



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



Etat des lieux des réseaux ferroviaires en Afrique Sub-Saharienne

Tunis, 3 -4 December 2007

Pr. Mapapa MBANGALA
Université de Liège (Belgique)
Consultant pour la Banque Mondiale



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



PLAN DE LA PRESENTATION

I. INTRODUCTION

II. CADRE INSTITUTIONNEL DES COMPAGNIES FERROVIAIRES

III. GOUVERNANCE DES COMPAGNIES FERROVIAIRES

IV. PERFORMANCES DES COMPAGNIES FERROVIAIRES

V. INVESTISSEMENT ET FINANCEMENT DES RESEAUX

VI. CONCLUSION

VII. RECOMMANDATIONS



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



I. INTRODUCTION

Objectifs poursuivis :	Etablir un état des lieux des réseaux ferroviaires de l'Afrique Sub-Saharienne
Choix des compagnies :	Plusieurs critères : représentativité de chaque sous-région, taille des réseaux, disponibilité des données, instabilité politique des pays.
Compagnies étudiées :	24 compagnies desservant 21 pays sur la période de 11 ans : 1995-2005.
Observations :	Documentation malaisément accessible.

Vu le temps imparti, notre présentation sera axée sur les points suivants :

- ✓ Cadre institutionnel des compagnies en mettant l'accent sur les caractéristiques de la principale réforme ;
- ✓ Gouvernance des compagnies ;
- ✓ Performances économique et financière du secteur ;
- ✓ Politique de financement des investissements des entreprises restructurées.

Enfin, nous terminerons nos propos par une conclusion suivie de quelques recommandations



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



II. CADRE INSTITUTIONNEL

Organisation du secteur :

Politique de transport ferroviaire définie par les Etats
Ministère des transports est autorité sectorielle

Régime institutionnel

Régime institutionnel

	Entreprise publique Réseaux des pays suivants	Concession d'exploitation Réseaux des pays suivants
Régime institutionnel	Afrique du sud, Angola, Bénin-Niger, Congo, Ethiopie-Djibouti, Ghana, Nigeria, RDC, Tanzanie-Zambie (Tazara)	Burkina-Faso – Côte d'Ivoire, Cameroun, Gabon, Kenya – Ouganda, Madagascar, Malawi, Mali – Sénégal, Mozambique, Tanzanie, Zambie
Réforme en cours	Bénin-Niger, Congo, Ethiopie-Djibouti, Ghana	

Caractéristiques de la réforme

Pays	Nom du contrat	Type du contrat	Début du contrat	Durée du contrat	Capital initial de la Concession (en million US \$)	Programme d'investissements sur cinq ans (en millions US \$)	Statut du partenariat	Actionnaires
Burkina Faso Côte d'Ivoire	SITARAIL	Concession	1995	20	8,8	63,3	Exploitat.	Bolloré (France) : 51 % ; opérateurs privés local : 16 % ; Gouvernements des Côte d'Ivoire et Burkina Faso : 30 % ; Employés 3 %
Mali (RCFM) Sénégal (SNCS)	TRANSRAIL	Concession	2003	25	17,2	55,4	Exploitat.	Canac (Franco-Canadien) : 78 % ; Gouvernements Mali et Sénégal 22 %
Cameroun (RNCFC)	CAMRAIL	Concession	1999	20 (30)	18,5	89,6	Exploitat.	SCCF ^[1] (Cameroun) : 78,8 % , Opérateurs privés local : 7,1 % ; Gouvernement camerounais 9,9 % Employés : 4,2 %
Gabon (Oetra)	SETRAG	Concession	2005	30	-	91,8	Exploitat.	Comilog (Eramet) 84 % ; Opérateurs privés local 16 %
Kenya (KRC) Uganda (URC)	RVRC	Concession	2006	25	n.a.	100 à 400	Exploitat.	Sheltam Investments (South Africa) : 80 % , Transcentury of Kenya 20 %
Tanzanie (TRC)		Concession	-	25	n.a.	88	Exploitat.	Non encore définies
Malawi	CEAR	Concession	1999	20	n.a.	6	Exploitat.	Opérateurs privés étrangers 100 % comprenant Rail Development Company (USA) et Investisseurs privés (Mozambique)
Mozambique	CCFB	Concession	2004	25	19,7	152,5	Exploitat.	Ircon ^[2] : 25 % ; Rites : 26 % ; Gouvernement du Mozambique 49%
Mozambique	CDN	Concession	2005	15	n.a.	n.a.	Exploitat.	Opérateurs privés 100 % CEAR et CFM (Mozambique)
Madagascar (Malagasy Railway)	MADARAIL	Concession	2003	20 (25)	5	36,1	Exploitat.	Comazar (Afrique du sud, Belgique) : 51 % ; Gouvernement du Madagascar 25 % ; Manohisoa Financière 12,5 % ; autres opérateurs privés : 11,5 %
Zambie	RSZ	Concession	2002	20	6,1	14,8	Exploitat.	NLPI 72,8 % , Transnet (Afrique du Sud) : 18,2 % , Canarail 6 % , Employées 3 %

