5è Edition du Symposium International sur le transport et la logistique (TRANSLOG AFRICA)



Sous thème 6: « Performance des corridors de transit vers les pays enclavés : contraintes, gouvernance et coordination des acteurs »

Cas du rail au cœur du corridor Abidjan–Ouagadougou

At the heart of Africa's transformation

SOMMAIRE

1. Présentation de SITARAIL
2. Activités de SITARAIL
3. Atouts du corridor
4. Positionnement du rail sur le corridor
5. Renforcement des capacités
6. Performances opérationnelles
7. Gouvernance
8. Contraintes
9. Progrès
10. Perspectives et conclusion



Sensitivity: Internal

Présentation de SITARAIL

Depuis août 1995, SITARAIL exploite le réseau ferroviaire entre la Côte d'Ivoire et le Burkina Faso dans le cadre d'un partenariat public-privé (PPP).

SITARAIL est une filiale d'AGL (Africa Global Logistics), au sein du groupe italo-suisse MSC, leader mondial du transport maritime.



Une concession AGL

LES ACTIVITÉS DE SITARAIL



Transport de voyageurs

Environ 200 000 voyageurs par an

Service interrompu en mars 2020 à la suite de la crise sanitaire.

Depuis novembre 2023 : Ouagadougou–Niangoloko

10 000 voyageurs par an, 2 trains par semaine



Transport de fret

20 000 EVP et environ 1 million de tonnes par an

40 à 50 trains par semaine, soit 7 trains par jour

Hydrocarbures et conteneurs
Produits finis et semi-finis : fer, bobines, clinker
Intrants de production
Produits agricoles transformés et non transformés

Répartition des flux

85 % : Côte d'Ivoire vers Burkina Faso

15 % : Burkina Faso vers Côte d'Ivoire

Sensitivity: Internal

LES ATOUTS DU CORRIDOR

❖ **Les 2 plateformes portuaires permettent au PAA de traiter plus de 1,5 million de conteneurs par an**

Côte d'Ivoire Terminal

Quai : 1 100 m

Tirant d'eau : 17 m

Superficie : 37,5 ha

Capacité : 1,5 million de conteneurs EVP

Connexion directe à l'hinterland par rail

Abidjan Terminal

Quai : 1 000 m

Tirant d'eau : 12 m

Superficie : 30 ha

Capacité : 1,1 million de conteneurs EVP

Connexion directe à l'hinterland par rail

❖ **70 % des volumes débarqués sont acheminés en conteneurs grâce au réseau terrestre**

Le corridor routier

Environ 1 120 km, dont 20 % d'autoroute

Le corridor ferroviaire

1 150 km de voie ferrée

Sensitivity: Internal

LE POSITIONNEMENT DU RAIL SUR LE CORRIDOR ABIDJAN–OUAGADOUGOU

Année	Unité	Corridor
2020	Tonnes	1 766 865
2021	Tonnes	2 622 401
2022	Tonnes	3 002 163
2023	Tonnes	2 781 995
2024	Tonnes	2 147 623
2025	**Tonnes**	**2 718 268**

Source des données : CBC-AGL-PAA

Plus de 2 millions de tonnes sur le corridor, dont environ 1 million transporté par rail.

Année	Unité	Corridor	SITARAIL
2023	EVP	26 733	13 523
2024	EVP	26 765	15 347
2025	**EVP**	**35 189**	**17 354**

SITARAIL enregistre une croissance de 13 %.

Avec les investissements engagés depuis 2025, SITARAIL vise :

- ❑ **+15 % à fin 2026 (20 000 Evp)**
- ❑ **+20 % en 2027 (24 000 Evp)**

EVP : équivalent vingt pieds (TEU en anglais).

