



2165  
Distr.: LIMITEE

TRANSCOM/1022  
Décembre 1995

Original: Français

NATIONS UNIES  
COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'AFRIQUE

---

**COOPERATION DANS LE DOMAINE  
DES CHEMINS DE FER  
EN AFRIQUE**

---

Division des transports, des communications et du tourisme, B.P. 3001, Addis-Abéba,  
Ethiopie. Téléphone: (251-1) 51 65 51; Télécopie: (251-1) 51 03 91

**COOPERATION DANS LE DOMAINE  
DES CHEMINS DE FER  
EN AFRIQUE**

## TABLE DES MATIERES

	<b>Paragraphes</b>
<b>I. INTRODUCTION</b>	<b>1 - 3</b>
<b>II. OBJET DE L'ETUDE</b>	<b>4 - 7</b>
<b>III. CONDUITE DE L'ETUDE</b>	<b>8 - 15</b>
<b>IV. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE DE LA COOPERATION DANS LES CHEMINS DE FER AFRICAINS</b>	<b>16 - 23</b>
<b>V. PAYS VISITES ET LEUR EXPERIENCE DANS LE DOMAINE DE LA COOPERATION.</b>	<b>24 - 25</b>
- 1 - Côte d'Ivoire (ABIDJAN)	<b>26 - 41</b>
- 2 - Burkina Faso (OUAGADOUGOU)	<b>42 - 56</b>
- 3 - Mali (BAMAKO)	<b>57 - 96</b>
- 4 - Sénégal (DAKAR-THIÈS)	<b>97 - 124</b>
- 5 - Maroc (RABAT)	<b>125 - 138</b>
<b>V. ACTIONS PROPOSEES POUR LE DEVELOPPEMENT ET LE RENFORCEMENT DE LA COOPERATION</b>	<b>139 - 189</b>
<b>VI. SYNTHESE CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS</b>	<b>190 - 225</b>
<b>VII. ANNEXES</b>	

## **I. INTRODUCTION**

1. Dans le cadre du développement et de la promotion des chemins de fer et des transports ferroviaires en Afrique, un nombre important d'actions d'envergure ont été menées à divers niveaux couvrant presque tous les domaines de l'activité ferroviaire.

2. Aussi dans le cadre de la recherche des voies et moyens pour améliorer la gestion et rendre les Chemins de fer compétitifs face à la concurrence de plus en plus accrue des autres modes de transport, il s'est avéré nécessaire voire indispensable, parallèlement à la mise en oeuvre et à l'exécution des divers programmes de réhabilitation et de modernisation des infrastructures ferroviaires, de s'attaquer à un des maillons faibles dans la chaîne de l'exploitation ferroviaire qui est la coopération entre les réseaux de Chemins de fer africains.

3. Comme il est donné de le constater par la suite tout au long de l'étude, cette coopération est et demeure de niveau faible dans beaucoup de réseaux de Chemins de fer, s'agissant en particulier de la coopération sud-sud. Dans les réseaux où elle existe, sous une forme ou une autre, elle est à sens unique et dans la plupart des cas orientée vers la direction nord-sud.

## **II. OBJET DE L'ETUDE**

4. L'étude a pour objet de diagnostiquer l'état actuel de la coopération entre les réseaux de Chemins de fer africains, de voir dans quelle mesure elle existe, relever les problèmes handicapant cette coopération, que ces problèmes soient d'ordre physique, non physique, institutionnel etc....., et d'identifier de nouveaux domaines dans lesquels l'on peut développer et renforcer cette coopération.

5. Pour ce faire, et dans le souci d'aboutir à des propositions de mesures concrètes qui devront découler de l'étude, la Commission Economique pour l'Afrique (CEA) a opté pour la méthodologie consistant à associer les responsables chargés de la gestion des entreprises ferroviaires à la recherche des voies et moyens pour développer et renforcer cette coopération et la créer là où elle n'existe pas.

6. Dans cette optique, et afin de bénéficier de l'expérience de certains réseaux qui sont déjà engagés dans cette voie, les pays ci-après: Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Mali Sénégal et Maroc ont été visités dans le but d'étudier avec les hauts responsables chargés de la gestion des Chemins de fer dans ces pays, les voies et moyens en vue de renforcer la coopération entre réseaux, en particulier la coopération sud-sud, et collecter les données nécessaires à l'élaboration du présent rapport. Les fiches d'information de gestion disponibles sur l'exploitation des réseaux ferroviaires, fiches collectées dans les pays visités sont jointes en annexe.

7. Il a été également tenu compte de l'expérience de certains autres réseaux qui n'ont pas pu être visités mais qui ont également entrepris dans leurs programmes de restructuration certaines actions dans la voie du renforcement de la coopération soit pour l'exploitation en commun d'un même axe ferroviaire, soit dans le cadre de la promotion du trafic international.

### **III. CONDUITE DE L'ETUDE**

8. Pour la conduite de l'étude, il s'est avéré nécessaire de s'appuyer sur l'expérience de certains pays africains déjà avancés dans le processus de la coopération bilatérale dans le cadre des actions de restructuration de leurs réseaux de Chemins de fer.

9. Les raisons qui ont motivé par ailleurs le choix d'un certain nombre de ces pays, découlent de la nécessité d'un échantillonnage qui devra par la suite être étendu, et principalement du fait que les réseaux concernés constituent un même axe reliant deux pays, ou sont interconnectés. Ce fait oblige ces derniers à entretenir une certaine forme de coopération dans l'exploitation ferroviaire. L'expérience découlant de cette coopération, même si elle est embryonnaire, mérite d'être prise en considération, car pouvant constituer un domaine d'investigations.

10. A cet effet, il sera examiné au cours de la présente étude l'état actuel de la coopération entre les réseaux de Chemins de fer africains d'une part, et entre ces réseaux et ceux des pays du nord avec lesquels il existe depuis très longtemps la coopération nord-sud d'autre part. Il sera également étudié, les possibilités de coopération avec d'autres pays hors du continent, en particulier avec les pays du tiers monde.

11. Tout au long de l'étude, il sera examiné avec les responsables chargés de la gestion des Chemins de fer, les problèmes handicapant le développement de cette coopération, la nature de ces problèmes, qu'ils soient d'ordre physique, non physique, institutionnel etc.....

12. Afin de mieux pénétrer les difficultés rencontrées pour asseoir cette coopération, une place sera faite dans cette étude à l'historique de la coopération entre les réseaux de Chemins de fer africains et aux domaines d'activités dans lesquels cette coopération pourrait se développer.

13. Ainsi seront couverts les domaines des Infrastructures, des télécommunications, du matériel roulant et des équipements d'intervention pour l'entretien et la réparation, l'exploitation technique et commerciale, les échanges de matériels et des pièces de rechanges, les interactions dans la formation et l'utilisation du personnel spécialisé au niveau bilatéral, sous-régional ou régional etc.....

14. Il devra être recherché les possibilités d'établissement de modèles de coopération entre pays africains et avec les autres pays du nord et du tiers-monde, en partant des analyses faites, des étapes parcourues et des problèmes vécus, en particulier dans la mise en place et l'exploitation des chaînes de transport pour le développement du trafic inter-états.

15. Pour ce faire, un niveau minimum de relations de coopération entre les dirigeants des entreprises de transport en général et des chemins de fer en particulier s'avère indispensable tout en prenant en compte les interactions des autres modes concurrents dans le contexte de la complémentarité du développement des divers modes de transport.

#### **IV. ANALYSE DE LA SITUATION ACTUELLE DE LA COOPERATION DANS LES CHEMINS DE FER AFRICAINS**

16. Comme énoncé plus haut, l'analyse de l'état actuel de la coopération entre réseaux de Chemins de fer devra prendre en compte:

- le niveau de gestion des réseaux (administration, formation et centres de formations spécialisées);
- la recherche de l'harmonisation des règlements et procédures;
- la définition et l'établissement de plans directeurs des échanges pour les investissements;
- les échanges dans le domaine commercial, tarifaire, marketing et la promotion du transport ferroviaire;
- le regroupement des achats, des approvisionnements et la gestion en commun des ateliers réparateurs spécialisés;
- l'harmonisation des équipements dans le domaine des télécommunications et des équipements d'exploitation des gares en vue d'une amélioration de la circulation des informations et de la fluidité de la circulation des trains;

- les échanges possibles après études comparatives des coûts de réhabilitation de matériel de transport et d'acquisition des engins lourds pour les travaux de la voie ferrée, avec la possibilité de sous-location du matériel lourd ayant déjà servi à la construction de la voie dans certaines sous régions voisines et actuellement à l'état d'abandon à la fin des chantiers. L'étude du coût de transport est déterminant pour les réseaux non interconnectés, mais une comparaison de ces coûts s'avère nécessaire en vue d'une prise de décision pour l'utilisation en commun d'un pool d'engins lourds d'intervention sur la voie ferrée, avec un personnel spécialisé pouvant être utilisé au-delà des frontières. Ceci constituerait un point de départ pour la mise en place de parcs sous-régionaux de matériels d'intervention pour l'entretien, la réparation, la réhabilitation, voire la construction des voies ferrées en Afrique.

17. Pour ces différentes initiatives, il devra être recherché à tout moment, l'amélioration technologique aussi bien pour les infrastructures que pour les équipements, et les procédés concourant à l'exploitation ferroviaire.

18. Pour la coopération sous-régionale, il sera nécessaire de déterminer les domaines devant être développés. Comme pour la chaîne de transport, une place sera faite au développement de la coopération rail/route en particulier dans les couloirs de désenclavement des pays sans littoral. Un accent particulier devra être mis sur la coopération sud-sud dont le niveau de développement est resté embryonnaire dans la majorité des Chemins de fer africains, en particulier ceux au Sud du Sahara, hormis les réseaux interconnectés de l'Afrique australe et de l'Afrique du Sud.

19. S'agissant de la coopération en général au niveau sous régional et régional, les barrières non physiques devront faire l'objet de préoccupations. Dans ce domaine, des actions bien ciblées devront être menées en direction des services de police, des douanes et d'émigration/immigration afin de faciliter les traversées des frontières, et d'assurer la fluidité du trafic international qui devra connaître un développement, grâce à la circulation des trains blocs et au développement de la conteneurisation en vue de l'accès à la technique de porte à porte. A cet effet, il devra être étudié des modèles de coopération permettant des contrôles glissants au passage des frontières comme c'est déjà le cas dans beaucoup de pays européens.

20. Dans le même cadre, les installations terminales devront être modernisées et développées dans le but de leur utilisation en commun par les différents opérateurs impliqués dans l'exploitation des chaînes de transport. Ainsi, seront réduits les frais de gestion et d'exploitation de ces terminaux.

21. Toujours dans le cadre de la recherche des améliorations que le développement de la coopération entre réseaux de Chemins de fer africains pourrait apporter, la création de centres communs de recherche au niveau sous-régional ou régional pourrait elle aussi apporter une contribution de qualité au développement des techniques ferroviaires adaptées aux conditions spécifiques de l'Afrique. Aussi, la coopération dans le domaine des études d'interconnexion des voies ferrées existantes et de l'amélioration de leur exploitation par des actions complémentaires serait à développer.

22. A ce niveau, l'Union Africaine des Chemins de fer, institution spécialisée de l'Organisation de l'Unité Africaine chargée du développement des Chemins de fer, pourrait jouer un rôle déterminant.

23. Les réseaux de Chemins de fer des pays avancés dans le domaine de la coopération, comme les pays de l'Afrique du nord et ceux de l'Afrique du sud et de ses voisins immédiats, pourraient apporter une contribution de qualité au développement et au renforcement de la coopération sud-sud, parallèlement aux actions à mener pour rendre plus utile à l'Afrique, la coopération nord-sud.

#### **V. PAYS VISITES ET LEUR EXPERIENCE DANS LE DOMAINE DE LA COOPERATION**

24. Comme mentionné plus haut, la méthodologie suivie pour la conduite de cette étude est basée sur les échanges d'expériences, d'idées et de vues issus des rencontres avec les responsables chargés de la gestion des Chemins de fer dans les pays visités d'une part, et de l'expression des besoins de développement et de renforcement de la coopération entre réseaux d'autre part, eu égard aux avantages réciproques qui pourraient en découler.

25. A l'analyse de l'état de la coopération telle qu'elle existe actuellement, son expression varie d'un réseau de Chemin de fer à un autre et suivant que les réseaux concernés sont interconnectés ou non, elle prend des formes différentes.

##### **1. Côte d'Ivoire (Société Ivoirienne des Chemins de Fer-SICF).**

26. Il importe avant tout développement, de rappeler que la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso exploitaient un seul et même réseau de Chemin de fer communément appelé Réseau Abidjan - Niger (RAN) depuis l'existence des Chemins de fer en Afrique de l'Ouest. Dans toute cette sous région, les projets des Chemins de fer élaborés par les colonisateurs français vers la fin du 19<sup>ème</sup> siècle devaient tous aboutir au fleuve Niger, d'où les appellations Bénin-Niger, Conakry-Niger, Dakar-Niger etc.....



27. Suite aux différents changements intervenus dans la vie politique des deux Etats (Côte d'Ivoire et Burkina Faso anciennement appelé Haute-Volta), le réseau RAN a été exploité depuis juin 1989 sur la base de gestion séparée. Ainsi donc, ont été créées pour la circonstance, la Société Ivoirienne des Chemins de fer (SICF) et la Société des Chemins de Fer du Burkina (SCFB).

28. Sur la base de cette gestion séparée, une coopération plus diversifiée entre les deux Sociétés de Chemins de fer était devenue indispensable.

29. Cette coopération visait un fonctionnement efficace de la liaison Abidjan - Ouagadougou de manière à :

- accroître les échanges entre les deux pays;
- consolider le rôle du Chemin de fer comme l'un des facteurs privilégiés de développement des deux États.

30. Des dispositions générales, des conventions et accords spécifiques dans tous les domaines de l'activité ferroviaire régissaient cette coopération.

31. Dans le cadre de la recherche des voies et moyens en vue d'une meilleure gestion, des efforts sont déployés pour la création d'une Société de gestion commune et de deux sociétés de patrimoine. Selon le calendrier des négociations, précédemment établi, la nouvelle société de gestion privée devrait connaître le jour au cours de l'année 1995.

32. Ainsi, les deux réseaux qui étaient gérés sur la base d'une part d'un Accord cadre de coopération entre la République de Côte d'Ivoire et le Burkina Faso, et d'autre part d'un Accord de coopération ferroviaire entre la Société Ivoirienne des Chemins de fer et la Société des Chemins de Fer du Burkina, tous ces accords datant du 23 mai 1989, seront désormais exploités par une seule et même Société. La Côte d'Ivoire et le Burkina Faso ont de ce fait, opté pour la "Privatisation" de l'exploitation de l'axe ferroviaire ABIDJAN - OUAGADOUGOU - KAYA confiant ainsi l'exploitation de cet axe à une Société concessionnaire à capital privé majoritaire, et transformant les Sociétés ferroviaires: (SICF en Côte d'Ivoire et SCFB au Burkina Faso), en sociétés de gestion des patrimoines concédés.

33. Pour la nouvelle Société, le protocole d'Accord régissant cette mutation a déjà été signé. Le capital de cette Société est réparti comme suit :

- Société d'exploitation privée : 67,5%;
- Etats Ivoirien et Burkinabé : 15% par Etat;
- Personnel : 2,5%.

34. Il importe de noter que la transformation structurelle des deux réseaux ferroviaires est suivie avec beaucoup d'attention par les dirigeants des autres Chemins de fer de la sous-région, qui restent préoccupés par les nouvelles initiatives et décisions prises par les Etats de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso dans le cadre de la restructuration de leurs réseaux de Chemins de fer.

35. De l'analyse de la situation actuelle, il ressort qu'il existait une certaine coopération entre les deux anciennes Sociétés; mais cette coopération, bien que régie par des conventions et accords spécifiques bien élaborés, n'avait pas comblé tous les espoirs, la traduction des textes en actions concrètes en temps opportun n'ayant pas toujours suivi. Il résulte de cette situation les handicaps au développement de cette coopération qui pourtant reposait sur une base juridique bien établie.

36. En Côte d'Ivoire, la coopération en direction du Burkina Faso concerne surtout le trafic international marchandises entre les deux Etats. Ce trafic est géré grâce à un outil de coopération qui est le Bureau International de Trafic dont les textes ont été conçus et mis en vigueur de commun accord par les 2 réseaux.

37. Ainsi, pour assurer ce trafic, des dispositions pratiques régissent les différentes activités conjointes et les responsabilités incombant à chacun des réseaux de Chemins dans les divers domaines de l'exploitation ferroviaire.

38. Compte tenu de la dégradation de la situation économique et des difficultés financières rencontrées, les deux Chemins de fer ont été confrontés et continuent d'être confrontés à l'insuffisance et au problème de la qualité du matériel roulant, en particulier s'agissant du matériel de traction. Cette situation a conduit dans une certaine mesure à la dépréciation de la qualité de service qui, à son tour, a conduit à la non satisfaction en temps requis des demandes de transport.

39. Malgré la situation financière difficile que traversent les Chemins de fer, de gros efforts ont été déployés par les dirigeants de ces réseaux pour faire face à la pénurie du matériel. Ces efforts, malgré leurs envergures, restent encore modestes face au volume des besoins, aussi bien pour le matériel roulant que pour la voie ferrée dont les caractéristiques, faute d'entretiens programmés non effectués pour insuffisance de moyens, se sont dépréciées.

40. S'agissant de la coopération inter-réseaux, tout le monde est unanime à reconnaître que beaucoup reste à faire dans ce domaine. Il y a eu très peu d'échanges dans le passé avec les autres réseaux de la sous-région. Les quelques actions qui ont été menées ont été limitées à quelques échanges sporadiques de matériel roulant et de pièces de rechange. Même dans ce domaine, les échanges ont consisté à la cession de matériel, cession qui, en nombre, est presque insignifiante.

41. Il découle de l'analyse de ce qui précède que la coopération ferroviaire en Côte d'Ivoire et les échanges inter-réseaux n'ont pas encore atteint les objectifs visés par les accords et conventions élaborés par l'État Ivoirien à cet effet. Beaucoup d'efforts restent donc à déployer au niveau de la gestion pour diversifier cette coopération et la développer pour couvrir les domaines principaux de l'exploitation des Chemins de fer afin de développer les échanges inter-réseaux actuellement orientés vers le seul axe ferroviaire Abidjan - Ouagadougou - Kaya.

2. **BURKINA FASO (OUAGADOUGOU)-(Société des Chemins de fer du Burkina - SCFB).**

42. Comme déjà mentionné dans l'introduction du Chapitre V.1., la Société des Chemins de fer du Burkina exploite en commun avec la Société Ivoirienne des Chemins de fer sur la base de gestion séparée, un seul et même axe ferroviaire. L'axe Abidjan-Ouagadougou constituait à l'origine, le réseau Abidjan-Niger (RAN).

43. L'historique des transformations intervenues dans la gestion des deux réseaux a été déjà développé dans les chapitres précédents. Il importe cependant de noter que le réseau SCFB a été prolongé de 105km de voie nouvelle et a pour terminus provisoire la gare de KAYA. Cette portion de voie ferrée fait partie intégrante du projet de ligne OUAGADOUGOU-KAYA-DORI-ASSONGO dont la construction, au moins jusqu'à TAMBAO dans un premier temps, a été suspendue à l'avènement du Plan sectoriel des Transports.