III. GOUVERNANCE DES COMPAGNIES FERROVIAIRES

Dispositifs de gouvernance	Entreprises publiques	Entreprises concédées
Conseil d'administration	Dominé par les membres des cabinets ministériels et les mandataires publics	Représentant des actionnaires
Organe et Qualité du contrôle	Inefficace : contrôle administratif au niveau du parlement, contrôle gouvernemental	Efficace, comité d'audit, conseil de surveillance
Caractéristique de gestion	Absence d'autonomie Réglementation du marché Conflit d'agence : principal et agent	Autonomie de gestion Liberté tarifaire Asymétrie de l'information
Objectifs de l'entreprise	Multiples : Intérêt général, équilibre de gestion	Clairs et précis : Profit financier



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



IV. PERFORMANCES DES COMPAGNIES FERROVIAIRES

4.1. Configuration ferroviaire

Etat des réseaux (lignes): Excepté pour quelques lignes nouvellement construites, les réseaux sont vétustes et datent pour la plupart de la fin du 19ème siècle et du début du 20ème siècle.

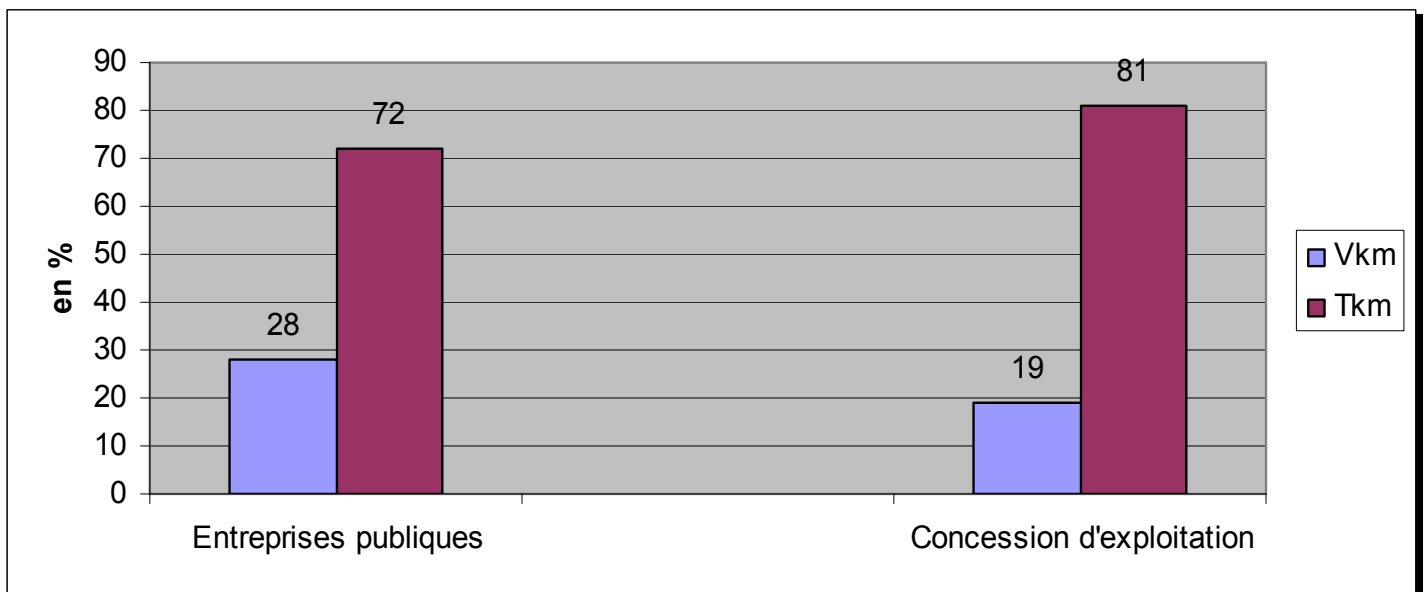
Ecartement : Plusieurs écartements différents avec comme conséquence, l'absence d'interconnexion et d'interopérabilité.

