

51687



NATIONS UNIES
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL

Distr. LIMITEE

E/ECA/TRANS/49
29 juin 1987

Original: FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE (CEA)

UNION AFRICAINE DES CHEMINS DE FER (UAC)

Rapport du colloque
sur l'entretien, la réparation et le
renouvellement de la voie

Addis Abeba (Ethiopie), 15-17 juin 1987

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
A. INTRODUCTION	1
B. ASSISTANCE ET PARTICIPATION	1
C. OUVERTURE DU COLLOQUE	1
D. RESUME DES EXPOSES ET DES DEBATS	5
E. RECOMMANDATIONS	11
F. CLOTURE DU COLLOQUE	12

ANNEXES

- I. DOCUMENTS PRESENTES
- II. EVALUATION DU COLLOQUE
- III. OBSERVATIONS CEA/UAC CONCERNANT LE COLLOQUE
DANS SON ENSEMBLE ET L'EVALUATION FAITE PAR LES PARTICIPANTS
- IV. LISTE DES PARTICIPANTS

A. Introduction

1. Le colloque sur l'entretien, la réparation et renouvellement de la voie, organisé conjointement par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique -CEA- et l'Union Africaine des Chemins de fer -UAC- s'est tenu à l'Africa Hall, au siège de la CEA, à Addis Abeba (Ethiopie) du 15 au 17 Juin 1987.

B. Assistance et participation

2. Ont participé au colloque les représentants des Chemins de fer suivants:

- Société Nationale des Transports Ferroviaires -SNTF-Algérie.
- Chemin de fer Congo-Océan CFCO Congo.
- Chemins de fer nationaux d'Egypte -ENP- Egypte.
- Chemin de fer Djibouto-Ethiopien CFD -Ethiopie/Djibouti.
- Chemins de fer du Kenya -KR- Kenya.
- Régie des Chemins de fer du Mali -RCFM- Mali.
- Société Nationale des Chemins de fer du Zaïre - SNCZ- Zaïre.

C. Ouverture du colloque (point 1 de l'ordre du jour)

3. La séance d'ouverture a été présidée par le Secrétaire Exécutif Adjoint de la CEA, assisté du Vice-Président de l'UAC pour l'Afrique de l'Est.

4. Le colloque a été ouvert par Mr. TCHOUTA MOUSSA Secrétaire exécutif Adjoint de la CEA. Celui-ci a d'abord souhaité la bienvenue aux participants et au cours de son allocution il a souligné l'importance de ce colloque qui se situe dans le cadre des activités liées à la Décennie des Nations Unies pour les transports et les communications en Afrique, et il a, en particulier, insisté sur les points mentionnés ci-après.

Ce colloque était prévu de longue date. Sa nécessité est apparue à la fois à l'examen des projets ferroviaires de la Décennie, et lors des missions d'assistance technique effectuées par l'expert ferroviaire de la CEA auprès des chemins de fer. Dans le cadre des activités de la Décennie, la CEA a préparé un certain nombre de schémas d'études de projets et en particulier de projets concernant la voie, ceux-ci étant, en nombre, les plus importants. Lors de missions dans les chemins de fer, portant sur des aspects de la gestion ferroviaire, l'expert ferroviaire a constaté des insuffisances relatives à certains aspects de la gestion des opérations de voie. Ces diverses considérations ont montré que ce colloque était opportun et utile.

Les différents thèmes traités par le colloque ont tenu compte de la nature des activités de la Commission technique voie de l'UAC, et de l'expérience de la CEA dans certains domaines de la gestion ferroviaire. C'est ainsi qu'il a été demandé à la CEA de traiter des problèmes d'imputation comptable des dépenses, de Détermination des ratios de rendement et de la réglementation. Il appartient à l'UAC d'exposer les problèmes relevant de la technique et pour lesquels elle a une expérience assurée.

Ce colloque reprend également certains thèmes qui ont déjà été abordés par les colloques antérieurs, mais cette remise en cause constante est le signe d'une volonté de progrès et répond aux exigences de la formation continue.

Enfin ce colloque inaugure une nouvelle forme de coopération productive entre la CEA et l'UAC. Le Secrétaire Exécutif adjoint de la CEA a terminé son allocution en souhaitant une heureuse conclusion aux travaux du colloque.

5. Au nom de l'UAC, Mr. T. TCHANNE TAMEROU, Vice président de l'UAC pour l'Afrique de l'Est et Directeur Général du Chemin de fer Djibouto-Ethiopien -CFD- a souhaité à son tour la bienvenue aux participants et a rendu un hommage déferent et respectueux au Chef de l'Etat de l'Ethiopie Socialiste, Son Excellence le Président Mengistu Haile Mariam, au Gouvernement et au peuple ethiopien pour le soutien qu'ils ne cessent d'apporter à l'UAC dans la poursuite des objectifs qu'elle s'est assignés.

