comité ministériel chargé de superviser la mise en œuvre des tronçons identifiés qui ont besoin d'être reconstruits ou réhabilités. Ces pays ont également mobilisé des ressources afin de réhabiliter un tronçon complètement usé de la ligne ferroviaire. Par ailleurs, ils ont élaboré un plan financier pour ce qui concerne la construction ou la réhabilitation de tous les tronçons manquants/dont les revêtements sont usés. La Commission de l'Union africaine entend partager ce genre d'exemple de coopération avec tous les États membres.

PART B. VERS LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PANAFRICAIN INTÉGRÉ DE TRAINS À GRANDE VITESSE

I. CONTEXTE

1. Le Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse est un projet phare de l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Il vise principalement à contribuer à la réalisation de la vision d'intégration physique et économique de l'Afrique. Ce projet va compléter et s'aligner sur le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) – comme un projet d'infrastructure africain en cours – conformément à tous ses préceptes : vision, échelle, espace et temps. Il va jouer un rôle de facilitateur dans la mise en œuvre des projets et cadres continentaux actuels, notamment le Programme de stimulation du commerce intra-africain (BIAT), la Zone de libre-échange continentale (ZLEC) ; et un rôle d'accélérateur dans la mise en œuvre du Programme détaillé de développement de l'Agriculture en Afrique (PDDAA), du Plan d'action pour le développement industriel accéléré de l'Afrique (AIDA), de la Vision du régime minier de l'Afrique, du Plan d'action pour la fabrication des produits pharmaceutiques (PMPA). Enfin, ce projet va jouer un rôle clé dans l'instauration de la paix et de la sécurité sur le continent.

2. L'Agenda 2063 de l'UA a été convenu par les dirigeants africains, en mai 2013, à l'occasion de la célébration du 50^e anniversaire de la création de l'Organisation de l'Unité africaine (OUA). Les chefs d'états et de gouvernement, tout en reconnaissant les succès et les défis du passé, ont réitéré leur engagement à bâtir « Une Afrique intégrée, prospère et en paix avec elle-même, dirigée par ses propres citoyens, et représentant une force dynamique sur la scène internationale ».

3. Dans le cadre de la Déclaration solennelle du 50^e anniversaire, les chefs d'État de gouvernement se sont également engagés à accomplir des progrès dans les huit domaines prioritaires ci-après :

- a) identité et renaissance africaines ;
- b) poursuite de la lutte contre le colonialisme et pour le droit à l'autodétermination ;
- c) programme intégration ;
- d) programme pour le développement social et économique ;
- e) programme de paix et de sécurité ;
- f) gouvernance démocratique ;
- g) détermination du destin de l'Afrique ;
- h) place de l'Afrique sur la scène internationale.

4. L'Agenda 2063 est un cadre commun pour une transformation socio-économique du continent pour les 50 ans à venir. Il s'appuie sur la vision de l'Afrique et vise à accélérer la mise en œuvre des initiatives continentales existantes en vue d'assurer la croissance et le développement durables. L'Agenda 2063 est la continuation du chemin panafricain suivi vers l'unité, l'autodétermination, la liberté le progrès et la prospérité collective. C'est aussi un appel à l'action basé sur le principe de solidarité, et une appréciation de ce qui unit les Africains.

5. Plus particulièrement ,l'Agenda 2063 offre l'opportunité aux Africains de rêver davantage ,d'avoir des pensées créatives ,même celles les plus folles³, en nous voyant franchir les obstacles immédiats et commencer ainsi à converger avec le reste du monde. En conséquence, l'Agenda représente les aspirations des populations africaines d'un avenir meilleur, inclusif axé sur le progrès, l'évaluation objective des défis et des enseignements tirés au cours des 50 dernières années.

6. L'Agenda 2063 de l'UA a été élaboré à travers un long processus consultatif mené par la Commission de l'Union africaine. Il amplifie en conséquence les voies des Africains d'origines diverses et ayant des intérêts divergents, qui se sont réunis pour donner une idée de l'avenir qu'ils veulent pour l'Afrique à l'horizon 2063 :

1. une Afrique prospère fondée sur une croissance inclusive et un développement durable ;
2. une Afrique intégrée, politiquement unie, basée sur les idéaux du panafricanisme ;
3. une Afrique où règnent la bonne gouvernance, la démocratie, le respect des droits de l'homme, la justice et l'état de droit ;
4. une Afrique sécurisée et en paix avec elle-même ;
5. une Afrique dotée d'une identité, d'un patrimoine commun, de valeurs partagées et d'une éthique culturelle forte ;
6. une Afrique où le développement est axé sur les populations, et s'appuie notamment sur le potentiel des femmes et des jeunes ; et
7. une Afrique, comme actrice et partenaire forte, unie et influente sur la scène internationale.

