



Said  
Chandid

# Panorama sur la situation en Afrique

# LA STANDARDISATION, ARRÊT SUR LE CONCEPT

## Quelques repères...



- Standards •
  - Normes •
  - Règlements •
  - Spécifications •
- CARNATIONS**

- Opérationnel •
  - Manageriel •
  - Organisationnel •
  - Technique •
- TYPLOGIES**

- Certification •
  - Accréditation •
  - Homologation •
  - Licence •
- CONFORMITÉ**



### DÉFINITION

- Document de référence
- Règles, lignes directrices, caractéristiques
- Consensus entre les parties prenantes
- Application volontaire

### MOTIVATIONS

- Harmonisation
- Interopérabilité
- Sécurité
- Qualité et échange

### ACTEURS

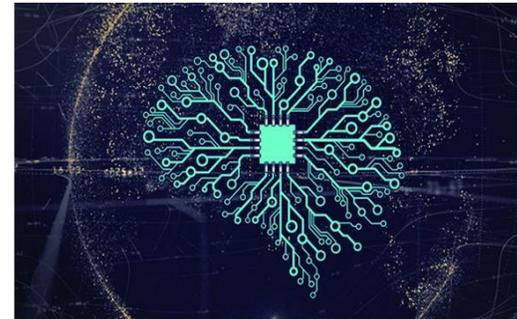
- Niveau international
- Niveau Continental
- Niveau Régional
- Niveau pays

# LA STANDARDISATION, ARRÊT SUR LE CONCEPT

## 12 raisons de taille au cœur de l'activité...



- Outils de gouvernance
- Outils de mesure
- Maîtrise des risques



- Assurance
- Reconnaissance
- Dynamique d'amélioration

- Langage commun
- Qualité et sécurité
- Interopérabilité



- Instauration de la confiance
- Développement marchés
- Transfert de technologie



# LA STANDARDISATION, ARRÊT SUR LE CONCEPT

*Des bénéfices souvent mal perçus ....*

Introduire la normalisation dans mon entreprise ?



Ah oui !! Cela va donner confiance aux clients et me permettre de vendre plus de produits et services !

Ah mais est-ce que cela ne va pas me limiter et être source de paperasse et contraintes inutiles ?

# LA STANDARDISATION FERROVIAIRE EN EUROPE

## Schéma d'évolution....



Un important virage avec les « **Paquets Ferroviaires** : PF » depuis la moitié des années 90



Deux **Directives d'Interopérabilité** (DI) fixant, de manière réglementaire et obligatoire, les exigences essentielles d'interopérabilité



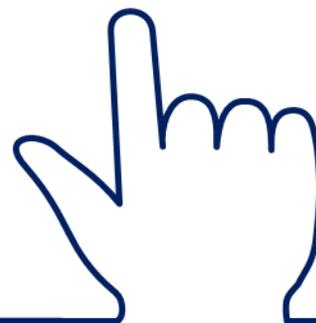
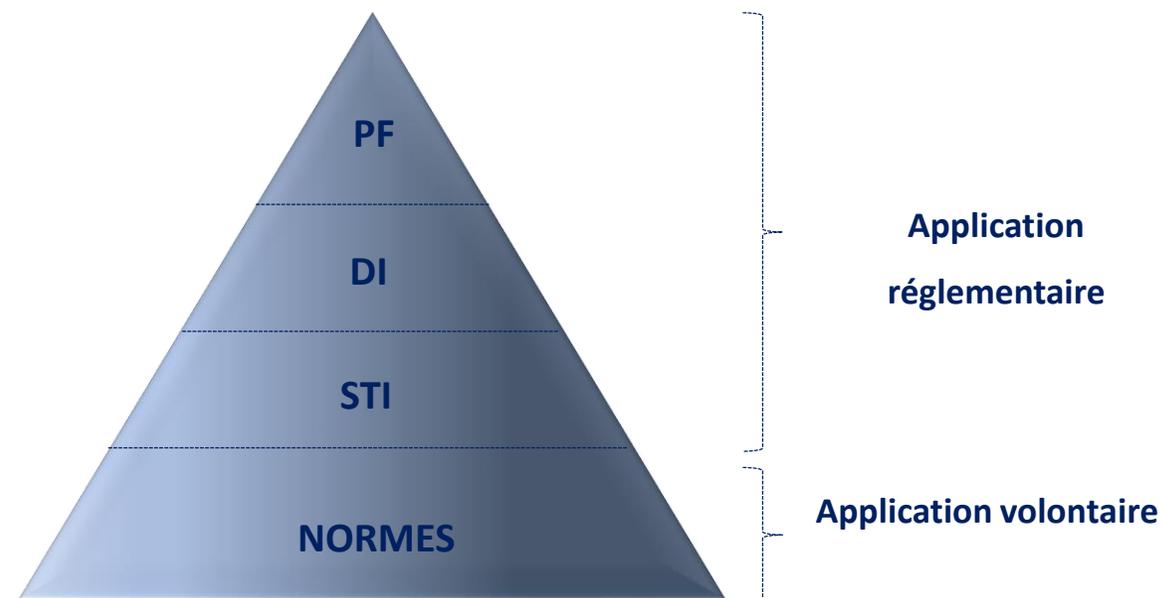
Des **Spécifications Techniques d'Interopérabilité** (STI) conçues pour chaque sous-système du réseau ferroviaire européen