Il a précisé que ce colloque était réalisé conformément au programme régulier des rencontres de la CEA et de l'UAC, et a mentionné les thèmes qui seront abordés par les différents conférenciers et se rapportant à divers aspects de la gestion et de la technique de l'entretien, la réparation et le renouvellement de la voie des chemins de fer.

Il a insisté en particulier sur les difficultés dont souffre l'UAC en ce moment. Il a tenu à rendre hommage au personnel de l'UAC qui nonobstant toutes les contraintes subies, consent d'énormes sacrifices et est disponible et déterminé à poursuivre la difficile mais exaltante tâche que lui a confiée la communauté ferroviaire africaine.

Il a souhaité, en conclusion, plein succès au colloque.

6. Après l'allocution du Vice-président de l'UAC, le Secrétaire Exécutif Adjoint de la CEA a déclaré officiellement ouvert le colloque.

Election du bureau
(point 2 de l'ordre du jour)

7. Sur proposition du Secrétariat Général de l'UAC, le bureau du colloque a été constitué comme suit:

Président: Chemin de fer Djibouto-Ethiopien -CFD-

1er Vice-Président: Société Nationale des Transports ferroviaires -SNTF-

2ème Vice-Président: Chemins de fer du Kenya -KR-

Rapporteurs: La CEA et l'UAC.

Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux
(point 3 de l'ordre du jour)

8. L'ordre du jour suivant a été adopté:

1. Ouverture du colloque

- a) allocution du Secrétaire Exécutif Adjoint de la CEA
- b) allocution du Vice-Président de l'UAC.

2. Election du bureau

3. Adoption de l'ordre du jour et organisation des travaux.

4. 1ère communication au colloque du représentant de la CEA "Critères de séparation des dépenses d'investissements et des charges d'entretien et de renouvellement des voies pour les besoins de la statistique et de la comptabilité analytique".

5. Communication au colloque du délégué du CFCC "Entretien et renouvellement de la voie".

6. 2ème communication au colloque du représentant de la CEA "Informations de gestion relatives aux méthodes d'entretien et de renouvellement des voies - Utilisation de la mécanisation et de la main-d'oeuvre - Suivi des opérations d'entretien".

7. Communication au colloque du délégué de la Régie des Chemins de fer du Mali (RCFM) "Mécanisation de l'entretien des voies à la RCFM et à la RAN".

8. 3ème communication au colloque du représentant de la CEA "Règlements de base de l'entretien et du renouvellement des voies".

9. Questions diverses.

10. Adoption du rapport et clôture du colloque.

9. Le programme de travail proposé a été adopté sans modification.

10. Les délégués ont simplement demandé que les exposés disponibles en français et en anglais, ne soient pas lus afin de laisser plus de temps aux discussions sur les thèmes proposés.

Cette mesure permettra le déroulement du colloque dans une forme plus animée et plus efficace.

11. Les délégués ont émis le vœux que les recommandations soient élaborées à la fin des débats qui suivront les exposés des conférenciers.

12. A la suite de l'adoption de l'ordre du jour et du programme de travail les représentants de la CEA et de l'UAC sont intervenus pour exposer les raisons qui ont motivé la tenue du colloque et le style qui devra caractériser son développement.

13. Le représentant de la CEA a commenté l'organisation et le déroulement du colloque ainsi que le suivi qui nécessairement sera fait.

L'organisation du colloque inaugure une nouvelle forme de coopération entre la CEA et l'UAC, la CEA traitant plus particulièrement des problèmes de gestion, l'UAC ayant à sa charge les problèmes techniques.

Le déroulement du colloque sera caractérisé par l'application d'une méthode participative dans laquelle les spécialistes chargés des exposés seront surtout des animateurs. L'évaluation du colloque présentera un double aspect, l'évaluation faite par les participants étant complétée par une évaluation faite par les organisateurs et les animateurs du colloque.

Le suivi du colloque sera effectué à l'initiative de la CEA et de l'UAC qui adresseront dans un délai moyen de 6 mois aux chemins de fer ayant participé au colloque une demande d'informations concernant l'application des recommandations formulées.

14. Le représentant de l'UAC a commenté brièvement les exposés qui seront faits par les délégués des chemins de fer. Il s'agit d'exposés essentiellement techniques qui retracent les expériences des chemins de fer considérés. Il sera utile de comparer, au cours des débats, les expériences d'autres chemins de fer et les recommandations faites permettront d'unifier les principes et d'harmoniser les méthodes.

Ces exposés, complets et documentés, portent sur des exemples récents qui montrent l'évolution des méthodes et des techniques utilisées par les chemins de fer en cause.

Les débats qui feront suite aux exposés devront permettre de dégager des recommandations utiles pour tous les chemins de fer

C'est dans cet esprit de discussions que doit se dérouler le colloque dont la caractéristique dominante doit être l'efficacité.

