



NOTE DE PRESENTATION DE DAKAR-BAMAKO FERROVIAIRE

1. CONTEXTE

En octobre 2003, Les Etats du Mali et du Sénégal ont accordé une concession globale et intégrale marquée par la naissance de TRANSRAIL-SA, société de droit malien. Les quatre entités que constituent les deux Etat et les privés des deux pays détiennent chacun 11%. Les autre 56% sont détenus par l'actionnaire de référence TRANSRAIL INVESTISSEMENTS, lui-même formant le consortium initial franco-canadien CANAC-GETMA.

Il convient de noter que cette forme de mise en concession ne s'inscrit pas tout à fait dans le cheminement des travaux préparatif. Ainsi, le contrat prévoyait que l'Actionnaire de Référence investisse non seulement dans le matériel roulant mais aussi dans les infrastructures qui demeurent toutefois la propriété inaliénable des Etats. Très tôt, les limites se révélèrent.

1. CONTEXTE

Le dispositif de suivi matérialisé par l'OSAF (Organe de Suivi de l'Activité Ferroviaire) se limite à son mandat de rapporteur lors des réunions tandis que le Comité de suivi n'a jamais fonctionné. En conséquence, une instabilité au niveau de l'actionnariat aboutit au contrôle financier d'un actionnaire majoritaire qui n'est pas un professionnel du secteur ferroviaire.

L'opérateur qu'il a choisi réussit tout de même à organiser une série de tables rondes au cours desquelles les Etats décident de commanditer une étude institutionnelle devant proposer le meilleur moyen pour les Etats de s'impliquer dans la gestion et surtout dans le financement des infrastructures.

1. CONTEXTE

L'option retenue en mai 2010 à Dakar vise une reprise temporaire du contrôle à travers le portage des actions par les Etats pendant une phase transitoire qui aboutira à la création de :

- Deux sociétés de patrimoine en charge des infrastructures ;
- Un opérateur privé chargé uniquement de l'exploitation commerciale ;
- Un Comité de régulation aux prérogatives renforcées.

1. CONTEXTE

Une feuille de route est dressée avec comme premier point la sortie de l'Actionnaire de Référence. Les tentatives de résolution à l'amiable avec ce dernier ayant toutes échouées, l'Autorité concédante s'est résolue à mettre fin à la concession de façon unilatérale le 7 mars 2016 en invoquant la clause contractuelle dite du « fait du prince ».

C'est ainsi que les Etats créent par la décision interministérielle interétatique n°0001 du 26 mai 2016, l'organe de gestion de la phase transitoire nommé Dakar-Bamako Ferroviaire (DBF) qui a pour mission de maintenir l'activité ferroviaire jusqu'à l'avènement d'un nouveau partenariat public-privé conformément à l'option institutionnelle retenue à Dakar en mai 2010.

1. CONTEXTE

La décision interministérielle interétatique 2016-002/MEF-MEFP-METD-MITTD-SG du 06 juin 2016, porte nomination des membres de l'organe de gestion de la phase transitoire pour la mise en œuvre du nouveau schéma institutionnel du chemin de fer Dakar Bamako. Ils sont au nombre de quatre dont deux maliens et deux sénégalais répartis comme suit :

- Un Administrateur,
- Un Responsable Administratif et Financier,
- Un Responsable des Transports et du Matériel, et
- Un Responsable des Installations Fixes.

1. CONTEXTE

Un Comité inter Etat présidé par les deux Ministres en charge des transports du Mali et du Sénégal et composé par les représentants de différents ministères des deux pays est également mis en place comme organe d'orientation et de décision chargé de superviser la gestion de la phase transitoire, à travers la décision interministérielle interétatique 2016-001/MEF-MEFP-METD-MITTD-SG du 26 mai 2016.

La phase transitoire se définit comme la période qui sépare la résiliation du contrat de concession jusqu'à la mise en œuvre du nouveau schéma institutionnel.

1. CONTEXTE

L'équipe dirigeante de Dakar Bamako Ferroviaire (DBF) s'est fixé une feuille de route qui découle des orientations du comité inter Etats au sujet de la gestion de la phase transitoire qui porte essentiellement sur :

1. La **continuité de l'exploitation** en mettant tout en œuvre pour la circulation des trains de marchandises mais également de voyageurs afin de soigner l'image du chemin de fer ;
2. Le programme de **réhabilitation des matériels roulants** nécessaires à l'optimisation du trafic ;
3. Le planning de **suppression des zones de ralentissement** et d'intervention sur les sections et ouvrages d'art critiques, et
4. Le **paiement régulier des salaires** et des cotisations sociales.

1. CONTEXTE

Pour la gestion de cette phase transitoire, les deux Etats avaient décidé de mettre à la disposition de Dakar-Bamako Ferroviaire, une contribution initiale de **7 500 000 000 FCFA** dont l'utilisation était ainsi définie :

- Entretien et maintenance des locomotives : **2 500 000 000 FCFA ;**
- Réhabilitation des points critiques sur la voie : **2 000 000 000 FCFA ;**
- Prise en charge des salaires DBF de mars à août 2016 (06 mois) : **3 000 000 000 FCFA.**

Il est apparu au regard du rythme de décaissement de la contribution des Etats, un important déphasage entre le projet initial de mise en œuvre de DBF, basé essentiellement sur la mobilisation effective des ressources attendues et les moyens financiers, matériels et juridiques mis à sa disposition par les Etats.

