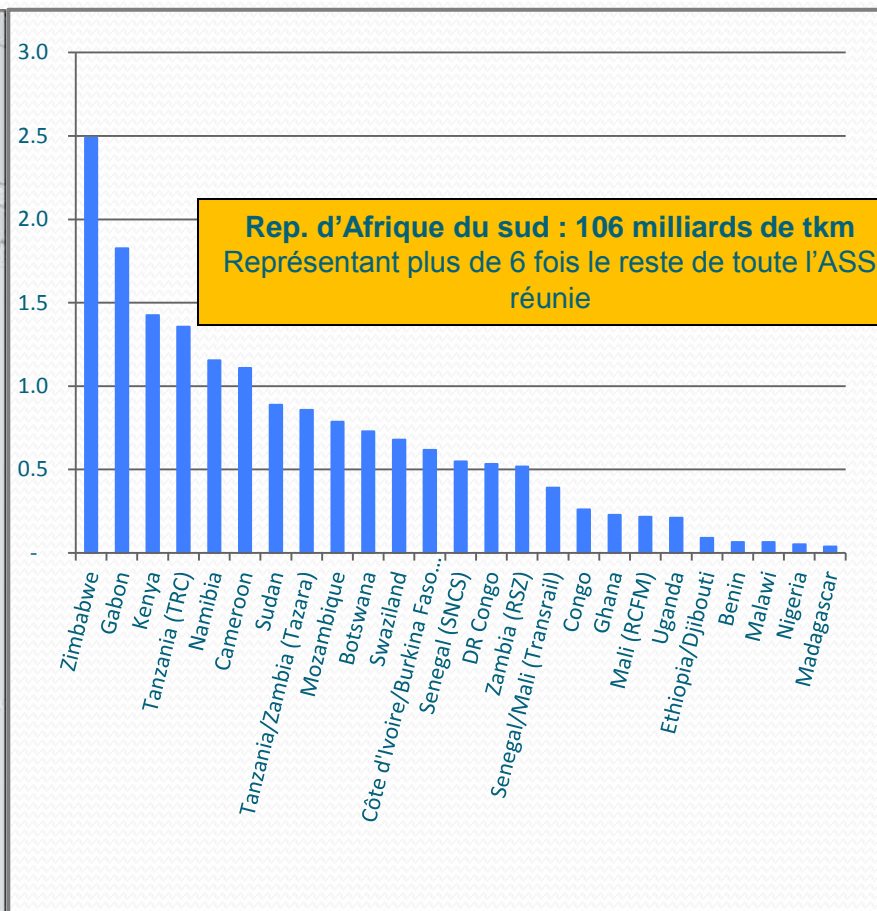
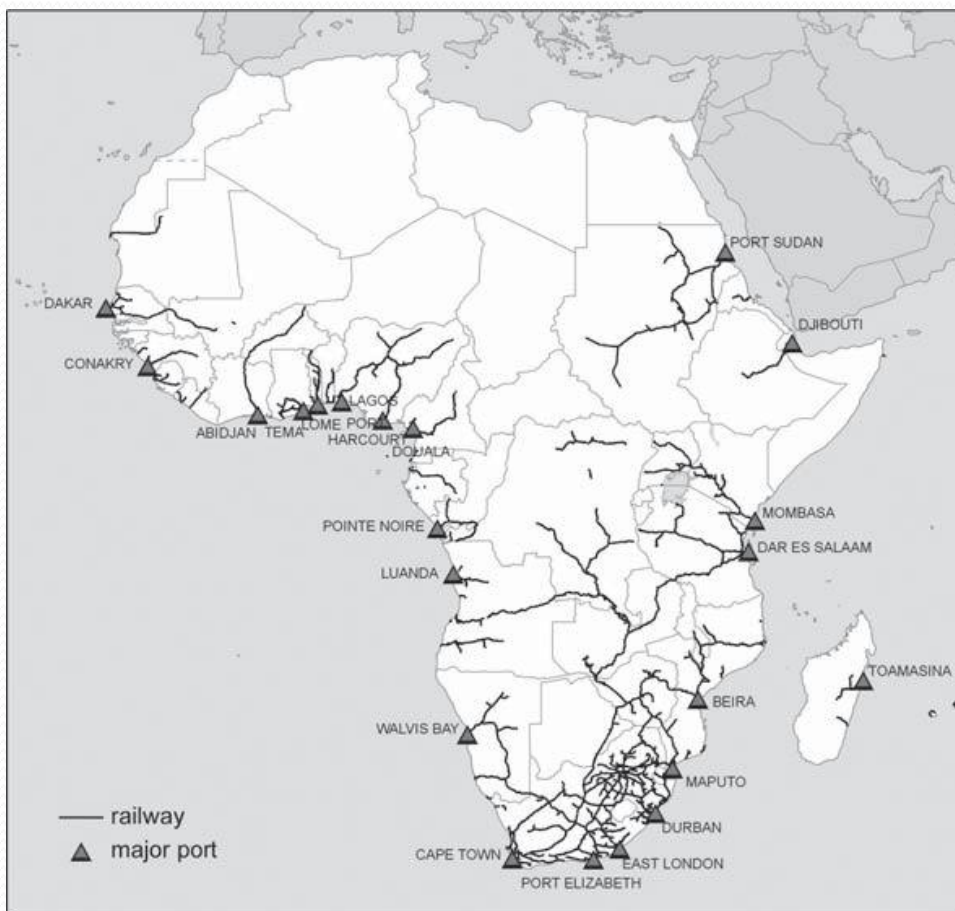