D. Résumé des exposés et des débats

1ère communication au colloque du représentant de la CEA (point 4 de l'ordre du jour)

15. La première communication au colloque présentée par le représentant de la CEA a traité des critères de séparation des dépenses d'investissements et des charges d'entretien et de renouvellement des voies pour les besoins de la statistique et de la comptabilité analytique. L'objet de cette communication est de montrer, d'une manière générale, qu'il conviendrait d'adopter le principe selon lequel les recettes des tarifs doivent participer au financement des renouvellements considérés comme charges d'exploitation. L'analyse des méthodes actuelles de comptabilisation montrent que celles-ci ne présentent pas suffisamment de rigueur et surtout ne respectent pas la différence fondamentale entre le renouvellement et l'investissement. En effet, le renouvellement est destiné à maintenir constante la capacité de production de l'entreprise, alors que l'investissement a pour objet d'accroître cette capacité.

Des recommandations ont été faites concernant l'évaluation des dépenses de renouvellement et les modalités d'imputation comptable. Il est souhaité, d'une part, que des critères logiques de séparation des dépenses d'investissements et des charges de renouvellement soient retenus, si possible sous la forme de normes internationales, et d'autre part, que la politique tarifaire tende à la couverture des charges de renouvellement par les recettes des tarifs.

Dans ce domaine, les difficultés rencontrées par les chemins de fer sont bien connues, mais il s'agit d'un sujet de réflexion important dont les conclusions seront destinées à améliorer la gestion des chemins de fer.

16. Un long et intéressant débat, animé par l'ensemble des délégations présentes, a suivi l'exposé du représentant de la CEA.

Les observations formulées ont porté essentiellement sur les difficultés rencontrées par les chemins de fer dans la comptabilisation des dépenses d'entretien et de renouvellement des voies. Ces difficultés ne permettent pas en général de respecter le programme prévu. Ce problème a été reconnu d'importance fondamentale et un consensus général s'est dégagé pour la formulation de recommandations tendant à une meilleure élaboration du plan de comptabilité analytique des dépenses de l'exploitation ferroviaire, à l'adoption d'une stricte terminologie dans le domaine de l'entretien et du renouvellement de la voie, et à la définition de critères et ratios destinés à montrer la quantité et la qualité du travail fourni dans la réalisation de ces opérations.

Communication au colloque du délégué du CFCO
(point 5 de l'ordre du jour)

17. Face à l'augmentation du trafic marchandises et minéralier et à la recrudescence des incidents ferroviaires imputés à la voie, le chemin de fer Congo-Océan (CFCO) s'est vu dans l'obligation de programmer et d'exécuter des travaux afin d'améliorer la capacité portante de la superstructure et garantir la sécurité des circulations.

Compte tenu des moyens financiers limités, seuls les tronçons supportant un trafic élevé et présentant des dégradations susceptibles de compromettre la sécurité des convois ferroviaires ont été traités.

En dehors des travaux d'entretien courant le réseau a exécuté des travaux de renouvellement des rails, des traverses, du ballast ainsi que des renouvellements complets de voie.

Ces travaux ont été pour la plupart exécutés par les brigades de voies dûment renforcées par une main d'oeuvre temporaire. Cependant les renouvellements complets ont bénéficié progressivement de la mécanisation conformément au programme correspondant en cours au sein de l'Agence.

Cette disposition renforcée lors de l'exécution de travaux par Entreprise a permis d'obtenir des résultats satisfaisants et d'améliorer les délais d'exécution des travaux.

Mais la mécanisation des travaux ne peut pas être totale dans la mesure ou l'acquisition des engins appropriés nécessite des investissements importants, ce qui n'est pas possible compte tenu de la situation financière actuelle. Ce problème pourrait être résolu dans le cadre de l'inter-connexion préconisée par l'UAC d'où l'intérêt pour nos réseaux de contribuer efficacement à la réalisation des programmes concernés.

18. Les représentants de toutes les délégations ont participé aux discussions compétentes et fructueuses qui ont fait suite à l'exposé du délégué du CFCO. Ces discussions ont porté sur divers problèmes techniques liés à l'entretien et au renouvellements de la voie: méthodes utilisées pour le graissage des rails, techniques de soudage des rails, comparaison entre les renouvellements en régie effectués manuellement par les chemins de fer et les renouvellements mécanisés effectués par entreprise, intervalles de temps alloués pour la réalisation des travaux de voie, conditions d'utilisation d'une dégarnisseuse-cribleuse, rectification des courbes par la méthode des flèches....

Les justifications pertinentes ont été fournies par le délégué du CFCO, ce qui a permis d'apprécier la qualité des méthodes d'entretien et de renouvellement appliquées par ce chemin de fer.