Création de **l'Agence Ferroviaire Européenne** pour la sécurité et l'interopérabilité chargée notamment des STI

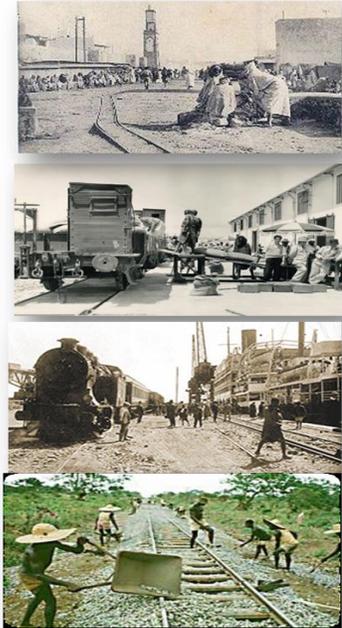


Rédaction de **normes** découlant des STI rédigées par les experts en la matière



# LA STANDARDISATION FERROVIAIRE EN AFRIQUE

*Un peu d'histoire....*



Construction au début du 20<sup>ème</sup> siècle par les puissances coloniales



Vocation: Déplacements forces militaires et transport richesses minières



Enclavement de pays de l'Afrique subsaharienne : 15 pays sans réseaux ferrés

# LA STANDARDISATION FERROVIAIRE EN AFRIQUE

## Grandeurs techniques: limites et impacts....

### Limites

- ▶ Hétérogénéité des installations
- ▶ Retard en réhabilitation
- ▶ Diversité des systèmes
- ▶ Quasi-absence d'interconnectivité
- ▶ Manque harmonisation des procédures



### Impacts

- ▶ Réseau non standardisé
- ▶ Faible productivité
- ▶ Rôle mitigé dans les échanges inter-pays
- ▶ Faible part de marché
- ▶ Zones enclavées



**90000**

Longueur (km)



**3**

Densité km/1000 km<sup>2</sup>



**100/200**

Rayons courbure



**55/160**

Vitesse (hors TGV)



**14%**

Ecartement standard

# LA STANDARDISATION FERROVIAIRE EN AFRIQUE

## Grille de maturité des réseaux africains....

**75%**

des réseaux utilisent les fiches UIC et les IRS en ce qui concerne le système ferroviaire

- Difficultés d'accès aux normes UIC
- Handicaps mise en œuvre/ d'interprétation
- Multiplicité des référentiels/normes



**100%**

des réseaux complètent le dispositif en s'appuyant sur les normes CEN et la réglementation nationale/ régionale

