



III LUANDA FINANCING SUMMIT FOR AFRICA'S INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

Prospectus d'investissement de projet – Projet Régional De La Boucle Ferroviaire Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou-Lomé

Résumé du projet

Nom du projet	Projet Régional De La Boucle Ferroviaire Abidjan-Ouagadougou-Niamey-Cotonou-Lomé
Emplacement	Côte d'Ivoire, Burkina Faso, Niger, Bénin, Togo
Secteur	Transports
Sous-secteur	Chemin de fer
Phase de développement	S2B – Faisabilité
Commanditaire du projet	L'UEMOA et le Comité Consultatif Régional sur le Transport Ferroviaire
Coût du projet	<ul style="list-style-type: none"> Option 1 : 11,3 Mds USD – Réhabilitation des lignes existantes (écartement métrique) et construction des nouveaux tronçons (écartement standard) Option 2 : 18,3 Mds USD – Nouvelle construction de l'ensemble de la Boucle (écartement standard)
Exigence de financement	À déterminer à la suite des études à réaliser
Coût total de la préparation du projet	En fonction de la solution adoptée pour la réalisation du projet : <ul style="list-style-type: none"> Environ 12 millions USD pour les études de faisabilité, bancabilité et options pour le financement (dans le cas d'un EPC); ou Environ 52 millions USD pour les études techniques pour l'ensemble de la Boucle (dans le cas de marchés séparés)
Déficit de financement de la préparation des projets	En fonction de la solution adoptée pour la réalisation du projet : <ul style="list-style-type: none"> Environ 12 millions USD pour les études de faisabilité, bancabilité et options pour le financement (dans le cas d'un EPC); ou Environ 52 millions USD pour les études techniques pour l'ensemble de la Boucle (dans le cas de marchés séparés)
Structure de financement	À déterminer à la suite des études à réaliser
Chronologie du développement	<ul style="list-style-type: none"> 2028 : finalisation prévue des études techniques et de la mobilisation du financement ; démarrage des travaux de la Boucle 2031 : démarrage de la mise en exploitation de la première section achevée 2038 : date limite pour la mise en exploitation de l'ensemble de la Boucle
Description du projet	<p>Boucle ferroviaire de 2 928 km entre Abidjan, Ouagadougou, Niamey, Cotonou et Lomé. Projet faisant partie de l'AU Agenda 2063 et du PIDA Program.</p> <p>Deux options en étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> Réhabilitation des lignes existantes et construction des nouveaux tronçons Entièrement constructions neuves <p>Le projet permettra :</p> <ul style="list-style-type: none"> Augmenter la capacité de fret et reprendre les services de transport de passagers sur les lignes existantes Donner un accès à la mer efficient au Burkina Faso, au Niger et même au Mali via les ports d'Abidjan, Lomé et Cotonou Optimiser l'exploitation des ressources minières et agricoles