19. Hors exposé, le délégué du CFCO a fait état des efforts accomplis et des difficultés rencontrées pour la mise en vigueur de la partie du plan comptable analytique relative aux problèmes de l'entretien de la voie dans son chemin de fer. Les résultats obtenus permettent aujourd'hui l'exercice d'une gestion correcte de l'entretien. Les documents concernant la méthodologie appliquée seront communiqués à l'UAC et à la CEA.

2ème communication au colloque du représentant de la CEA
(Point 6 de l'ordre du jour)

20. La 2ème communication au colloque du représentant de la CEA, se rapportait aux informations de gestion relatives aux méthodes d'entretien et de renouvellement des voies et abordait le problème de l'utilisation de la mécanisation et de la main-d'oeuvre. L'objet de cette communication consistait surtout à attirer l'attention des participants au colloque sur la nécessité de disposer d'informations de gestion dans ces domaines, étant entendu que ces informations seraient différentes dans les cas, soit de prédominance de réalisation des travaux sous une forme manuelle soit de l'utilisation intensive de moyens mécanisés. Afin de guider le choix des informations à retenir, il a été exposé le déroulement des opérations successives de l'entretien cyclique correspondant à chaque méthode appliquée.

Dans les cas de l'entretien et du renouvellement, les sujets de réflexion suivants, ont été portés à l'attention des participants du colloque:

- ne serait-il pas nécessaire d'envisager des modèles statistiques et comptables de traitement des données?
- et ne serait-il pas utile de mettre au point une méthode spécifique de calcul des coûts?

Le représentant de la CEA a conclu sur la nécessité de mettre au point un ensemble d'informations de gestion afin de faciliter la prise des décisions de gestion éventuelles. Ces informations de gestion devront procéder des errements actuellement en vigueur dans certains chemins de fer.

21. L'annexe à la 2ème communication au colloque, doit être considérée comme un exemple d'informations de gestion de l'entretien des voies. Il s'agit des divers moyen de suivi des activités de l'entretien.

Le suivi consiste dans une surveillance immédiate de ces opérations et dans l'enregistrement qui en est fait sous une forme statistique et comptable. Des normes ont été proposées pour la classification des natures d'activités et des notions de rendement ont été commentées. Le document présenté a insisté surtout sur la nécessité de l'analyse des résultats dans le but d'améliorer les méthodes de gestion.

Ce suivi peut être effectué à l'occasion de tournées, réalisées par les agents du service de la voie et par les dirigeants de ce service. Il peut donner lieu à la circulation d'engins chargés d'ausculter la voie.

Le suivi des temps passés par le personnel doit correspondre à des activités nettement définies; des rendements peuvent être calculés, et les résultats obtenus seront comparés aux rendements repères déterminés selon l'expérience.

Le suivi des pièces et matières utilisées permettra d'effectuer dans de meilleures conditions les prévisions d'approvisionnements.

Mais il ne s'agit, en tout état de cause, que d'un exemple, et les participants ont été invités à formuler des recommandations et des propositions.

22. L'exposé du représentant de la CEA a été suivi d'un débat très animé. Pratiquement toutes les délégations sont intervenues pour exposer la situation propre à chaque chemin de fer.

Il a été suggéré que l'UAC adopte une terminologie uniforme pour désigner les différentes natures d'opérations d'entretien et de renouvellement.

23. Pour évaluer la qualité et la quantité du travail fourni, certains chemins de fer disposent de critères d'appréciation et de ratios significatifs. Un chemin de fer a mentionné l'existence d'un "Tableau de bord" consignait ces résultats et ces indices. Le calcul des coûts spécifiques des opérations d'entretien et de renouvellement ne sont déterminés que dans quelques chemins de fer. Le colloque a souhaité que des modèles comptables et statistiques et des méthodes spécifiques de calcul des coûts, tenant compte des expériences de certains chemins de fer, soient définis par l'UAC. Des recommandations seront faites dans ce sens.

24. Le problème du calendrier programme (CP) a été soulevé avec beaucoup d'insistance. Le CP actuellement en vigueur dans les chemins de fer fournit certes d'utiles indications. Il ne permet pas toutefois d'évaluer avec précision la consistance des travaux nécessaires au maintien en bon état de la voie. Il a été suggéré que l'UAC fasse une réflexion approfondie sur ces problèmes afin de fixer des normes permettant une reformulation de certains éléments de base du CP afin que celui-ci devienne un outil de travail complet et efficace.

Communication au colloque du délégué de la RCFM

(Point 7 de l'ordre du jour)

25. La voie d'un chemin de fer ne doit pas être un seul instant négligée. Les moindres déformations sont très nuisibles au matériel et s'accroissent promptement si l'on n'y remédie immédiatement. D'où la nécessité d'avoir une bonne politique d'entretien. L'exposé indique la consistance, l'armement et la situation prévalant dans le domaine de l'entretien sur les deux Réseaux, la RAN et la RCFM.