Densité du réseau : Lignes/superficie : 2,96 km pour 1.000 km² pour toute l'Afrique : trop faible comparée à celle de la France 62,7 km pour 1.000 km²

4.2. Structure de la production

Sur 24 compagnies analysées, il y a 10 entreprises publiques et 14 entreprises mises en concession d'exploitation. On peut observer sur une période d'étude de 11 ans, de 1995 à 2005 que (voir graphique) :

- Part du trafic des voyageurs (v-km) est plus élevée dans les entreprises publiques (28 %)
- Part du Trafic des marchandises (t-km) est très élevée dans les entreprises concédées (81 %)



4.3. Taux de croissance annuel moyen (V-km, T-km, Personnel) de 1995 à 2005

- **Trafic des voyageurs**

- Taux de croissance négatif (-1,59 % et - 0,13 %)

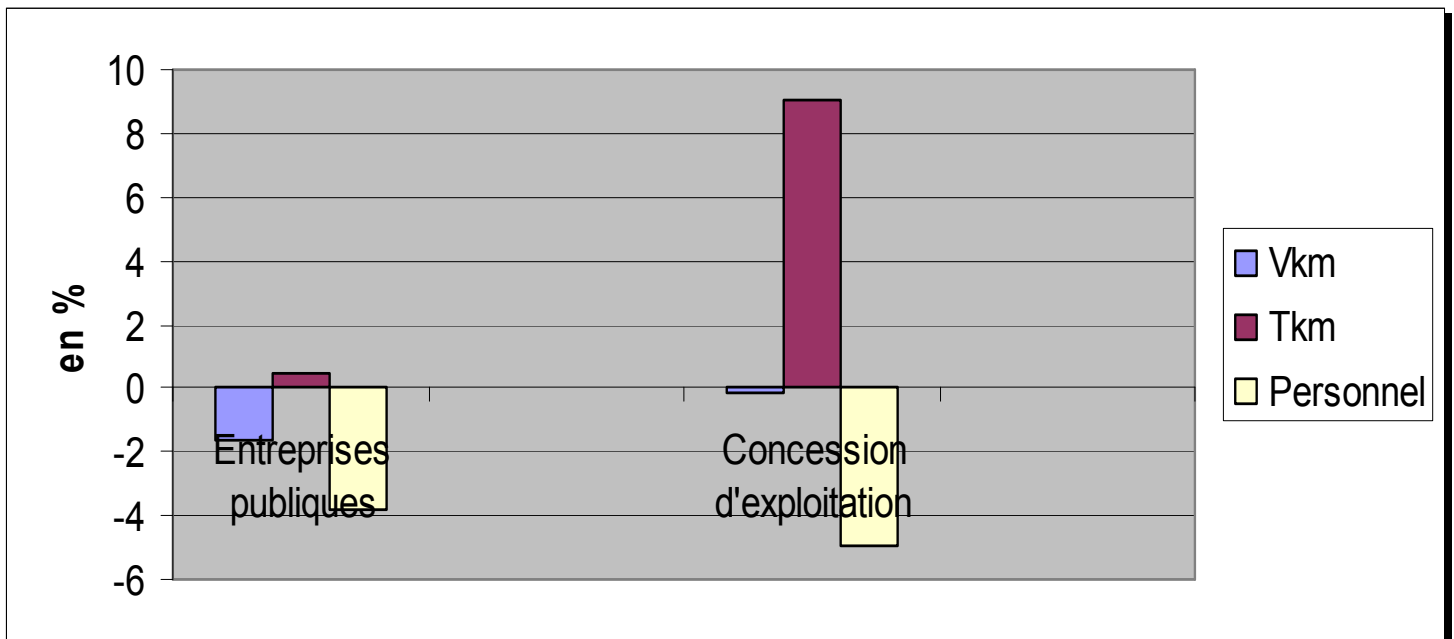