44. S'agissant de l'analyse de l'état de la situation actuelle de la coopération entre la SCFB et la SICF, il ressort que cette coopération est beaucoup plus centrée sur les relations dans les domaines d'activités concourant à l'exploitation de l'axe commun Abidjan-Ouagadougou-Kaya. Cette coopération, comme en Côte d'Ivoire, est régie par les textes, conventions et accords signés par les 2 États et par des accords spécifiques signés par ces Directeurs Généraux des deux réseaux.

45. Ainsi, en plus des dispositions transitoires, des accords spécifiques viennent appuyer et compléter les accords-cadres. Ces accords concernent entre autres : les tarifs voyageurs et marchandises internationaux, la politique commerciale des réseaux, les dispositions financières et comptables, l'exploitation, l'entretien et la réparation du matériel ferroviaire etc.....

46. Malgré l'existence de tous ces accords, de nombreux problèmes dont certains sont d'ordre financier et d'autres d'ordre humain, ont entravé le bon déroulement de cette coopération, les échanges n'ayant pas toujours été systématiques et les informations nécessaires à la prise de décisions communiquées au moment opportun.

47. Les échanges de vues qui ont eu lieu au cours du diagnostic au niveau des divers départements concourant à l'exploitation ont permis de dégager les observations ci-après:

48. Dans le domaine des approvisionnements de pièces de rechange, beaucoup reste à faire. Le renforcement de la coopération dans ce domaine nécessite des actions diversifiées en vue de la définition d'une nouvelle politique en la matière qui doit consister à un recensement de l'existant et à une diffusion systématique des stocks au niveau des autres réseaux de Chemins de fer. La Société des Chemins de fer du Burkina dispose d'un stock de pièces de certains types de matériel qui pourront être cédées aux autres réseaux comme cela pourrait être le cas dans d'autres pays de la sous-région, où les machines utilisées sont de même type de construction. L'expérience pourrait être étendue aux Chemins de fer des autres sous-régions donnant ainsi naissance à des activités de "troc" qui n'impliqueraient pas nécessairement des opérations exigeant des ponctions de trésorerie dans les caisses des réseaux déjà en souffrance.

49. Le regroupement des achats et la complémentarité des investissements pour les équipements d'intervention pour la maintenance constitueraient un domaine de choix qui nécessiterait une coordination au niveau des réseaux. Cette coordination pourrait être régie par des actions de coopération bien structurées. Il importe donc que les réserves en la matière soient levées, que des contacts entre responsables soient établis et qu'il soit procédé à la circulation des informations stratégiques pouvant alléger les contraintes d'exploitation et faciliter la gestion.

50. Au niveau des infrastructures, la coopération entre réseaux n'est pas suffisamment développée. Il n'existe presque pas de coopération ferroviaire dans ce domaine, l'échange de petits matériels de voie faisant souvent défaut faute d'approvisionnements réguliers. Il en est de même de l'utilisation en commun de certains matériels sur les réseaux interconnectés et de la recherche en commun de solutions à certains problèmes spécifiques dans le domaine de l'entretien de la voie (la recherche des causes de l'usure ondulatoire par exemple). A cet effet, le rapprochement des responsables chargés de la gestion des départements techniques s'avèrerait nécessaire. De ces consultations, pourrait naître une coopération plus dynamique en matière de maintenance des voies ferrées en Afrique.

51. Toujours s'agissant de la coopération inter-réseaux, il existe une obligation de coopérer dans le domaine du calcul des coûts du trafic.

52. A cet effet, des consultations au niveau des directions des études et de la Planification et des directions des Finances des réseaux permettraient de procéder à la mise à jour des coûts et à des échanges d'informations. Cette concertation devrait être systématisée et renforcée.

53. Le problème crucial dans ces échanges réside dans la fourniture en temps opportun des données statistiques, des informations et de toutes les autres données économiques nécessaires à l'alimentation du système SICOF du réseau national de

chaque pays et du "SICOF international". Les coûts calculés par ces systèmes sont des coûts n'incluant pas les frais généraux (coûts variables).

54. Pour l'entretien des systèmes de calcul de coûts, il existe également une coopération dans le domaine de la maintenance. De l'examen de l'état des relations existantes, cette coopération devrait être renforcée pour une meilleure efficacité.

55. Il en est de même du système "Rail Traker" financé par la Banque mondiale au Burkina et pour lequel ce pays est en charge pour la couverture de la partie Ivoirienne en ce qui concerne l'appui au Bureau International de Trafic (Organe Commun de gestion) dans le cadre de l'amélioration de l'exploitation.

56. Comme en Côte d'Ivoire, il ressort du diagnostic fait sur l'état de la coopération ferroviaire, que la coopération dans ce pays bien que ancienne, est encore embryonnaire. De plus, beaucoup reste à faire pour traduire la volonté politique de l'État et des hauts responsables chargés de la gestion des Chemins de fer en actes concrets. Pour être bénéfique aux deux États (Côte d'Ivoire et du Burkina Faso) et aux autres réseaux du continent africain, cette coopération nécessiterait d'être dynamisée et étendue à tous les domaines clefs de l'activité ferroviaire. Les actions pour y parvenir sont proposées dans la synthèse et les conclusions de la présente étude.

### 3. MALI (BAMAKO)-(Régie des Chemins de fer du Mali-RCFM).

57. A titre de rappel historique, il importe de noter que ce réseau constituait avec celui du Sénégal un seul et même réseau depuis l'origine des Chemins de fer en Afrique et dont les premiers coups de pioche datent de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

58. Ces deux réseaux, longs de 1227Km, reliant à Dakar à Bamako portaient la dénomination "Dakar-Niger".

59. Comme la Régie Abidjan-Niger, suite aux transformations politiques intervenues dans les deux pays, la Régie Dakar-Niger a été éclatée en deux réseaux, aujourd'hui dénommés : Société Nationale des Chemins de fer du Sénégal (SNCS) et Régie des Chemins de fer du Mali (RCFM). Ces deux Chemins de fer sont actuellement exploités sur la base d'une gestion séparée comme s'il s'agissait de deux réseaux distincts l'un de l'autre, mais interconnectés.

60. Avec les développements intervenus ces dernières années, la volonté politique aidant, des efforts ont été faits de part et d'autre en vue d'instaurer une coopération permettant de mieux gérer et exploiter la voie ferrée commune, chacun sur l'étendue de son territoire, et d'améliorer de par cette coopération, la gestion du trafic international et les prestations de services.

61. Des liens séculaires liaient et continuent de lier les deux réseaux de Chemins de fer malgré la scission intervenue après les indépendances et leur exploitation sur la base d'une gestion séparée. Les efforts actuellement en cours tendent à reconstituer ce qui existait à l'origine, parallèlement à la recherche des voies et moyens en vue d'une amélioration et d'une modernisation de l'exploitation de l'axe commun Dakar-Bamako.

62. Les efforts en cours pour le développement de la coopération, aussi bien à la RCFM qu'à la SNCS, sont orientés vers les mêmes objectifs à savoir, une meilleure gestion de l'axe commun au service des deux pays: le Mali et le Sénégal.

63. Dans ce cadre, des programmes de réhabilitation ont été mis en oeuvre pour la restructuration du réseau et des réformes ont été initiées dans les divers domaines de l'activité ferroviaire. Des contrats-plans ont été élaborés, situant le cadre des interventions de l'état et celles de l'entreprise ferroviaire avec des cahiers des charges conçus à cet effet. Ainsi, la Régie des Chemins du Mali est à son 3<sup>ème</sup> contrat-plan.

64. Il importe de noter que le nouveau cahier des charges de la Régie des Chemins de fer adopté par son Conseil d'Administration et par la Banque mondiale a été approuvé par le Gouvernement du Mali par décret n° 93-254/PRM du 23/7/93. Il consacre entre autres à la Régie:

- son caractère Commercial et son autonomie de gestion;
- sa liberté de fixer les tarifs de transport marchandises et voyageurs à caractère commercial.

65. Il définit les modalités d'exploitation et de conventionnement des services voyageurs revêtant le caractère de service public.

66. La RCFM a réalisé d'importants progrès de gestion au cours de l'exécution du Contrat Plan Etat - RCFM (1986-1990) pour atteindre l'équilibre financier en 1990.

67. Elle a adopté et mis en oeuvre un second Contrat Plan Etat/RCFM (1992-1993) de restructuration de l'entreprise ferroviaire.

68. Un avenant à ce Contrat-Plan Etat/RCFM (1992-1993) a été renégocié pour étendre sa validité au 30 juin 1995 et pour réaliser les objectifs non encore atteints et préparer un 3<sup>ème</sup> Contrat Plan pour la période 1995-1997.

69. Dans sa déclaration de politique générale dans le secteur des transports (composante ferroviaire) adoptée le 02 Novembre 1993, le Gouvernement de la République du Mali spécifiait que "l'amélioration de la coordination technique et

commerciale entre la RCFM et la SNCS est aussi une composante essentielle d'une meilleure efficacité des transports internationaux et qu'à cet égard, la RCFM oeuvrera pour mettre en place, avec la SNCS, dans une première étape, un organisme commun pour la gestion et le suivi du Parc International Wagons", ce qui fut réalisé.

70. La déclaration stipulait également: "Que cet organisme pourrait ultérieurement élargir ses attributions à la gestion technique et à la commercialisation pour le compte des deux réseaux, des services marchandises internationaux et que, dans le même domaine des transports voyageurs internationaux, la création d'une filiale commune, à gestion privée, sera recherchée par la RCFM, en collaboration avec la SNCS, et en association avec des partenaires extérieurs". Cette déclaration a connu une certaine concrétisation comme en témoignent les négociations et réunions qui se tiennent depuis le début de l'année 1995.

71. La déclaration concluait :

72. "Qu'enfin, à plus long terme, l'éventuelle intégration de l'exploitation des deux réseaux sera examinée, la propriété des infrastructures étant conservée par chacun des deux Etats".

73. Eu égard à ce qui précède, le Gouvernement de la République du Mali, dans le cadre de l'élaboration de son projet sectoriel de transport, a pris l'engagement de convenir avec le Gouvernement du Sénégal d'un plan d'action conjoint, jugé satisfaisant par la Banque Mondiale, pour l'intégration technique et commerciale des services internationaux ferroviaires marchandises de la RCFM et de la SNCS sur l'axe Dakar- Bamako.

74. Cet engagement, pris aussi par la République du Sénégal dans son PAST (Plan d'Ajustement Structurel Transport), devenait une conditionnalité de la banque mondiale pour le projet sectoriel transport (composante ferroviaire) des deux pays.

75. C'est donc sur la base de ces engagements, que les termes de référence d'une étude sur ledit sujet ont été définis le 9 mai 1994 par les deux comités interministériels des deux gouvernements qui confiaient l'étude proprement dite au Cabinet "TER".

76. Les termes de référence demandaient au Cabinet:

- l'analyse de la situation actuelle des deux réseaux et des actions de coopération déjà en cours (évolution, lacunes etc...);
- l'étude des options ci-après:

- \* **Option I: création d'un Organisme Commun RCFM/SNCS** pour la gestion technique et la Commercialisation du trafic marchandises international en vue d'améliorer la compétitivité de l'axe;
- \* **Option II: Intégration éventuelle à long terme de l'exploitation des deux réseaux.** Cette option devra comporter des scénarios et pour chaque scénario l'étude devra préciser:
  - les états financiers prévisionnels (comptes d'exploitation, tableaux de financement et bilans pluriannuels);
  - les projections de trafic international pour au moins les cinq prochaines années sur la base de données les plus précises possibles;
  - des propositions sur la simplification des formalités et procédures administratives et douanières et sur les modalités de surveillance des délais de chargement et de déchargement, des temps d'acheminement.

77. L'étude a donc été faite sur la base des directives données et les différents scénarios présentés. Les différents Comités interministériels et les Experts des 2 réseaux continuent de se réunir pour étudier les voies et moyens qui conduiront à la création d'une Société filiale suivant un calendrier établi par les États.

78. Il ressort des exigences de l'étude que le Corridor qui relie Bamako au port de Dakar joue un rôle fondamental. Il constitue l'axe central de desserte de l'ensemble de la région Nord-Ouest du Mali. Il est à noter par ailleurs que le Mali est fortement dépendant des échanges extérieurs si l'on se réfère à ses importations et ses exportations qui représentaient en effet jusqu'en 1993 respectivement 25% et 13% de son PIB.

79. La ligne internationale Dakar-Bamako constitue donc un enjeu essentiel pour la SNCS comme pour la RCFM en terme de volume de production, de recettes et de contribution à la marge bénéficiaire des réseaux.

80. Il importe de noter que les trafics internationaux sont à l'origine de 48% des UKE<sup>1</sup> produits par la SNCS et 56% des UKE produits par la RCFM en 1993.

81. Ils contribuent pour 62% aux recettes de la SNCS et pour 56% aux recettes de la RCFM. En effet, en 1992, cette activité apportait à la SNCS la plus grande contribution bénéficiaire aux résultats de l'entreprise et permettait de contrebalancer les déficits dégagés sur les autres activités.

---

<sup>1</sup> UKE : Unité Kilométrique Equivalente



82. Les activités de transit sur le Mali apportent une contribution importante aux trafics du Port de Dakar. Elles ont en effet représenté en 1992, 12% des tonnages de fret hors vracs manutentionnés sur le port de Dakar (291.000 tonnes sur 2.357.000).

83. Le bon fonctionnement de la voie ferrée représente donc un enjeu fondamental pour l'ensemble des opérateurs intervenant sur la chaîne de transport reliant Dakar à Bamako.

84. Un bilan des actions entreprises et en cours permettra donc d'améliorer la coopération entre la Régie du Chemin de Fer du Mali (RCFM) et la Société Nationale des Chemins de fer du Sénégal (SNCS). L'amélioration et le renforcement de cette coopération passent nécessairement par l'analyse de la situation actuelle de l'état du marché, la situation économique et financière des deux réseaux, le bilan des engagements financiers avec l'Etat et l'examen de l'exploitation de l'axe commun pour une meilleure efficacité.

85. Cette analyse a été prise en compte dans l'étude de l'Axe Dakar Bamako par le Cabinet "TER".

86. Le diagnostic de l'état actuelle de la coopération ayant tenu compte de cette analyse, nous nous limiterons donc ici à la recherche des voies et moyens en vue de développer et renforcer la coopération entre les deux réseaux de chemins de fer qui constituent, comme déjà mentionné au début du chapitre, un seul et même axe ferroviaire.

87. Dans le but d'améliorer les prestations des Chemins de fer, des actions renforcées de coopération seront nécessaires dans les domaines ci-après: trafic, suivi du Pool wagons "International", règles de gestion du pool, trains blocs, amélioration des communications et du fonctionnement de l'ensemble de la chaîne de transport.

88. Pour ce faire, il faudrait poursuivre et améliorer par des innovations, les actions déjà entreprises et celles en cours consistant à l'uniformisation et à la simplification de la politique tarifaire qu'appliquent les deux réseaux et la gestion en commun des conventions passées avec les grands clients.

89. Il faudra également améliorer les taux de rotation des wagons qui, bien qu'ayant déjà connu une certaine amélioration, restent encore inférieurs aux prévisions.

90. Dans le cadre des objectifs visés par l'étude, les entretiens à la Régie du Chemin de fer du Mali ont porté essentiellement sur le diagnostic de la situation actuelle de la coopération entre le Chemin de fer du Mali et du Sénégal et sur la recherche des voies et moyens en vue de la développer et de la consolider. Ces entretiens ont également

porté sur la coopération entre la Régie du Chemin de fer du Mali et les autres réseaux africains, de même que sur les relations avec les pays du nord.

91. Au centre des échanges de vues, il a surtout été question des bases nouvelles de coopération entre les deux Chemins de fer et des dispositions en cours pour la création d'une société filiale pour la gestion du trafic International pour le compte des deux États. A cet effet, il est à noter que plusieurs rencontres ont déjà réuni les hauts responsables des deux réseaux et les Ministres des transports des deux Etats.

92. D'autres rencontres fixées aux 8 et 9 juin 1995 à Dakar ont permis d'aboutir à la prise de décision finale qui consiste à la création d'une Société filiale privée en 1996.

93. S'agissant de la coopération avec les autres réseaux africains, comme la plupart des réseaux du continent, hormis les réseaux interconnectés de l'Afrique du Nord, de l'Afrique Australe et de l'Afrique du Sud, cette coopération est presque inexistante.

94. Des échanges de vues avec les dirigeants de la RCFM, de nouveaux domaines de coopération ont été identifiés aussi bien pour les relations inter-réseaux non interconnectés, qu'avec ceux des pays ayant un niveau de développement avancé avec qui la coopération nord-sud était la seule, entretenant de ce fait, les relations à sens unique de fournisseurs à consommateurs.

95. Dans la recherche des voies et moyens en vue de développer et de renforcer la coopération, les dirigeants de la RCFM ont surtout insisté sur la nécessité de développer les domaines les plus à la portée des réseaux et qui ne sont pas exploités, partant d'abord des accords et conventions qui existent déjà et qui ne sont pas mis en oeuvre conformément à l'esprit des textes.

96. A l'analyse des activités inter-réseaux, la coopération ferroviaire à la Régie des Chemins de fer du Mali est encore embryonnaire et sans grand impact sur les autres réseaux de la sous-région, hormis le réseau du Sénégal avec lequel ce pays constitue un même axe. Comme dans les autres Chemins de fer visités, une diversification de la coopération à tous les domaines de l'exploitation ferroviaire permettrait son renforcement et son développement pour une meilleure exploitation de la voie ferrée Dakar-Bamako, et le développement des échanges inter-réseaux.

#### 4. SENEGAL (THIES) (Société Nationale de Chemins de Fer du Sénégal-SNCS).

97. Le Chemin de Fer du Sénégal constitue comme mentionné au Chapitre IV.3 un même axe ferroviaire desservant Dakar et Bamako. Pour les nécessités d'exploitation commerciale, la Direction générale du Chemin de fer du Mali est représentée à Dakar et celle du Sénégal à Bamako. Tous les services centraux du Chemin de fer du Sénégal (SNCS) sont basés à Thiès tandis que Dakar ville portuaire, abrite les services commerciaux et les représentations.

98. Comme les autres réseaux visités, les échanges de vues avec les responsables de la SNCS ont permis d'examiner l'état actuel de la coopération, les différents aspects de cette coopération et d'identifier de nouveaux domaines en vue de son développement et de son renforcement.

99. Il est constaté que cette coopération, même si elle existe, est à l'état embryonnaire. S'agissant du Sénégal, la seule forme qui existe au niveau ferroviaire, est celle entretenue avec le Chemin de fer du Mali, en particulier dans le cadre du trafic international et des relations qui régissent ce trafic et son support matériel.

100. En direction des autres réseaux de la sous-région, elle est limitée à quelques rares échanges.

101. De l'examen de la situation actuelle, il ressort que beaucoup reste à faire pour développer la coopération qui est une nécessité et qui doit constituer un plateau d'échanges d'expériences, de connaissances et de support logistique pouvant contribuer à l'amélioration de la gestion des services ferroviaires. Les domaines des approvisionnements et de fabrication de pièces de rechange, au niveau bilatéral ou sous-régional et la spécialisation de certains équipements pouvant être utilisés en commun, de même que la rationalisation des investissements, ont été au centre des échanges de vues sur la coopération intra-africaine et ses avantages.