1. CONTEXTE

Alors que l'ex-Concessionnaire a hérité d'une douzaine de locomotives opérationnelles, DBF n'a récupéré que deux locomotives vétustes au 7 mars 2016. Les efforts consentis ont permis d'en remettre une troisième en circulation au bout de quelques mois d'activité mais leur niveau de fiabilité et l'état de dégradation avancé de la voie ne permettent guère de réaliser plus de 9 rotations mensuelles avec un tonnage moyen de 600 tonnes, alors que les locomotives sont conçues pour en tracter le double.

Une voie vétuste, des matériels très dégradés et un personnel vieillissant, voilà ce que les Etats du Mali et du Sénégal ont récupéré de leurs réseaux ferroviaires après 13 ans de concession, et ce, sans jamais percevoir le moindre centime au titre de redevances de concession.

Les programmes de maintenance ainsi que les investissements devant permettre le maintien du niveau de performance de l'outil de production n'ont pas été réalisés, tandis que le retard pris dans la mise en œuvre du plan d'urgence a fait que ce financement n'a servi qu'à payer des salaires à des employés inactifs.

1. CONTEXTE

Ainsi, les **7 499 998 700 FCFA** de contributions reçues des Etats comme plan d'urgence pour DBF ont été absorbés à **86,49%** par les seize mois de salaires de mars 2016 à juin 2017 à hauteur de **6 486 579 174 FCFA** (Mali : 3 349 463 170 FCFA – Sénégal : 3 137 116 004 FCFA).

Il est à révéler que si certaines catégories de travailleurs sont incontestablement employées à plein temps ou presque, il n'en demeure pas moins que de trop nombreux travailleurs de DBF sont largement inactifs et sous-employés, du fait d'une charge de travail insuffisante, mais aussi d'un niveau de compétences ou de formation qui n'est pas en adéquation avec les métiers qui leur sont proposés ou encore du fait d'une incapacité à continuer à assurer des tâches pénibles à cause de leur âge avancé.

La dégradation de l'infrastructure et l'usure du matériel roulant ne permettent plus aujourd'hui au chemin de fer d'être une alternative crédible à la route. Les espoirs qui avaient été placés dans la mise en concession en 2003 ne sont nullement comblés et ce, pour des raisons communes à bien d'autres concessions.

2. LA VOIE

L'axe ferroviaire Dakar- Bamako long de 1286 km a été construit entre les années 1885 et 1944. Ce réseau comporte des sections très vieilles, ayant plus de 80 ans et où aucune opération de renouvellement n'a été réalisée depuis la construction et la mise en exploitation.

En résumé, l'état général de la voie se présente comme suit :

- Région Littoral (Dakar-Tamba : 457 km, 36%) : Etat passable sauf Dakar-Thiès 70km,
- Région centre (Tamba-Toukoto : 517 km, 40%) : Etat mauvais
- Région Est (Toukoto-Koulikoro : 312 km, 24%) : Etat passable sauf Bamako-Koulikoro 58 km.

3. LE MATERIEL ROULANT

Le parc des locomotives de ligne utilisé par DBF est composé de 21 unités GENERAL MOTORS d'une puissance de 2200 à 2400 CV dont 19 unités du type GT22LC-2 et 2 unités du type GL26C avec un âge moyen de 30 ans.

- Parc théorique : 21 locomotives de ligne
- Parc utile : 12 locomotives,
- Parc opérationnel : 03 locomotives

L'inventaire du parc théorique des wagons commerciaux s'élève à 442 unités dont 417 étaient en service au 31 octobre 2017.

4. LES ENJEUX

Les enjeux liés au développement du transport ferroviaire sont importants de par le caractère stratégique de ce sous-secteur de transport et de son impact macroéconomique.

Ils concernent, en particulier :

- Le développement du commerce intérieur et international,
- Le trafic minier,
- Le transport de voyageurs, et
- Le développement du monde rural.

Malgré ces enjeux et la forte croissance du trafic extérieur malien, les volumes transportés par voie ferrée n'ont cessé de décroître. La crise que traverse le sous-secteur du transport ferroviaire est due à la conjonction de plusieurs contraintes d'ordre institutionnel, financier et technique dont certaines existent depuis plus de trente ans et qui, faute d'un traitement prompt et adéquat, se sont gravement accentuées.

4. LES ENJEUX

Sur le plan juridique, la résiliation de la convention de concession a retiré à TRANSRAIL-SA le droit d'exploiter le service ferroviaire tandis que le domaine concédé est retourné de plein droit aux Etats.

Les Etats ont ouvert une brèche en choisissant une formule de rupture de la concession dite « sans faute grave du concessionnaire ». La preuve en est que l'ex-Concessionnaire ne manque pas de se faire de plus en plus menaçant et va jusqu'à employer des termes aussi forts que : loyauté, bonne foi, manquement...

