

**PROJET D'INTERCONNEXION DU RESEAU FERROVIAIRE BAMAKO (MALI)-
OUANGOLODOUGOU (COTE D'IVOIRE)**

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 de Bamako-Bougouni-Sikasso (Mali)-Ouangolodougou (Côte d'Ivoire).
5. **Maître d'Ouvrage** : Ministère de l'Equipement et des Transports.
6. **Localisation du Projet** : Bamako, Bougouni, Sikasso (Mali), Ouangolodougou (Côte d'Ivoire).
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 Bamako-Bougouni-Sikasso (Mali)-Ouangolodougou (Côte d'Ivoire) dont la zone d'influence s'étend sur une distance totale de 3,034 km reliant les capitales du Sénégal, du Mali, de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso, a été classé 3^{ème} dans le classement des projets prioritaires d'interconnexion des réseaux ferroviaires.

Cette interconnexion est un maillon clé du corridor trans-saharien. Longue de 569 km (474 km au Mali, 95 km en Côte d'Ivoire) elle relie Bamako à Ouangolodougou par Bougouni et Sikasso.

Ouangolodougou est un centre intermodal sur le chemin de fer de la Côte d'Ivoire, situé à proximité de la frontière du Burkina Faso. Vers le Nord, ce chemin de fer s'étend jusqu'à Ouagadougou et Kaya. Vers le Sud, il se termine à Abidjan.

Par ailleurs, Bamako étant déjà relié Dakar par rail, la nouvelle liaison raccorde les capitales du Sénégal, du Mali, de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso par un réseau ferroviaire.

Pour cette nouvelle ligne, l'étude propose deux options i) une voie à écartement métrique (écartement 1 000 mm), ii) une voie à écartement standard (écartement 1435 mm) charge maximale de 28 à 33 tonnes par essieu.

Le potentiel de trafic global est estimé à environ 10 millions de tonnes par an à l'horizon 2017, en intégrant dans le projet les exploitations minières. La part de marché du chemin de fer, en fonction de l'état de modernisation de la voie, pourra atteindre 70% soit 7 millions de tonnes par an.

Les différentes simulations montrent que le seuil de rentabilité du projet tourne au tour de 5 millions de tonnes.

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. LES ASPECTS TECHNIQUES DU PROJET :

Pour cette nouvelle ligne, les caractéristiques géométriques des tracés doivent être conformes aux normes ci-après :

- déclivités inférieures ou égales à 10‰ ;
- rayon de courbure supérieur à 800 mètres ;
- rails UIC60, de nuance 90 en alignement et de nuance 110 dans les courbes ;
- travers en béton monoblocs dimensionnés pour une charge à l'essieu de 30 tonnes ;
- utilisation de la fibre optique pour le système de communication et de signalisation.

10. LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET :

En se basant sur l'expérience américaine, le Consultant a indiqué que le projet a un impact très positif sur le développement des pays bénéficiaires notamment le développement du secteur minier, agricole et le désenclavement des zones concernées. Il a également souligné un important transfert potentiel de technologies dans le cadre du développement et de la modernisation du chemin de fer.

Toutefois, une étude d'impact environnemental qui impliquera une étude des sols, de la qualité de l'eau et de l'air, devra être menée.

Sur le plan humain, l'étude nécessitera la mise en place d'un plan de recasement ou de réinstallation des populations qui seront déguerpies.

Après la description de la zone du projet, l'étude consistera à évaluer les impacts positifs et négatifs durant les phases de pré-construction construction et exploitation.

Ensuite, il s'agira de mettre en place un programme de management et de suivi environnemental afin de s'assurer de la prise en compte de toutes les mesures de gestion environnementale permettant de maximiser les impacts positifs et de minimiser les impacts négatifs.

L'étude d'Impact Environnemental et Social devra être validée par les Etats concernés avant le début du projet.

11. COUT DU PROJET :

La nouvelle ligne ferroviaire (Bamako-Zegoua, 474 km ; Zegoua-Ouangolodougou, 95 km) peut être conçue en deux options :

- ❖ **Option 1 : voie à écartement métrique : 1,08 milliards de Dollars US, soit 2,008 millions de Dollars US par kilomètre ;**
- ❖ **Option 2 : voie à écartement standard : 1,26 milliards 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).

12. DELAI D'EXECUTION : Les travaux dureront 5 ans.

13. ETAT ACTUEL : Rapport d'étude de faisabilité disponible.

14. SITUATION D'EXECUTION DU PROJET : Néant (projet en perspective).

Bamako, le 07 août 2013.