102. Comme au Mali, la création d'un organisme commun de gestion du trafic international a été examinée.

103. Suite aux propositions issues des diverses rencontres qui ont eu lieu en 1994 et en 1995 aussi bien au niveau des experts que des Ministres des Transports des deux pays, la nouvelle structure prendra la dénomination ci-après : Organisme commun de gestion du Trafic International "OCGTI". Cette structure appliquera la politique commerciale définie par les deux réseaux (RCFM et SNCS).

104. Un plan d'action pour la mise en place de l'Organisme commun sert actuellement de base aux diverses actions en cours au Mali et au Sénégal. La structure commune suite à la décision des Ministres des transports sera ensuite transformée en une "Société filiale" dès le 1<sup>ère</sup> janvier 1996 avec le capital réparti comme ci-après:

- Etats sénégalais et malien: (20% chacun);
- Personnel des Entreprises : (15 à 20%);
- Privés nationaux sénégalais et malien : (30%);

- Privés étrangers : (10 à 15%).

105. Pour la suite du diagnostic de l'état actuel de la coopération et la recherche des voies et moyens pour la développer, il s'est avéré nécessaire de procéder à une rétrospective et de rappeler certains faits qui ont marqué la vie du Chemin de fer Dakar - Niger.

106. Il importe de rappeler que la coopération entre les réseaux de Chemins de fer du Sénégal et du Mali date de la construction de l'axe Dakar-Bamako.

107. En 1960 le réseau unique a connu une période d'éclatement qui a duré 3 ans. Les États ont rétabli les relations entre les réseaux en 1963. La convention élaborée à cet effet a servi de guide à l'exploitation des deux réseaux pendant plus de 30 ans.

108. Dans le cadre du développement et du renforcement de leur coopération, le Sénégal et le Mali ont instauré des concertations biannuelles. Au cours de ces concertations, il est procédé à la fixation des objectifs communs et à l'examen des comptes courants, (prestations dans les deux réseaux). A cette occasion, il est dégagé les moyens à mettre en oeuvre et les mesures d'accompagnement nécessaires. Toujours au cours de ces concertations, les résultats du semestre sont évalués et il est procédé à des réajustements pour atteindre les résultats d'un exercice acceptable.

109. Durant ces trois dernières années, la coopération entre les deux pays a été renforcée pour faire face aux exigences de la concurrence des autres corridors de desserte du Mali.

110. Les réseaux avaient alors créé un bureau de pool international de wagons (SNCS-RCFM) avec des échanges de personnel d'exploitation.

111. Le bureau avait pour attribution: la gestion du "Pool international wagons" et le suivi de l'évolution du trafic. Ce bureau avait été mis en place avec l'assistance de la Banque mondiale. Une Commission présidée par la Direction Commerciale et composée des représentants des Services des Douanes, des opérateurs, des entrepôts maliens et sénégalais pour les transits, avec la participation des représentants du Port de Dakar et des Chemins de fer du Sénégal et du Mali se réunit une fois par semaine pour procéder à une évaluation et prendre les dispositions nécessaires pour l'attribution des wagons aux clients du rail. Le bureau de suivi fonctionne sur la base des décisions de cette Commission.

112. Dans cet environnement, les deux réseaux de Chemins de fer ont fixé des tarifs internationaux harmonisés et adopté des barèmes tarifaires uniques pour les produits à transporter sur l'axe Dakar-Bamako. La consistance du pool international de wagons est déterminée et ajustée tous les ans, de même que le Pool de wagons de réserve.

113. Afin d'intensifier les actions d'acheminement, la politique des "trains blocs", avait été adoptée. Il s'agit de trains indéformables, accompagnés de bout en bout par des agents supérieurs.

114. Dans le cadre de ces actions, les deux réseaux avaient engagé pour la circonstance, avec l'assistance de la Banque mondiale, un expert pour l'étude d'un plan d'hydrocarbure. La mise en oeuvre de ce plan avait pour objectif d'atteindre le transport de 100 000 tonnes d'ici l'an 2 000.

115. Toujours dans la poursuite des objectifs visés, les actions menées en direction des transporteurs dits "Informels" d'une part et celles ayant consisté à consolider la rotation et la disponibilité des citernes d'hydrocarbures d'autre part avaient permis d'atteindre une augmentation de 40% de la part des hydrocarbures transportées.

116. Avec l'organisation mise en place grâce au concours de l'État, et du fait que désormais l'ensemble des citernes sont chargées par un dépôt central, le chiffre de 50 000 tonnes transportées les années antérieures est passé à 70 000 tonnes en 1994. Il faut noter que cette montée du tonnage transporté est également d'ue à l'amélioration des systèmes de communication radio, doublés de liaisons FAX facilitant ainsi la fluidité de la circulation.

117. De même, dans le cadre de l'amélioration de la circulation des trains, des missions de prospection des systèmes de sécurité ont visité certains pays dont l'Afrique du Sud en vue de l'acquisition d'un système de sécurité assisté par ordinateur pour l'exploitation ferroviaire. Il s'agit d'un projet Sénégal-malien inscrit au Programme d'investissement 1995/1998 au coût de 1 milliard de francs CFA. Ce nouveau système remplacera le système sol-train actuellement en exploitation.

118. Aussi, avec l'appui de la CNUCED, des logiciels SIAM (Rail-tracker) ont été acquis pour faciliter le suivi de la vie du matériel roulant moteur et remorqué sur l'axe Dakar-Bamako. Ce système SIAM (Système d'Information Anticipée Marchandises) avait aidé à la prise de décisions jusqu'en 1993.

119. A partir de Novembre 1993, avec le concours des bailleurs de fonds, une étude de l'amélioration des prestations (activités liées au trafic sur les deux réseaux) avait été menée.

120. Suite à l'expression de la volonté politique claire des deux États, il avait été décidé de poursuivre les actions de coopération ferroviaire.

121. Ainsi donc, se sont poursuivies les négociations entre les experts des deux États, de même que des deux Ministres des transports, négociations qui ont abouti à l'adoption par ces derniers du calendrier suivant:

- 1995 : Création d'un Organisme Commun de gestion du Trafic International.
- 1996 : Création d'une Société filiale privée avec le capital réparti comme déjà mentionné plus haut.

122. Dans cette perspective, les deux réseaux de Chemins de fer ont eu à mettre en oeuvre la décision des Ministres des Transports en mettant en place l'Organisme commun de gestion du trafic international et en élaborant, avec la participation des Comités interministériels, les termes de référence et les autres documents nécessaires à la réunion de prise de décision pour la Société filiale privée. La réunion de juin 1995 à Dakar a connu la participation du groupe des experts des deux Etats conduit par les deux Ministres des Transports et des bailleurs de fonds potentiels: Banque mondiale, ACDI, CFD) etc.....

123. S'agissant du domaine de l'équipement et de la maintenance des infrastructures et du matériel roulant, la coopération actuelle s'est révélée non satisfaisante dûe en partie à la faiblesse des échanges inter-réseaux, au fait qu'il n'est pas généralement procédé aux échanges des résultats des études et investigations menées, et à la diffusion du savoir-faire spécifique développé dans le cadre de l'exécution de certains programmes de réhabilitation ou de transformation de matériel. La non diffusion de l'expérience tirée des travaux de transformation des bogies du matériel voyageurs du type MISTRAL (SNCF) à écartement de 1,435 mètre ramené à l'écartement de voie métrique (1,000 mètre), en est une illustration. Pourtant, il s'agit là d'une expérience qui est une première dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre et qui mériterait d'être largement diffusée.

124. La forme de coopération existant actuellement à la Société Nationale des Chemins de fer du Sénégal est essentiellement orientée vers l'exploitation en commun avec le Mali de l'axe ferroviaire Dakar-Bamako. La majorité des actions découlant de la coopération dans ce pays sont conçues pour servir de support à l'exploitation des infrastructures, des équipements et du matériel roulant afin de faciliter l'écoulement du trafic international et sa fluidité. La coopération inter-réseaux, pour être efficace et servir de plateau d'échanges, devrait être renforcée et étendue à tous les domaines concourant à l'exploitation ferroviaire.

##### **5. Maroc (Rabat) Office National des Chemins de fer du Maroc (ONCF).**

125. L'ONCF entretient des relations de coopération avec certains pays africains situés au sud du Sahara, les pays de l'Union Arabe des Chemins de fer et quelques réseaux de Chemins de fer européens.

126. Grâce à l'existence de Commissions mixtes de coopération, cet Office développe et renforce ses moyens de coopération avec la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), la Société Nationale des Chemins de fer belges (SNCB), le Comité des Transports ferroviaires du Maghreb (CTFM), la Société Nationale des Transports ferroviaires Algérienne (SNCFT) et avec l'Office des Chemins de fer Transgabonnais (OCTRA).

127. Les actions entreprises dans le cadre de cette coopération couvrent les domaines ci-après :

- Organisation de stages et de missions aux Chemins de fer français et belges au profit des agents de l'ONCF;
- Contrôle en usines pour le compte de l'ONCF d'articles achetés auprès des fournisseurs français et belges comme garantie d'une meilleure assurance qualité;
- Fourniture de documents concernant divers domaines;
- Achats de certaines pièces de matériel roulant etc.....
- Dans le cadre des réunions du Comité des Transports ferroviaires du Maghreb, la recherche de solutions aux problèmes de circulation du "Transmaghreb" comme la réduction du temps de parcours par la réduction des arrêts, l'étude du marché maghrébin pour le transport des marchandises, le contrôle à bord (police et douanes) pour réduire les temps d'arrêts en gare et éviter l'arrêt sur les frontières, mise au point sur l'état d'avancement du Transmaghreb et la représentation commune au sein de divers Organismes et Institutions comme l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), l'Union Arabe des Chemins de fer (UACF) et l'Union Africaine des Chemins de fer (UAC).

128. Avec les pays situés au Sud du Sahara, les Chemins de fer marocains, sur la base d'une convention de 1979 liant l'ONCF et l'OCTRA ont signé le 25 juin 1993 un Annexe à ladite convention marquant ainsi un pas important dans l'évolution de la coopération ferroviaire Maroc-Gabonnaise. Cette annexe fixe essentiellement dans ses actions :

- le détachement de cadres experts de l'ONCF à l'OCTRA;
- les prestations de contrôle de réception et le suivi de l'exécution par l'ONCF des fournitures que l'OCTRA compterait acquérir au Maroc.

129. Le groupe d'experts détachés à l'OCTRA est opérationnel depuis septembre 1993. Dans le cadre de la recherche des voies et moyens pour promouvoir la coopération entre les Chemins de fer africains, la coopération entre le Maroc et d'autres pays africains pourrait être développée et s'étendre aux domaines de la formation du personnel spécialisé, formation pour laquelle ce pays dispose de structures appropriées. Le Centre de formation de Rabat créé en 1984 dans le cadre de la restructuration et de l'harmonisation de la formation au sein de la Direction de la "Voie ferrée et équipements, couvre tous les besoins des Services Voie et Génie Civil, Signalisation et Télécommunications de "l'ONCF".

130. La formation constituant une préoccupation constante pour tous les dirigeants, ce volet de la gestion devrait bénéficier d'un effort soutenu dans tous les réseaux de Chemins de fer.

131. En effet, la modernisation du réseau ferroviaire, le développement de la maintenance, l'adaptation des installations à l'évolution du trafic, le renouvellement des équipements nécessaires au renforcement de la Sécurité, la régularité des circulations et enfin l'amélioration des méthodes de gestion dans le but d'augmenter la productivité des moyens humains et matériels sont autant de raisons pour que la formation devienne une nécessité vitale dans tous les Chemins de fer africains.

132. A l'instar du Maroc, plusieurs autres pays des sous-régions de l'Afrique du Nord et de l'Afrique du Sud sont en mesure de donner une vocation sous régionale ou régionale à leurs Centres de formation ferroviaires et à leurs usines de fabrication de matériel roulant.

133. A cet effet, il importe que soit fait le point sur les spécialités ferroviaires, les capacités d'accueil de ces centres et les unités industrielles existant dans les différentes sous régions pour favoriser la création des cellules manquantes dans le but de doter le continent africain de moyens suffisants et autonomes en matière de formation et de développement technologique.

134. Il importe par ailleurs de noter que l'Afrique est un marché potentiel pour les pays technologiquement plus avancés et qu'elle continuera de l'être encore pendant longtemps. C'est fort de cela qu'une certaine adaptation de la coopération nord-sud aux objectifs de développement du continent africain devrait s'inscrire dans les priorités des échanges dont les bases devraient être redéfinies. Un tel changement, voire aménagement à cette forme de coopération, implique que soient remaniées les bases des relations existantes entre le Nord et le Sud, à la lumière des exigences du développement et de tout ce qui devrait concourir à l'épanouissement du continent, tels que la transformation sur place des matières premières et le développement des petites industries.



135. Cette industrialisation par étapes pourrait démarrer par la création de petites unités industrielles où l'utilisation des infrastructures existantes dans les ateliers des Chemins de fer servirait de base à l'usinage de certaines pièces de rechange et à la fabrication de composants pour le matériel roulant et les équipements.

136. Ainsi, pourraient être utilisés les complexes des industries ferroviaires de la sous-région de l'Afrique du Nord, de l'Afrique du Sud et de ses voisins immédiats dont certains ont, dans le passé, fourni du matériel roulant et des pièces de rechange à des réseaux de Chemins de fer africains.

137. Des actions concertées pourraient donc être menées dans ce cadre entre ces potentialités africaines, celles du nord et du tiers monde, pour un mixage des possibilités de développement technologique en Afrique.

138. Il résulte de ce qui précède que la coopération ferroviaire entre "l'ONCF" et les autres Chemins de fer du continent et hors du continent africain connaît un certain développement. Comme amorcée avec l'Office des Chemins de fer Transgabonnais, cette coopération devra être étendue aux autres réseaux de Chemins de fer africains et diversifiée pour couvrir tous les domaines de l'activité ferroviaire. De même, des efforts devront être faits pour diffuser les possibilités d'exploitation des potentialités technologiques existant au Maroc et dans la sous-région du Nord, s'agissant en particulier de la fabrication de pièces de rechange et de matériel roulant ferroviaire.

## **VI. ACTIONS PROPOSEES POUR LE DEVELOPPEMENT ET LE RENFORCEMENT DE LA COOPERATION**

139. Sous sa forme actuelle, la coopération entre les réseaux de Chemins de fer africains peut être développée et dynamisée. Les propositions, mesures et actions pour y contribuer sont résumées comme ci-après:

140. S'agissant des matières premières, les possibilités existant à l'intérieur des réseaux de Chemins de fer du continent africain devraient être exploitées pour servir de support au développement des petites industries, dont les coûts de production pourraient devenir compatibles avec la capacité d'achats des consommateurs africains.

141. Le dialogue une fois établi sur cette base, pourrait être bénéfique à toutes les parties, aussi bien s'agissant des économies d'échelles qui en découleraient, que des sources d'emplois, base du développement économique et social de tout pays.

142. L'objectif visant la réduction des prix des approvisionnements de pièces de rechange, pourrait donc être atteint, si parallèlement aux efforts d'industrialisation, la coopération en direction de certains pays d'Asie, d'Amérique latine et de certains autres pays du tiers monde techniquement plus avancés pouvait être intensifiée et valorisée.

143. Pour les échanges inter-réseaux à l'intérieur de la région Afrique, les modalités pratiques devraient être réétudiées, de manière à ce que le niveau des coûts ne constitue plus un obstacle à ces échanges qui devraient être systématisés dans tous les domaines de l'exploitation ferroviaire, y compris la conduite des études prospectives au niveau bilatéral, sous régional et régional.

144. Ainsi, il ne sera recherché dans les pays du nord, que l'assistance nécessaire à l'exploitation des domaines encore non maîtrisés en Afrique, en tenant grand compte de la similitude des conditions d'existence propres à l'environnement africain dans lequel s'opère le développement économique et social.

145. Dans cette perspective, il devrait être établi un partenariat avec les pays du Nord dans le but de faciliter le transfert de technologie par la décentralisation de certains postes de fabrication dans les pays producteurs pour leur installation dans les pays africains.

146. Une telle pratique favoriserait non seulement le transfert souhaité, mais contribuerait également au développement de l'emploi et de ses effets induits dans le domaine socio-économique.

147. Pour donc promouvoir la coopération économique entre les États africains dans le domaine de l'intégration, il serait souhaitable que, déjà au niveau primaire, soient jetées les bases de cette coopération en procédant à des investigations, mode par mode, tout en couvrant tous les aspects des transports et des communications.

148. A cet effet, il devrait être procédé à un diagnostic à l'intérieur de chaque mode et recherché les voies et moyens pour développer la coopération, dans un premier temps entre les intervenants à l'intérieur d'un même mode de transport.

149. S'agissant du secteur des Chemins de fer africains en particulier, les réseaux interconnectés devraient constituer un outil efficace pour la réalisation de leurs objectifs communs en matière d'intégration physique, économique et sociale du continent.

150. Pour y parvenir, les actions ci-après pourraient être recommandées:

- consolider la vocation sous régionale et le rôle primordial des Chemins de fer dans le développement économique et social des États;

- gérer les entreprises ferroviaires de manière autonome selon les principes et les règles applicables aux sociétés du secteur concurrentiel;
- exercer les activités ferroviaires avec efficacité, sur une base commerciale en offrant aux clients du rail des services de transport de bout en bout de qualité à des prix compétitifs;
- satisfaire à la mission de service public des Chemins de fer, moyennant compensation;
- assurer au minimum l'équilibre d'exploitation et améliorer la marge brute d'auto-financement.

151. Les États africains devraient s'engager à cette fin à mettre en oeuvre des mesures visant à améliorer la compétitivité de la chaîne de transport et à développer une coordination entre le rail et la route qui favoriserait une juste compétition économique entre les deux modes (la route et le rail).

152. A cet effet, les obstacles de type réglementaire à l'exercice de la concurrence pourraient être progressivement levés. Le recouvrement des coûts d'usage des infrastructures serait amélioré, première étape d'une politique visant, pour chacun des modes de transport, à assurer à terme le recouvrement des charges récurrentes d'entretien et de renouvellement des infrastructures.

153. La concertation sous-régionale devrait être de règle dans les actions ci-dessus pour permettre aux dirigeants en charge de la gestion des Chemins de fer de bénéficier des expériences issues des échanges inter-réseaux et de la coopération sous-régionale et régionale.

154. Toutes les actions préconisées ci-dessus, si elles étaient entreprises avec succès dans le cadre du développement du trafic inter-États, devraient contribuer à renforcer les bases d'une réelle coopération inter-réseaux et favoriser l'émergence des mesures propres à l'intensification et au renforcement des relations de coopération dans les divers domaines de l'exploitation ferroviaire en Afrique.

155. Des actions de sensibilisation et de contrôle devraient être menées pour que les accords existants en matière de coopération soient traduits dans les faits et qu'il soit établi des contrôles hiérarchisés permettant de suivre l'application correcte des dispositions arrêtées par les états et par les réseaux de Chemins de fer. Le mécanisme de suivi à mettre en place dans ce cadre aura l'avantage de détecter à temps les entorses aux dispositions et permettra de proposer la mise en oeuvre de mesures correctives.

