



Malick

KOUANDA

LES ENJEUX DE LA STANDARDISATION: CAS DES RÉSEAUX OUEST AFRICAINS

- I. ETAT DES LIEUX DES RESEAUX AFRIQUE SUBSAHARIENNE
- II. CAS DU RESEAU ABIDJAN-KAYA
- III. REFORMES SOUS REGIONALES D'INTEROPERABILITE
- IV. DEFIS ET PERSPECTIVES

I. ETAT DES LIEUX DES RESEAUX AFRIQUE SUBSAHARIENNE

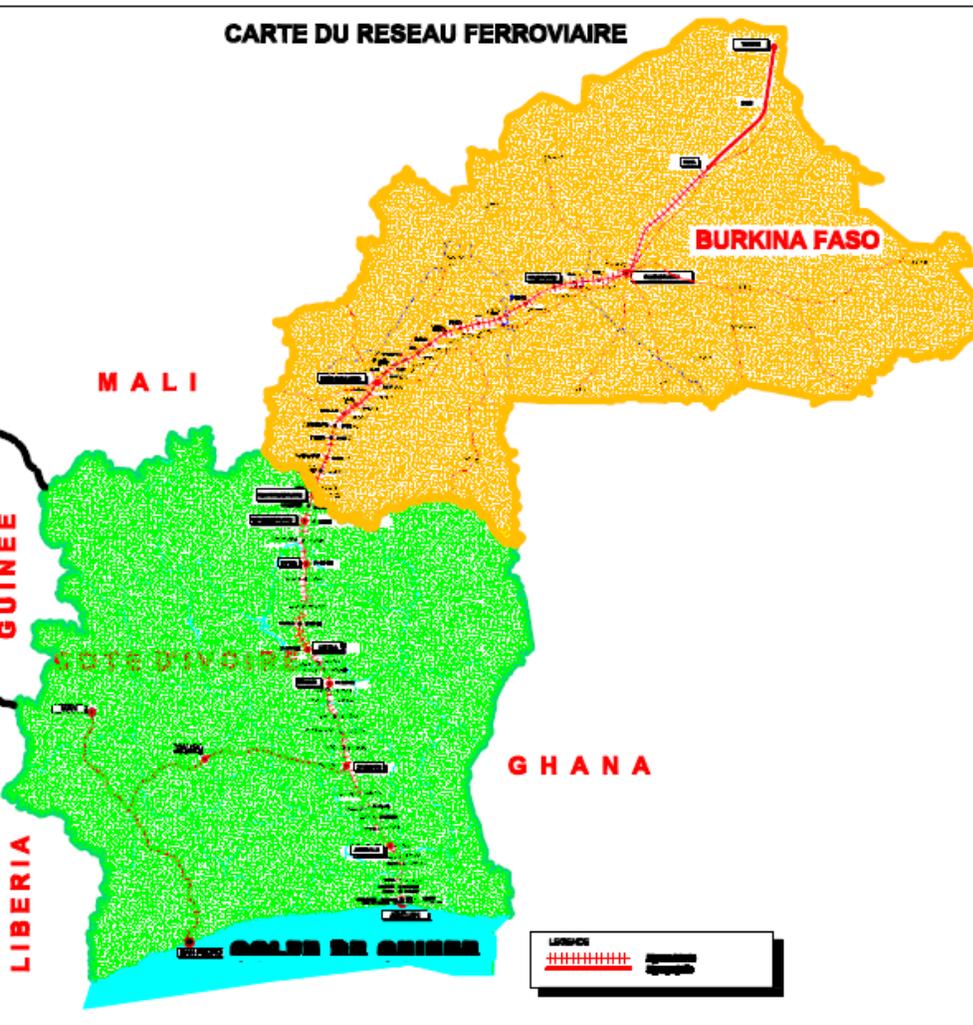
La plupart des chemins de fer en Afrique sont issus de la période coloniale et sont parmi les plus vieillissants.

Les avantages comparatifs ne s'affichent que dans le transport de pondéreux au détriment du transport voyageur. Plus d'une quinzaine de pays ne disposent pas de voies ferrées, ce qui réduit le potentiel d'échanges commerciaux interétatiques.

Le réseau existant étant globalement en mauvais état (Mali, Sénégal, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Congo, Togo, Bénin).

Les Etats s'accordent ces dernières années pour une politique de relance du secteur ferroviaire. À travers des projets de réhabilitation de réseau ainsi que de nouvelles interconnexion ferroviaires.

Pour jouer pleinement leurs rôles tous les réseaux aussi bien existants qu'en projet doivent adopter des caractéristiques techniques et opérationnelles compatibles. Les enjeux sont alors d'ordre institutionnel, technique et financière.