Les réseaux africains sont arrivés à un développement tel que l'entretien manuel de la voie doit faire place à un entretien mécanisé rationnel. L'objectif de l'entretien mécanisé est d'exécuter l'ensemble des opérations élémentaires nécessaires pour maintenir l'homogénéité des éléments constitutifs de la voie afin que la sécurité soit assurée au maximum. La mécanisation permet de rationaliser les travaux à exécuter et d'obtenir une bonne voie avec une assiette stable, un tracé correct, du matériel et des attaches en bon état, un bon nivellement et un bon dressage.

Dans les deux réseaux il se pratique un mixage de l'entretien manuel et l'entretien mécanique et cela pour diverses raisons, notamment la présence d'une main-d'oeuvre disponible et peu onéreuse et des moyens financiers réduits

qui ne leur permettent pas l'acquisition des engins mécaniques adéquats. Par contre les soucis constants qu'ont les responsables des réseaux d'améliorer les rendements des lignes les amène à la réalisation de l'entretien mécanique de la voie, afin d'améliorer la qualité des services, de moderniser la technique de renouvellement et d'entretien voie, et de réduire la fatigue du personnel chargé des travaux pénibles.

Les préalables d'une mécanisation de l'entretien de la voie sont:

1. Le ballastage suffisant des voies: un profil de ballast le plus près possible des normes fixées de façon à permettre une intervention efficace des engins mécaniques;
2. La formation du personnel à la conduite et à l'entretien des engins.
3. L'existence d'une infrastructure minimum pour la maintenance des engins (atelier, par exemple).
4. Un trafic important (tonnage, vitesse, fréquence des circulations) qui dégrade la voie à tel point que l'acquisition des machines soit nécessaire pour obtenir un rendement horaire acceptable dans des intervalles de temps assez courts.
5. Une densité suffisante du réseau (longueur du tracé) quoique facteur non déterminant, pouvant recommander un entretien mécanique.
6. Une volonté exprimée de modernisation de la politique d'entretien de la voie.
7. L'état satisfaisant du matériel de voie.

Les différents engins et types de mécanisation ont été énumérés dans la suite de l'exposé. Ensuite le conférencier a donné quelques indications sur l'organisation pratique de l'entretien mécanisé notamment la structure et le personnel, la programmation de l'entretien mécanique, les avantages du bourrage mécanique par rapport au bourrage manuel.

En conclusion la politique de la mécanisation de l'entretien de la voie doit faire l'objet d'une démarche progressive vers la recherche du remplacement de l'homme par la machine sans entraîner des dépenses excessives.

26. Le résumé de l'exposé du délégué de la RCFM a été suivi avec beaucoup d'attention et a donné lieu à d'importantes interventions des délégués de la SNFT, du CFCO, du Kenya et de la SNCZ en particulier. Il ressort de ces discussions que certains chemins de fer ont connu quelques difficultés pour la réalisation de la mécanisation des opérations d'entretien (travaux de bourrage, par exemple), alors que d'autres chemins de fer ont obtenu dans ce domaine des résultats concluants.

Les problèmes de la mécanisation doivent être abordés avec beaucoup de prudence, même s'il est évident que la mécanisation constitue un progrès auquel tous les chemins de fer devront adhérer. Cette mécanisation ne devra pas être réalisée sous la forme d'actions ponctuelles, mais être intégrée

dans une politique générale, afin qu'elle soit réalisée dans des conditions efficaces et économiques.

Certains réseaux disposent d'engins mécaniques pour l'entretien et le renouvellement des voies. Des expériences récentes ont montré que la location de ces engins à des entreprises privées nationales ou extérieures pouvait permettre d'obtenir une meilleure rentabilisation de leur utilisation.

Il est apparu nécessaire qu'une recommandation traite de ce problème. Afin de conseiller les chemins de fer membres, l'UAC devrait définir des critères permettant de fixer les conditions optimales de réalisation d'une mécanisation adaptée aux caractéristiques propres des réseaux africains.

3ème communication au colloque du représentant de la CEA
(point 3 de l'ordre du jour)

27. Dans la 3ème communication au colloque le représentant de la CEA, a traité des règlements de base de l'entretien et du renouvellement des voies. Il a été rappelé le rôle fondamental de la réglementation qui permet:

- de définir des tâches générales et spécifiques;
- d'exiger des responsabilités des services ou des employés;
- de participer à la formation du personnel.

Il a été également précisé le caractère des règlements:

- soit normatif, s'il s'agit de règlements généraux;
- soit exécutif, s'il s'agit de documents d'application.

Un constat général a été fait sur l'insuffisance de la réglementation en vigueur, trop souvent non adaptée et non actualisée. Il est impératif que les dirigeants des chemins de fer, conscients de ce problème, soient bien décidés à le résoudre. Il s'agit d'une tâche difficile qui doit être effectuée d'une manière continue.