Chemins de fer en Afrique subsaharienne (ASS)



Lignes ferroviaires en ASS

Volume moyen du transport ferroviaire en ASS de 2001 à 2005 en milliards de tonnes au kilomètre (tkm)



Aperçu des chemins de fer d'Afrique Subsaharienne



- En fin d'année 2008 il y avait **47 chemins de fer en exploitation dans 32 pays** d'Afrique (y compris les lignes minières privées): **niveau médiocre de connexion au réseau,**
- la longueur totale du réseau ferroviaire africain est d'environ 69 000 km, dont 55 000 km sont actuellement exploités : **faible densité du réseau,**
- en Afrique subsaharienne, la quasi-totalité du réseau est à voie unique,
- la quasi-totalité du réseau est Cap ou jauge métrique (sauf au Gabon).
- 70% du réseau se situe à moins de 1000 km de la côte,
- presque toutes les lignes partent d'un port maritime.



Les chemins de fer sont-ils le maillon le plus faible de la chaîne de transport ?

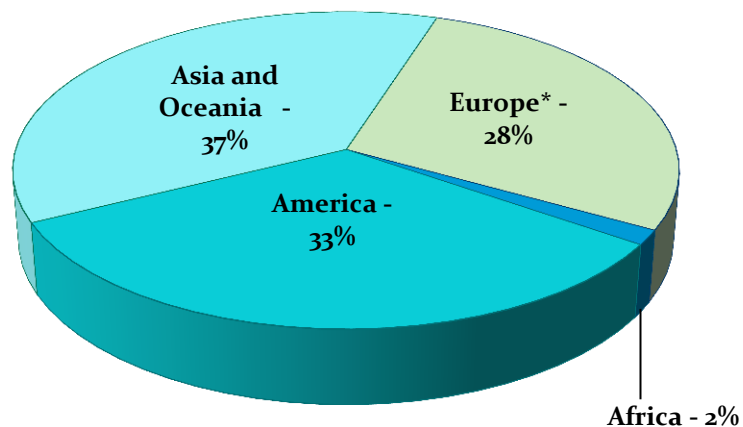
Malgré d'importants investissements, le renouveau du secteur des chemins de fer en Afrique subsaharienne est fragile:

- Capacité limitée
- Manque de fiabilité
- Faible performance financière
- Faible densité des infrastructures
- Concessions peu performantes

Possibilités d'améliorations?

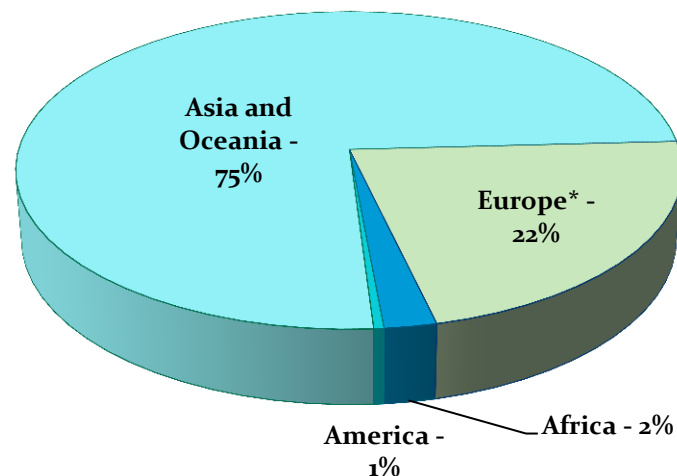
fret

Volume du fret transporté par rail en 2010 [milliard de tonnes au km]



passagers

Passagers transportés par rail en 2010 [milliard pas au km]



Les défis posés par les chemins de fer (1)

1. Dans le contexte africain

- Faibles volumes de trafic
- Faible productivité des actifs
- Faible productivité de la main-d'œuvre
- Forte concurrence de la route
- **Connectivité réseau insuffisante**

