

**DIRECTIVE N° 01/2014/CM/UEMOA
PORTANT HARMONISATION DES NORMES ET STANDARDS DE
RÉHABILITATION ET DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES
FERROVIAIRES ET DES OPTIONS INSTITUTIONNELLES DE GESTION
DES RESEAUX FERROVIAIRES DE L'ESPACE UEMOA**

**LE CONSEIL DES MINISTRES DE L'UNION ÉCONOMIQUE
ET MONÉTAIRE OUEST AFRICAINE**

- Vu** le Traité modifié de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine notamment en ses articles 4, 16,20 à 26, 27, 28, 33, 41 à 45, 101 et 102 ;
- Vu** le Protocole additionnel n° II relatif aux politiques sectorielles de l'UEMOA notamment en ses articles 7 et 8 ;
- Vu** le Protocole additionnel n° IV modifiant et complétant le Protocole n°II relatif aux politiques sectorielles de l'UEMOA ;
- Vu** la Décision n°02/2014/CM/UEMOA du 27 mars 2014, portant adoption du Programme d'Actions Prioritaires de Développement du Transport Ferroviaire dans l'espace UEMOA ;
- Considérant** les Recommandations adoptées par la Conférence professionnelle sur l'interconnexion, l'interopérabilité et la complémentarité des systèmes ferroviaires africains les 20 et 21 novembre 2007 à Johannesburg, Afrique du Sud ;
- Considérant** que le développement des infrastructures et des services de transport ferroviaire est capital pour la compétitivité des économies nationales, le désenclavement des pays de l'hinterland et l'intégration des économies régionales ;
- Considérant** qu'il importe d'améliorer l'efficacité des réseaux des chemins de fer afin de les intégrer dans un marché compétitif tout en prenant en compte les aspects spécifiques des chemins de fer ;
- Constatant** que le trafic voyageur, service public de masse, est chroniquement déficitaire et contraint les exploitants ferroviaires à privilégier le trafic marchandise ;

Constatant	que l'absence de politique commune au sein de l'Union dans le sous-secteur ferroviaire a conduit à l'apparition de projets de chemin de fer isolés sans perspective d'intégration et à un manque d'homogénéité des caractéristiques techniques des infrastructures ferroviaires, obstacle à l'interconnexion des réseaux ferroviaires ;
Désireux	de lever les entraves de tous ordres pour enclencher le processus d'interconnexion et de l'interopérabilité ferroviaires ;
Soucieux	d'harmoniser les législations, normes et standards de réhabilitation et de construction des infrastructures ferroviaires de l'espace UEMOA ;
Reconnaissant	que le choix des meilleures options institutionnelles est indispensable pour assurer la rentabilité et la viabilité des entreprises ferroviaires ;
Convaincu	de la nécessité d'engager, sans délai, des mesures vigoureuses pour la réhabilitation des infrastructures ferroviaires existantes et la construction de nouvelles lignes aux normes et standards internationaux en vue de faciliter l'interconnexion et l'interopérabilité ferroviaires au sein de l'Union ;
Désireux	d'intéresser le secteur privé au financement et à la gestion des réseaux de chemin de fer ;
Tenant compte	des conclusions de la réunion des Ministres en charge des Transports et des Infrastructures des Etats membres de l'UEMOA, tenue à Ouagadougou le 13 décembre 2013 ;
Sur	proposition de la Commission de l'UEMOA
Après	avis du Comité des Experts statutaire en date du 07 mars 2014 ;

ADOpte LA DIRECTIVE DONT LA TENEUR SUIT :

CHAPITRE 1 : DISPOSITIONS GENERALES

Article premier : Définitions

Aux termes de la présente Directive, on entend par :

UEMOA : l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine.

Union : l'Union Économique et Monétaire Ouest Africaine.

Commission : la Commission de l'UEMOA.

Infrastructure ferroviaire : infrastructures de la voie ferrée qui se composent des éléments suivants : emprises, plateformes de la voie, ouvrages d'art, ouvrages de drainage et d'assainissements, passages à niveau, superstructures, notamment, rails, traverses, attaches, ballast, aiguillages, ainsi que des installations de sécurité, de signalisation et de télécommunication, bâtiments affectés au service de l'exploitation et des infrastructures ;

Interconnexion ferroviaire : liaison physique des réseaux ferroviaires permettant la circulation sans entraves techniques des trains d'un Etat à un autre ou d'un réseau à un autre.

Corridor ferroviaire : surface géographique, physique, le long de laquelle des infrastructures ferroviaires ainsi que d'autres facilités économiques sont planifiées et se trouvent à différents niveaux de développement. Il doit traverser au moins deux Etats avec éventuellement comme point de départ ou d'arrivée un port maritime ;

Interopérabilité ferroviaire : possibilité de faire circuler sans entraves des trains sur des réseaux ferroviaires différents, notamment des réseaux situés dans des Etats différents dans le respect des conditions règlementaires, techniques, opérationnelles et de sécurité ;

Gestionnaire de l'infrastructure : toute entité publique ou privée chargée du développement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que de la gestion des systèmes de régulation et de sécurité ;

Entreprise ferroviaire : toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de fret et/ou voyageurs par chemin de fer ; la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise ;

U.A.C : Union Africaine des Chemins de Fer, Organisme spécialisé de l'Union Africaine chargé des questions ferroviaires ;

