



III LUANDA FINANCING SUMMIT FOR AFRICA'S INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Prospectus d'investissement de projet – Ligne du chemin de fer Trans-Maghrébine

Résumé du projet

Nom du projet	Ligne du chemin de fer Trans-Maghrébine
Emplacement	Maroc, Algérie, Tunisie
Secteur	Transports
Sous-secteur	Chemin de fer
Phase de développement	<ul style="list-style-type: none"> • S3B/S4A pour la section Fès – Akid Abbas (Maroc – Algérie) • S2B pour la section Annaba – Jedeida (Algérie – Tunisie) • S1 pour la Ligne à Grande Vitesse
Commanditaire du projet	Union du Maghreb Arabe (UMA)
Coût du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Pour la section Fès – Akid Abbas (Maroc – Algérie) : 680 M USD pour le coût des travaux et 1 276 M USD pour le coût accumulé du matériel roulant sur 40 ans ; • Pour la section Annaba – Jedeida (Algérie – Tunisie) : 1 037 M USD pour le coût des travaux et 545 M USD pour le coût accumulé du matériel roulant sur 40 ans
Exigence de financement	<ul style="list-style-type: none"> • 1 717 M USD pour le coût total des travaux à court-moyen terme (100% du total) • 1 821 M USD pour le coût accumulé du matériel roulant sur 40 ans (100% du total)
Coût total de la préparation du projet	Pas disponible
Déficit de financement de la préparation des projets	5 Mn pour les études restantes de la section Annaba – Jedeida (Algérie – Tunisie)
Structure de financement	À déterminer
Chronologie du développement	À déterminer
Description du projet	<p>Projet faisant partie de l'AU Agenda 2063 et du PIDA Program. L'objectif principal est de rétablir la liaison ferroviaire directe entre Casablanca et Tunis et d'améliorer la durée totale de trajet (48 h actuellement). Le projet comprend quatre étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • À court-moyen terme, moderniser les infrastructures existantes, construire quelques sections et acheter de nouveaux matériels roulants : <ul style="list-style-type: none"> ○ 1ère : ramener la durée totale du trajet à 30 heures ○ 2ème : réduire à 25 heures • À moyen-long terme : <ul style="list-style-type: none"> ○ 3ème : développer une Ligne à Grande Vitesse (LGV) ○ 4ème : prolonger la LGV vers le sud (Mauritanie) et vers l'est (Libye et Egypte)
Importance stratégique	Grâce à une forte adhésion nationale, le projet facilitera et encouragera le commerce et le tourisme entre les pays concernés, ainsi que le transport national à