7. L'Afrique est consciente du fait que les réalisations passées et actuelles constituent le fondement d'un effort concerté et élargi afin de proposer un programme détaillé visant à répondre aux aspirations précitées des populations africaines. Ces aspirations ont ravivé à la fois l'espoir d'une vie meilleure et le désir de traduire cet espoir en réalité. En effet, « Cela semble toujours impossible jusqu'à ce que cela soit fait »⁴

³ Dr Nkosazana Dlamini Zuma : « Courriel du futur de la Présidente de la Commission de l'Union africaine », Bahir Dar (Éthiopie), le 24 janvier 2014

⁴ Nelson Rolihlahla Mandela

8. Dans ce contexte, afin de réaliser les aspirations des populations africaines et la vision d'une Afrique intégrée, la Commission de l'Union africaine se propose de faciliter la mise en œuvre du projet phare de l'Agenda 2063 de développement des infrastructures de classe internationale sur tout le continent pour connecter les grandes villes et soutenir la croissance, le commerce, le développement et la transformation structurelle de l'Afrique.

9. Ce projet phare de l'Agenda 2063 inclut le réseau intégré de trains à grande vitesse pour pouvoir connecter toutes les grandes villes/capitales du continent. La ligne à grande vitesse disposera d'autoroutes, d'oléoducs, de gazoducs pour le transport du gaz du pétrole, de l'eau, et des câbles à large bande des technologies de l'information et de la communication (TIC).

10. Le réseau intégré de trains à grande vitesse proposé fait partie intégrante d'une Afrique qui représente 20 % de la surface totale de la terre et couvre une superficie de 30,2 millions km², avec une population estimée à environ 1 milliard en 2010, et dont la croissance pourrait doubler en 2050, dépassant celle de la Chine en 2025, et celle de l'Inde en 2030. Cette population est à majorité jeune (12 %), juste après l'Asie (60 %), loin devant l'Amérique (12 %), et l'Europe (8 %) (ONU 2011).

11. L'urbanisation va également passer de 40 % en 2010 à environ 60 % en 2040 (PIDA 2012). L'Afrique compte plus d'une centaine de villes de plus d'un million d'habitants et sept villes de plus de 10 millions d'habitants.

12. Par ailleurs, l'Afrique dispose du taux de croissance démographique le plus élevé, un taux qu'elle est censée maintenir.

Table : Projections de la population et du PIB en Afrique (2010-2040)

	2010	2020	2030	2040
Population (en millions)	1.033	1.276	1.524	1.770
Population urbaine (millions)	413	569	761	986
PIB (Parité de pouvoir d'achat (PPA) 2005 en milliards de dollars EU)	3.300	6.010	11.639	20.334
PIB/par habitant (dollars EU)	3.190	4.709	7.636	11.490

Source : PIDA 2012

II. VISION ET OBJECTIFS

13. Le projet de réseau de trains à grande vitesse s'inscrit dans l'esprit du Traité d'Abuja de 1991 qui envisage une accélération de l'intégration continentale, ce qui a inspiré la vision du Programme pour le développement des infrastructures en Afrique, celle d'***une Afrique intégrée ou les infrastructures et les services facilitent la libre circulation des personnes et des biens, permettent d'offrir les opportunités de transport sûr, fiable et continu ; et des coûts réduits qui permettent de soutenir l'intégration régionale et d'assurer la protection de l'environnement.***

14. Dans ce contexte, la vision d'un réseau de lignes à grande vitesse va permettre de :

Doter le réseau de transport en Afrique d'un système de trains à grande vitesse structuré harmonieusement autour d'un réseau ferroviaire moderne et conventionnel, capable d'assurer des liaisons rapides, intelligentes et efficaces dans les divers centres, et soutenu par diverses politiques économiques et sociales.

15. Pour réaliser cette vision, les objectifs principaux du projet de réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse seront de :

1. soutenir une économie africaine saine et compétitive ;
2. faciliter l'accès à un système de transport rapide, efficace, solide et moderne, capable de soutenir l'intégration régionale et répondre efficacement aux besoins dans le secteur du transport ;
3. promouvoir des plates-formes logistiques afin d'améliorer les différentes infrastructures de transport modal du fret ferroviaire ;
4. veiller au confort et aux services de qualité de la clientèle ;
5. assurer un environnement propre et durable ;
6. soutenir la synergie avec d'autres infrastructures et investissements économiques.