Sensitivity: Internal

LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DE SITARAIL

45 milliards de FCFA engagés depuis 2025

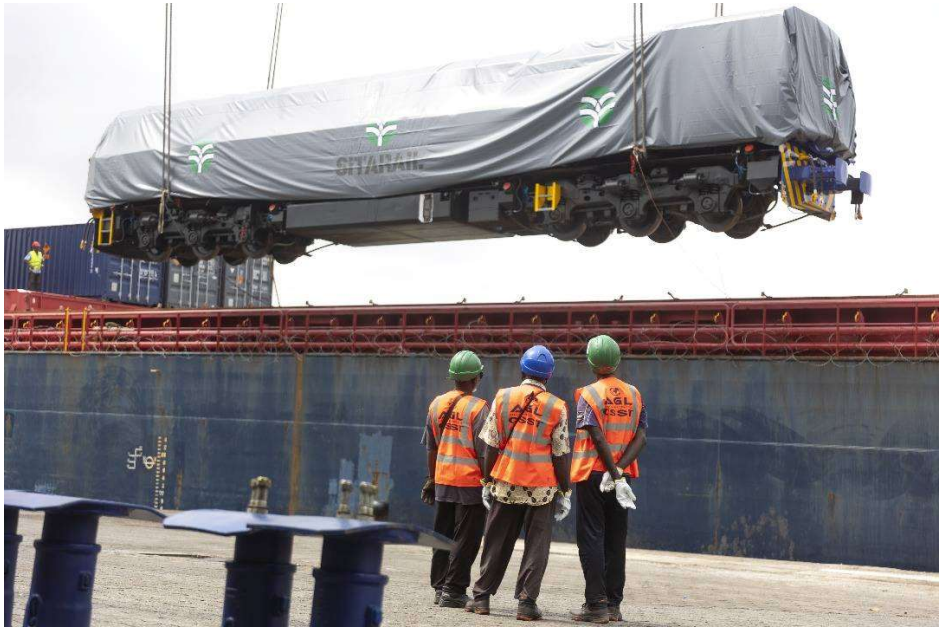
4 locomotives GL30 réceptionnées et mises en service.

10 locomotives AC en cours pour 2028.

340 wagons-plateaux, dont 100 réceptionnés et mis en service.

80 wagons-citernes en cours.

A terme, c'est une capacité annuelle globale de 30 000 EVP.