Dakar-Bamako Ferroviaire ne dispose toujours pas de personnalité juridique propre. Au regard de la procédure collective en règlement préventif contre TRANSRAIL-SA, il est impératif que DBF se distingue de cette dernière sans aucune équivoque possible. Ceci conditionne un transfert en bonne et due forme de la propriété des biens utilisés sous le régime de la concession. Il convient dès lors que les Etats s'accordent au plus tôt sur la forme juridique qu'ils souhaitent adopter pour DBF afin que l'organe transitoire soit enfin une personne morale à part entière, de plein droit.

5. LES PERSPECTIVES

Le chemin de fer est une infrastructure stratégique pour le Sénégal et le Mali. DBF n'est pas un projet ; il est la résultante de l'échec de la concession que les deux Etats du Mali et du Sénégal devront assumer.

Nonobstant cela, le corridor reliant Dakar à Bamako a un intérêt stratégique majeur pour les deux pays, puisqu'il permet l'acheminement de 3 500 000 tonnes de marchandises par an :

- Pour le Sénégal, ce corridor permet d'évacuer les marchandises depuis le port de Dakar et renforce sa position dans la sous-région, alors même que Dakar est en concurrence croissante pour la desserte du Mali avec d'autres ports régionaux, notamment ceux d'Abidjan, Lomé, Tema et bientôt San Pedro.
- Pour le Mali, le corridor joue un rôle important de désenclavement. L'axe Dakar-Bamako, qui représente 30% des activités du Port Autonome de Dakar reste un lien essentiel pour l'accès du Mali à la mer, et devrait transformer la continentalité de ce vaste pays en atout.

5. LES PERSPECTIVES

Le maintien d'une alternative ferroviaire à la route est hautement stratégique pour les deux pays. La route et le train fournissent des services de transport complémentaires et la concurrence des deux modes peut, sous certaines conditions, réduire les coûts de transport.

Sans évidemment remettre en cause le caractère nécessairement binational de ce projet, il est juste que le pays pour lequel ce corridor revêt une importance vitale soit aussi celui dont la voix soit la plus entendue.

INDICATEURS CLE	2016									
	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE	OCTOBRE	NOVEMBRE	DECEMBRE
CHARGES DU PERSONNEL	498 135 608	498 170 268	467 746 208	536 363 231	526 336 082	460 207 633	474 090 950	444 398 437	421 993 533	490 410 179
CHIFFRE D'AFFAIRES	274 127 843	376 265 119	634 315 429	241 518 255	197 629 345	147 231 309	236 097 188	291 621 843	328 483 103	344 212 467
TONNES	6 204	7 028	5 479	4 880	3 392	1 710	3 597	5 023	7 501	7 283
TONNES KILOMETRIQUES	7 391 059	8 438 057	6 647 474	5 907 005	4 098 336	2 078 508	4 291 485	6 074 321	9 108 740	8 890 994
EFFECTIF	1 381	1 374	1 369	1 361	1 308	1 292	1 287	1 279	1 279	1 279
PRODUCTIVITE/AGENT	5 352	6 141	4 856	4 340	3 133	1 609	3 334	4 749	7 122	6 952
NOMBRE DE LOCOMOTIVES	2	1	3	2	2	2	2	3	3	4
NOMBRE DE TRAINS MONTEE	6	6	6	7	4	3	5	9	10	9
NOMBRE DE TRAINS A LA DESCENTE	6	7	6	9	9	4	7	12	11	11
CHARGE MOYENNE MONTEE	332	658	605	389	616	386	514	464	506	569
CHARGE MOYENNE DESCENTE	673	425	313	236	103	130	131	70	222	197

INDICATEURS CLE	2017								
	JANVIER	FEVRIER	MARS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	AOÛT	SEPTEMBRE
CHARGES DU PERSONNEL	430 407 986	434 401 266	424 524 175	425 665 561	428 947 194	428 314 794	432 090 786	415 058 139	415 708 678
CHIFFRE D'AFFAIRES	377 723 447	336 546 575	301 183 848	211 764 063	237 877 636	165 438 871	93 587 927	94 531 861	161 317 075
TONNES	7 042	6 011	5 511	4 456	6 608	3 450	575	.	3 068
TONNES KILOMETRIQUES	8 599 007	7 356 093	8 251 112	5 582 268	7 224 269	2 449 097	647 325	.	3 728 048
EFFECTIF	1 212	1 205	1 198	1 193	1 186	1 180	1 180	1 171	1 166
PRODUCTIVITE/AGENT	7 095	6 105	6 887	4 679	6 091	2 076	549	.	3 197
NOMBRE DE LOCOMOTIVES	3	3	3	3	3	3	3	3	3
NOMBRE DE TRAINS MONTEE	10	10	7	5	6	4	1	0	5
NOMBRE DE TRAINS A LA DESCENTE	9	8	7	7	6	6	0	0	6
CHARGE MOYENNE MONTEE	473	381	451	255	605	499	525	0	517
CHARGE MOYENNE DESCENTE	257	276	313	302	313	250	0	0	67,83