Les considérations faites dans la 3ème communication au colloque sont évidemment applicables à tous les règlements, mais il est certain que le problème des règlements de la voie est particulièrement sensible.

Le présent colloque devrait apporter quelques éléments de réponse à un problème fondamental et dont tout le monde a pleinement conscience.

28. Dans le débat qui a suivi l'exposé, les délégations présentes ont fait état de la situation de la réglementation dans leurs chemins de fer. Les dirigeants de ces chemins de fer sont conscients de l'importance de ce problème et les délégués ont informé le colloque que des mesures ont d'ores et déjà été prises à ce sujet. Un effort important et efficace est fait dans ce domaine, sous l'impulsion des dirigeants des services concernés, par des commissions créées à cet effet. Les délégués, dans l'ensemble, ont estimé qu'il s'agissait d'un problème important qui devrait être résolu au cours de plusieurs étapes successives, aussi bien en ce qui concerne la

règlementation de portée générale que les documents d'exécution. Un délégué a mentionné que dans son cas le chemin de fer, pour des raisons inhérentes à la création du réseau unifié, éprouvait de réelles difficultés à élaborer une réglementation appropriée. Un autre délégué a fait état d'un manque de documentation pouvant aider les rédacteurs dans l'élaboration d'une réglementation utile et efficace parce qu'adaptée aux caractéristiques de chaque chemin de fer.

Il est apparu nécessaire de formuler une recommandation d'ordre général concernant la création ou l'amélioration d'une réglementation appropriée, réglementation de portée générale définissant des normes et des principes et réglementations d'exécution précisant les tâches spécifiques à réaliser.

Questions diverses

(point 9 de l'ordre du jour)

29. Dans le cadre de la rubrique réservée aux questions diverses, le représentant de la CEA a annoncé aux participants du colloque la signature prochaine d'un accord de coopération entre la CEA et l'UAC.

L'accord de coopération entre la CEA et l'UAC stipulera en particulier que les représentants des deux institutions se réuniront périodiquement pour arrêter le détail des activités à entreprendre dans le but principalement d'aider l'UAC et les chemins de fer, étant entendu que la décision finale appartiendra toujours à l'UAC, Agence spécialisée de l'OUA.

E. Recommandations

(point 10 de l'ordre du jour)

30. Les recommandations suivantes ont été formulées par les participants:

1. Les Réseaux doivent être doté d'un guide de comptabilité analytique comprenant l'ensemble des postes de charge de la fonction "équipements".

Cette tâche est confiée au comité technique de l'UAC, avec le soutien de la CEA.

2. Il s'avère indispensable, de mettre à la portée des Réseaux, une étude des rendements et leur permettant de disposer d'indices indicatifs des rendements et des coûts sur la production de l'entretien et du renouvellement de la voie.

L'UAC est chargée de l'élaboration de cette étude en collaboration avec la CEA.

3. Il convient de réexaminer les problèmes des intervalles d'intervention sur la voie en fonction des réalités, des moyens des Réseaux et des techniques nouvelles.

L'UAC est chargée de cette étude.

4. Le calendrier programme des Réseaux doit faire l'objet d'une attention particulière au niveau du Comité technique de l'UAC pour sa réformulation, afin que l'évaluation budgétaire soit la plus réaliste possible.

5. Il est demandé à l'UAC de rechercher un moyen d'unifier les terminologies employées dans les divers Réseaux.

6. Pour l'expression des résultats, des méthodes statistiques et de calculs des coûts sont indispensables aux Réseaux, et l'UAC effectuera ces études en collaboration avec la CEA.

7. Il est demandé au Comité technique de l'UAC, de déterminer les critères généraux à respecter rigoureusement lors de la réalisation des études en vue de la mécanisation des opérations d'entretien et de renouvellement de voie.

8. D'une manière générale les délégués au colloque ont suggéré que soit prise en compte la formule de location à des entreprises d'engins appartenant aux réseaux lors de l'étude des problèmes relatifs à la rentabilisation du parc des engins d'entretien lourds.

9. Il est recommandé aux réseaux de faire des efforts en vue de parvenir à une réglementation bien adaptée à leurs caractéristiques et leurs besoins.

F. Clôture du colloque

31. La séance de clôture a débuté par une communication des rapporteurs concernant les évaluations du colloque (voir annexes II et III ci-après). Le représentant de la CEA et le vice-président de l'UAC ont prononcé des allocutions de remerciement.

Le colloque a ensuite été déclaré clos par le représentant de la CEA.

Documents présentés

Documents présentés par la CEA

TRANSCOM/26 - Critères de séparation des dépenses d'investissements et des charges d'entretien et de renouvellement des voies pour les besoins de la statistique et de la comptabilité analytique.