- **Trafic des marchandises**

- Entreprises publiques : taux de croissance annuel moyen 0,44 %

- Entreprises en concession : taux de croissance annuel moyen 9 %

- **Effectif du personnel**

- Taux de croissance annuel moyen négatif : -3,81 % et - 4,92 %





4.4. Productivité des compagnies

▪ **L'analyse économique** effectuée (Indices partiels de productivité, DEA, Malmquist) indique que les compagnies sont caractérisées par :

- ✓ Faibles densités du trafic
- ✓ Faibles productivités et
- ✓ Inefficacités techniques

On doit signaler que ces faibles taux de productivité sont plus accentuées dans les compagnies publiques que dans celles mises en concession d'exploitation.

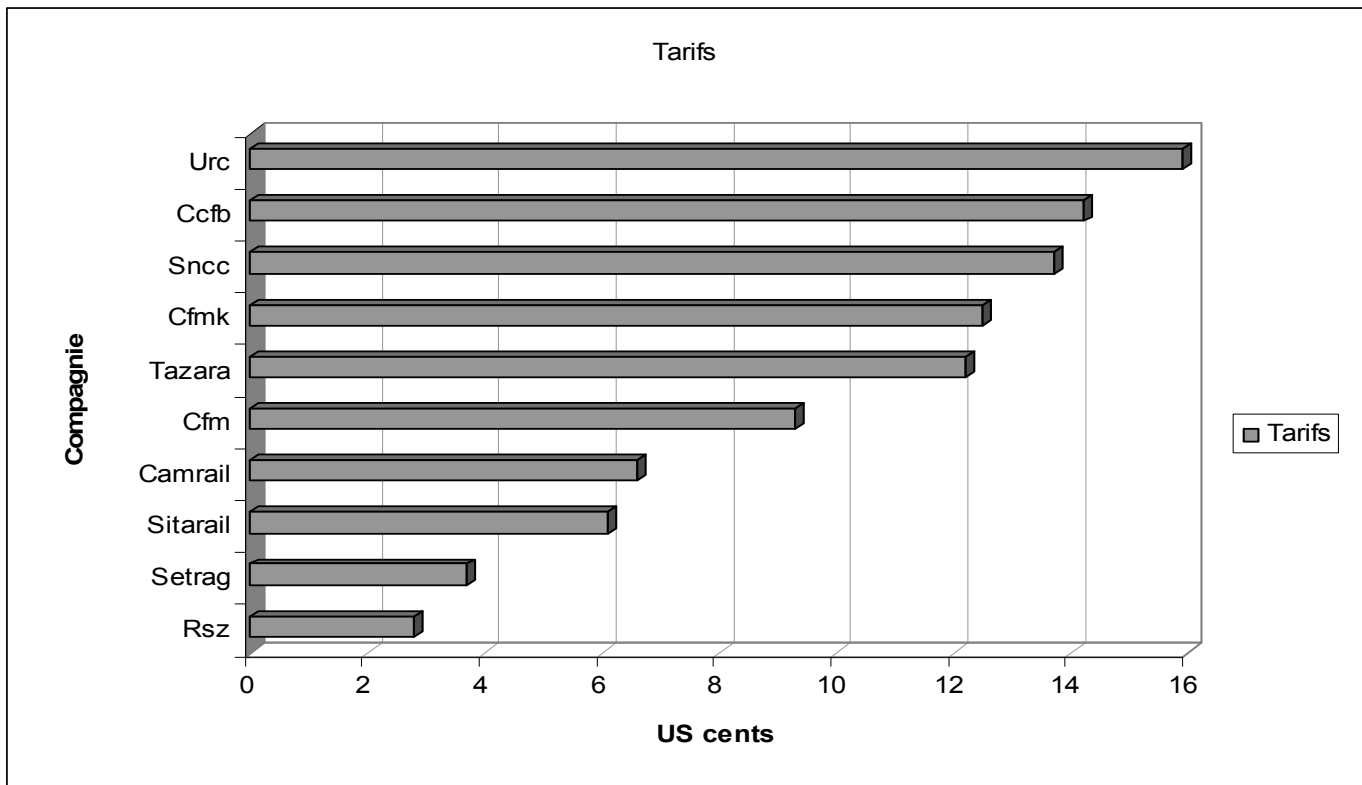
▪ **Causes de mauvaises performances :**