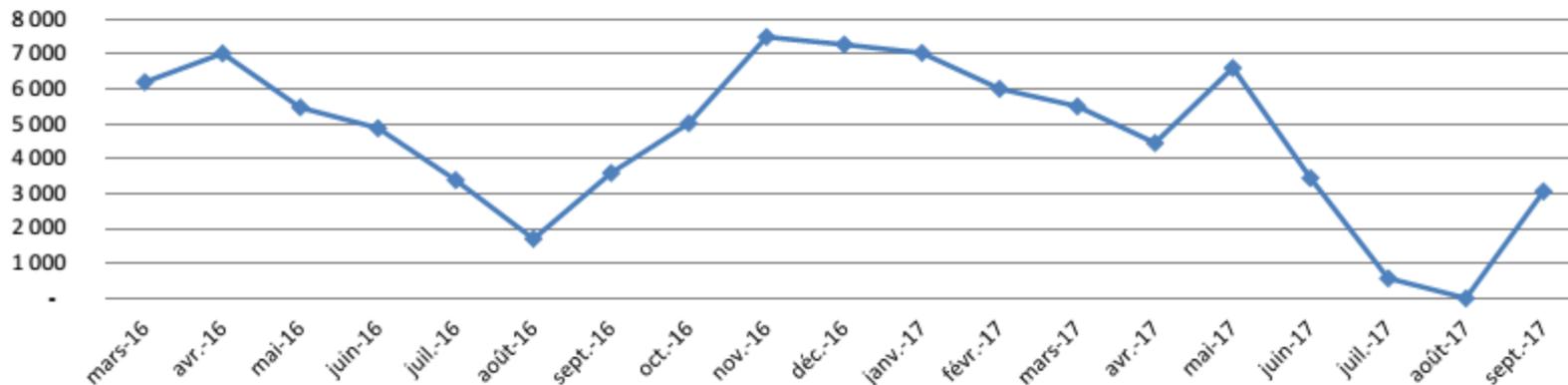
TONNAGES REALISES

MOIS	Trafic national		Trafic international			TOTAL GENERAL	Wagons chargés		Total
	Sénégal	Mali	Montée	Descente	S/total		Montée	Descente	
mars-16		175	1 990	4 039	6 029	6 204	143	120	263
avr-16		105	3 948	2 975	6 923	7 028	143	110	253
mai-16		30	3 570	1 879	5 449	5 479	151	63	214
juin-16		30	2 725	2 125	4 850	4 880	149	60	209
juil-16			2 465	927	3 392	3 392	100	27	127
août-16		35	1 157	518	1 675	1 710	83	16	99
sept-16		113	2 570	914	3 484	3 597	98	35	133
oct-16		10	4 178	835	5 013	5 023	235	21	256
nov-16			5 061	2 440	7 283	7 501	245	64	309
déc-16			5 121	2 162	7 283	7 283	226	67	293
janv-17			4 730	2 312	7 042	7 042	233	73	306
févr-17			3 806	2 205	6 011	6 011	188	80	268
mars-17		68	3 152	2 291	5 443	5 511	158	72	230
avr-17		19	2 274	2 163	4 437	4 456	98	64	162
mai-17		58	3 371	3 179	6 550	6 608	115	102	217
juin-17		21	1 992	1 437	3 429	3 450	77	97	174
juil-17		50	525	-	525	575	16	-	16
août-17			-	-	-	-	-	-	-
sept-17		73	2 588	407	2 995	3 068	75	84	159
Total	-	787	55 223	32 808	87 813	88 818	2 533	1 155	3 688

PRODUCTIVITE : TONNES - KILOMETRES

MOIS	Trafic national		Trafic international			TOTAL GENERAL
	Sénégal	Mali	Montée	Descente	S/total	
mars-16		72 892	2 425 869	4 892 298	7 318 167	7 391 059
avr-16		52 146	4 783 884	3 602 027	8 385 911	8 438 057
mai-16		10 955	4 345 761	2 290 758	6 636 519	6 647 474
juin-16		10 955	3 275 925	2 620 125	5 896 050	5 907 005
juil-16			2 955 345	1 142 991	4 098 336	4 098 336
août-16		12 866	1 426 948	638 694	2 065 642	2 078 508
sept-16		52 175	3 112 348	1 126 962	4 239 310	4 291 485
oct-16		4 966	5 039 800	1 029 555	6 069 355	6 074 321
nov-16			6 100 220	3 008 520	9 108 740	9 108 740
déc-16		23 315	6 201 933	2 665 746	8 867 679	8 890 994
janv-17			5 748 311	2 850 696	8 599 007	8 599 007
févr-17			4 637 328	2 718 765	7 356 093	7 356 093
mars-17		29 108	5 397 200	2 824 804	8 222 004	8 251 112
avr-17		8 749	2 906 540	2 666 979	5 573 519	5 582 268
mai-17		32 800	3 869 373	3 322 096	7 191 469	7 224 269
juin-17		10 429	2 449 097	1 771 821	4 220 918	4 231 347
juil-17			647 325	-	647 325	647 325
août-17		-	-	-	-	-
sept-17		35 213	3 191 004	501 831	3 692 835	3 728 048
Total	-	356 569	68 514 211	39 674 668	108 188 879	108 545 448