TRANSCOM/27 - Informations de gestion relatives aux méthodes d'entretien et de renouvellement des voies. Utilisation de la mécanisation et de la main-d'oeuvre.

Annexe - Suivi des travaux d'entretien de la voie.

TRANSCOM/28 - Règlements de base de l'entretien et du renouvellement des voies.

Documents présentés par l'UAC

TRANSCOM/112 - Mécanisation de l'entretien de la voie à la Régie des chemins de fer Abidjan-Niger - RAN et à la Régie des chemins de fer du Mali - RCFM.

TRANSCOM/114 - Entretien et renouvellement de la voie (Agence Transcongolaise des communications -ATC - Chemin de fer du Congo-Océan -CFCO.

Evaluation du colloque par les participants

Un formulaire d'évaluation du colloque a été remis aux participants. Dans l'ensemble toutes les délégations ont bien voulu répondre aux questions du formulaire. Les réponses reçues, au nombre de 24, et les commentaires faits sont mentionnées ci-après:

1. Durée du colloque

La durée du colloque a été jugée convenable et pour certains trop courte.

2. Programme quotidien

Il a été jugé convenable par la presque totalité des participants.

3. Contenu du colloque en fonction de ce que l'on en attendait

Ce contenu a été jugé suffisant par la moitié des participants. Un certain nombre de délégués ont estimé qu'il avait largement ou très largement répondu à leur attente.

4. Niveau général du colloque

Il a été jugé convenable par tous les participants. Des délégués ont déploré le faible nombre de chemins de fer représentés ce qui a certainement nui à l'échange des idées.

5. Intérêt présenté par les thèmes traités

De nombreux participants ont souhaité que les problèmes de mécanisation et de gestion fassent l'objet d'un suivi actif.

6. Thèmes non traités ou insuffisamment traités

La moitié des participants ont jugé que les thèmes proposés avaient été suffisamment traités. D'autres thèmes ont été suggérés: entretien des ouvrages d'art, par exemple.

7. Suggestions de changements pour améliorer le colloque

Quelques participants ont estimé que les temps alloués pour les débats auraient dû être plus longs, en augmentant la durée du colloque, par exemple.

8. Dosage entre exposés et débats

Dosage jugé très convenable pour un colloque.

9. Présentation des exposés et capacité à traiter les sujets

Selon la quasi-totalité des participants, la présentation des exposés et la capacité à traiter les sujets a été bonne ou excellente.

10. Echanges de vues avec les conférenciers et les collègues participants

Pour ce qui concerne ce point, de bonnes ou très bonnes appréciations ont été fournies par les délégués.

11. Utilité du colloque au plan professionnel

Pratiquement tous les participants ont reconnu que le colloque a été utile au plan professionnel.

12. Application des connaissances acquises durant le colloque

Les réponses à cette question sont très différentes. La moitié des participants ont estimé toutefois qu'ils avaient le possibilité d'appliquer de nombreuses mesures préconisées.

13. Organisation de colloque semblables

Tous les participants ont souhaité que des colloques semblables soient organisés.

14. Appréciation d'ensemble

Ce colloque a été jugé dans son ensemble intéressant et utile par les participants.

Observation de la CEA/UAC
concernant le colloque dans son ensemble et
l'évaluation faite par les participants

Il a été demandé aux organiateurs (CEA/UAC) et animateurs du colloque de formuler des observations concernant le colloque dans son ensemble et l'évaluation faite par les participants. Les réponses et commentaires fournis sont mentionnés ci-après:

1. Participation

La participation a été très importante en ce qui concerne le nombre de délégués, mais très faible pour ce qui a trait au nombre de chemins de fer représentés.

Dans son ensemble le groupe a été très homogène.

2. Préparation

Les délégués des réseaux participants ont montré qu'ils connaissaient bien les thèmes traités par le colloque.

3. Animation

L'animation a été jugée excellente, vivante et attrayante. Les débats ont été très animés par les participants.

4. Recommandations

Beaucoup de recommandations judicieuses ont été faites prouvant la prise de conscience que les participants ont voulu démontrer.

5. Impression finale

Malgré une faible participation des réseaux le colloque s'est déroulé dans de bonnes conditions et a connu une forte animation dans les débats.

Finalement ce colloque a été intéressant et utile.