Voie unique, **écartement métrique**, longueur totale 1260 Km entre la Côte d'Ivoire et le Burkina

- Au Burkina 622 km de voies dont:
- 517 km fonctionnel (frontière Côte d'Ivoire-Ouagadougou) construite de 1904 à 1954
 - 104 km non exploité (Ouagadougou-Kaya) construite entre 1985-1990

Performances Abidjan-Kaya:

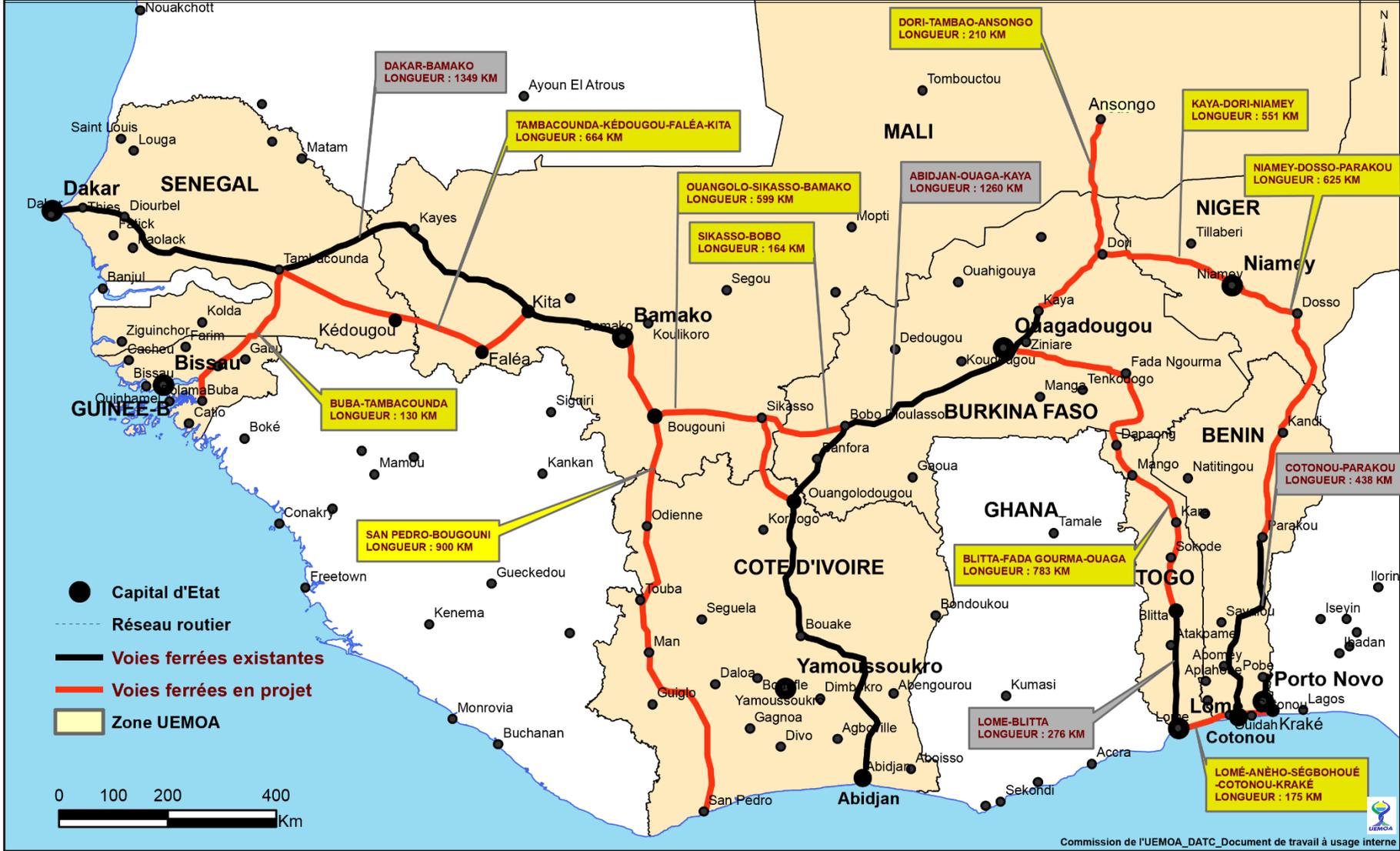
- **VOLUME TRANSPORTE 2018 : 936 626 T**
- **VOLUME TRANSPORTE 2019 : 1 016 209 T**
- **VOLUME 2020 : 525 550 T en date de juillet 2020**
- **PARC LOCOMOTIVES : 29**
- **PARC WAGONS :974**

C'est dire la résilience du système ferroviaire malgré la vétusté de l'infrastructure et d'une majeure partie du matériel roulant qui accuse une vitesse moyenne d'utilisation de 23Km/h.

III. LES REFORMES SOUS REGIONALES D'INTEROPERABILITE

Au niveau sous régional, les 8 pays membres de l'UEMOA ont décidé à travers la directive 01/2014/CM/UEMOA d'harmoniser leurs normes et standards de réhabilitation et de construction des infrastructures ferroviaires et des options institutionnelles de gestion de leurs réseaux ferroviaires.