Importance stratégique	Grâce à une forte adhésion nationale, le projet stimulera et facilitera le commerce des pays enclavés, et renforcera la position de la Côte d'Ivoire, du Benin et du Togo comme hubs régionaux d'accès aux pays enclavés. Actuellement le transport routier concentre la plupart de la demande reliant les pays enclavés aux ports, mais connaît des problèmes croissants qui rendent prioritaire la modernisation et l'expansion du réseau ferroviaire. De plus, le projet a le potentiel de stimuler l'expansion d'un transport durable et de soutenir le développement résilient au climat en Afrique.
Demande du marché	Annuellement plus de 8 M t de fret circulent entre le Mali/Burkina et la Côte d'Ivoire, et plus de 6 M t entre le Niger/Burkina et le Bénin/Togo, montrant le fort potentiel de la Boucle. Actuellement 23 % du commerce du Mali transite par la Côte d'Ivoire, 38% du commerce du Burkina Faso transite par la Côte d'Ivoire et 45% par le Togo, et 70% du commerce du Niger transite par le Benin et 12% par le Togo. De plus, le projet pourrait générer du commerce induit par la facilitation du transport, et il pourrait également capter une plus grande part du fret de transit des pays enclavés, qui aujourd'hui transite par les ports du Sénégal ou du Ghana et pourrait passer par Abidjan, le Bénin ou le Togo.
Aperçu financier	
Coût total du projet	<ul style="list-style-type: none"> En fonction de la solution adoptée pour la réalisation du projet : environ 12 millions USD pour les études de faisabilité, bancabilité et options pour le financement (dans le cas d'un EPC) ; ou Environ 52 millions USD pour les études techniques pour l'ensemble de la Boucle (dans le cas de marchés séparés) 11,3 Mds USD pour l'option 1 de réhabilitation des lignes existantes (écartement métrique) et construction des nouveaux tronçons (écartement standard) ; ou 18,3 Mds USD pour l'option 2 de nouvelle construction de l'ensemble de la Boucle (écartement standard)
Capital Structure	À déterminer à la suite des études à réaliser
Mesures financières	<ul style="list-style-type: none"> EIRR : 13% Période de remboursement économique : 12 ans
Modèle de revenus	Frais d'utilisation pour le fret et les passagers
Considérations relatives à la durabilité et à l'impact	
Social Impact	Le projet créera plusieurs milliers d'emplois directs et indirects durant les phases de construction et d'exploitation, stimulant les économies locales et améliorant la connectivité entre zones rurales et urbaines. Il contribuera à la réduction de la pauvreté et au développement territorial inclusif
Impact sur l'environnement	Le transfert modal de la route vers le rail permettra une réduction majeure des émissions de CO ₂ et des polluants atmosphériques. Le projet soutient la transition vers un transport bas carbone et résilient au climat
Alignement des ODD et de l'Agenda 2063	<p>Le projet s'aligne sur les ODD 8, 9, 13, et 17 (emploi, infrastructures résilientes, action climatique et partenariats pour la réalisation des objectifs) et sur l'Agenda 2063 de l'Union Africaine dans les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) Niveau de vie élevé, qualité de vie et bien-être pour tous (4) Économies transformées (7) Communautés durables et résilientes face au climat (10) Infrastructures de classe mondiale à travers l'Afrique (11) Commerce intra-africain accru (12) Économies structurellement transformées et diversifiées
Détails techniques du projet	
Technologie et design	<p>Deux options en étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> Option 1 : réhabilitation des lignes existantes avec écartement métrique (remise en état des voies, amélioration des gares et acquisition de nouveaux matériels roulants) et construction de nouveaux tronçons avec écartement standard Option 2 : entièrement constructions neuves avec écartement standard
Capacité/Taille	<ul style="list-style-type: none"> Réhabilitation de 1 951 km et construction de 977 km ; ou 2 928 km de constructions neuves
Calendrier de construction/préparation	<ul style="list-style-type: none"> 2028 : démarrage des travaux de la Boucle 2031 : démarrage de la mise en exploitation de la première section achevée 2038 : date limite pour la mise en exploitation de l'ensemble de la Boucle

Ententes d'écoulement	Aucun identifié
Principales parties prenantes	
Sponsors	L'UEMOA et le Comité Consultatif Régional sur le Transport Ferroviaire
Investisseurs	Non identifiés à ce stade
Entrepreneurs et opérateurs	Non identifiés à ce stade
Conseillers juridiques et financiers	Non identifiés à ce stade
Voie à suivre	
Investissement Demander	<ul style="list-style-type: none"> Environ 12 millions USD pour les études de faisabilité, bancabilité et options pour le financement; ou Environ 52 millions USD pour les études techniques pour l'ensemble de la Boucle
Prochaines étapes	<ul style="list-style-type: none"> 2028 : finalisation prévue des études techniques et de la mobilisation du financement ; démarrage des travaux de la Boucle 2031 : démarrage de la mise en exploitation de la première section achevée 2038 : date limite pour la mise en exploitation de l'ensemble de la Boucle
Coordonnées	À compléter pour le Project Sponsor

FIN.