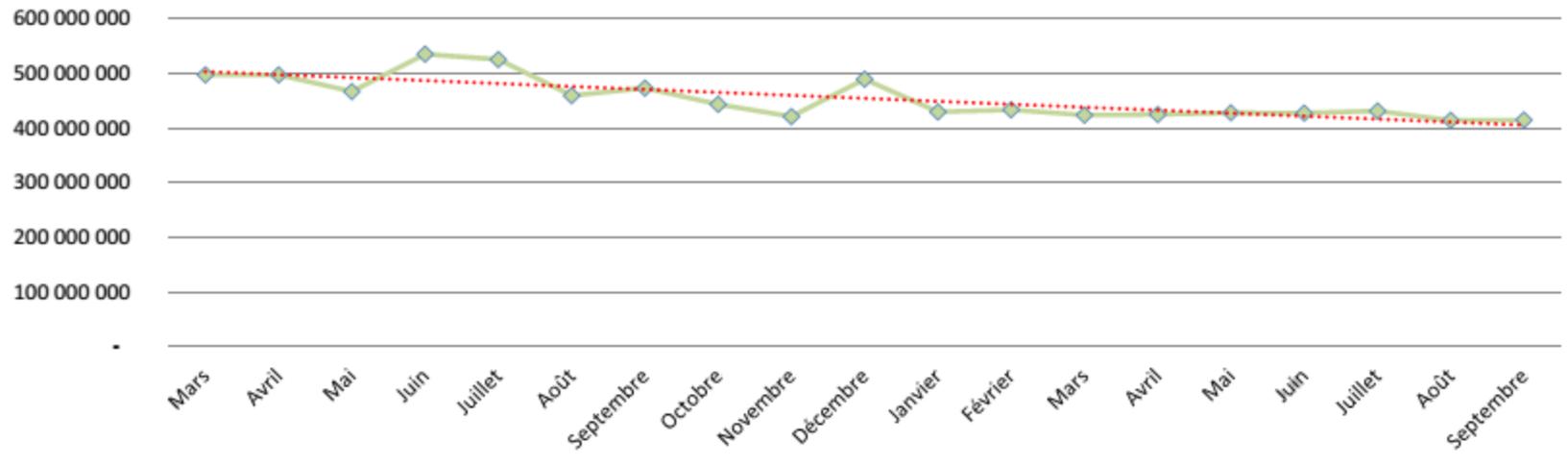
EVOLUTION DU TRAFIC : TONNES



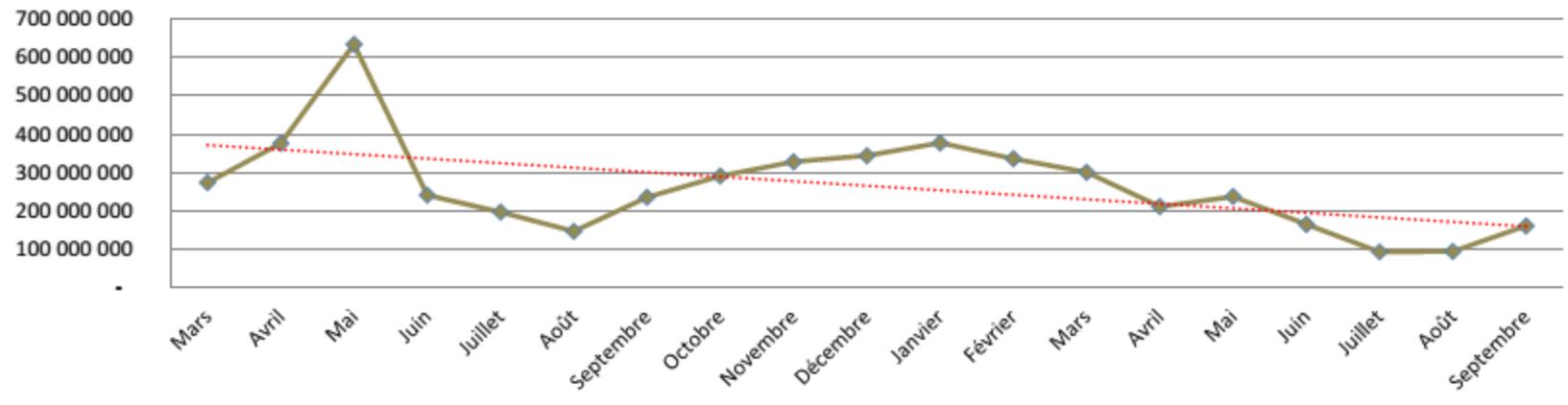