156. La réticence au changement constituant entre autres causes, l'un des handicaps au développement de la coopération, des mesures spécifiques devront être prises en vue de la transformation des mentalités. Les initiatives, rarement développées dans ce sens à divers niveaux, sont souvent peu suivies d'effets. Des constats généralement faits, il ressort que les textes et accords financiers qui existent ne sont pas appliqués comme ils doivent l'être. Il importe donc pour redresser la situation, de mettre en place des dispositions de contrôle et de suivi de l'application de ces textes et accords, avec la possibilité de situer les responsabilités en cas de défaillance dans les différentes structures.

157. Concernant le domaine des pièces de rechange, il est constaté que les informations ne circulent pas, et que chaque réseau vit presque en vase clos. Il est constaté également une certaine réticence aux échanges, réticences qui semblent être l'une des causes de la non diffusion des informations. Il en résulte que dans un réseau donné, le matériel de traction est immobilisé pour cause de pièces de rechange d'une machine d'un type donné, pendant que dans le réseau voisin, ces pièces sont disponibles en stock et quelquefois déjà déclassées et destinées à la réforme. Dans de telles circonstances, la publication par périodes déterminées de la liste des pièces en stock, donc des inventaires des magasins d'approvisionnements des réseaux à l'intérieur d'une même sous-région ou des pays disposant du même type de matériel permettrait, grâce à la diffusion des informations, de coopérer dans ce domaine précis qui constitue un centre nerveux pour l'exploitation des Chemins de fer. Rappelons qu'une locomotive est constituée de plusieurs milliers de pièces et qu'il serait bénéfique pour les réseaux de Chemins de fer africains de s'organiser pour publier les inventaires de leurs magasins afin de créer un courant d'échanges pouvant alléger le taux d'indisponibilité du matériel roulant et d'autres équipements d'interventions.

158. Dans le même cadre, le taux de couverture pour la fabrication locale des pièces constitutives du matériel étant insignifiant, une coopération dynamique s'avère nécessaire entre réseaux pour encourager la production locale déjà existante dans certains pays, et la diffusion des produits fabriqués dont les prix de revient, toute comparaison établie, sont de loin inférieurs à ceux des produits importés sans compter l'avantage que constitue le gain de temps dans les délais d'approvisionnement qui peuvent, dans certains cas, dépasser six mois.

159. Autant la diffusion des stocks de pièces de rechange des magasins nationaux est souhaitée, autant il serait profitable à chacun et à tous de diffuser les potentialités techniques existant dans les différents pays du continent africain dans le domaine de la production des pièces de rechange et de matériel d'équipement.

160. Une telle diffusion permettrait de connaître ce qui peut être approvisionné dans les autres pays sans aller au-delà du continent et, par là, bénéficier des avantages qui pourraient en découler, aussi bien en coûts d'acquisition qu'en gain, s'agissant du transport et des délais.

161. Dans le domaine de la voie ferrée, les mêmes besoins sont ressentis. A ce niveau, le développement de la coopération inter-réseaux permettra aux Chemins de fer interconnectés, dans le cadre de l'interpénétration, d'organiser une utilisation en commun du matériel lourd d'entretien, de réparation et de reconstruction en particulier s'agissant de l'exécution des programmes de réhabilitation.

162. Les réseaux non interconnectés prenant en compte les difficultés liées au transport, pourront, sur la base de calculs de rentabilité, coopérer dans le domaine des échanges de matériel et de sous-location d'engins. Malgré les coûts de transport, les comparaisons à établir entre coûts d'acquisition de matériel neuf et coûts de sous-location de matériel de voie réhabilitée, devront prendre en compte le volume des travaux, l'importance des chantiers et leur étendue dans le temps.

163. Il découle des considérations ci-dessus que l'interconnexion des voies ferrées demeure une des conditions de base pour la dynamisation de la coopération technique inter-réseaux et la promotion du transport ferroviaire. Il en est de même pour le développement du trafic international souvent handicapé par les ruptures de charges aux frontières. A ce stade, il importe de recourir à la complémentarité des divers modes de transport en particulier le transport routier par le biais du transport multi-modal. La coopération inter-modes qui découlerait d'une telle approche, permettrait de résoudre un certain nombre de problèmes qui handicapent la fluidité des transports et ont une implication directe ou indirecte sur les coûts, les délais et la qualité des prestations de service en général. Il importe donc de définir les objectifs et sérier les priorités afin d'asseoir une coopération dynamique sud-sud.

164. Il est par ailleurs souvent constaté dans les ports, une pénurie de matériel roulant pour assurer le transport des marchandises en direction des pays de l'interland, pendant que dans des réseaux des pays voisins, il existe du matériel roulant disponible ne pouvant pas être utilisé faute de trafic. Aussi, les périodes de pointes de trafic n'étant pas les mêmes dans les divers réseaux de Chemins de fer, la coopération permettrait une utilisation rationnelle et une programmation efficace des actions contribuant à l'exploitation ferroviaire.

165. Un autre domaine d'intérêt est celui de l'utilisation en commun du personnel spécialisé et des centres de formation existant dans un certain nombre de réseaux. Il en est de même de la création des centres de recherche et développement au niveau régional.

166. Un domaine très peu exploré dans les actions de coopération est celui des finances où la nécessité de la coopération n'est pas souvent bien perçue.

167. En effet, la seule forme de coopération qui existe généralement à ce niveau est la coopération nord-sud. Tous les réseaux de Chemins de fer africains, en particulier ceux situés au sud du Sahara, sont tributaires des approvisionnements en provenance des pays du nord. Beaucoup de difficultés apparaissent du fait que les circuits d'approvisionnements ne sont pas maîtrisés et la plupart des matériels ne sont pas fabriqués sur le continent.

168. Dans une telle situation, il devra être recherché les voies et moyens en vue de pouvoir comparer les coûts sur un marché plus étendu. Il devra en être de même pour la recherche de la rentabilité dans toutes les nouvelles initiatives.

169. Un des objectifs majeurs à atteindre à terme étant l'intégration, des décisions favorables au développement devront être prises pour guider toutes les nouvelles actions à entreprendre afin de créer, développer ou dynamiser la coopération inter-réseaux des Chemins de fer africains.

170. Les diverses structures impliquées devront pouvoir suivre les échanges entre le nord et le sud et ramener les coûts, jusque-là très élevés, à des proportions acceptables.

171. Il serait à cet effet nécessaire de créer des unités de fabrication de pièces de rechange et de petits matériels dans les différentes sous-régions du continent dans le but de favoriser l'industrialisation et, de ce fait, de pouvoir réduire les importations en devises.

172. Dans ce cadre, l'Union Africaine des Chemins de fer aura un rôle de premier plan à jouer pour la coordination des différentes actions qui s'avéreront nécessaires en vue de la réalisation des objectifs ci-dessus.

173. Pour ce qui relève de la coopération avec les autres réseaux du continent africain, coopération qui devrait contribuer à la recherche de solutions à moindres coûts, la tendance est encore timide dans son état actuel. La coopération existante est entretenue sporadiquement suite à l'insuffisance d'informations devant la sous-tendre. Les échanges d'expériences dans le domaine de la réinsertion sociale dans le programme de la restructuration des administrations ferroviaires et la diffusion des résultats de certains diagnostics faits dans certains pays du continent, pourraient contribuer au renforcement de la coopération sud-sud tant souhaitée.

174. Au niveau régional, des échanges sur des thèmes précis regroupent actuellement tous les ans les Directeurs des Ressources Humaines. Il devrait en être de même de l'harmonisation des politiques au niveau des dirigeants des Chemins de fer sous l'égide de l'Union Africaine des Chemins de fer (UAC).

175. Au-delà de la coopération au niveau intra-africain, où l'interconnexion constitue un des interfaces, il devra être recherché une coopération avec les réseaux des autres pays confrontés aux problèmes de développement, dans le même esprit que la coopération nord-sud existante qui, dans sa forme actuelle, devrait subir une certaine transformation pour être réellement bénéfique et servir les intérêts du sud et du nord.

176. Au niveau donc de la coopération avec les autres pays en développement se situant à un stade plus avancé dans le domaine technologique, des tentatives ont été faites en direction de certains d'entre eux comme l'Inde et le Brésil. De ces contacts pourraient être recherchées des technologies adaptées aux conditions propres à l'exploitation des Chemins de fer africains.

177. Afin de rendre le transport ferroviaire plus compétitif, il importe que entre autres initiatives, des actions concertées soient entreprises pour l'aménagement et la modernisation des équipements des terminaux pour rendre plus fluide et plus opérationnel les manutentions et la livraison des marchandises. Il devra en être de même pour la simplification des procédures douanières (remplacement du document "TIF" par un manifeste ferroviaire).

178. S'agissant de l'amélioration de la gestion, les réformes engagées dans le cadre de la restructuration devront être orientées vers l'objectif visé par les Etats et qui consiste à "transformer le Chemin de fer en entreprise efficace exerçant ses activités sur une base commerciale, gérée de manière autonome selon les principes et les règles applicables aux sociétés du secteur concurrentiel".

179. A cet effet, la coopération entre réseaux africains et avec les réseaux des pays du tiers-monde et du Nord qui consisterait à des échanges d'expériences dans les divers domaines cités, pourrait être bénéfique aux uns et aux autres, grâce à la diffusion au moment opportun des informations sur les activités de chaque réseau et à l'organisation de rencontres entre responsables chargés de la gestion des Chemins de fer africains.

180. Suite au diagnostic mené ci-dessus, les dirigeants des Chemins de fer ont fait le constat que, dans leurs tâches de gestion quotidienne, ils consacrent très peu de temps aux questions de développement de la coopération inter-réseaux qui, pourtant, compte tenu de son impact, devrait aider à la recherche de solutions dans beaucoup de domaines de l'exploitation ferroviaire.

181. Il en résulte que beaucoup d'efforts restent à faire à tous les niveaux par les dirigeants des entreprises et administrations ferroviaires africaines pour développer la coopération et faire accepter le concept des échanges qui nécessite une reconversion des mentalités.

182. De ce qui précède, il a été également fait le constat tout au long de cette étude, que les réseaux africains ont une certaine similitude dans leur processus de développement.

183. Au stade de l'évolution actuelle des réseaux de Chemin de fer africains, la coopération est devenue une nécessité. Pour être au rendez-vous de la compétition face aux autres modes de transport, ils devront conjuguer leurs efforts et mettre ensemble leurs potentiels en vue d'une utilisation en commun de leurs infrastructures et équipements sur les bases d'harmonisation, de standardisation, de normalisation et d'exploitation des possibilités de "troc" dans le domaine des approvisionnements en pièces de rechange et matières.

184. Il est par ailleurs constaté lors des différentes analyses, qu'au moins 80% des actifs du bilan dans les Chemins de fer sont des éléments immobilisés (terrains, machines, matériels, équipements etc...); 8 à 10% des stocks d'approvisionnements sont des stocks quasi inexistantes ne pouvant pas être stockés car non physiques; 15% sont des valeurs non réalisables.

185. Si dans les actions de gestion, on modifiait les proportions de 80%, il ne serait plus possible de répondre aux besoins du transport d'où l'obligation de s'orienter vers les wagons de particuliers et des "embranchements particuliers".

186. Si, compte tenu d'autres exigences, on modifiait le niveau des stocks, on risquerait de tomber en rupture de pièces de rechange. Il découle donc de ces difficultés que la standardisation dans le domaine de l'approvisionnement devient une nécessité si l'on veut aboutir à une économie de trésorerie. Il ne devra pas être perdu de vue qu'en Afrique, hormis quelques exceptions, les réseaux de Chemins de fer sont de tailles modestes, en étendue et en capacités.

187. Il découle de ce qui précède que pour développer et renforcer la coopération inter-réseaux, les informations devront circuler en temps requis d'un réseau à un autre. Il devra en être de même pour le personnel spécialisé à divers niveaux et dans les divers domaines de l'activité ferroviaire. Les échanges d'informations sur les formations dispensées dans les réseaux et les modules propres élaborés suivant les besoins et les contraintes de l'environnement propre à chaque réseau pourraient constituer un domaine de coopération inter-réseaux.

188. Au plan monétaire, les groupements des réseaux ferroviaires sont indispensables pour faciliter les opérations des bureaux de compensations dans le but de développer le trafic international intra-africain. A ce niveau, bénéfice peut être tiré de la coopération nord-nord qui ne nécessiterait qu'une adaptation aux conditions d'exploitation des Chemins de fer africains.



189. Il importe de souligner enfin que dans les différentes interventions en cours ou projetées en vue de développer et de renforcer la coopération, la loi du coût minimum global devra guider toutes les actions à entreprendre par les opérateurs concernés par le transport, en particulier le transport ferroviaire. S'agissant de la coopération avec les réseaux non interconnectés, il découle de l'analyse de la situation actuelle que cette coopération est presque inexistante.

## **VII. SYNTHESE CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

190. Dans la recherche des voies et moyens pour créer, développer et dynamiser la coopération sous toutes ses formes, les actions ci-après pourraient être menées.

191. La création des cellules d'achat pour le regroupement des approvisionnements et des ateliers spécialisés au niveau sous régional pour la maintenance du matériel roulant et de la voie ferrée pourrait contribuer à réaliser des économies d'échelle.

192. Les problèmes de gestion étant presque similaires dans la plupart des réseaux situés au sud au Sahara, les solutions à un problème donné pourraient bénéficier à l'ensemble des réseaux grâce à la diffusion des informations et données au niveau du continent. L'Union Africaine des Chemins de fer pourrait servir de support à ces actions. Faute de coopération, les résultats des investigations faites dans un pays donné restent non connus des autres qui, souvent confrontés aux mêmes problèmes, entreprennent les mêmes études. La constitution d'une banque de données en transport ferroviaire au niveau régional contribuerait, dans une large mesure, à la solution de certains des problèmes auxquels sont confrontés les dirigeants des Chemins de fer dans leurs tâches de gestion.

193. Dans le cadre de l'amélioration de l'exploitation et de la gestion des Chemins de fer, les États ayant adopté des politiques de libéralisation, les Chemins de fer dans ce nouvel environnement, devraient se transformer en entreprises à caractère commercial en compétition avec les autres modes de transport.

194. La coopération renforcée devrait permettre aux réseaux de se concerter, d'échanger des vues sur des questions de gestion et d'harmoniser certaines actions. L'expérience du Chemin de fer du Cameroun s'agissant de la rationalisation des effectifs du personnel pourrait faire l'objet de plus de réflexions pour jeter les grands axes pour les orientations des États africains en matière d'élaboration du plan social.

195. Compte tenu des faibles capacités des réseaux africains au niveau des approvisionnements et de la constitution des stocks, il devra être fait de gros efforts pour regrouper les besoins, acquérir ensemble des matériels standardisés qui motiveraient des recherches spécifiques de matériels adaptés à l'Afrique. Le regroupement des commandes susciterait l'établissement de normes africaines. Ainsi, l'expertise pourrait être développée en Afrique sur la base des échanges d'expériences vécues sur le continent.

196. Sur le plan des ressources humaines, les centres de formation existants pourraient développer leurs capacités, constituer des bureaux d'études et vendre leurs prestations aux réseaux de Chemins de fer, d'où diversification de leurs activités.
197. Il serait donc nécessaire, pour atteindre de meilleurs résultats, que les réseaux s'adaptent au nouvel environnement économique qui prévaut dans le domaine des transports ferroviaires, et qu'ils puissent systématiser les échanges et la diffusion des informations sur les capacités existantes.
198. S'agissant des adjudications, il est malheureusement constaté que, faute de capacités suffisantes et d'expériences, beaucoup d'entreprises africaines n'arrivent pas à se positionner en bonne place sur les marchés dans les pays africains.
199. La création de petites sociétés gérées suivant les normes du marketing, devrait être encouragée pour parer à ces insuffisances et pour développer la fabrication sur place dans les pays africains des pièces de rechange et de composantes. Il importe également de diffuser les capacités de fabrication de ces sociétés et d'orienter certaines d'entre elles vers une vocation sous-régionale dans le but de promouvoir un développement soutenu en direction des grandes capacités.
200. A cet effet, des efforts suffisants n'ont pas été faits dans le passé dans les sous-régions situées au sud du Sahara.
201. Il en est de même s'agissant du développement de la Coopération avec les autres réseaux non interconnectés où très peu d'actions ont été menées. Les quelques-unes qui ont été concrétisées concernent la cession de quelques travaux d'usinage de pièces de rechange pour matériel moteur, et l'acquisition de certains composants de machines de traction.
202. Pour ce qui relève des problèmes de financement, tout reste à faire dans ce domaine.
203. Face à l'environnement dans lequel évoluent les Chemins de fer africains, où les conditionnalités sont nombreuses avec les pays du nord, il devient une obligation pour les réseaux de s'orienter vers les institutions africaines des pays comme l'Afrique du Sud et les pays de l'Afrique du nord.
204. Cette orientation constituerait un contre-poids face à la situation de quasi-monopole dans laquelle évolue l'Afrique. Il pourrait ainsi être recherché, le financement par les industries africaines qui en auraient les moyens, des acquisitions de matériel et d'équipements. Un tel processus pourrait donner naissance à une nouvelle politique africaine d'investissements sur la base de la coopération sud-sud, et avec le temps à une structure de coopération régionale pour les sources africaines

de financement. Comme déjà mentionné dans les chapitres antérieurs, il serait nécessaire de connaître les potentialités africaines existantes pour mieux orienter l'étendue des marchés africains.

205. Pour la coordination et le suivi des actions nécessaires au renforcement de la coopération, les moyens devraient être mis à la disposition de l'Union Africaine des Chemins de fer à qui serait donné mandat à cette fin, tout en précisant les objectifs de performance à atteindre. Cette institution spécialisée à vocation régionale pourrait être consultée à tout moment pour tout ce qui relèverait de la coordination de la coopération en matière d'échanges inter-réseaux sur le continent et avec le reste du monde.

206. Face au développement de plus en plus accéléré des autres modes de transport, la survie des entreprises ferroviaires devrait nécessairement passer entre autres voies par les inter-faces avec ces modes de transport. Les entreprises privées ayant beaucoup investi dans le transport routier, les Chemins de fer devraient s'organiser pour se doter de matériel mixte afin de réduire les ruptures de charges et, par voie de conséquence, d'avoir accès à la diminution des coûts, et par ce biais, atteindre les régions de production.

207. Tenant compte du fait que les intérêts routiers sont généralement privés tandis que ceux des Chemins de fer sont en grande majorité publics, il s'avèrerait nécessaire que des relations de complémentarité soient établies avec la route. Dans le même cadre, des relations de coopération devraient être davantage développées avec la communauté portuaire composée généralement des représentants du Port, des transitaires, des consignataires, des acconiers, des avitailleurs, des services de douanes, de la gendarmerie, de la police etc..... Le Chemin de fer devrait renforcer sa présence au sein d'une telle structure pour mieux être en mesure de connaître les besoins de transport, les exigences et contraintes qui y sont liées afin d'améliorer constamment ses prestations.

208. Pour mieux examiner la compétitivité des corridors ferroviaires par rapport aux autres corridors, il devrait être étudié par les autorités des pays africains ayant les Chemins de fer sur leurs territoires la création d'un observatoire des coûts.

209. Pour ce qui relève du domaine des finances, il n'existe pas de coopération entre les réseaux de Chemins, en particulier entre les réseaux des sous-régions de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Les réseaux interconnectés de l'Afrique du nord, de l'Afrique australe et le réseau ferroviaire de l'Afrique du sud sont beaucoup plus structurés dans ce domaine.