LISTE DES PARTICIPANTS

I. Délégués des Réseaux Membres de l'Union Africaine des Chemins de fer

1. Société Nationale des Transports ferroviaires (SNTF)

Mr. MEKREBI Abdelkader
 Directeur des infrastructures
 SNTF-Algérie

Mr. BOULKEDID Djamel
 Directeur INFRAFER
 Algérie

2. Agence Transcongolaise des Communications (ATC/CFCO)

Mr. KOUTOUNDOU Jacques
 Chef de Service Voie et Bâtiments
 Congo

3. Régie du Chemin de fer du Mali (RCFM)

Mr. CISSE Hamadou Assoumane
 Chef de Service Voie et Bâtiments
 Régie du Chemin de fer du Mali

4. Société Nationale des Chemins de fer Zaïrois (SNCZ)

Mr. NGULU-KIAMA
 Directeur du Département des
 Installations Fixes
 Zaïre

5. Kenya Railways (KR)

Mr. FERDINAND CALIST CHAMI
 Principal Enginneer (Way & Works)
 Kenya

6. Chemin de fer Djibouto-Ethiopien

Mr. TCHANIE TAMEROU
 Directeur Général

Mr. H.I. OUBECHF
 Député Directeur Général

ANNEXE IV

Page 2

Mr. MOHAMED FARAH Badar
Directeur Technique

Mr. WOLDE GIORGIS Assefa
Technical Advisor

Mr. IBRAHIM ABDULAH
Chef de Division Voie et Bâtiments

Mr. IBRAHIM DJAMA
Chef de la Division MT

Mr. ASSEFA KASSAE
Inspecteur Voie et Bâtiments

Mr. TESHOME WOLDE G.
Inspecteur Voie et Bâtiments

Mr. GUERMA ZELEQUE
Chef Département Formation et Recrutement

Mr. IDRIS ABDELLAH
Chef Section Formation

Mr. TEZERA TEGUEGNE
Chef de Bureau d'études

Mr. ELMI AFASSE DIRIE
C.S. Djibouti

Mr. JOSEPH PETROS
Chef Section Voie

Mr. GUERE WELDE NEGATOU
Chef Section Voie

Mr. GUETATCHEOU Tadesse
Chef Section Voie

Mr. YEMANE BEREHE
Chef de District

Mr. MELKAMOU KEBEDE
Chef de District

Mr. AHMED OMAR
Chef de District

Mr. KAMIL DIRANE HARED
Chef District Bâtiments et
Ouvrages d'Arts

Mr. MOULOUGUETTA Zeleke
Chef de District

Mr. SOUFFIAM AHMED
Section Head

Mr. TEFERRA HAILE GUEBRIEL
Probationer

Mr. KEBEDE DJELDE
Ingénieur Voie

Mr. MULUGETTA-ZEWDE
Probationer (V.B)

Mr. OMAR HOUSSEIN ABDI
Civil Enginneering

Mr. TIGISTIE GEZAHEGS
Management Officer

7. Egyptian National Railways (ENR)

Mr. ABDALLA AHMED ABDALLA
Director of Track Maintenance
Egypt

8. Secrétariat Général de l'UAC

Mr. GIRMA Woldeyes
Directeur Technique a.i.
Union Africaine des Chemins de fer
Kinshasa/1 Zaïre

Mr. NGUIMBI-MOULANGOU Benoît
Chef de Service Voie et Installations Fixes
Union Africaine des Chemins de fer
Kinshasa/1 Zaïre

9. Secrétariat de la CEA

Mr. RUTAIWA Francis
O.I.C. Division des Transports,
Communications et Tourisme

Mr. SOLIS JOSEPH
Expert ferroviaire
Division des Transports,
Communications et Tourisme

II. Organisations

10. OUA

Mr. HIZEKIEL Isaac
Chief of Transport
OAU

Mr. E.A. CHIMWAZA
Transport Economist
OAU

III. Missions diplomatiques

10. Congo

Mr. MAHOUNGOU Louis
Conseiller économique
Ambassade du Congo
Ethiopie

Guinée

Mr. DIALLO Seydi
Premier Secrétaire
Ambassade de Guinée
Ethiopie

Sénégal

Mr. WANE Birane B.F.
Conseiller à l'Ambassade du Sénégal
Addis Abeba (Ethiopie)

IV. Observateurs

11. Mr. TCHANIE Tamerou
Directeur Général

Mr. H.I. OUBECHÉ
Dep. General Manager

Ms. FREHIOTTE ASRAT
Directeur financier

Mr. MENGISTU ZERIHUN
Directeur du Personnel

Mr. ZERIHOUN DEMISSIE
Chef de la Division T/C

Mr. DEMISSIE MAMO
Legal Advisor

Mr. ASSEFA ECHETOU
Chef du Service Audit

Mr. ABEBA G/GIORGIS
A/Purchasing & Store Division

Mr. SILESHI Shiferaw
Advisor to G.M.

Mr. BELAYHUN MEKONNEN
Personnel Department Head

Mr. ALEM ABRAHA
Public Relations Head

V. Animateurs

12. Mr. KOUTOUNDOU Jacques, Chef du service voie et bâtiments
ATC/CFCO

Mr. CISSE HAMADOUN Assoumane, Chef du service voie et bâtiments,
RCFM

Mr. SOLIS JOSEPH
Expert ferroviaire de la CEA