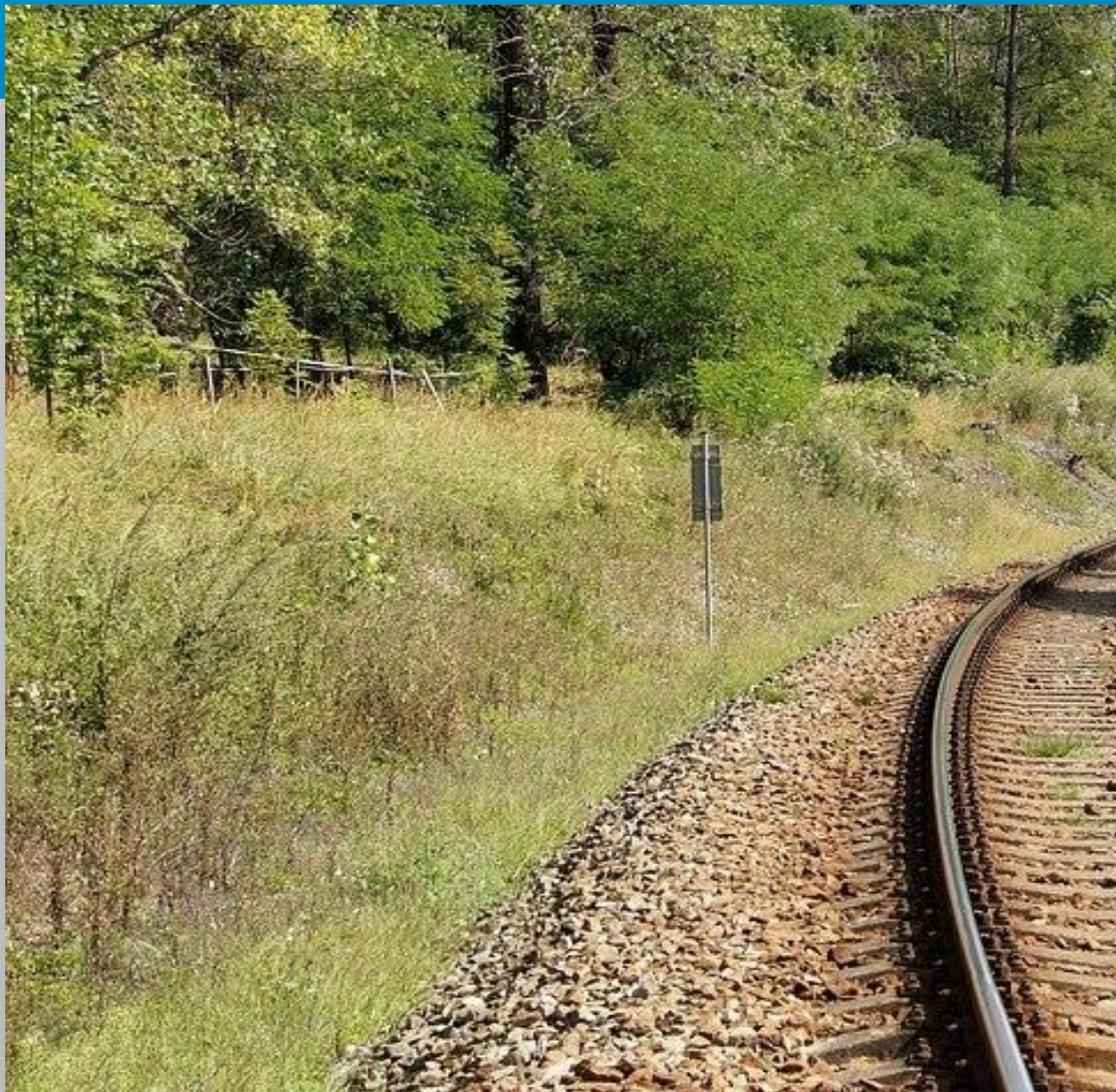
- Obsolescence des installations et du matériel
- Déficit en culture normative/compétences
- Retard dans les investissements



**100%**

des réseaux font recours aux normes ISO pour leur système normatif

- Absence d'une norme régionale unifiée
- Inexistence de critère d'éligibilité normative
- Cohabitation de plusieurs systèmes



*Comment les réseaux africains  
s'adaptent-ils face aux difficultés  
précitées de standardisation et de  
normalisation du système ferroviaire*