III. PRINCIPES

16. Le réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse est un projet phare qui sera axé sur les principes clés afin de réaliser la vision d'une Afrique sans frontières, interconnectée et prospère.

- **Mise en commun de souveraineté** : C'est une aspiration à construire un espace économique africain tel que prévu dans la Traité établissant la Commission économique (Traité d'Abuja). À cet égard, la Commission de l'Union africaine par l'intermédiaire de sa Présidente et des structures de décisions, va favoriser la mise en commun d'actifs souverains qui ne peuvent être cédés afin d'assurer une gestion conjointe des infrastructures.
- **Mobilisation innovante de ressources** : Offrir l'opportunité à tous les Africains sur le continent, à ceux de la diaspora, et à tous les partenaires d'investir dans le projet panafricain intégré de trains à grande vitesse.
- **Intégration des infrastructures** : Le PIDA va constituer la pierre angulaire de la stratégie de développement des infrastructures de l'Agenda 2063, visant à intégrer le réseau panafricain de trains à grande vitesse aux autres moyens de transport et secteurs tels que l'énergie, l'eau et les TIC.

- **Éducation et progrès technologique** : L'éducation et l'innovation dans le domaine des technologies de trains à grande vitesse et dans d'autres domaines connexes, grâce à la formation, à la recherche et au développement, particulièrement celle de la jeunesse africaine, doit être l'objectif primordial de ce projet. Les secteurs tels que le tourisme, la soudure de pointe, et l'ingénierie vont bénéficier de manière substantielle de ce projet.

17. La Commission de l'Union africaine sera le fer de lance des efforts visant à promouvoir et à faciliter la mise en œuvre du projet du réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse. Les messages destinés à l'éducation et à l'information du public seront communiqués par le biais de tous les médias, notamment les médias sociaux, afin de sensibiliser tous les Africains où qu'ils se trouvent, particulièrement la jeunesse africaine.

IV. MESURES PRISES ET EN COURS

18. Le projet de réseau panafricain de train intégré à grande vitesse a été officiellement lancé à l'issue de la décision du Conseil exécutif **EX.CL/Dec.821 (XXV)** prise lors du Sommet de l'Union africaine qui a eu lieu, en juin 2014, à Malabo (Guinée équatoriale). En effet, la décision a demandé à la Commission de l'Union africaine : « *à continuer d'étudier et d'élaborer des actions concrètes dans la mise en œuvre des programmes et projets prioritaires arrêtés dans le cadre de l'Agenda 2063, à savoir le Réseau intégré de trains à grande vitesse ; l'accélération du processus de création de la Zone de libre-échange continentale (ZLEC) ; du passeport africain et de la libre circulation des personnes ; la capitalisation des opportunités dans les secteurs de l'aviation dans le cadre de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro sur l'unification de l'espace aérien africain ; la mise en œuvre du projet de barrage du Grand Inga et ; le Réseau électronique panafricain ; la création d'une plate-forme de dialogue politique annuel consultatif à laquelle participerait plusieurs parties prenantes et tout autre initiative d'intégration conforme à l'esprit de l'Agenda 2063* ».

19. Dès lors, la Commission de l'Union africaine a élaboré une note conceptuelle détaillée du projet définissant sa vision, ses objectifs, ses principes et sa stratégie, conformément à la vision globale de l'Agenda 2063, celle de « **l'Afrique que nous voulons** », au cours des cinquante ans à venir. En outre, la Commission de l'Union africaine a pris un certain nombre de mesures visant à faciliter la mise en œuvre du projet de Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse.

20. À cet effet, il y a eu un développement important qui a coïncidé avec la conception du projet du Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse. En mai 2014, le Premier ministre de la République populaire de Chine, S.E. M. Li Keqiang, a visité l'Afrique, notamment la Commission de l'Union africaine, et proposé « la coopération entre l'Afrique et la Chine dans les secteurs de développement du réseau de trains à grande vitesse, de l'aviation, des routes et l'infrastructure industrielle ». Il a par ailleurs indiqué la disponibilité de la Chine à aider les frères africains à réaliser « leur rêve du siècle ».

21. Afin d'accélérer la mise en œuvre des projets susmentionnés des dirigeants africains et chinois, en janvier 2015, « **Un protocole d'entente sur la promotion de la coopération dans le domaine du développement des réseaux ferroviaires, routiers, aériens ; et industriel entre la Chine et l'Afrique** » a été signé entre la Commission de l'Union africaine

et la National Development and Reform Commission of China (NDRC) (la Commission nationale pour le développement et la réforme de la Chine).