EVOLUTION DES TONNES-KILOMETRIQUES

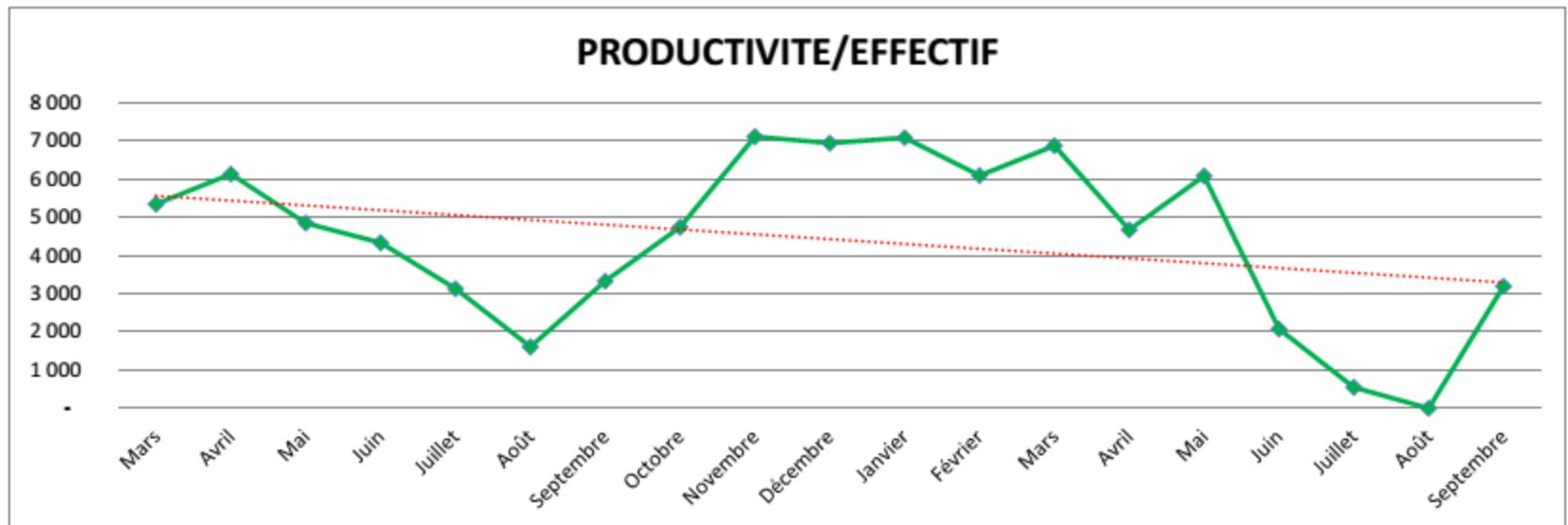
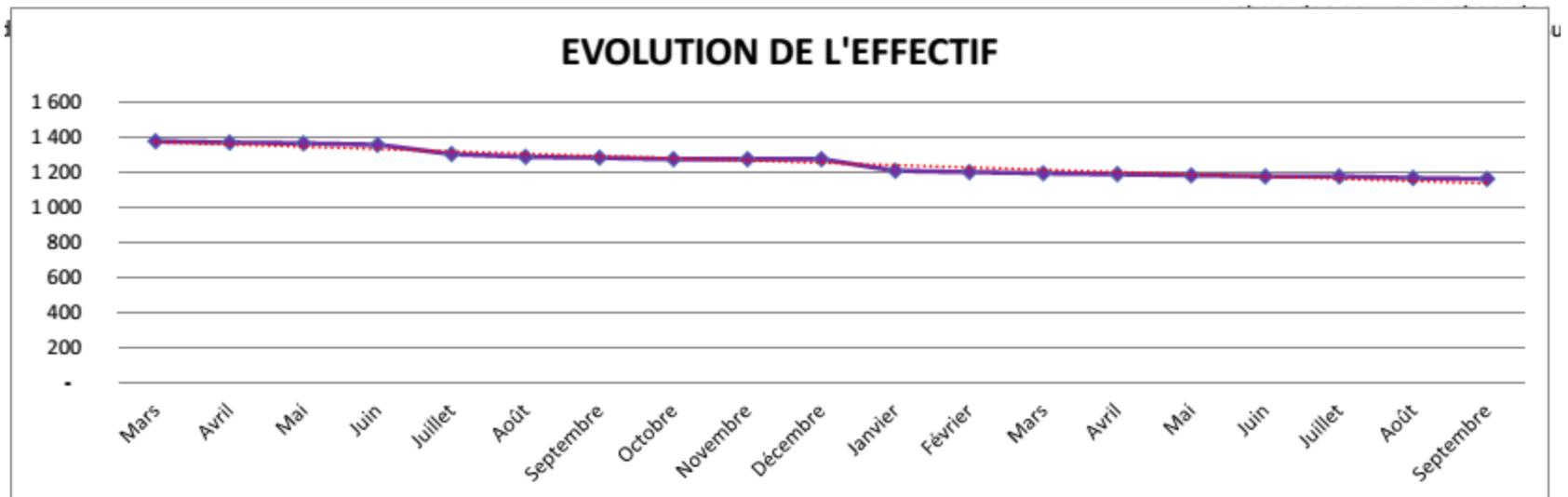


