

**PROJET D'INTERCONNEXION DU RESEAU FERROVIAIRE  
BOUGOUNI (MALI)-KANKAN (GUINEE CONAKRY)**

1. **Référence du Projet** : Projet du Gouvernement de la République du Mali.
2. **Pays** : Mali.
3. **Secteur** : Transports.
4. **Titre du projet** : Projet d'interconnexion des réseaux ferroviaires Bougouni (Mali)-Kankan (Guinée Conakry).
5. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Equipement et des Transports.
6. **Localisation du Projet** : Bougouni (Mali), Kankan (Guinée Conakry).
7. **Justification du Projet** :

La Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique a élaboré en 1992, le Plan Directeur des interconnexions ferroviaires de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest. Ce plan, validé par les dirigeants des chemins de fer concerné, a reçu l'approbation du Conseil des ministres en 1994.

La décision d'y donner suite fut prise lors de la conférence des ministres africains des transports et des communications tenue au Caire en novembre 1997. Un cadre de référence pour la conduite d'une étude complémentaire fut élaboré et, en octobre 2006, grâce au support financier de la Banque Africaine de Développement, la Commission de la CEDEAO a donné mandat à un consultant pour effectuer l'étude.

Les principaux objectifs de cette étude étaient de prioriser les liaisons ferroviaires identifiées dans le Plan Directeur de la CEDEAO et d'indiquer dans quelle mesure celles-ci pourraient faire l'objet de partenariat public-privé.

A cet effet, le projet d'interconnexion Bougouni (Mali)-Kankan (Guinée Conakry) d'une longueur de 261 km (111 km au Mali et 150 km en Guinée) reliant les capitales du Mali et de la Guinée Conakry, a été classé 10<sup>ème</sup> dans le classement des dix-sept (17) projets prioritaires d'interconnexion des réseaux ferroviaires de la CEDEAO.

Cette interconnexion donne au Mali occidental une deuxième façade maritime donnant un accès direct au port de Conakry. Elle permet également le désenclavement des régions éloignées de la Guinée septentrionale isolées par l'abandon du chemin de fer de l'Office National du Chemin de fer de Guinée.

Kankan est en tête de de l'emprise ferroviaire conduisant à la capital, Conakry. Quant à Bougouni, il est situé à quelque 170 km au sud-est de Bamako.

A partir de Bougouni, le tracé suit la route N°8 traversant Faragouaran, Yanfolila et Mandiana pour atteindre Kankan. Pour l'aménagement de la nouvelle voie deux options peuvent être envisagé à savoir l'écartement métrique (1,000 mm, charge maximale de 25 tonnes à l'essieu, vitesses maximale de 80 km/h pour les trains voyageurs et 60km/h pour les trains marchandises) et l'écartement standard (1435 mm, charge maximale de 28 à 33 tonnes à l'essieu, vitesse maximale de 120 km/h pour les trains voyageurs et 80km/h pour les trains marchandises).

En plus de renforcer la coopération et les échanges entre les deux pays, le projet permet d'améliorer la mobilité des personnes et le transport des marchandises.

Les trafics de voyageurs de marchandises sont estimés 130 000 passagers et 1,5 millions de tonnes respectivement au cours de la première année d'exploitation. Toutefois, des mesures législatives et réglementaires sont nécessaires pour créer un contexte équitable et garantir au rail la part de fret conteneurisé qui lui est dévolu.

Les analyses financières, révèlent que les services voyageurs engendrent une perte annuelle de 2,6 millions de dollars US, supposée être à la charge des Etats. Les services marchandises (conteneurisées et autres) dégagent un bénéfice d'exploitation s'accroissant de 39 à 67 millions de dollars US par an au cours des 30 premières années d'exploitation.

Sur la base des prévisions, le projet affiche un taux de rentabilité interne de 1,3% et un rapport-bénéfice/coût de 2,1 dans le contexte de l'étude réalisée en 2007.

## **8. OBJECTIFS DU PROJET :**

Le projet d'interconnexion ferroviaire a pour objectifs :

- Accroître la capacité de la ligne et leur propriété opérationnelle renforcer la capacité du réseau ferroviaire ;
- faire jouer au transport ferroviaire un rôle beaucoup plus important dans la satisfaction de la demande de transport de voyageurs et de marchandises ;
- mettre en place un système d'exploitation rationnel et performant, impliquant dans la mesure du possible l'initiative privée, tant en termes économiques, environnementaux que financiers ;
- réduire la dépendance du système d'approvisionnement du Mali par rapport au transport routier ;
- réduire les nuisances du secteur transport, en diminuant les encombrements et l'émission de gaz à effet de serre.

**9. COÛT DU PROJET :**

- ❖ **Option 1 : Voie à écartement métrique : 524,088 millions de Dollars US, soit 2,008 millions de Dollars US par kilomètre ;**
- ❖ **Option 2 : voie à écartement standard : 600,3 millions de Dollars US, soit 2,3 millions de Dollars US par kilomètre.**

Les coûts estimés comprennent l'infrastructure (voies, ouvrages d'art, bâtiments, ateliers d'entretien) et l'exploitation (signalisation-communication, matériel roulant).

**10. DELAI D'EXECUTION :**

Les travaux dureront 5 ans.

**11. ETAT ACTUEL :**

Rapport d'étude de faisabilité disponible, mais l'étude doit être actualisée.

**12. SITUATION D'EXECUTION DU PROJET :**

Néant (projet en perspective).

**Bamako, le 07 août 2013.**