22. En conséquence, le protocole d'entente offre à la Chine l'opportunité de devenir un partenaire stratégique dans la réalisation du projet de Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse. Conformément à l'esprit du protocole d'entente, les deux parties : la Commission de l'Union africaine et la NDRC ont convenu d'élaborer une **Vision commune 2063 en vue de la mise en œuvre du Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse** et un plan quinquennal d'action pour la coopération dans le cadre de la mise en œuvre du réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse et le développement du réseau ferroviaire en Afrique en général.

23. Afin d'assurer la mise en œuvre effective du projet de Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse, conformément à la décision du Conseil exécutif **EX.CL/Dec.821 (XXV)**, en tenant compte du protocole d'entente entre la Commission de l'UA et la NDRC, la Commission de l'UA a facilité la prise de nombre de mesures, notamment :

- a) la formation d'une équipe de base d'experts africains issus des Communautés économiques régionales (CER), du monde universitaire, de la société civile, de la Commission de l'UA, de l'Agence de planification et de coordination du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NPCA), afin de travailler sur tous les aspects techniques du projet, y compris la vision, la stratégie et les modalités de mise en œuvre. À ce jour, seuls le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et la Communauté d'Afrique de l'Est (EAC) ont désigné respectivement chacun un spécialiste des chemins de fer comme membre de l'équipe du projet. Il est donc demandé aux CER de bien vouloir désigner leurs représentants respectifs pour faire partie de l'équipe du projet.
- b) l'organisation de diverses réunions de travail par la partie africaine afin d'examiner la vision et la feuille de route, d'élaborer les termes de référence et de mener une étude de préféabilité détaillée du projet ;
- c) l'organisation de deux réunions consultatives avec la partie chinoise respectivement en Chine et en Afrique (Addis-Abeba, Éthiopie) dans le but de travailler conjointement sur la vision commune et les modalités de mise en œuvre du projet ;
- d) l'organisation d'une mission de haut niveau conduite par la présidente de la Commission de l'Union africaine en Chine en octobre/novembre 2015, pour consulter la partie chinoise sur la vision et la stratégie de mise en œuvre du projet.

24. Actuellement, l'état d'avancement des documents ci-après se présente comme suit :

No.	Document	État d'avancement
1.	Projet de vision commune 2063 du Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse	<i>Ce projet fait toujours l'objet de négociations par les deux parties</i>

2.	Plan d'action quinquennal conjoint Afrique-Chine (2016-2020)	<i>Finalisation et signature par la Présidente de la Commission de l'Union africaine S.E. Dr Nkosazana Dlamini Zuma et par le ministre chinois en charge de la NDRC, S.E. M. XU Shaoshi, au Siège de la Commission de l'Union africaine, le 5 octobre 2016</i>
3.	Tracé de l'itinéraire préliminaire du Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse	<i>Finalisation par la partie africaine</i>
4.	Mise en place de l'unité de mise en œuvre du projet et élaboration de ses termes de référence (TdR)	<p><i>Finalisation des termes de référence et le processus de mise en place de l'Unité est en bonne voie du côté africain :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Finalisation du tracé de l'itinéraire préliminaire finalise</i> ▪ <i>Élaboration de profils d'emploi</i> ▪ <i>Mise en service du Bureau temporaire de l'unité de mise en œuvre et détachement du coordinateur intérimaire auprès de la NPCA à Johannesburg.</i>
5.	Étude détaillée sur la préfaisabilité du projet de Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse	<i>Finalisation des termes de référence. Étude en attente de fonds disponibles</i>
6.	Élaboration de stratégies relatives à l'industrialisation, au développement des ressources humaines et la communication	<i>En cours</i>

V. PERSPECTIVES

25. Il est évident que l'élaboration du concept et des stratégies relatives à la mise en œuvre du Réseau panafricain intégré de trains à grande vitesse a pris beaucoup de temps. Il s'avère important, maintenant, de passer, dans les meilleurs délais, à la phase de mise en œuvre de ce projet. En conséquence, les étapes ci-après ont été proposées :

- a) Mise en place, mise en service et renforcement des capacités de l'unité d'exécution du projet et de l'équipe de gestion du projet ;
- b) Mobilisation de ressources pour mener l'étude de préfaisabilité, mission à laquelle participeront des institutions financières africaines et internationales de développement comme la Banque africaine de développement (BAD), la Banque de développement d'Afrique australe (DBSA), la Banque islamique de développement (IsDB), etc. ;

- c) Consultation avec le ministère du Commerce de la Chine et la China Railway Construction Corporation (CRCC) (Société de construction de chemins de fer) dans le cadre de l'accord de mise en œuvre ;
- d) Sensibilisation des États membres de l'Union africaine et de toutes les parties prenantes ;
- e) Participation d'experts de la diaspora africaine.