210. En effet, les échanges inter-réseaux existant à ce jour concernent essentiellement l'exploitation technique et commerciale dans les sous-régions concernées. Les informations sur la gestion des finances et des projets

d'investissement n'existent presque pas. Aussi paradoxal que cela puisse paraître, les informations sur les réseaux de Chemins de fer africains peuvent être plus facilement obtenues à l'extérieur du continent qu'à l'intérieur de l'Afrique.

211. Cette situation montre la faiblesse de la coopération en matière des échanges inter-réseaux. De plus, elle n'est pas propre au seul domaine financier car elle pourrait être étendue à bien d'autres. Il serait donc nécessaire pour parer à cette lacune, de renforcer cette coopération et la dynamiser, de centraliser les informations et données et de les diffuser aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des réseaux ferroviaires du Continent africain.

212. Le constat fait ci-dessus serait-il dû au fait que les systèmes comptables ne seraient pas généralement les mêmes dans les pays concernés? Si tel était le cas, il devrait être recherché les voies et moyens pour une harmonisation des structures d'établissement du plan comptable. Une difficulté non négligeable serait celle de l'interprétation et des approches.

213. En effet pour ce qui relève des relations avec d'autres réseaux, en particulier ceux des pays anglophones, la philosophie du plan comptable est différente. A ce niveau, devrait intervenir l'Union Africaine des Chemins de fer pour l'élaboration de normes "UAC" permettant de disposer de codes de retraitement suivant les origines des données concernées.

214. Il ressort du diagnostic mené et des analyses faites dans cette étude, que suivant les réseaux, les projections des comptes prévisionnels et les projections d'investissements ne seraient pas établies à partir d'une base centrale. L'idéal serait, pour une cohésion des projections, que ces tâches relèvent de la supervision d'une même autorité et qu'une certaine harmonisation soit recherchée dans le cadre de la coopération inter-réseaux pour faciliter les comparaisons des résultats.

215. A cet effet, des rencontres entre responsables chargés des Finances dans les différents réseaux devraient permettre de jeter les bases d'une coopération fructueuse et d'effectuer, à ces occasions, des projections pour des gestions prospectives.

216. S'agissant des échanges d'expériences et de compétences, les réseaux africains pourraient échanger à moindre coût les experts dans des domaines spécifiques pour certaines études. Ces échanges seraient basés sur la coopération sud-sud. Pour ce faire, les compétences existantes dans les réseaux de Chemins de fer devraient faire l'objet d'une large diffusion au niveau du continent et des sources de financement.

217. La constitution d'une banque de données ferroviaires gérée par l'Union Africaine des Chemins de fer (UAC) en relation avec la Banque centrale de données en transport de la CEA, contribuerait également dans une large mesure, au développement et au renforcement de la coopération entre les réseaux de Chemins de fer africains et entre ces réseaux et les autres Chemins de fer des autres régions du monde.

218. Toujours dans la recherche des voies et moyens pour l'intensification des relations inter-réseaux dans le cadre de la coopération sud-sud, la coopération en matière de gestion financière pourrait envisager dans ses actions, la création de comptes courants au niveau de certains réseaux sur la base du volume des échanges pouvant nécessiter cette coopération. Cette proposition mériterait d'être approfondie.

219. De même, il serait possible d'envisager des financements par des échanges d'investissements. Une coopération bien structurée devrait permettre de renforcer les bases d'une réelle plate-forme d'entraide et de complémentarité en matière de gestion financière des réseaux de Chemins de fer africains.

220. En conclusion, la coopération inter-réseaux, pour être efficace, devrait couvrir tous les domaines de l'activité ferroviaire.

221. Pour ce faire, il importe que soient explorés tous les domaines susceptibles d'être concernés par les échanges inter-réseaux et ce, sur la base d'un diagnostic approfondi, permettant d'analyser les structures existantes, de détecter les maillons faibles dans l'exploitation ferroviaire, d'étudier l'adéquation des moyens mis en oeuvre par rapport aux objectifs pour aboutir à l'examen des possibilités de mise et d'utilisation en commun des facilités existantes (infrastructures, matériels, et équipements), de manière à définir les bases des actions de coopération dans les domaines clefs de la gestion et de l'exploitation des Chemins de fer.

222. A cette fin, pour développer et renforcer la coopération sud-sud en matière de transport ferroviaire, des actions concertées devraient être menées au niveau des dirigeants des Chemins de fer. Il devrait être à cet effet procédé par ces derniers à une large diffusion des capacités existantes sur le continent s'agissant des équipements d'intervention, des matériels roulants et des unités de production industrielle.

223. Dans la mise en oeuvre des différents plans d'action à élaborer à cet effet, il devrait être tiré avantage des regroupements et des possibilités d'exploitation en commun des facilités existantes pour la maintenance et l'exploitation des Chemins de fer.

224. Il reste bien entendu, compte tenu des contraintes du moment, que l'exploitation rationnelle des réseaux africains nécessiterait sans aucun doute comme préalable, l'interconnexion des voies ferrées existantes dont l'absence constitue un handicap sérieux au développement du trafic international, support du mouvement des biens et des personnes au-delà des frontières des pays du continent africain. La réalisation de l'interconnexion facilitera donc la création des ateliers centraux spécialisés par sous-régions et la planification dans un cadre de complémentarité, des investissements pour l'acquisition des moyens d'intervention et la modernisation des réseaux de Chemins de fer.

225. Pour développer et renforcer la coopération sud-sud dans le domaine des Chemins de fer et des transports ferroviaires, les actions sous-régionales concertées à entreprendre, devront donc être menées de manière à aboutir à la signature d'accords cadre et d'accords spécifiques entre réseaux africains pour faciliter l'exploitation en commun des moyens matériels et humains et la dynamisation des programmes de recherche et développement pour l'amélioration des prestations des services des Chemins de fer et de la qualité de leur produit.

## **ANNEXES**

SOCIETE IVOIRIENNE  
DES CHEMINS DE FER  
SICF

### **SITUATION DU MATERIEL MOTEUR**

au 12/5/1995

### **RECAPITULATIF**

N <sup>os</sup> ORDRE	TYPE DE MATERIEL	EFFECTIF DU PARC	ENGINS EN IMMOBILISATION			ENGINS DISPONIBLES	TAUX DE DISPONIBILITE %
			LONGUE DUREE	COURTE DUREE	TOTAL		
1	CC 2200	9	1	3	4	5	55,56
2	3B 1800	6	4	1	5	1	16,67
3	ZE 200	8	2	3	5	3	37,50
4	AA - BB S 200	24	12	5	17	7	29,16
5	DRAISINE S	7	2	2	4	3	42,85
6	GRUES	2	0	0	0	2	100
<b><u>TOTAL GENERAL</u></b>		56	21	14	35	21	37,50

**Source :** Direction du Matériel et de la Traction (DMT)



**SOCIETE IVOIRIENNE  
DES CHEMINS DE FER  
SICF**
**SITUATION DU MATERIEL**
**REMORQUE**

DATE DU 20/4/1995

TYPE DE VEHICULES	EFFECTIF DU PARC	DISPONIBLE	INDISPO.	OBSER.	
<b>1 VOITURES INOX</b>				% Hebdo H	% Hebbo. H41
1 <sup>ère</sup> Classe	2	1	1		
2 <sup>ème</sup> Classe	18	4	14		
Couchettes	2	1	1		
Restaurants	2	0	2		
<b>TOTAL 1</b>	<b>24</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>25%</b>	
<b>2 VOITURE SOULE</b>					
1 <sup>ère</sup> Classe	3	0	3		
2 <sup>ème</sup> Classe	26	7	19		
Restaurant	1	1	0		
Couchettes	3	1	2		
Fourgon - Collecteurs	18	5	13		
<b>TOTAL 2</b>	<b>51</b>	<b>14</b>	<b>37</b>	<b>27%</b>	
<b>3 WAGONS</b>					
Couverts	314	178	136		
Plats	136	93	43		
Porte-Autos	10	2	8		
Tombereaux	62	32	30		
Trémies	20	16	4		
Wagons de Service	25	15	10		
Wagons Loués	1	1	0		
Citernes "Particulier"	94	53	41		
Citernes de Service	4	2	2		
<b>TOTAL 3</b>	<b>666</b>	<b>392</b>	<b>274</b>	<b>59%</b>	
<b>TOTAUX</b>	<b>741</b>	<b>412</b>	<b>329</b>	<b>58%</b>	
Le C.D.M.R					

**Source:** Direction du Matériel et de la Traction (DMT)

**Source :** Direction de l'Exploitation

**SOCIETE IVOIRIENNE  
DES CHEMINS DE FER**

MOIS	Nombre de Trains		Nombre de wagons		Tonnage Brut		Tonnage Net	
	IMPAIRS	PAIRS	IMPAIR	PAIR	IMPAIR	PAIR	IMPAIR	PAIR
Octobre (1993)	30	22	683	559	30 140	12 976	18 846	3 349
Novembre	20	20	545	563	20 854	14 687	11 708	5 387
Décembre	32	24	772	685	32 353	17 665	19 539	6 115
Janvier (1994)	32	26	732	762	33 145	17 747	21 013	4 913
Février	39	24	890	751	38 605	18 174	23 498	5 471
Mars	44	30	950	908	45 466	23 014	29 484	7 096
Avril	40	29	893	828	40 910	20 418	25 974	6 528
Mai	32	26	732	749	34 894	19 200	21 902	7 201
Juin	31	26	744	729	39 834	21 004	20 326	8 663
Juillet	30	30	672	822	30 221	17 194	18 742	3 281
Août	29	21	654	617	31 268	11 804	20 124	1 069
Septembre	36	27	804	770	39 456	15 063	25 941	1 246
TOTAL	395	305	9 071	8 743	410 146	208 946	257 097	60 319

**Source:** Direction de l'Exploitation

**SICF**  
**Département des Etudes et de la Planification**

**TRAFIC MARCHANDISES PAR ETAT**

	1980		1981		1982		1983		1984		1985		1986		1987		1988	
	Tonnes	TK (000)	Tonnes	TK (000)	Tonnes	TK (000)	Tonnes	TK (000)	Tonnes	TK (000)	Tonnes	TK (000)	Tonnes	TK (000)	Tonnes	TK (000)	Tonnes	TK (000)
INTERIEUR CI	195428	67537	163236	58616	121124	44052	150485	57043	147438	53537	188668	60432	272163	108681	ND	ND	ND	ND
CI sur BF	376344	371130	396670	410469	462260	449773	363785	342588	338083	316370	355381	327786	301718	250899	ND	ND	ND	ND
BF sur CI	154784	14762	157078	1132867	114702	96998	104691	96396	140458	128780	102300	94180	121730	101641	ND	ND	ND	ND
TOTAL INTERNATIONAL	531138	518682	553748	543456	578868	554482	468478	439584	478551	445169	457761	427761	421363	382540	ND	ND	ND	ND
INTERIEUR BF	20608	6878	15816	5565	6854	1879	4726	1406	2728	360	4899	1751	5463	1193	ND	ND	ND	ND
TOTAL GENERAL	747172	593105	732900	607637	704847	60042	623637	498033	626717	499866	631423	484201	701087	490514	ND	ND	ND	ND

**Source : Rapports annuels .....**

**SICF  
DEPARTEMENT DES ETUDES  
ET DE LA PLANIFICATION**

**TRAFIC INTERNATIONAL VOYAGEURS**

	NOMBRE DE VOYAGEURS (000)	VOYAGEURS-kms (000 000)	SIEGES-KMS OFFERTS (000 000)	RECETTES (000 000)	TAUX D'OCCUPATION EN %
1980	1155	878			
1981	863	650			
1982	694	532			
1983	901	652			
1984	789	580			
1985	953	629			
1986	731	521			
1987	494	349			
1988	441	308	484		63.6
1989	135	59	88	610	67.0
1990	333	140	242	1 469	57.9
1991	279	125	218	1 281	57.3
1992	262	119	216	1 247	55.1
1993	197	92	197	869	46.7
1994	152	74	138	770	53.6

NB:89-94 exercice SICF  
(sko et vkms réalisés sur le réseau SICF)  
RECETTES = part SICF

1989:premier exercice de la SICF (4 mois).

**Source :** Département des études et de la planification

**SICF  
DEPARTEMENT DES ETUDES  
ET DE LA PLANIFICATION**

**EVOLUTION DE L'ACTIVITE FERROVIAIRE  
EN COTE D'IVOIRE SUR LA PERIODE 1991/94**

DENOMINATION	UNITES	1990/92	1991/92	1992/93	1993/94
<b>TRAFIC MARCHANDISES</b>					
VOLUME	10.3T				
-INTERIEUR CI		141	147	61	93
-INTERNATIONAL		347	337	231	197
-TOTAL		488	484	292	290
TRAFIC EN TK	10.6TK				
-INTERIEUR CI		1 043	1 038	467	961
-INTERNATIONAL		220	215	145	126
-TOTAL		272	266	168	156
RECETTES	10.6FCFA				
-INTERIEUR CI		1 043	1 038	467	961
-INTERNATIONAL		4 333	4 060	2 684	2 285
-TOTAL		5 376	5 098	3 151	3 246
DISTANCE MOYENNE	KM				
-INTERIEUR CI		368.8	346.9	377.0	322.6
-INTERNATIONAL		634.0	638.0	627.7	639.6
-ENSEMBLE		557.4	549.6	575.3	537.9
RECETTES UNITAIRES	FCFA/TK				
-INTERIEUR CI		20.1	20.4	20.3	32.0
-INTERNATIONALE		19.7	18.9	18.5	18.1
-ENSEMBLE		19.8	19.2	18.8	20.8
<b>TRAFIC VOYAGEURS</b>					
VOLUME	10.3V				
-INTERIEUR CI		647	557	547	605
-INTERNATIONAL		279	262	197	152
-TOTAL		926	820	744	757
TRAFIC EN VK	10.6VK				
-INTERIEUR CI		74	70	81	92
-INTERNATIONAL		125	119	92	74
-TOTAL		926	820	744	757
RECETTES	10.6FCFA				
-INTERIEUR CI		785	712	763	891
-INTERNATIONAL		1 281	1 247	869	770
-TOTAL		2 016	1 959	1 632	1 661
DISTANCE MOYENNE	RM				
-INTERIEUR CI		114.4	125.7	148.1	152.1
-INTERNATIONAL		448.0	454.2	467.0	486.8
-ENSEMBLE		214.9	230.5	232.5	219.3
RECETTES UNITAIRES	FCFA/VK				
-INTERIEUR CI		9.9	10.2	9.4	9.7
-INTERNATIONAL		10.2	10.5	9.4	10.4
-ENSEMBLE		10.1	10.4	9.4	10.0

NB: 1993/94 :RESULTATS PROVISOIRES SUR 11 MOIS.

VKMS ET TKMS : REALISES SUR LE RESEAU SICF. RECETTES : PART SICF.

**Source :** Département des études et de la planification

Mois de Décembre 1994

SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (S.C.F.B.)  
DIRECTION DES ETUDES ET  
DE LA PLANIFICATION

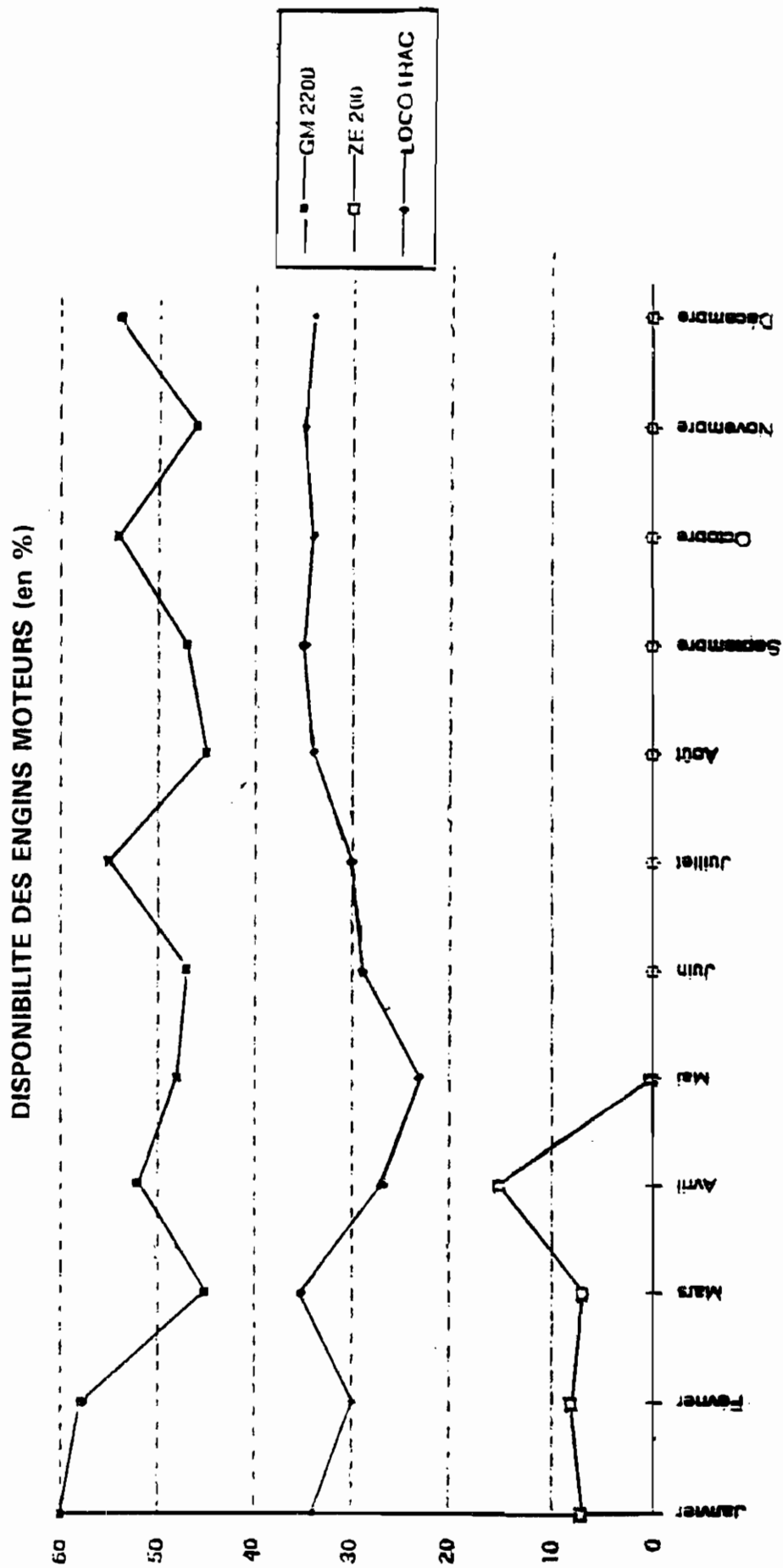
# SITUATION DES ENGINs MOTEURS

ENGINs	Effectifs en service	Puissance unitaire	Puissance totale	Temps total engins	Disponibilité				Indisponibilité				Equivalence		Parcours (000 Km)	Consommation			
					Heures product.	Total improd.	Total Heures	%	Opérat° Périod.	Réparat° accident	Total Heures	%	en CV	en engins		Qté KL	Gas-oil Moy/ Km	Qté l.	Huile Moy/100
GM 2200	11	2.250	24.750	8.184	4.419		4.419	54			3.765	46	13.364	6	206.40	1.97	8.097.00	7.73	
ZE 200	6	950	5.700	4.464	0		0	0			4.464	100	0	0	5.51	0.92	351.00	58.50	
BBB 1800	1	1.850	1.850	744	0		0	0			744	100	0	0					
LOCOTRAC	17	524	8.908	12.648	4.360		4.360	34			8.288	66	3.071	8	8.82		696.00		
DRAISINES	6	185	1.110	4.464	714		714	16			3.750	84	178	1	0.00				

La consommation des ZE 200 est à relativiser: celles-ci sont plus utilisées en fourgon qu'en engin de traction: le ratio des ZE 200 ci-indiqué est la moyenne par engin.