CHARGES DU PERSONNEL

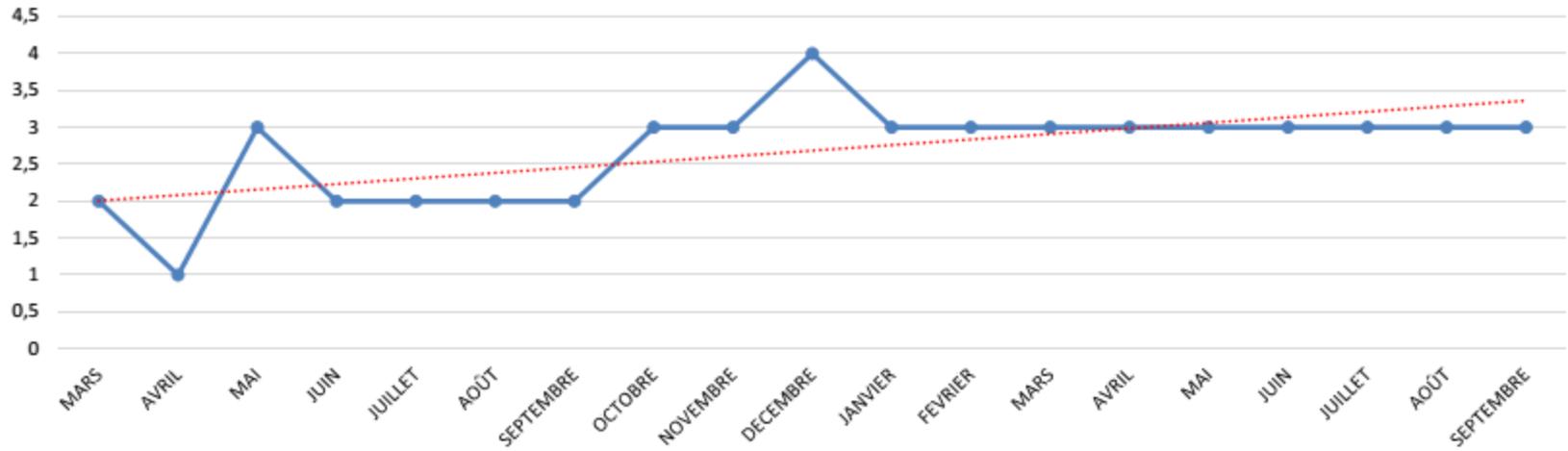


EVOLUTION CHIFFRE D'AFFAIRES

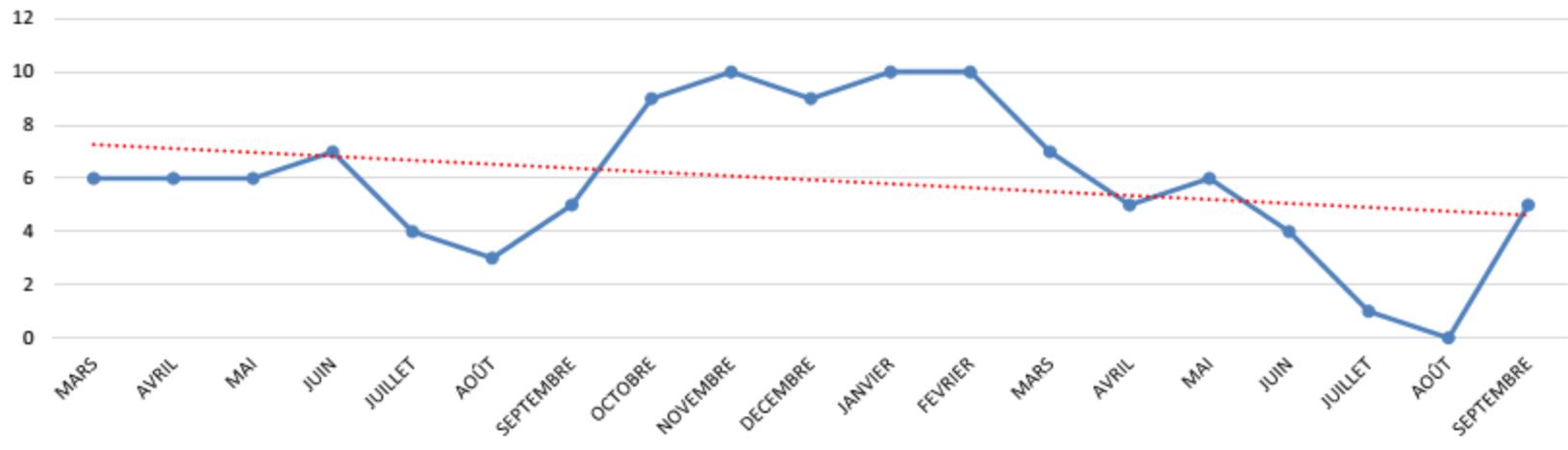


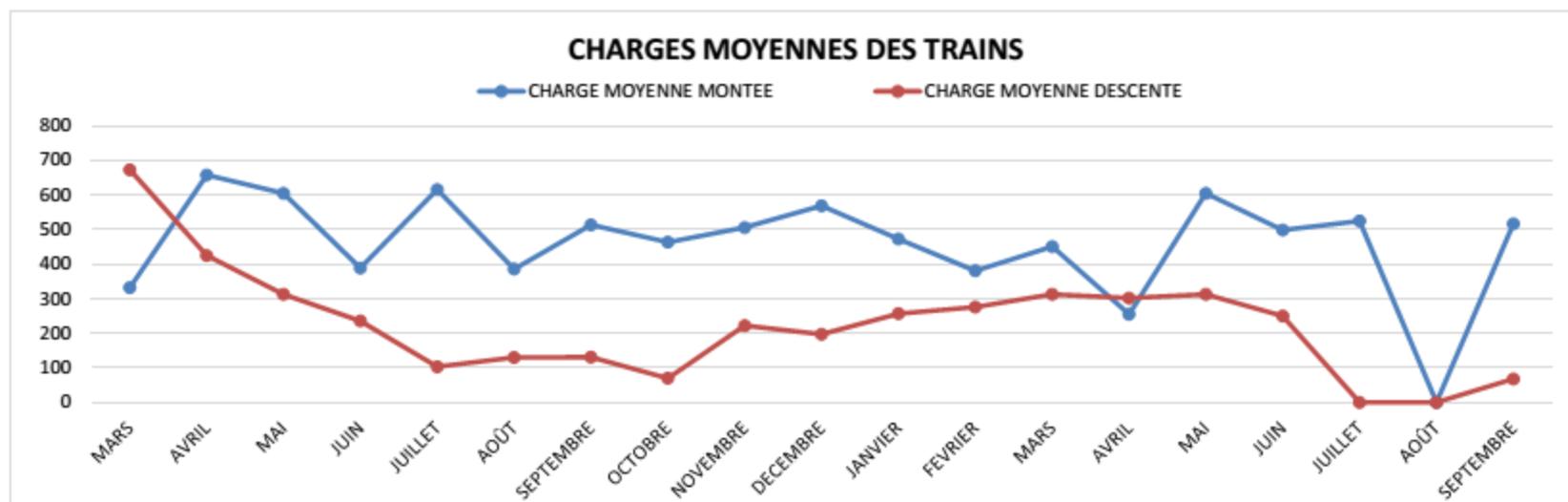