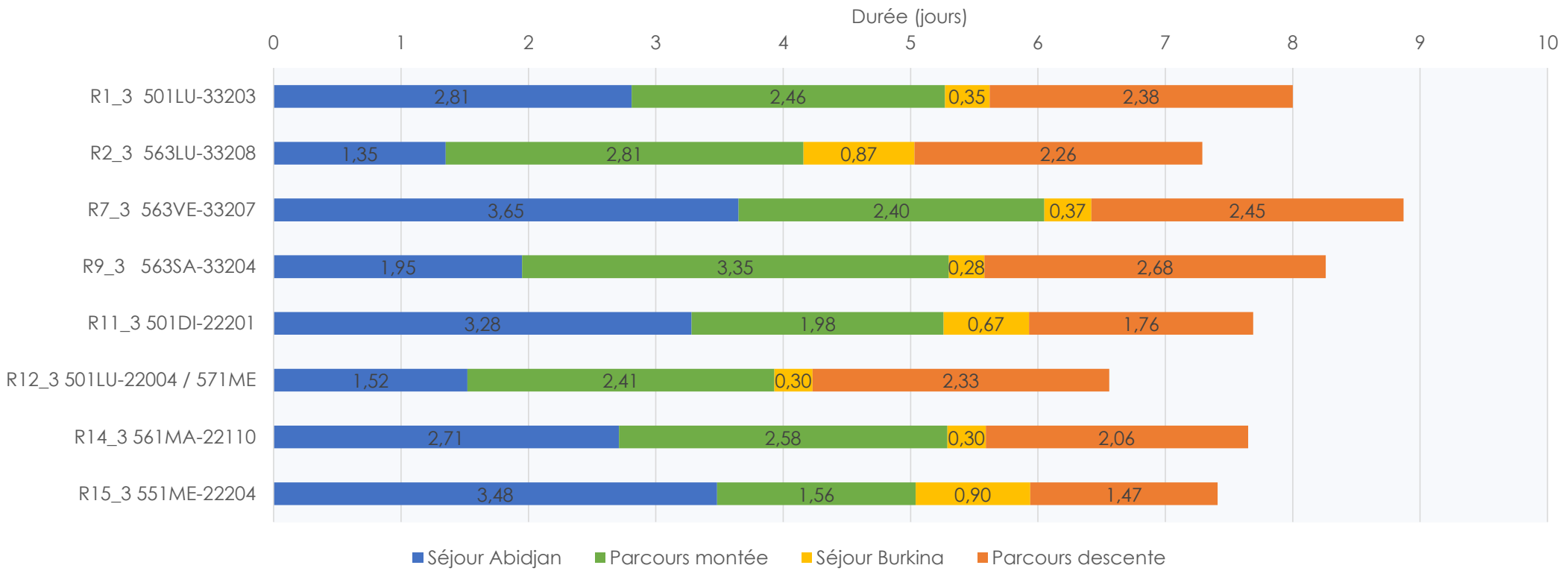
Bénéfices attendus

- Satisfaction clients,
- Réduction des délais d'acheminement,
- Attractivité renforcée du rail,
- Fiabilité et ponctualité accrues,
- Synergie renforcée entre les services portuaires et ferroviaires.

Sensitivity: Internal

LES PERFORMANCES OPÉRATIONNELLES RÉALISÉES

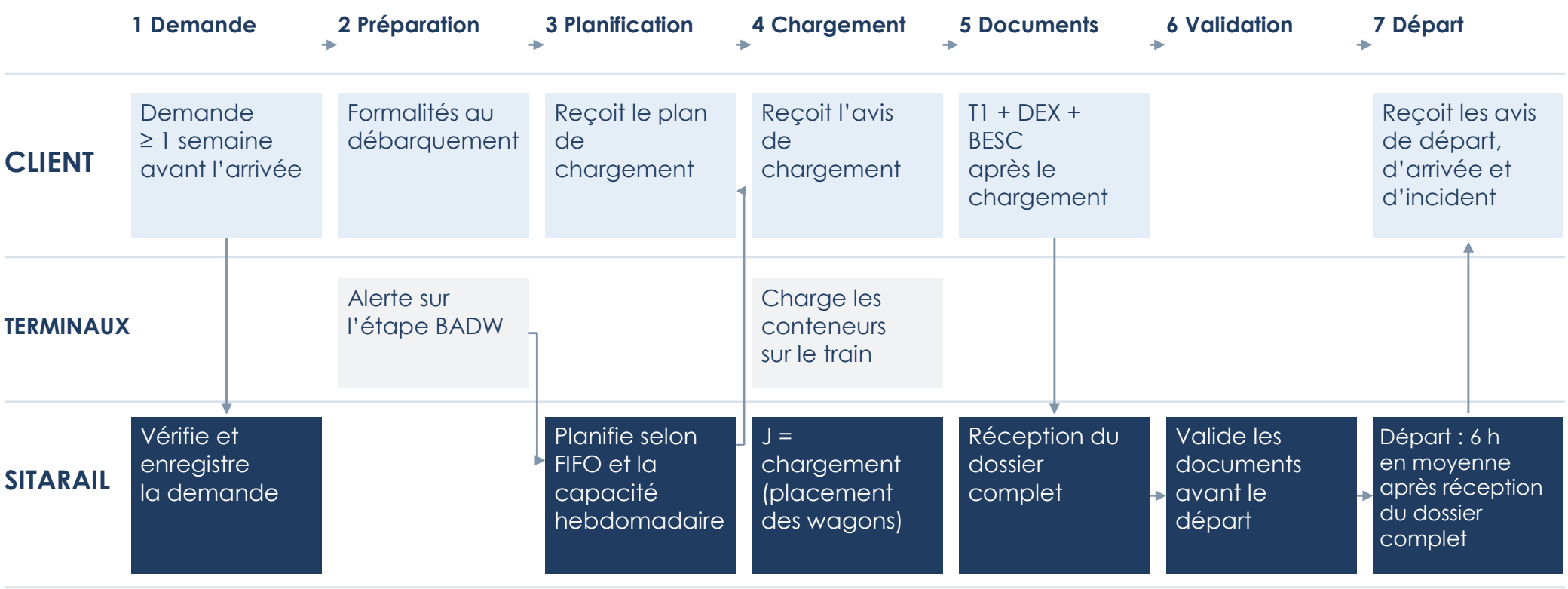
Étapes composant la durée de boucle de chaque rame



Boucle rame : Moins de 6 jours pour Bobo et 9 jours pour Ouaga grâce à une bonne coordination avec l'ensemble des acteurs.