Source : Direction des études et de la planification

**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (S C F B)  
DIRECTION DES ETUDES ET  
DE LA PLANIFICATION**



Source : Direction des études et de la planification



**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (S C F B)  
DIRECTION DES ETUDES ET  
DE LA PLANIFICATION**

**Mois de DECEMBRE 1994**

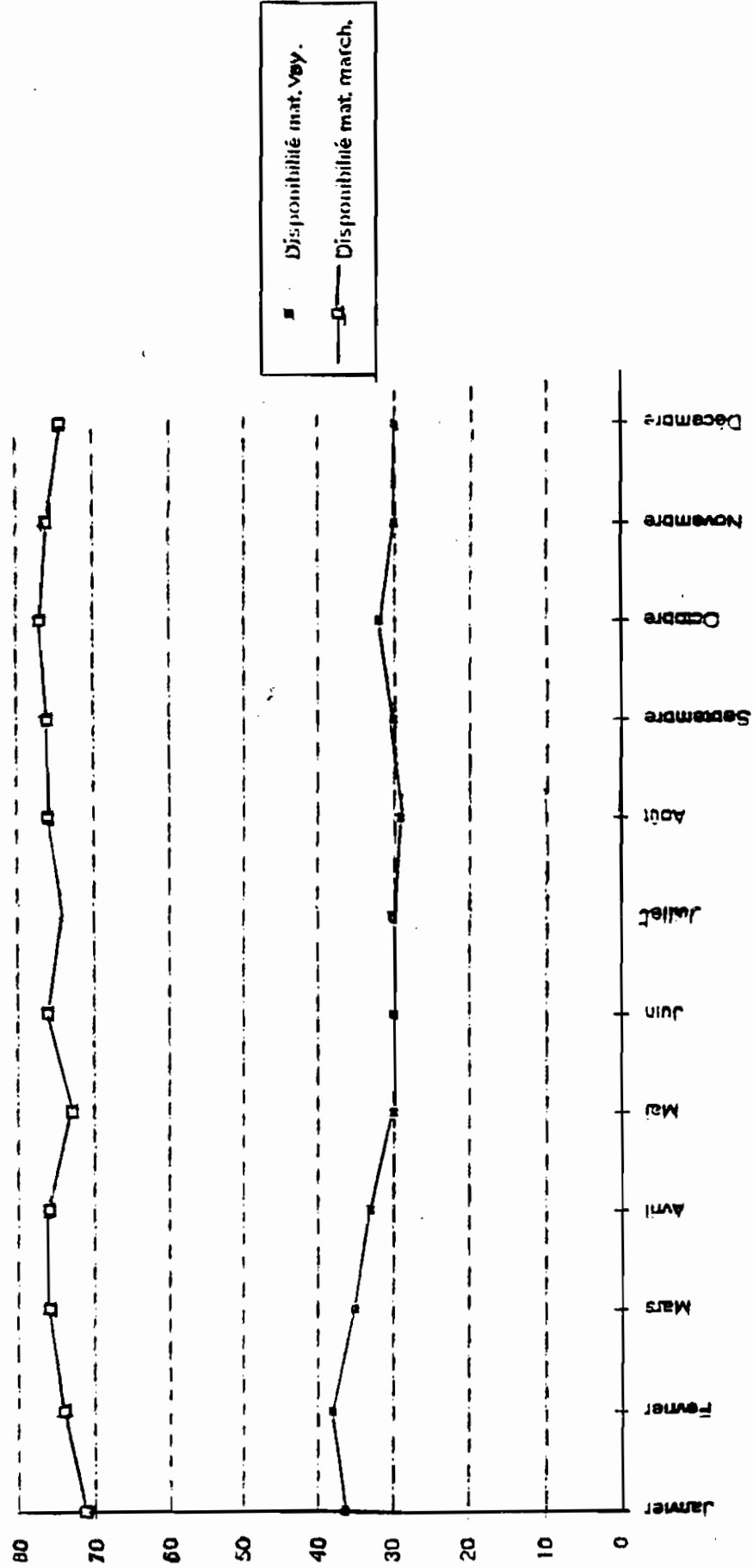
**DISPONIBILITE DU MATERIEL REMORQUE**

	Effectif		Disponib.	Disponib.
	Parc	Immobili.	en nombre	en %
<b><u>Matériel Voyageurs</u></b>				
Voitures 1 <sup>ère</sup> classe	4	2	2	50
Compartiments 1 <sup>ère</sup> classe	6	3	3	50
Couchettes	5	3	2	40
Restaurant	3	3	0	0
Total	18	11	7	39
Voitures 2 <sup>ème</sup> classe	48	35	13	27
Total 2 <sup>ème</sup> classe	48	35	13	27
<b><u>Total matériel voyageurs</u></b>	<b>66</b>	<b>46</b>	<b>20</b>	<b>30</b>
<b><u>Matériel Marchandises</u></b>				
Pool				
Couverts	200	73	127	64
Plats	74	5	69	93
Tombereaux	50	5	45	90
Total Pool	324	83	241	74
Hors Pool				
Couverts				
Plats				
Tombereaux				
Total hors pool				
<b><u>Total matériel marchandises</u></b>	<b>324</b>	<b>83</b>	<b>241</b>	<b>74</b>
<b><u>Total Général voy + march</u></b>	<b>390</b>	<b>129</b>	<b>261</b>	<b>67</b>

**Source :     Direction des études et de la planification**

**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (S C F B)  
DIRECTION DES ETUDES ET  
DE LA PLANIFICATION**

**DISPONIBILITE DU MATERIEL REMORQUE (en %)**



**Source :** Direction des études et de la planification

**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (S C F B)  
DIRECTION DES ETUDES ET  
DE LA PLANIFICATION**

**EVOLUTION DU TRAFIC EN 1994**

RUBRIQUES	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	TOTAL
Tonnes brutes (en milliers)	33,86	30,20	45,18	41,54	39,46	41,05	33,50	27,55	40,82	30,63	35,39	29,49	428,57
Tonnes brutes (en millions)	11,88	10,57	15,81	14,54	13,81	14,37	11,73	9,64	14,22	10,72	12,39	10,32	150,00
Tonnes nettes (en milliers)	16,92	15,88	26,62	23,17	22,56	23,17	17,13	14,19	20,65	13,15	16,81	15,16	225,41
Tonnes nettes-Km (en millions)	6,33	6,05	7,71	6,97	7,85	8,32	7,24	5,54	7,96	5,36	4,86	5,33	78,32
Nombre de voyageurs (en millions)	50,01	54,38	60,07	61,07	62,61	57,55	70,51	69,75	72,73	59,53	51,39	73,50	743,10
Voyageur-Km (en millions)	12,30	13,84	14,82	15,16	15,48	15,03	18,86	18,15	18,39	14,97	13,37	18,84	189,31
Rotation physique													
Ouaga-Abidjan-Ouaga	40,18	40,97	42,48	36,66	41,47	42,69	37,48	48,58	44,50	47,43	45,43	43,64	42,64
Séjour wagons pool (en jours):													
en Côte d'Ivoire	15,634	11,301	16,072	12,004	10,479	12,955	8,975	10,495	12,833	8,472	11,122	10,885	141,227
au Burkina	6,699	5,399	6,192	5,928	9,093	8,347	9,300	6,109	7,452	7,893	5,563	7,378	85,853
Retards cumulés des trains à l'arrivée:													
nationaux	61 h 02	84 h 19	121 h 57	187 h 48	154 h 06	107 h 55	124 h 42	202 h 27	178 h 01	164 h 52	238 h 18	189 h 28	1814 h 56
internationaux pairs	149 h 20	129 h 50	139 h 21	123 h 00	126 h 33	115 h 50	95 h 05	111 h 40	93 h 40	80 h 53	80 h 53	100 h 43	1277 h 39
internationaux impairs	203 h 43	205 h 33	208 h 19	172 h 01	257 h 31	205 h 45	203 h 54	37 h 17	246 h 17	45 h 10	222 h 33	204 h 50	2213 h 16
Retards cumulés des trains au départ:													
nationaux	05 h 07	12 h 08	31 h 41	61 h 17	82 h 01	30 h 13	41 h 13	70 h 11	61 h 28	45 h 19	84 h 11	64 h 09	588 h 59
internationaux pairs	109 h 41	83 h 09	95 h 08	84 h 57	82 h 41	72 h 00	68 h 04	205 h 57	63 h 47	199 h 52	47 h 22	40 h 11	1132 h 59
internationaux impairs	170 h 33	173 h 14	176 h 12	133 h 00	173 h 52	158 h 46	139 h 55	136 h 33	169 h 46	164 h 13	169 h 49	169 h 38	1935 h 31

**Source :** Direction des études et de la planification

**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (SCFB)**

**SITUATION DES LOCOMOTIVES AU 7 - 04 - 95.**

N° d'Ordre	N° Véhicule	Date mise en service	E T A T	
			En Service	Immobilisé
1	7cc-2201	16-06-79		26-06-91
2	7cc-2205	15-06-79	X	
3	7cc-2207	15-06-79		31-01-95
4	7cc-2208	11-07-79	X	
5	7cc-2211	25-07-79		26-11-92
6	7cc-2213	25-07-79		27-07-91
7	7cc-2216	18-07-79	X	
8	7cc-2218	19-07-79	X	
9	7cc-2220	8-01-82	X	
10	7cc-2222	8-01-82	X	
11	7cc-2225	31-12-81	X	

**Source :** Direction des études et de la planification

**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (SCFB)**

**SITUATION DES AUTORAILS AU 7 - 04 - 95.**

N° D'Ordre	N° Véhicule	Date mise en service	E T A T	
			En Service	Immobilisé
1	7 ZE 212	10-03-77	X	
2	7 ZE 214	25-02-78	X	
3	7 ZE 217	10-06-78		19-12-91
4	7 ZE 219	12-09-78		-06-88
5	7 ZE 224	13-03-80		29-11-94
6	7 ZE 227	-08-80	X	

**Source :** Direction du matériel

**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (SCFB)**

**SITUATION DES LOCOTRACTEURS AU 7 - 04 - 95.**

N° D'Ordre	N° Véhicule	Date mise en service	E T A T	
			En Service	Immobilisé
1	7 AA 108	21-07-79		28-04-93
2	7 AA 111	6-07-79	X	
3	7 AA 113	6-07-79	X	
4	7 AA 115	6-07-79		
5	7 AA 117	6-07-79	X	
6	7 AA 119	1-10-79		18-04-91
7	7 AA 120	29-02-80		11-10-90
8	7 AA 122	29-02-80	X	
9	7 BB 150	30-70-79		-11-82
10	7 BB 152	14-08-79		-06-83
11	7 BB 156	25-03-83		21-01-91
12	7 BB 157	16-03-83		-03-89
13	7 BB 159	17-03-83	X	
14	7 BB 162	17-03-83		15-09-90

**Source :** Direction du matériel

**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
DU BURKINA (SCFB)**

**LISTE DU MATERIEL TRACTE**

Désignation	Nombre	Observations
W. couvert	363	CIMAT transport du Klinké
W. plat	132	
W. tombereau	104	
W. trémies	31	
W. service	31	
W. Loués	4	
porte auto	10	
W. Spéciaux	85	
W. Citerne	9	
W. fourgon	12	
<b>TOTAL WAGON</b>	<b>781</b>	
Voiture 1 <sup>ère</sup> classe Inox	3	y compris celles qui sont réparables
2 <sup>ème</sup> classe Inox	20	
Couchette Inox	3	
restaurant Inox	3	
1 <sup>ère</sup> classe Soûlé	1	
2 <sup>ème</sup> classe Soûlé	28	
Couchette Soûlé	2	
restaurant Soûlé	0	
grill la Soûlé		
fourgon générateur	2	
<b>TOTAL VOITURES</b>	<b>62</b>	

**Source :** Direction du matériel

**SOCIETE DES CHEMINS DE FER  
BURKINA (SCFB)**

**SITUATION DES DRAISINES AU 7 - 04 - 95.**

N° D'Ordre	N° Véhicule	Date mise en service	E T A T	
			En Service	Immobilisé
1	7 SZ 952	2-07-80		24-05-91
2	7 SZ 954	11-08-80		19-05-93
3	7 SZ 981			28-09-92
4	7 SZ 984	28-02-70	X	
5	7 SZ 990	16-06-80		15-06-93
6	7 SZ 992	5-07-80		17-07-90

**Source :** Direction du matériel



**SOCIETE DES CHEMINS DE FER DU BURKINA**  
**DIRECTION DES INFRASTRUCTURES (Voies et Bâtiments)**

**Mai 1995**

**1. Consistance des installations et Caractéristiques générales**

Voie métrique écartement 1,000 m

Armement = rail 30kg, traverses métalliques ou béton précontraint  
monobloc ou béton armé à deux blochets  
travelage 1500 traverses/km

Longueur des voies

PK frontière Côte d'Ivoire à Ouaga	517 km
Ouaga à Kaya	104 km
<b>TOTAL</b>	<b>621 km</b>
Voie soudées	433 km
Voies non soudées	128 km

Autres caractéristiques générales

déclivité (d)  $0\% \leq d \leq 10\%$   
courbes  $500m \leq \text{Rayon} \leq 1000m$

ballast en granit sur la plus grande partie  
en grès sur une faible partie.  
Le ballastage en voie principale reste  
très insuffisant (300l à 800l au mètre)

Ouvrages d'art

buses et dalots (ouverture $\leq 2m$ )	nombre	573
ponts en poutrelles enrôbées	nombre	82
ponts voûte	nombre	29
ponts en béton armé	nombre	24
ponts à tablier métallique (d'ouverture variant de 10 à 60m)	nombre	27

Passages à niveau	nombre	76
dont 14 gardés et 62 non gardés		
Appareils de voie (branchements simples 2 voies)		
11° ≤ tangente ≤ 13°		
appareils sur voies principales		112
appareils sur voies de service ou embranchements		90
Vitesse d'exploitation		
Trains "rapides"		90km/h
Autres trains voyageurs		80km/h
Marchandises		70km/h

## 2. Entretien des voies (voies et ouvrages d'art)

Le suivi de l'entretien est fait sur la base d'un programme annuel appelé Calendrier Programme. Le calendrier programme donne par établissement (le district) la consistance et la programmation des travaux dans l'espace et dans le temps.

Le taux de réalisation du calendrier programme en ses rubriques essentielles est de 60% avec des pointes de 200% dans les rubriques telles que perte de temps et administration.

L'entretien de la voie est très contrarié du double fait de l'obsolescence des outils de production et du manque de logistique (transport des équipes d'entretien). En effet à ce jour pour les 621km, nous disposons de deux véhicules de transport, d'un locotracteur et de 0 draisine.

**Source :      Département de la maintenance des infrastructures**

**RCFM  
MALI**

## **REGIE DES CHEMINS DE FER DU MALI**

### **I. PARC MOTEUR**

Le parc se répartit comme suit :

-	1 loco tracteur	BB 500	opérationnelle
-	4 locos	BB 800	opérationnelle
-	4 locos	BB 1100	(dont 2 opérationnelles)
-	6 locos	CC 1600	(dont 3 opérationnelles)
-	10 locos	CC 2200	(dont 9 opérationnelles)
-	3 locos 2400 Alsthom		(dont 1 opérationnelles)
-	5 ZM 100		(non opérationnelles)
-	2 ZE 150		non opérationnelles

### **II. PARC REMORQUE**

#### **- Parc voyageurs**

68 véhicules opérationnels composent ce parc et se répartissent comme suit :

-	Voitures 1 <sup>è</sup> classe	=	13
-	Voitures 2 <sup>è</sup> classe	=	26
-	Bar Restaurant	=	3
-	Voitures lits	=	5
-	Messageries et Services	=	15
-	Fourgons	=	26

#### **- Parc Marchandises**

Ce parc se compose de 381 wagons opérationnels répartis comme suit :

-	Wagons couverts	=	183
-	Wagons Tombereaux et plate formes	=	116
-	Wagons citernes	=	47
-	Wagons de service	=	35

**Source : Direction Technique**

**RCFM  
MALI**

L'exploitation de la Régie du Chemin de Fer du Mali pendant les 10 premiers mois de l'année 1993 s'est soldée par un résultat bénéficiaire de 13,26 millions de F CFA.

**III. PRODUITS D'EXPLOITATION**

Au 31/10/1993 les recettes d'exploitation de la régie s'élèvent à 6080,92 millions de F CFA contre 7423,53 millions de Francs prévus et 6112,17 millions de réalisés pour le même période de l'année 1992. Les prévisions n'ont été réalisées qu'à 81,91% et le niveau 92 n'a pas été atteint. Le tableau qui va suivre reprend la ventilation du chiffre d'affaires par nature de trafic.

Période Trafic	10 mois 1993	%	PREV. BUD	%	10 mois 1992	%
VOYAG- EUR & BAGAGES	1694,88	27,9	2088,56	28,14	1787,27	29,2
MARCHAN- DISES	4209,8	69,2	5034,32	67,81	4262,34	69,8
PRODUITS DIVERS	176,17	1,8	300,64	4,03	62,24	1,0
TOTAL	6080,92	100	7423,52	100	6112,17	100

**Source :** Direction Technique

**RCFM  
MALI**

#### **IV. MATERIEL MOTEUR**

##### **ENTRETIEN COURANT (VISITES PERIODIQUES) ETAT STATISTIQUE DU PARC MATERIEL MOTEUR**

MOIS	PARCOURS KM	VISITES PERIOD.		NB DETRESSES	NB INTERV. REVISIONS ACCIDEN TELLES	DISPONIBILITE	
		REALIS.	POURCEN. %			CL %	BM %
JANVIER	122 286	8	57,14	11	19	44,86	72,01
FEVRIER	107 410	9	64,28	7	21	44,23	70,84
MARS	112 818	8	57,14	12	25	43,49	69,09
AVRIL	113 165	11	87,92	10	32	44,28	67,39
MAI	115 666	10	45,12	11	22	45,56	69,33
JUIN	114 013	14	83,88	13	16	46,89	74,59
JUILLET	117 960	8	52,27	7	35	44,31	70,49
AOUT	103 057	9	57,50	5	34	49,38	78,56
TOTAL	905 975	77	63,08	76	204	45,37	71,53

- Visites périodiques réalisées à 63,08 % contre 70,83 % en 1992
- Disponibilité BM = 71,53 % contre 74,40 % en 1992.

Ces contre performances sont dues à des problèmes essentiellement techniques, et d'approvisionnement ayant entraîné le décalage du programme de maintenance 93 pour le 4<sup>e</sup> trimestre.