U.I.C : Union Internationale des Chemins de Fer dont la mission est de promouvoir le transport ferroviaire à l'échelle mondiale ;

Ecartement de voie : distance séparant le flanc interne des deux files de rails d'une voie ferrée ; l'écartement de 1435 mm est appelé écartement standard UIC et l'écartement de 1000 mm est appelé écartement métrique ;

Spécifications techniques : ensemble des prescriptions techniques ou d'exigences à satisfaire définissant les caractéristiques requises d'un matériau, d'un produit, d'une fourniture et d'un service permettant de les caractériser de telle manière qu'ils répondent à l'usage auquel ils sont destinés ;

Gabarit ferroviaire : contour transversal d'un véhicule ferroviaire. Ce contour, qui fait l'objet d'une normalisation précise, doit s'inscrire dans le gabarit des obstacles, et doit être maintenu libre dans les installations ferroviaires et permettre, en toute sécurité, la circulation de matériel roulant chargé ou vide.

Article 2 : Objet

La présente Directive a pour objet l'harmonisation des normes et standards en matière de réhabilitation et de construction des infrastructures ferroviaires et des options institutionnelles de gestion des réseaux ferroviaires dans les États membres de l'UEMOA.

CHAPITRE 2 : STANDARDS DE REHABILITATION ET DE CONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Article 3 : Caractéristiques techniques du réseau communautaire

A l'échéance de 25 ans, les États veillent à ce que le réseau communautaire respecte les spécifications techniques suivantes :

- gabarit ferroviaire : gabarit adopté par l'UIC et recommandé par l'UAC,
- écartement : 1435 millimètres,
- plateforme : largeur minimum 6 mètres,
- rails : 45 à 65 kilogramme par mètre linéaire,
- traverses : traverses en béton monobloc ou bi-bloc,
- charge à l'essieu : 20 à 30 tonnes,
- déclivités, pentes et rampes, maximum : 10 ‰ (10 pour mille),
- courbes : rayons supérieurs à 500 mètres.

Article 4 : Mesures transitoires

Les États veillent à ce que les travaux de réhabilitation des voies ferrées existantes et de construction de nouvelles lignes s'effectuent dans une perspective d'interconnexion et d'interopérabilité des réseaux ferroviaires de l'Union, conformément aux caractéristiques techniques définies à l'article 3 ci-dessus.

CHAPITRE 3 : OPTIONS INSTITUTIONNELLES DE GESTION DES RESEAUX FERROVIAIRES COMMUNAUTAIRES

Article 5 : Séparation de l'exploitation et de la gestion de l'infrastructure

Dans le cadre de la gestion des réseaux ferroviaires communautaires, les États membres de l'UEMOA veillent à la séparation des activités relatives à l'exploitation des services de transport de celles relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire.

- L'exploitation du service des transports devra être concédée à une ou plusieurs entreprises ferroviaires ;
- La gestion de l'infrastructure ferroviaire reviendra à un gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tel que défini à l'article premier.

Les entreprises ferroviaires dont l'activité est limitée à l'exploitation des seuls transports urbains, ou suburbains ne sont pas concernées par les prescriptions du présent article.

L'entreprise ferroviaire assure le fonctionnement du trafic suivant les normes prescrites en matière de sécurité.

Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est chargé, notamment, d'assurer :

- la gestion du domaine ferroviaire non concédé ainsi que des activités annexes non reprises par le concessionnaire dans le cadre de l'exploitation;
- la maîtrise d'ouvrage des investissements sur les infrastructures, pour le compte de l'État ;
- le suivi de la maintenance des infrastructures dans le cadre contractuel ;
- la reprise de l'exploitation ferroviaire à la fin de la concession ou en cas de défaillance de l'entreprise ferroviaire.

Article 6 : Redevance d'utilisation de l'infrastructure

Le gestionnaire de l'infrastructure applique une redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire aux entreprises ferroviaires qui l'exploitent. Les modalités de règlement de cette redevance seront définies d'accords parties entre l'exploitant et le gestionnaire.

Article 7 : Régime particulier du service voyageur

Les entreprises ferroviaires, à la demande de l'Etat ou des Etats concernés, assurent le trafic voyageur.. Le régime juridique de ce mode particulier d'exploitation est défini d'accord parties.

CHAPITRE 4 : DISPOSITIONS FINALES

Article 8 : Mise en œuvre de la Directive

Les États membres adoptent les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'application de la présente directive au plus tard deux ans après son entrée en vigueur.

Ils en informent immédiatement la Commission.

Les actes juridiques arrêtés contiendront une référence de la présente Directive ou seront accompagnés d'une telle référence lors de leur publication officielle.

Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente Directive.

Article 9 : Mise en conformité des lignes ferroviaires du réseau communautaire d'infrastructures ferroviaires

Les Etats membres veillent à la mise en conformité des lignes ferroviaires du réseau communautaire suivant les spécifications techniques prévues à l'article 3 de la présente Directive.

Ils prennent les dispositions nécessaires pour la réalisation des travaux de réhabilitation dans un délai de vingt-cinq (25) ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Directive.

Article 10 : Entrée en vigueur

La présente Directive entre en vigueur à compter de la date de sa signature et sera publiée au Bulletin officiel de l'Union.

Fait à Yamoussoukro, le 27 mars 2014

Pour le Conseil des Ministres,
Le Président



GILLES BAILLET