Cette directive reste toutefois de rigueur à l'échéance de 25ans depuis sa signature en soit à partir de 2040.



1. composante technique:

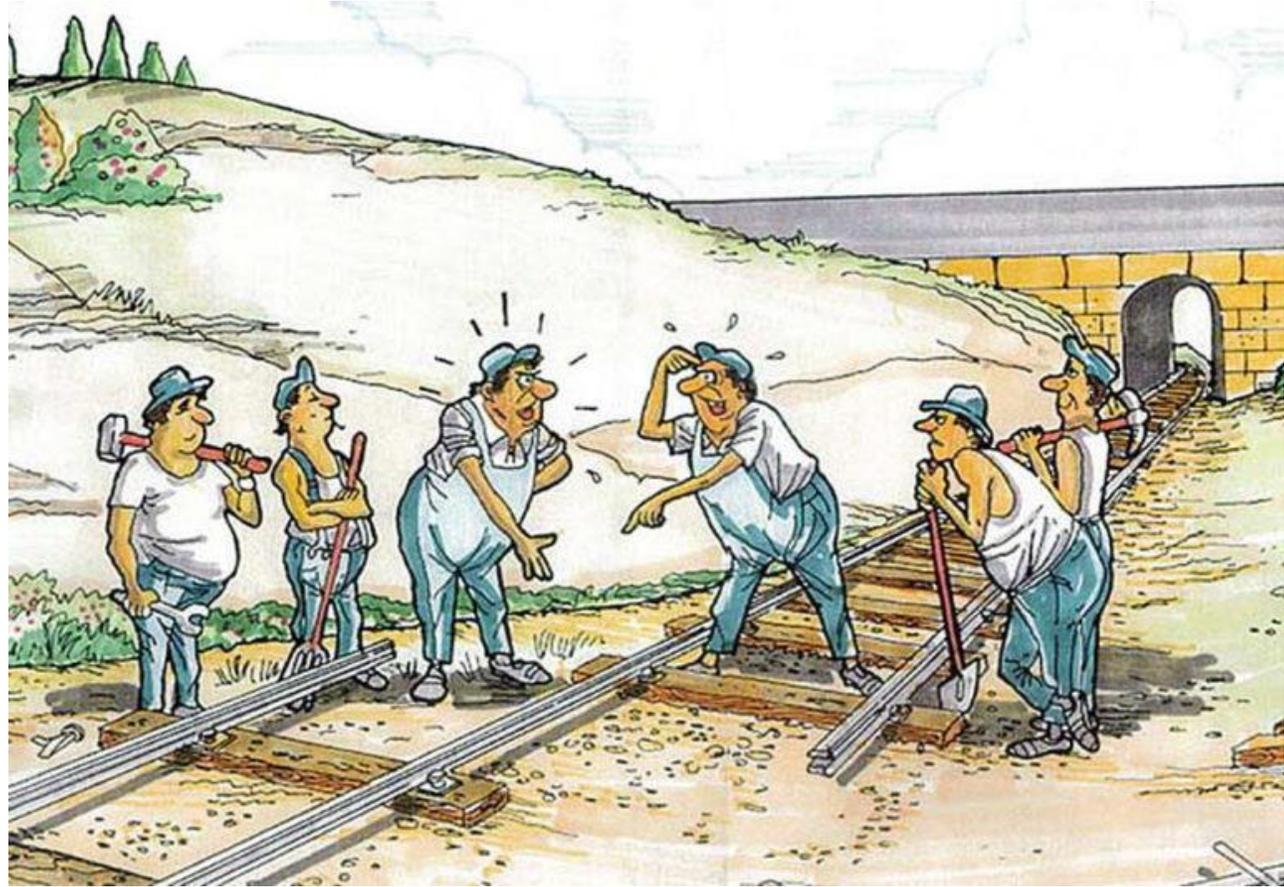
- **adoption du gabarit UIC,
- **écartement 1435mm,
- **plateforme 6m de largeur,
- **rail de 45 à 65kg/ml,
- **traverses béton monobloc ou bibloc,
- **charge à l'essieu de 20 à 30tonnes,
- **déclivité, pentes, et rampes maxi de 10 pour mille,
- **courbes de rayon supérieur à 500m.

2. composante institutionnelle:

- **mise en concession de l'exploitation a une ou plusieurs entreprises ferroviaires,
- **la gestion de l'infrastructure confiée à un gestionnaire distinct des exploitants.

Afin de parvenir à une interopérabilité véritable, il est impératif pour les états de:

- Actualiser ou conduire toutes les études de faisabilité intégrant strictement la directive UEMOA
- Maitriser et contenir le niveau des dérogations sollicitées par les investisseurs pour le maintien de l'écartement métrique dans leurs programmes d'investissement
- Consentir à des accompagnements et contributions supplémentaires pour encourager le passage de l'écartement métrique au 1435mm. Tout changement impliquant des défis techniques, financier, avec des perturbations et arrêt total de trafic.



MERCI