**Source :** Direction Technique

**RCFM  
MALI**
**V. MATERIEL REMORQUE**
**- ENTRETIEN COURANT - (VISITES PERIODIQUES)**
**Etat statistique du Parc Matériel Remorqué**

MOIS	INTERVENTIONS DEC.MR		INTERVENT. DMR/ACK ATELIERS KAYES				DERAIL- LEMENT	DISPONIBILITE %		
	WAGONS RCFM	WAGONS SNCS	REVISIONS		RA			VOYA- GEURS	MARCHAN- DISES	PARC MAR
			V	M	V	M				
JANVIER	137	168	2	20	25	9	5	78,19	93,62	85,90
FEVRIER	133	161	-	13	18	5	3	78,37	92,46	85,41
MARS	97	178	-	10	30	4	5	76,92	91,72	84,32
AVRIL	152	156	1	9	27	6	5	74,64	92,71	83,67
MAI	109	214	1	5	20	3	8	75	92,35	83,67
JUIN	86	67	-	9	25	2	7	68,78	95,31	82,04
JUILLET	116	40	-	12	23	5	4	67,90	96,13	82,01
AOUT	151	48	-	12	21	7	4	75,24	93,68	84,46
TOTAL	981	1032	4	90	189	41	41	74,38	93,49	83,93

**REVISIONS**

PARC VOYAGEURS			PARC MARCHANDISES			
OP	Prévues	= 9	OP	Prévues	= 111	RA Wagons = 41
OP	Réalisées	= 4	OP	Réalisées	= 90	RA Voit = 189
Taux de réalisation = 44,4 %			Taux de réalisation = 81 %			TOTAL RA = 230

Ce faible taux de réalisation pour le parc voyageurs s'explique par les problèmes de charges des ateliers dûs aux RA sur ce matériel ( détérioré suite mauvais comportement des clients ).

Disponibilité du parc = 83,93 % contre 85 % (objectif visé).

**ABREVIATIONS :**

OP = Opérations périodiques  
 RA = Réparation accidentelles  
 MR = Matériel Remorqué  
 DMR/ACK = Division MR/Atelier Centraux KAYES  
 DEC MR = Division Entretien courant MR

**Source :** Direction Technique

RCFM  
MALI

**VI. RCFM/SNCS: Wagons du "pool".**

<u>Wagons</u>	<u>Plats</u>	<u>Couverts</u>	<u>Citerne</u>	<u>Tombereaux</u>	<u>Total</u>
SNCS	157	223	65	83	528
<u>RCFM</u>	<u>112</u>	<u>161</u>	<u>49</u>	<u>32</u>	<u>354</u>
Total	269	384	114	115	882

**Source: Service du matériel**

**RCFM**  
**MALI**

**VII. RCFM. Trafic voyageurs, 1987-1992**

VOYAGEURS	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1. En nombre						
National	745153	725761	791163	851606	736700	926000
International	82398	74601	70513	78355	71115	80800
TOTAL	827551	800362	861676	929961	807815	1006800
2. En %, 1987 = 100						
National	100.0%	97.4%	106.2%	114.3%	98.9%	124.3%
International	100.0%	90.5%	85.6%	95.1%	86.3%	98.1%
TOTAL	100.0%	96.7%	104.1%	112.4%	97.6%	121.7%

**Source :** Direction Technique



**RCFM**  
**MALI**

**VIII. RCFM. Transport de marchandises, 1987-1992**

MARCHANDISES	1987	1988	1989	1990	1991	1992
1. En tonnes						
IMPORT	274310	296790	365140	331080	353130	369500
Dont:						
Hydrocarbures	62880	50750	53460	58610	46790	47300
Conteneurs	39970	57270	68860	96950	86870	95600
EXPORT	80600	80080	97940	104170	87770	92700
NATL + DÉTAIL	76526	72929	80518	94273	94108	110386
TOTAL	431436	449799	543598	529528	535003	572586
2. En %, 1987 = 100						
IMPORT	100.0%	108.2%	133.1%	120.7%	128.7%	134.7%
Dont:						
Hydrocarbures	100.0%	80.7%	85.0%	93.2%	74.4%	75.2%
Conteneurs	100.0%	143.3%	172.3%	242.6%	217.3%	239.2%
EXPORT	100.0%	99.4%	121.5%	129.2%	108.9%	115.0%
NAT'L + DÉTAIL	100.0%	95.3%	105.2%	123.2%	123.0%	144.2%
TOTAL	100.0%	104.3%	126.0%	122.7%	124.0%	132.7%

**Source:** RCFM. Rapports statistiques 1992: extrapolation, 1<sup>er</sup> semestre x 2

**SOCIETE NATIONALE DE CHEMINS  
DE FER DU SENEGAL****DIRECTION MATERIEL EQUIPEMENT****EVOLUTION DU MATERIEL  
DEPUIS 1984****MATERIEL MOTEUR****19984 à 1986**

5 BB 110  
3 BB 1200  
10 BB 1600  
3 CC 1700  
2 CC 2400 GM  
2 ZE 131 (autorails)

**1987**

5 BB 110  
3 BB 1200  
10 BB 1600  
3 CC 1700  
2 CC 2000 (acquisition de 2 CC 2000)  
6 CC 2400 GM (acquisition de 4 CC FM)  
2 ZE 131 (autorails)  
4 ZE 140 (acquisition de 4 autorails)

**Depuis 1987 aucune nouvelle acquisition.**

**Situation du parc en 1995**

-3 BB 1100 (2 réformés)	-3 CC 1700
-3 BB 1200	-2 CC 2000
-10 BB 1600 (6 affectées au PTB)	-6 CC 2400 GM

**Soit au total 25 locomotives.**

**Source : Direction Matériel et Équipement**

**SOCIETE NATIONALE  
DE CHEMINS DE FER  
DU SENEGAL**

**MATERIEL REMORQUE**

**MATERIEL VOYAGEURS**

Ce parc n'a pas évolué depuis 1984.  
Sauf l'acquisition des voitures B 10 t et Mistral déclassés de la SNCF.

**MATERIEL MARCHANDISES**

83/84	Effectif	=	688
84/85	"	=	691
85/86	"	=	729 (acquisition de 38 kv)
86/87	"	=	659 (réformer 70 wagons)
87/88	"	=	837 (acquisition de 110 wagons danois + 60 W canadiens)
88/89	"	=	826 (réformer 11 wagons)
89/90	"	=	774 (réforme 52 wagons)
1991	"	=	772 (réformer 2 wagons)
1992	"	=	702 (réformer 70 wagons)
1993	"	=	702
1994	"	=	702
1995	"	=	702

**Source :** Direction du Matériel et Équipement

SOCIÉTÉ NATIONALE DE CHEMINS DE FER  
DU SENEGAL

STATISTIQUES DU TRAFIC VOYAGEURS ET MARCHANDISES

Exercice de 1970 à 1994

mise à jour du 24/02/1995

STATE.WKL

	TRAFFIC NATIONAL				TRAFFIC INTERNATIONAL				TOTAL TRAFIC (V/C PTB & SEFICS)				TRAFFIC PARTICULIER			
	VOYAGEURS		MARCHANDISES		VOYAGEURS		MARCHANDISES		VOYAGEURS		MARCHANDISES		PTB		SEFICS	
	VQY	VK (000)	T	TK (000)	VQY	VK (000)	T	TK (000)	VQY	VK (000)	T	TK (000)	V	TK (000)	T	TK (000)
E																
X																
E																
C																
I																
C																
E																
S																
70/71	2795000	226073	1479000	181600	46000	20899	228000	140604	2841000	246972	1707000	322204	0	0	0	0
71/72	2715000	220007	1649000	204070	45000	21300	205111	116319	2760000	241307	1854111	320389	0	0	0	0
72/73	2399000	202200	1675948	214093	51000	24900	223352	141826	2450000	227100	1905300	355919	0	0	0	0
73/74	2215000	186700	1599670	198846	66000	33500	303282	189588	2281000	220200	1902952	388434	0	0	0	0
74/75	1830000	166200	1634503	204105	54000	27000	251223	155771	1844000	193200	1885726	359876	0	0	0	0
75/76	1791445	157708	1357847	166895	59314	28506	263620	166655	1850759	186214	1621467	333550	0	0	0	0
76/77	1691727	158704	1324503	161524	46142	22874	239477	146997	1737869	181578	1563980	308521	0	0	0	0
77/78	1394467	125627	1468144	176557	54327	27172	285648	176450	1448794	152799	1753792	353007	0	0	0	0
78/79	1003053	111662	1423615	170233	51016	26097	227079	138070	1054069	137759	1650694	308303	0	0	0	0
79/80	687722	76817	1465865	174342	43581	23061	214751	133459	731303	99878	1680616	307801	0	0	0	0
80/81	783631	85844	1319559	153000	37118	19428	229177	138963	820749	105272	1548736	291963	0	0	0	0
81/82	806852	87796	1273753	150402	41175	20699	226104	145385	848027	108495	1499857	295787	0	0	0	0
82/83	472003	54672	1685062	192752	38325	19668	250716	151049	510328	74340	1935778	343801	0	0	0	0
83/84	315233	54609	1586418	174516	27921	14266	337532	207126	343154	88875	2071950	393187	0	0	148000	11545
84/85	229329	30483	1502491	161560	49929	25364	485485	300764	279258	55847	2364976	49733	0	0	377000	29409
85/86	270986	35770	1646889	176217	56634	28572	441251	273360	327620	64342	2592140	433393	0	0	504000	39316
86/87	394940	52596	1751738	231229	62377	31470	353836	219378	457317	83966	2611574	490079	0	0	506000	39472
87/88	713692	94207	1812613	239265	65767	33179	308292	191141	1879459	139486	2733905	478225	1100000	12100	613000	47819
88/89	655704	86553	1834918	242209	67109	33857	400221	248137	2782813	143070	2808139	535045	2060000	22660	573000	44699
89/90	652600	84556	1923857	255127	102561	51688	471839	290159	4997671	182994	3264265	612104	4242510	46750	859569	66818
1991	468050	76707	1502085	159750	93690	46889	404081	248481	5056045	173034	2890044	484982	4494405	49438	983878	76751
1992	405691	54025	1334089	141056	92685	46714	427643	262960	4413352	168757	2664746	474459	3913976	58018	903014	70443
1993	193508	26060	1049103	1101054	77073	38844	349880	215145	3670949	139712	2262134	392632	3400368	74808	863151	67333
1994	260439	34743	757551	79545	71388	35980	359226	227036	5241248	178730	2144388	385964	4909421	108007	1017611	79383

Source : Direction de l'Exploitation

# **SOCIETE NATIONALE DE CHEMINS DE FER DU SENEGAL**

## **CAPACITE DE CHARGE DU PARC MARCHANDISES**

Types de wagons	Capacité par wagon	Effectif	Capacité Totale	Observation
<b>Plateformes</b>	<b>EN TONNE</b>		<b>EN TONNE</b>	
	8	2	16	
	30	35	1050	
	35	47	1645	
	40	76	3040	
	45	30	1350	
	50	2	100	
<b>TOTAL PLATS</b>		192	7201	
<b>TOMBEREAUX</b>				
	30	46	1380	
	35	17	595	
	40	57	2280	
<b>TOTAL T</b>		120	4255	
<b>COUVERTS</b>				
	25	2	50	
	30	45	1350	
	35	70	2450	
	40	110	4400	
<b>TOTAL K</b>		227	8250	
<b>COUVERTS VRACS</b>				
	30	65	1950	
	35	47	1645	
	40	38	1520	
<b>TOTAL KV</b>		150	5115	
<b>TOTAL WAGONS</b>		689	24821	
<b>CITERNES</b>	<b>EN M3</b>		<b>EN M3</b>	
	25	2	50	
	30	1	30	
	40	2	80	
	41	2	82	
	46	2	276	
<b>TOTAL CITERNES</b>		13	518	
<b>TOTAL W + H</b>		702		

**Source :** Direction de l'Exploitation

**SOCIETE NATIONALE DE CHEMINS DE FER  
DU SENEGAL**

**EVOLUTION DU PARC MARCHANDISES ET CAPACITES**

Exercice	83/84	84/85	85/86	86/87	87/88	88/89	89/90	91	92	93	TOTAL	MOYENNE 10ans
<b>Capacité</b>												
<b>SNCS</b>	23693	23800	25320	23220	28594	2800	26331	26286	24821	24821	254886	25489
<b>Particulier</b>	9707	11700	12914	12480	10182	1000	11669	11714	11714	11714	113860	11386
<b>TOTAL</b>	33400	35500	38300	35700	38776	3800	3800	3800	36535	36535	368746	36875
<b>Effectif</b>												
<b>SNCS</b>	688	691	729	659	837	826	774	772	702	702	11380	738
<b>Particulier</b>	250	300	330	353	354	354	354	367	377	377	3416	342
<b>TOTAL</b>	938	991	1059	1012	1191	1180	1128	1139	1079	1079	10796	1080

**Source :** Direction de l'Exploitation

**SOCIETE NATIONALE DE CHEMINS DE FER  
DU SENEGAL**

**CAPACITE DE CHARGE DU PARC VOYAGEURS**

Type véhicule	Effectif	Nombre lits/voiture	Nombre place/voiture	Total lits	Total assises	Observations
<b>EXPRESS</b>						
1030105 à 107	3	20	0	60	0	
1030101	1	16	0	16	0	
1030111	1	12	10	12	10	1ère classe
1031126 à 127	2	0	80	0	160	1ère classe
1031123 à 125	3	0	62	0	186	1ère classe
1032131 à 137	7	0	88	0	616	2ème classe
1032141 à 146	3	0	88	0	264	2ème classe
1035161 à 163	2	0	80	0	160	1ère restaur
1041181 à 189	7	0	0	0	0	
<b>Total Express</b>	29			88	1396	
<b>PTB</b>						
1032212 à 225	24	0	54	0	1296	2ème classe
1033202 à 205	4	0	46	0	184	2ème classe
1032161 à 168	8	0	80	0	640	2ème classe
<b>Total PTB</b>	36				2120	
<b>REMORQUES</b>						
1041441	1	0	50	0	50	2ème classe
1024447 à 448	2	0	55	0	110	2ème classe
1022461 à 468	8	0	86	0	688	2ème classe
1024451 à 454	4	0	69	0	276	
<b>Total Remorq.</b>	15				1124	
<b>TOTAL Général</b>	80			88	4640	Dont 516 1ère cl 4124 2ème cl

**Source :** Direction du Matériel et Équipement

**SOCIETE NATIONALE DE CHEMINS DE FER  
DU SENEGAL**

**EFFECTIF DU PARC MATERIEL REMORQUE**

**MARCHANDISES**

Type de wagons	PLATS	Tombereaux	Couverts	Couv.vracs	Citernes	Total
EFFECTIFS	192	120	227	150	13	702

**VOYAGEURS**

Types de véhicules	EXPRESS	PTB	Remorques	TOTAL
EFFECTIFS	29	36	15	80

**SERVICES**

	Exploitation	DME	DIF	DG	TOTAL
EFFECTIF	23	53	141	11	228

**Source :** Direction du Matériel et Équipement



**SOCIETE NATIONAL DE CHEMINS DE FER  
DU SENEGAL**

**PARCOURS DES ENGINES DE LIGNE**

Exercice 1993

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOTAL
BB 1100	12450	11720	7770	3873	9940	5740	7700	11080	8130	6860	8176	0	93439
BB 1200	4987	2586	5768	9142	7518	7451	7381	8102	4364	4898	12632	8063	82892
BB 1800	70597	17163	18098	15425	16343	15937	38243	33378	38410	30216	28555	32502	304867
CC 1700	17903	18904	18098	15529	16075	10846	9921	12415	19027	16514	13690	11529	180451
CC 2000	78511	12774	108973	7109	11726	5279	4695	1370	3378	1164	82	0	136961
CC 2475/80	39919	31765	38318	39977	29657	73840	36212	31387	36055	44769	41226	43047	436172
<b>TOTAL</b>	<b>174367</b>	<b>94912</b>	<b>98925</b>	<b>91055</b>	<b>91259</b>	<b>69093</b>	<b>104152</b>	<b>97732</b>	<b>109364</b>	<b>104421</b>	<b>104361</b>	<b>95141</b>	<b>1234782</b>
ZE 120	0	552	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	552
ZE 140	28061	203789	23213	24699	14327	22007	22285	72573	9563	12222	20690	24957	244975
<b>TOTAL</b>	<b>28061</b>	<b>20930</b>	<b>23213</b>	<b>24699</b>	<b>14327</b>	<b>22007</b>	<b>22285</b>	<b>22573</b>	<b>9563</b>	<b>12222</b>	<b>20690</b>	<b>24957</b>	<b>245527</b>
Locotracteurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

**Source :** Direction du Matériel et Équipement

**SOCIETE NATIONAL DE CHEMINS DE FER  
DU SENEGAL**

**TAUX DE DISPONIBILITE DES ENGINs**

**Exercice 1993**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Moyenne		
BB 1100	%	65	45	56	50	51	33	10	29	16	13	20	0	%	32
BB 1200	%	33	30	67	71	71	69	47	58	53	47	76	52	%	56
BB 1600	%	85	86	84	84	88	82	81	83	70	72	67	63	%	79
CC 2000	%	73	85	81	68	69	38	32	19	32	13	0	3	%	43
CC 2475/80	%	70	63	61	67	56	58	63	69	68	77	73	62	%	65,5
ZE 120	%	0	9	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	%	1
ZE 140	%	65	63	59	56	55	57	55	52	26	27	50	55	%	52
Moyenne	%	39	41	35	33	33	35	33	31	15	16	30	30	%	31
Locotracteurs	%	44	45	49	35	36	27	30	33	36	35	36	39		

**Source :** Direction du Matériel et Équipement

**SOCIETE NATIONAL DE CHEMINS DE FER  
DU SENEGAL**

Exercice 1993

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Moyenne
BB 1100	1,6	1,1	1,6	1,4	1,5	0,9	0,2	0,7	0,4	0,3	0,5	0	0,8
BB 1200	0,9	0,6	1,8	1,9	1,8	1,6	1,2	1,6	1,7	1,2	2,1	1,5	1,4
BB 1600	7,1	6,9	7,9	7,8	7,2	6,7	6,8	6,8	6,2	6,1	6	5,8	6,7
BB 1700	1,6	1,8	1,7	1,6	1,4	0,9	1,2	1,6	1,7	1,4	1,4	1,1	1,4
CC 2000	1,3	1,4	1,4	1,2	1,3	0,6	0,5	0,3	0,5	0,2	0	0	0,7
CC 2475	3,7	3,2	3,5	3,9	3,2	3,2	3,7	3,4	3,6	4,3	4,1	3,7	3,3
Moyenne	16,5	15,3	17,3	17,4	16,7	13,9	13,9	14,7	3,8	13,7	14,3	12,1	14,9
ZE 120	0	0,1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ZE 140	1,9	1,5	1,6	1,6	1,3	1,6	1,6	1,5	0,7	0,8	1,5	1,6	1,4
Moyenne	1,9	1,6	1,6	1,6	1,3	1,6	1,6	1,5	0,7	0,8	1,5	1,6	1,4
Locotracteurs	5,2	4,7	4,3	2,9	2,4	2,2	2,4	2,8	3	2,7	3,2	3,7	3,2