- ✓ Vétusté des infrastructures (lignes ferroviaires datent pour la plupart du 19^{ème} et début 20^{ème} siècle)
- ✓ Forte concurrence de la route
- ✓ Faible taux d'utilisation des locomotives (55 % en moyenne)
- ✓ Mauvaises conditions d'exploitation (vitesse, régularité, rapidité, sécurité, propreté)
- ✓ Inefficacité de gestion (principalement dans les compagnies publiques)

4.5. Performances financières

Tarif moyen du trafic

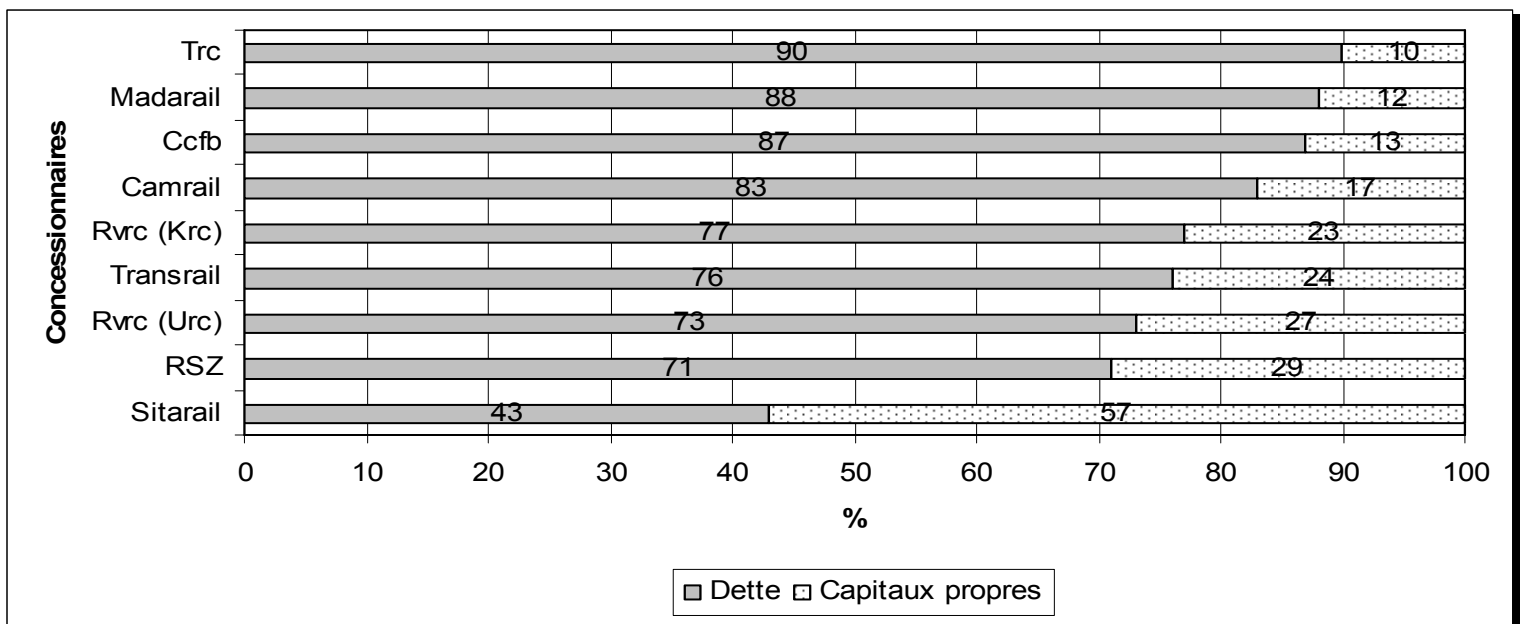
Tarifs par T-km de marchandises en US cents en 2005 (2002 pour Camrail)