2. Dans la conception des projets de chemins de fer

- Sous-estimation des besoins d'investissement
- Surestimation des volumes de trafic
- Sous-capitalisation
- Insuffisance des ressources humaines
- **Approche marketing inadéquate par rapport à la demande de transport**
- **Insuffisances en matière de stratégie d'intégration des transports (logistique)**

Les défis posés par les chemins de fer (2)

3. En matière de gouvernance

- Réglementation inadéquate
- Contrat et frais de concessions inadaptés
- Attentes irréalistes
- Insuffisances en matière d'obligations financières
- Insuffisances relativement aux indicateurs et mesures incitatives pour la viabilité économique des projets
- **Faiblesses ou incohérences en matière de politiques de transport**

Une solution? Ajuster la conception des projets ferroviaires aux demandes du marché



- Se concentrer sur **la prestation de services ferroviaires prévisibles**.
- **Créer de la valeur dans la chaîne logistique**, en investissant dans le transport intermodal
- Assurer la durabilité : entretien à long terme de l'infrastructure et fiabilité des opérations.
- Positionner le prix du transport ferroviaire dans un cadre concurrentiel.
- Soutenir et renforcer la réglementation ferroviaire pour garantir le libre accès et la concurrence dans les opérations de transport.



Une solution? Etablir l'ordre de priorité des investissements et les concentrer

1. Rapport qualité-prix, et niveaux d'investissement accessibles et durables
 - nécessité d'établir des priorités et définir des cibles pour réduire les coûts d'infrastructure et d'exploitation
 - nécessité d'ajuster les investissements au potentiel du marché
2. Se concentrer sur l'amélioration des normes d'exploitation /coûts existants, et non sur des systèmes nouveaux, coûteux ou non évidents
 - productivité du travail
 - productivité des transports
 - programmes d'entretien

Une solution? Développer un modèle commercial pour les projets ferroviaires



- Réévaluer le marché du transport
- Segments haut de gamme et porteurs : marchandises conteneurisées, minéraux
- Segments bas de gamme non rentables : marchandises diverses en vrac non conteneurisées, passagers
- Réévaluer les activités ferroviaires et optimiser
- Efficacité élevée, faible coût: marchandises conteneurisées, minéraux
- Faible efficacité, faible coût: marchandises en vrac, longue distance
- Faible efficacité, bas revenus et coûts élevés: en vrac / fret local, passagers
- Réévaluer la position du rail dans le secteur des transports:
 - un élément de la chaîne logistique pour les entreprises et les industries
 - un élément du système de transport intermodal du fret
 - un élément de développement social et humain pour les services de passagers

Le cas de la Tanzanie: principaux problèmes



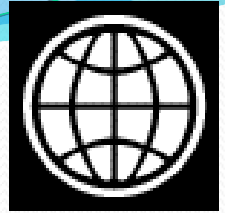
- Approche marketing inadéquate par rapport à la demande en matière de transport (produits et clients)
- Connectivité logistique insuffisante (port et plateforme)
- Mauvais état de l'infrastructure des chemins de fer
- Incohérences ou faiblesses en matière de politiques de transport relativement à l'accès à l'infrastructure et l'intégration logistique.

Le cas de la Tanzanie : logistique intégrée?



- Objectif du projet : la réhabilitation des infrastructures pour une exploitation fiable des train blocs.
- Fournir des outils d'intégration intermodales (port et plate-forme).
- Développer un produit ferroviaire qui répond à la demande du marché pour marchandises conteneurisées (chargeurs et transitaires).
- Aligner le projet sur les objectifs BRN afin de créer des synergies et harmoniser les investissements et le financement.

Projet intermodal et ferroviaire (TIRP) de Tanzanie : objectifs clés



- Réhabiliter les infrastructures existantes et porter leurs capacités à 25 tonnes / essieu ;
- Reconstruire la chaîne logistique et améliorer les connexions rail-port et rail-route ;
- Mettre en place des indicateurs de performance pour les opérations ferroviaires et logistiques ;
- Renforcer les capacités institutionnelles pour améliorer les performances du secteur et mettre en œuvre un cadre concurrentiel.

Banque mondiale: axes stratégiques clés pour les futurs projets ferroviaires



- S'assurer que l'infrastructure ferroviaire est totalement intégrée aux modes de transport routiers et maritimes ;
- S'assurer que le modèle de gestion est cohérent avec les segments de marché accessibles (y compris minier) et ajuster les prévisions à un niveau réaliste ;
- Lier le financement et la mise en œuvre du projet aux indicateurs de performance pour toute la chaîne logistique ;
- Renforcer les capacités institutionnelles pour améliorer les performances du secteur et mettre en œuvre un cadre concurrentiel.