**Source :** Direction du Matériel et Équipement

**SOCIETE NATIONALE DE CHEMINS DE FER DU SENEGAL**  
**DIRECTION DES INFRASTRUCTURES**  
**SERVICE TELECOM-SIGNALISATION**

**CONSISTANCE RESEAU TELECOM**

- Ligne aérienne de Thiès à Kidira : 573 km composée de 4 fils soit 2 circuits : 1 omnibus et 1 régulation.
- 1 autocommutateur ALCATEL 2600 ave 400 abonnés à Thiès.
- 1 intercom autonome TELIC de 5 postes à la Direction Générale.
- 1 autocommutateur ALCATEL avec 100 abonnés à Dakar.
- 1 1 intercom autonome à la Division Commerciale à Thiès.
- 1 câble 14 quartes entre Thiès-Dakar.
- 1 câble 7 quatres entre Thiès-Tivaouane.
- 1 réseau de câbles souterrains intérieur desservant les domiciles et les bureaux à Dakar et à Thiès.
- 1 réseau radio-sol train composé de :
  - .sites relais à Sèbikotane : 30W, Meché : 100W, Louga 100W.
  - .Stations Fixes: Dakar voyageurs,

Hann : Poste 25W; Allou Kagne : Poste 25W - Khombole : Poste 25W

Bel-Air: Poste 25W; Thiès Care : Poste 25W - Bambey : Poste 25W

PK 13 : Poste 25W; Thiès PC : Poste 25W - Diourbel : Poste 25W

Thiaraye : Poste 25W Tivaouane : Poste 25W - Guingunéo : Poste 25W

Rufisque : Poste 25W Kébèmer : Poste 25W - Kaolack : Poste 25W

Bargny : Poste 25W Sakal : Poste 25W

Pout : Poste 25W Louga : Poste 25W

.Station mobile

23 Locomotives équipées de poste de 35W.

**Source : Service des Télécommunications et de la signalisation**

**OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER  
DU MAROC ONCF  
1993**

**MATERIEL DE TRANSPORT**

Voyageurs et marchandises

	1992	1993	VAR%
<b>VOYAGEURS</b>			
<b>EFFECTIFS</b>			
Couchettes et lits	23	23	-
1ère classe	54	58	7,41
2ème classe	395	453	14,68
Voitures mixtes 1 et 2 Cl.	8	8	-
Automotrices	24	24	-
Fourgons générateurs	39	41	51,13
<b>TOTAL</b>	<b>543</b>	<b>607</b>	<b>11,79</b>
<b>CAPACITE (places)</b>			
Couchettes et lits	1 076	1 076	-
1ère classe	2 940	3 216	9,39
2ème classe	35 028	40 992	17,03
Voitures mixtes 1 et Cl.	576	-	-
Automotrices	2 168	2 168	-
<b>TOTAL</b>	<b>41 788</b>	<b>48 028</b>	<b>14,93</b>
<b>MARCHANDISES</b>			
<b>EFFECTIFS</b>			
Wagons O.N.C.F	8 459	8 355	-1,23
dont à phosphates	1 208	1 208	-
Particuliers	358	359	0,56
Services	1 015	999	-1,58
<b>TOTAL</b>	<b>9 832</b>	<b>9 713</b>	<b>-1,24</b>
<b>CAPACITE (tonnes)</b>			
Wagons O.N.C.F	367 136	368 473	0,36
dont à phosphates	78 064	78 064	-
Particuliers	14 613	14 527	-0,59
Services	30 052	29 398	-2,18
<b>TOTAL</b>	<b>411 801</b>	<b>412 398</b>	

**Source : Direction Générale ONCF**

OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER  
DU MAROC ONCF  
1993

**TRAFIC VOYAGEURS**

TRAINS DE LIGNES + TNR	1992	1993	VAR%
<b>VOYAGEURS (en milliers)</b>			
1ère classe	480	480	-
2ème classe	6 918	8 977	29,79
Classe économique	3 971	68	-98,29
TOTAL	11 369	9 525	-16,22
<b>VOYAGEURS-KM (milliers)</b>			
1ère classe	128 252	129 193	0,73
2ème classe	1 419 777	1 769 600	24,64
Classe économique	684 689	4 773	-99,30
TOTAL	2 232 718	1 903 566	-14,74
<b>PLACES OFFERTES-KM (en milliers)</b>			
1ère classe	439 651	537 151	22,18
2ème classe	3 721 987	5 040 468	35,64
Classe économique	1 136 993	19 207	-98,31
TOTAL	5 298 631	5 604 826	5,78
<b>PARCOURS MOYENS (KM)</b>			
1ère classe	267,19	269,15	0,73
2ème classe	205,23	197,13	-3,95
Classe économique	172,42	70,19	-59,29
TOTAL	196,39	199,85	1,76
<b>TAUX D'OCCUPATION</b>			
1ère classe	29,17	24,05	-17,55
2ème classe	38,15	35,05	-8,13
Classe économique	60,22	24,86	-58,72
<b>TOTAL</b>	<b>42,14</b>	<b>33,96</b>	<b>-19,41</b>

**TRAFIC MARCHANDISES**

	1992	1993	VAR%
<b>TONNAGE(1)(en milliers)</b>			
Phosphates	18 655	16 982	-8,97
Petite vitesse	8 911	7 833	-12,10
Grande vitesse	5	5	-
Services	789	684	-13,31
TOTAL	28 360	25 504	-10,07
<b>TONNAGE-KM (1) (milliers)</b>			
Phosphates	3 265 546	2 994 984	-8,29
Petite vitesse	1 609 941	1 304 013	-19,00
Grande vitesse	1 726	1 757	1,80
Services	123 887	114 700	-7,42
TOTAL	5 001 100	4 415 454	-11,71
<b>PARCOURS MOYEN (KM)</b>			
Phosphates	175	176	0,57
Petite vitesse	181	166	-8,29
Grande vitesse	360	377	4,72
Services	157	168	7,01
TOTAL	176	173	-1,70
<b>WAGONS CHARGES</b>			
Phosphates	293 543	267 262	-8,95
Marchandises	263 728	232 305	-11,91
Services	25 677	23 089	-10,08
TOTAL	582 948	522 656	-10,34
(1) Bagages exclus			

OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER  
DU MAROC ONCF  
1993

**MATERIEL MOTEUR**

Effectifs et consommations

	1992	1993	VAR%
<b>EFFECTIF</b>			
Locomotives électrique	257	256	-0,39
Automotrices électriques	104	104	-
Locomotives Diesel	8	8	-
- dont manoeuvres	145	144	-0,92
Locomotives livrées	109	108	-60,00
en cours d'années	20	8	-60,00
<b>PARCOURS MOYEN</b>			
D'UNE LOCOMOTIVE (en km)	59 485	60 258	1,30
Locomotives électriques	83 134	89 962	8,21
Automotrices électriques	92 745	101 750	9,71
Diesel de ligne	106 242	91 917	-13,48
Diesel de manoeuvre	19 036	18 028	-5,30
<b>CONSUMMATION D'ENERGIE</b>			
<b>ELECTRIQUE</b>			
Total (TEP)	41 289	43 215	4,66
KgEP par Km	4,57	4,25	-7,00
KgEP par 1000 TKBR	4,88	5,25	7,58
<b>DIESEL</b>			
Total (TEP)	20 769	19 552	-5,86
KgEP par km	3,49	3,72	6,59
KgEP par 1000 TKBR	9,11	10,62	16,58
TEP = Tonne équivalent pétrole			
1 m³ de Gazol = 0,917 TEP			
1000 kw = 0,235 TEP			

Source : Direction Générale ONCF

**T.K.B.R ET PARCOURS**

	1992	1993	VAR%
<b>TOTAL DES T.K.B.R (Milliers)</b>	10 748 480	10 071 750	-6,30
Locomotives électriques			
Voyageurs	1 902 154	2 195 805	15,44
dont Automotrices	133 885	147 902	10,47
Phosphates	4 523 789	4 150 177	-8,26
Marchandises	2 042 965	1 884 704	-7,75
<b>TOTAL</b>	8 468 908	8 230 686	-2,81
Locomotives Diesel			
Voyageurs	1 183 683	1 001 563	-15,39
Phosphates	2 064	892	-56,78
Marchandises	1 093 825	838 609	-23,33
<b>TOTAL</b>	2 279 572	1 841 064	-19,24
<b>TOTAL TRAINS-KM (Milliers)</b>	12 863	13 125	2,04
Locomotives électriques			
Voyageurs	5 033	6 092	21,04
dont Automotrices	692	746	7,80
Marchandises	3 800	3 529	-7,13
Autres	1	1	-
<b>TOTAL</b>	8 834	9 622	8,92
Locomotives Diesel			
Voyageurs	2 443	2 241	-8,27
Marchandises	1 440	1 172	-18,61
Autres	146	90	-38,36
<b>TOTAL</b>	4 029	3 503	-13,06
Autres parcours (milliers)			
Locomotives Electriques	553	548	-0,90
Locomotives Diesel	1 870	1 753	-6,26



OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER  
DU MAROC ONCF  
1993

LONGUEURS DES LIGNES ET DES VOIES

	1992	1993	VAR%
LONGUEURS DES LIGNES (en km)	1 907	1 907	-
Electrifiées	988	1 003	1,52
dont double voie	271	271	-
LONGUEURS DES VOIES (en km)	3 058	3 064	0,20
Dont :			
Voies principales	2 307	2 313	0,26
Services	550	550	-
Embranchés	201	201	-
Nombre de :			
Gares	113	108	-4,42
Postes et Haltes	28	30	7,14
Embranchements	140	132	-5,71
Sous Embranchements	4	3	-25,000
Passages à niveau			
Gardés	90	90	-
Non gardés	540	537	-0,56

EFFECTIF DU PERSONNEL

EFFECTIF AU 31/12	1992	1993	VAR%
Cadres	811	804	-0,86
Maîtrises	1 492	1 590	6,57
Exécutions	8 324	8 522	2,38
Manoeuvres	3 530	3 433	-2,75
TOTAL	14 157	14 349	1,36
EFFECTIF PAR DIRECTION			
Direction Générale	537	553	2,98
Approvisionnements	437	445	1,83
Informatique	107	110	2,80
Commerciale			
Transport }	4 582	3 027	
Matériel et Traction		4 540	
L.C et S/Stations }	4 923	615	
Voie		2 542	
S.T.T }	3 127	615	
Bâtiments	392	391	-0,26
Domaines	52	67	28,85
TOTAL	14 157	14 349	1,36
Effectif moyen	14 075	14 263	1,34
Pourcentage			
d'indisponibilité	2,94	3,21	9,18
Nombre d'heures			
réglementaires/agent	2 298	2 298	-
Total des heures réelle			
de travail	31 538 974	31 724 252	0,59

Source : Direction Générale ONCF

**OFFICE NATIONAL DES  
CHEMINS DE FER DU MAROC  
ONCF**

**EVOLUTION DU TRAFIC VOYAGEURS**

**1) Voyageurs**

ANNEES	VOYAGEURS TRANSPORTES			
	1 <sup>er</sup> CL	2 <sup>ème</sup> CL	CL Eco	Total
1981	181 451	2 337 000	3 609 696	6 128 147
1982	230 146	2 666 814	4 622 849	7 519 809
1983	229 888	2 636 765	4 908 658	7 775 311
1984	221 000	2 913 000	5 586 087	8 720 087
1985	198 000	3 284 000	5 779 521	9 261 521
1986	287 055	5 432 001	5 883 449	11 602 505
1987	322 495	5 723 752	6 108 190	12 154 437
1988	321 592	5 353 798	5 880 302	11 555 692
1989	377 484	5 673 936	5 730 864	11 782 284
1990	420 414	5 950 457	5 626 457	11 997 328
1991	459 867	6 370 322	5 211 926	12 042 115
1992	479 809	6 917 623	3 971 615	11 369 047

**2) Voyageurs-km**

ANNEES	VOYAGEURS-KM ( en milliers)			
	1 <sup>er</sup> CL	2 <sup>ème</sup> CL	CL Eco	Total
1981	61 848	616 000	461 967	1 139 815
1982	76 057	701 910	596 793	1 374 760
1983	74 104	684 731	648 390	1407 225
1984	75 623	806 385	738 026	1620 034
1985	70 705	987 276	771 612	1 826 593
1986	80 510	1 072 928	804 841	1 958 279
1987	87 593	1 115 855	865 497	2 068 945
1988	88 061	1 128 177	876 250	2 092 488
1989	107 451	1 184 626	875 553	2 167 630
1990	119 041	1 234 963	883 272	2 237 276
1991	126 154	1 342 424	876 884	2 345 462
1992	128 252	1 419 777	684 689	2 232 718

**Source : Rapport d'activités ONCF Direction Général**

OFFICE NATIONAL DES CHEMINS DE FER  
DU MAROC ONCF

TRAFIC VOYAGEURS 1985 - 1992  
NOMBRE DE VOYAGEURS EN MILLIERS

ANNEES	TRAINS NAVETTES RAPIDES			TRAINS CLIMATISES			TRAINS ORDINAIRES					TOTAL GENERAL		
	1ère CI	2ème CI	TOTAL	1ère CI	2ème CI	TOTAL	1ère CI	2ème CI	Classe E	TOTAL	1ère CI	2ème CI	Classe E	TOTAL
1993							229	2637	4909	7775	229	2637	4909	7775
1985	62	1180	1242	105	1188	1293	31	916	5780	6727	198	3284	5780	9262
1986	109	1470	1579	152	2113	2265	26	1849	5883	7758	287	5432	5883	11602
1987	118	1544	1662	178	2406	2584	26	1773	6108	7907	322	5723	6108	12153
1988	102	1414	1516	201	2455	2656	18	1484	5880	7382	321	5353	5880	11554
1989	121	1461	1582	238	2645	2883	18	1567	5626	7316	377	5673	5731	11781
1990	112	1521	1633	291	2835	3126	17	1594	5212	7237	420	5950	5626	11996
1991	126	1595	1721	318	3159	3477	15	1616	3971	6843	459	6370	5212	12041
1992	126	1860	1986	340	3134	3474	14	1924	3971	5909	480	6918	3971	11369

Source : Direction Général ONCF

**OFFICE NATIONAL DE CHEMINS DE FER  
DU MAROC  
ONCF**

***Productivité du matériel moteur***

RESEAU	Nombre total des locomotives				Unités-Kilomètres (en millions)				PRODUCTIVITE (en millions)			
	1988	1989	1990	1991	1988	1989	1990	1991	1988	1989	1990	1991
ONCF	236	236	256	258	7779	6687	7234	6872	32.96	28.33	28.26	26.64
SNCF	7112	7422	7422	7473	116824	118858	113438	115766	16.43	16.01	15.28	15.49
RNFE	1988	1970	2072	1933	30081	29108	29436	28006	15.13	14.78	14.21	14.49
SNCB	1727	1740	1727	1738	15353	15842	16067	14940	8.89	9.10	9.30	8.60
SNCFT	234	234	242	230	3170	3103	2839	2852	13.55	13.26	11.73	12.40
SNTF	229	222	248	242	5253	5426	5665	5909	22.94	24.44	22.84	24.42

**Source :** Statistiques UIC

Tonnes-Kilomètres Brutes Remorquées par locomotive

RESEAU	Nombre total des locomotives				TOTAL DES TKBR (en millions)				PRODUCTIVITE (en millions)			
	1988	1989	1990	1991	1988	1989	1990	1991	1988	1989	1990	1991
ONCF	236	236	256	258	11301	10165	10973	10254	47.89	43.07	42.86	39.74
SNCF	7112	7422	7422	7473	246967	250718	250602	252098	34.73	33.78	33.76	33.73
RENFE	1988	1970	2072	1933	57406	56621	58248	58562	28.88	28.74	28.11	30.30
SNCB	1727	1740	1727	1738	38280	39674	40320	39222	22.17	22.80	23.35	22.57
SNCFT	234	234	242	330	4173	ND	ND	ND	17.83	-	-	-
SNTF	229	222	248	242	8563	8843	8884	81511	37.39	39.83	35.82	33.68

**Source :** Statistiques UIC - l'ONCF en 1994

**NON DONNÉES NON DISPONIBLES**

**OFFICE NATIONAL  
DES CHEMINS DE FER  
DU MAROC  
ONCF**

**TAUX DE DISPONIBILITÉ DU MATÉRIEL EN %**

ANNEES	1988	1989	1990	1991	1992
MATERIEL MOTEUR					
Locos électriques	84,5	79,6	81,5	77,8	73,2
Atomotrices	97,7	94,8	86,8	77,2	82,1
Locos Diesel de ligne	82,0	83,2	82,3	79,4	77,5
Locos Diesel de manoeuvre	81,5	81,4	81,6	87,0	83,0
Matériel à voyageurs	83,0	78,2	75,0	74,5	88,1
Matériel à marchandises	96,6	96,1	95,9	95,7	95,8

**Source :     ONCF-Rapport Direction Générale**

**OFFICE NATIONAL DES  
CHEMINS DE FER DU MAROC  
ONCF**

Tableau récapitulatif des installations de signalisation au 30/10/93

Lignes ou tronçons de lignes homogènes	Longueur VP	Signaux		Postes d'aiguillage	Immobilisation Appareils	Nombre d'appareils sur VP	Systèmes de Cantonnement
		Lumineux	Mécanique				
Gares et triangle de Casablanca	36 km	140	3	2 PRS 2 Postes élect. VS 3 Postes mécaniques	49 sur VP 90 sur VS (1)	75	BAL : 36 km
Casablanca exclus à Kénitra inclus	238 km	96	15 (2)	3 PRS 5 PML	30 sur VP 8 sur VS	96	BMDV : 160 km BAL : 16 km CT : 62
Casablanca exclus à En Nouasseur	72 km	78		1 PRS 3 PML	34 sur VP 3 sur VS	61	BAL : 60 km BMVU : 12 km
En Nouasseur exclus à Oued Zem	262 km	69	23	5 Postes mécaniques 2 Postes électroméc.	8 sur VP	86	CT : 262 km
En Nouasseur exclus à El Jadida	102 km	36	11	2 Postes mécaniques	17 sur VP	34	BMVU : 102 km
Sidi El Aidi exclus à Marrakech	189 km	53	9	3 Postes mécaniques 5 PML	15 sur VP 5 sur VS	66	CT : 189 km
Benguérir exclus à Safi	150 km	15	30	2 Postes mécaniques		35	BMVU : 140 km CT : 10 km
Kénitra exclus à Fès inclus	195 km	71	11	5 Postes mécaniques	2 sur VP	92	BMVU : 195 km
Tanger à Sidi Kacem exclus	201 km	5	29			49	CT : 201
Fès à Oujda	354 km	41	31	4 Postes mécaniques	7 sur VP	97	CT : 354 km
<b>Totaux</b>	<b>1799 km (3)</b>	<b>599</b>	<b>162</b>	<b>6 PRS 24 Postes mécaniques 13 PML 2 Postes élect. VS 2 Postes électroméc.</b>	<b>162 sur VP soit 23% des Appareils VP 106 sur VS</b>	<b>191 2228</b>	<b>BAL : 112 km BMDV : 160 km BMVU : 449 km CT : 1078 km</b>

- (1) Gare de Casablanca Roches Noires  
(2) Gare de Kénitra et Sidi Bouknadel en cours de modernisation
- Source : ONCF-Rapport Direction Générale**