Sensitivity: Internal

GOUVERNANCE OPÉRATIONNELLE : QUI FAIT QUOI ?



TRAJET depuis le départ d'Abidjan — **Bobo : 48 h** — **Ouagadougou : 64 h**

Pilotage : Directions Transport et Commerciale de SITARAIL

Sensitivity: Internal

Source : procédure opérationnelle SITARAIL. FIFO = First In, First Out
BADW = Bon à Délivrer Wagon. T1 = Document de transit douanier

LES CONTRAINTES

Infrastructures vieillissantes

Plan d'urgence : 100 millions d'euros (2027–2029)

Réfection des parties sensibles du réseau.

Étude de faisabilité : réhabilitation de 1 200 km (2029–2035)

Réhabilitation complète pour atteindre 80 km/h pour le fret et 110 km/h pour les voyageurs.

Coordination logistique

Une planification partagée entre le port et le rail est nécessaire.

Priorité : coordonner les besoins des clients

Pour un chargement efficace et des départs rapides.

Déséquilibre des flux

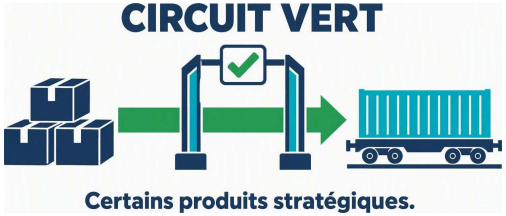
85 % à l'importation, 15 % à l'exportation

Ce déséquilibre complique les retours chargés.

Priorité : sécuriser des volumes réguliers dans les deux sens.

Sensitivity: Internal

LES PROGRÈS RÉALISÉS SUR LE CORRIDOR FERROVIAIRE



1. Circuit vert

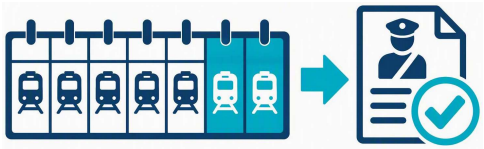
Pour certains produits stratégiques (Ex : Médicaments)



2. Enlèvement en trains-blocs



3. Visibilité sur les flux clients

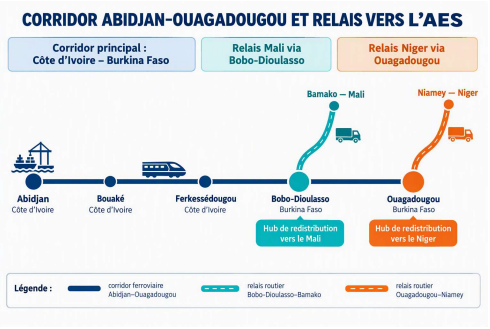


4. Douane présente

Le week-end en gare de Treichville
Formalités douanières allégées
à la frontière



5. Terminal SETO ouvert 24 h/24



6. Ouverture vers l'AES

Sensitivity: Internal

PERSPECTIVES ET CONCLUSION



Le rail, un maillon stratégique pour la Côte d'Ivoire et les pays de l'AES.

Accompagner les projets structurants dont le port sec de Ferké (mise en service fin 2028) et dépôt de Bouaké (2029), et sécuriser l'approvisionnement de l'hinterland.

Renforcer les capacités de SITARAIL avec 10 Locomotives en 2028 et soutenir la performance du corridor Abidjan–Ouagadougou et des corridors vers les autres États de l'AES.

Accélérer les travaux d'urgence et la réhabilitation des infrastructures avec les États pour pérenniser la performance du réseau.

« Le corridor ne se limite plus à une route ou à un accès : c'est un écosystème qui relie des territoires à des ports, des producteurs à des marchés.

Son efficacité à désenclaver repose autant sur la qualité des infrastructures logistiques que sur la fluidité des procédures, la digitalisation et la capacité à accompagner le développement des filières locales. »

Sensitivity: Internal





Merci pour votre attention

At the heart of Africa's transformation