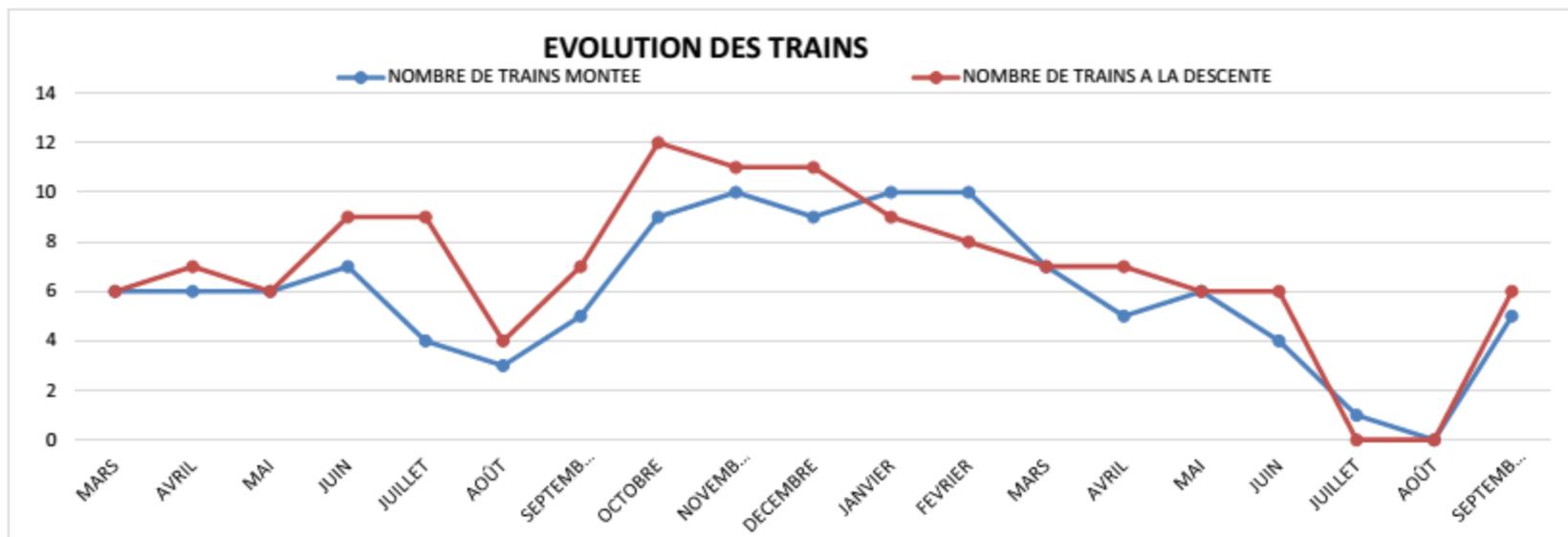


EVOLUTION DES LOCOMOTIVES



EVOLUTION DES TRAINS MONTEE







**MERCI POUR
VOTRE AIMABLE
ATTENTION**