	<p>l'intérieur de chacun d'eux. De plus, le projet a le potentiel de stimuler l'expansion d'un transport durable et de soutenir le développement résilient au climat en Afrique.</p>
Demande du marché	<p>L'étude de faisabilité de 2018 a estimé la demande pour trois segments, grâce à la modernisation de la ligne et à la facilitation du transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fès – Oujda (Maroc) : de 0,6 M tonnes/an en 2018 à 20,8 M tonnes/an en 2065 ; de 1,3 M passagers/an en 2018 à 18,2 M passagers/an en 2065 • Oujda – Tlemcen (Maroc-Algérie) : de 0 M tonnes/an en 2018 à 19,0 M tonnes/an en 2065 ; de 0 M passagers/an en 2018 à 15,8 M passagers/an en 2065 • Annaba – Jendouba (Algérie-Tunisie) : de 0 M tonnes/an en 2018 à 8,2 M tonnes/an en 2065 ; de 0,3 M passagers/an en 2018 à 4,5 M passagers/an en 2065
Aperçu financier	
Coût total du projet	<ul style="list-style-type: none"> • 5 Mn pour les études restantes de la section Annaba – Jedeida (Algérie – Tunisie) ; • 1 717 M USD pour le coût total des travaux à court-moyen terme • 1 821 M USD pour le coût accumulé du matériel roulant sur 40 ans
Capital Structure	À déterminer
Mesures financières	<p>Pour la section Fès – Akid Abbas (Maroc – Algérie) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • FIRR : 1,3 % sans présence de LGV ou 0,2 % avec LGV • EIRR : 19,1 % sans présence de LGV ou 17,0 % avec LGV • VAN économique : 822 M USD sans présence de LGV ou 542 M USD avec LGV (sur 40 ans et avec taux d'actualisation de 8 %) <p>Pour la section Annaba – Jedeida (Algérie – Tunisie) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • FIRR : 2,4 % sans présence de LGV ou 1,9 % avec LGV • EIRR : 7,1 % sans présence de LGV ou 5,5 % avec LGV • VAN économique : -67 M USD sans présence de LGV ou -145 M USD avec LGV (sur 40 ans et avec taux d'actualisation de 8 %)
Modèle de revenus	Frais d'utilisation pour le fret et les passagers
Considérations relatives à la durabilité et à l'impact	
Social Impact	Le projet créera plusieurs milliers d'emplois directs et indirects durant les phases de construction et d'exploitation, stimulant les économies locales et améliorant la connectivité entre zones rurales et urbaines. Il contribuera à la réduction de la pauvreté et au développement territorial inclusif
Impact sur l'environnement	Le transfert modal de la route vers le rail permettra une réduction majeure des émissions de CO ₂ et des polluants atmosphériques. Le projet soutient la transition vers un transport bas carbone et résilient au climat
Alignement des ODD et de l'Agenda 2063	<p>Le projet s'aligne sur les ODD 8, 9, 13, et 17 (emploi, infrastructures résilientes, action climatique et partenariats pour la réalisation des objectifs) et sur l'Agenda 2063 de l'Union Africaine dans les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • (1) Niveau de vie élevé, qualité de vie et bien-être pour tous • (4) Économies transformées • (7) Communautés durables et résilientes face au climat • (10) Infrastructures de classe mondiale à travers l'Afrique • (11) Commerce intra-africain accru • (12) Économies structurellement transformées et diversifiées
Détails techniques du projet	
Technologie et design	<ul style="list-style-type: none"> • Ligne actuelle : à écartement standard et majoritairement non électrifiée. • Actions prévues à court-moyen terme : électrification et réhabilitation de certains segments, et construction d'autres. • Actions prévues à moyen-long terme : développement d'une ligne à grande vitesse.
Capacité/Taille	<p>Ligne de 2,350 km, où les actions à court-moyen terme se concentrent sur deux segments clés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fès - Akid Abbas (Maroc - Algérie) : modernisation de 369,4 km ; • Annaba - Jedeida (Algérie - Tunisie) : construction d'un nouveau tronçon de 130 km et modernisation de 145,5 km

Calendrier de construction/préparation	À déterminer
Ententes d'écoulement	Non identifiés à ce stade
Principales parties prenantes	
Sponsors	Union du Maghreb Arab (UMA)
Investisseurs	Non identifiés à ce stade
Entrepreneurs et opérateurs	Non identifiés à ce stade
Conseillers juridiques et financiers	Non identifiés à ce stade
Voie à suivre	
Investissement Demander	<ul style="list-style-type: none"> • 5 M USD pour les études restantes de la section entre Annaba et Jedeida ; • Environ 680 M USD pour la modernisation de la section entre Fès et Akid Abbas
Prochaines étapes	<ul style="list-style-type: none"> • Mobilisation du financement et sélection du EPC pour la section entre Fès et Akid Abbas (Maroc - Algérie) ; • Démarrage des travaux sur la section entre Fès et Akid Abbas (Maroc - Algérie) ; • Finalisation des études restantes pour la section entre Annaba et Jedeida (Algérie-Tunisie) ; • Mobilisation du financement et sélection du EPC pour la section entre Annaba et Jedeida (Algérie - Tunisie) ; • Démarrage des travaux sur la section entre Annaba et Jedeida (Algérie-Tunisie)
Coordonnées	À compléter pour le Project Sponsor

FIN.