Charge imposée aux usagers est très élevée dans les entreprises publiques

V. CONCESSION ET INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES

Structure de financement des investissements ferroviaires



▪ Etude de faisabilité économique des projets ferroviaires

-Projets économiquement rentables

-Financièrement : choix de financement et coût du capital



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



VI. CONCLUSION

Compagnies enregistrent des faibles performances dues notamment à :

- ✓ Faible densité du trafic due notamment à la forte concurrence de la route ;
- ✓ Vétusté des infrastructures (lignes ferroviaires datent pour la plupart du 19ème et début 20ème siècle) ;
- ✓ Faible taux d'utilisation des locomotives (55 % en moyenne) ;
- ✓ Mauvaises conditions d'exploitation (vitesse, régularité, rapidité, sécurité, propreté) ;
- ✓ Inefficacité de gestion (principalement dans les compagnies publiques).

Spécificité des réformes entreprises dans le secteur :

- ✓ Concession d'exploitation
- ✓ Durée moyenne 25 ans
- ✓ Prédominance des Capitaux privés étrangers
- ✓ Gestion intégrée (infrastructure et exploitation)

Caractéristiques de gestion des entreprises concédées

- ✓ Amélioration de la production (trafic de marchandises) et des performances ;
- ✓ Baisse du trafic des voyageurs ;
- ✓ Gestion efficace des facteurs de production.

Enseignements tirés des expériences des concessions

- ✓ Abandon du trafic des voyageurs par les concessionnaires ;
- ✓ Nombre élevé des conflits entre concédants et concessionnaires : incomplétude du contrat ;
- ✓ Lenteur dans l'exécution des programmes d'investissement.



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



VII. RECOMMANDATIONS

Redéfinition de la politique de transports par les dirigeants africains

- ✓ Mettre en place une véritable politique des transports terrestres au niveau sous-régional, régional et continental, ce qui implique une véritable volonté politique des Etats car le développement des transports africains dépend d'abord des africains eux-mêmes ;
- ✓ Mettre en place une politique de transport ferroviaire suburbain (transport de masse) au vu de l'évolution de la population urbaine en Afrique ;
- ✓ Clarifier les missions assignées à chaque mode de transport ;
- ✓ A court terme, l'augmentation de la densité du trafic passera notamment par :
 - une politique de coordination des moyens de transports plutôt que par la répartition du trafic existant entre différents modes ;
 - la spécialisation du trafic des marchandises dans le transport des pondéreux (minerais et autres) vu la structure économique des pays africains.



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



Réformes suggérées

- ✓ Concession d'exploitation pour trafic des marchandises ;
- ✓ Contrat d'affermage pour le trafic des voyageurs (service public) ;
- ✓ Gestion intégrée (économie d'échelle, économie de gamme, taille des réseaux) ;
- ✓ Réformes législatives doivent être réalisées (organe de régulation, ...).

Financement des investissements du transport ferroviaire

- ✓ Effort financier au niveau national (budget national) car le développement des infrastructures est d'abord une préoccupation nationale et africaine ;
- ✓ Implication des organisations financières sous-régionales, régionales et internationales car le développement des infrastructures des transports exigent des moyens financiers qui dépassent la capacité des pays africains ;
- ✓ Partenariat Public/Privé constitue une voie à suivre, ce qui implique des contrats qui doivent être bien élaborés et respectés par les parties en présence.

LA RECHERCHE DE LA RENTABILITE FINANCIERE NE DOIT PAS CONSTITUER LE SEUL ARGUMENT JUSTIFICATIF DU FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES CAR ON DOIT TENIR COMPTE DU FAIT QUE LA LIGNE CREE LE TRAFIC ET LE TRAFIC ENTRAINE LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET SOCIAL QUI A SON TOUR AMELIORE LA RENTABILITE FINANCIERE DES COMPAGNIES



The Infrastructure Consortium for Africa
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



MERCI