

- Ensuite, certains observateurs estiment que les Etats pourraient regretter, à terme, de ne pas avoir imposé certaines obligations de service public au concessionnaire.
- De plus, le dispositif retenu, qui met, dans chacun des deux pays, le concessionnaire face à une société de patrimoine, sans qu'une instance d'arbitrage n'ait été prévue, semble avoir montré à l'usage qu'il était source de blocage plutôt que de résolution des différends.
- Enfin, dans une opération dont la philosophie générale est le désengagement par rapport à l'Etat, certains commentateurs ne comprennent pas que la garantie des deux Etats concernés ait été requise pour la mise en place des financements complémentaires nécessaires, notamment en ce qui concerne le matériel roulant. Ils y voient un avantage indirect accordé aux intérêts privés ainsi que le refus, de la part des bailleurs de fonds, d'assumer le risque de la privatisation qu'ils préconisent.

Ces points de vue sont respectables et méritent tous des discussions approfondies. Que cela ne nous empêche pas d'encourager les cheminots de la Sitarail, les premiers en Afrique à expérimenter des formes nouvelles d'organisation afin de rendre au chemin de fer la place qu'il mérite dans le secteur des transports de la Côte-d'Ivoire et du Burkina. Les résultats enregistrés au terme du premier exercice de leur activité, et sur lesquels s'appuyait notre article, montrent qu'ils sont en passe de réussir.

- Furthermore the adopted system, which in both countries brings the concession company face-to-face with a patrimonial company but without providing for any arbitration proceedings, seems to have shown that in practice, rather than resolving disputes, it was a source of deadlock.
- Lastly, in an operation with an overall philosophy of the disengagement of the State, some observers could not understand why a guarantee was required from both States involved in order to put in place the additional funding requirements particularly as regards the rolling stock. They saw this as an indirect advantage bestowed on private interests and a refusal by the financial backers to assume the privatisation risk that they were advocating.

These points of view are respectable and all deserve to be discussed in greater depth. This will surely not prevent us from encouraging the Sitarail railway workers, who are the first ones in Africa to test out new types of organisation aimed at giving the railways the place they deserve in the transportation sector of Ivory Coast and Burkina. The results for the end of their first business year, which were the starting point for our article, show that they are all set to succeed.

## Echoes from Africa ECHOS D'AFRIQUE

### Les DG à Libreville

La réunion semestrielle de concertation des dirigeants de réseaux ferroviaires d'Afrique francophone subsaharienne et de Madagascar, organisée par l'Isted pour le compte du ministère de la Coopération, a été accueillie par l'OCTRA, à Libreville, les 14 et 15 janvier 1997.

Cette rencontre, marquée par de riches débats sur les processus de mise en concession en cours, a été l'occasion de faire le point sur la situation actuelle des chemins de fer de chaque pays. Un compte rendu détaillé de cette réunion est disponible auprès du pôle transport de l'Isted.



Célestin Ndolla Nhaud (hôte de la réunion de Libreville).

### Managing Directors in Libreville

The six-monthly meeting between railway network managers from the French-speaking countries of sub-Saharan Africa and from

Madagascar, organized by Isted on behalf of the French Ministry of Development Aid, was hosted by OCTRA on January 14th and 15th, 1997 in Libreville. This meeting was marked by thought-provoking discussions on the ongoing concession processes and provided an opportunity to review the current situation for the railways in each country. Detailed minutes of this meeting are available from the Isted Transport Section.

### Dégâts à Madagascar



### Destruction in Madagascar

Le Réseau sud de Madagascar a subi une nouvelle fois la loi de la nature. Le passage du cyclone Gréttelle en janvier dernier a entraîné d'importants dégâts sur la ligne reliant Fianarantsoa et Manakara. Le programme de privatisation de cette ligne, prévu dans le CAP (Madagascar Commercial Agricultural Promotion project) arrive à point pour la réhabilitation, évaluée à environ 500 000 francs français.

The southern railway network in Madagascar has once again fallen foul of the laws of nature. It was hit by cyclone Gréttelle last January and the line from Fianarantsoa to Manakara suffered considerable damage. The privatization programme of this line, scheduled in the CAP (Madagascar Commercial Agricultural Promotion project) is arriving just at the right time for the repairs that are evaluated at around 500 thousand French francs.

### Zimbabwe : une nouvelle ligne minière

Des études de faisabilité sont prévues pour la construction d'une nouvelle ligne minière. Celle-ci partirait d'un dépôt de minerai de fer près de Kwebwe, au centre du pays, et irait vers Mutare, à la frontière du Mozambique. Elle faciliterait ainsi l'accès au port de Beira, sur la côte mozambicaine, d'où le minerai doit être exporté.

### Zimbabwe : a new Mine Railway Link

There are plans to conduct feasibility studies for the construction of a new mine railway. It would run from an iron ore stockyard near Kwebwe, in the centre of the country, to Mutare at the Mozambique border. It would facilitate access to the port of Beira on the Mozambique coast, from where the iron ore is to be exported.

### Holding au Mozambique

Une nouvelle compagnie holding a été créée par le gouvernement pour promouvoir la restructuration du réseau ferroviaire national. La compagnie doit attirer des financements du secteur privé et doit aussi prendre en main le projet existant de construction d'une nouvelle ligne de 120 millions de dollars entre Moatize et Nacala, à l'ouest du pays.

### A Holding in Mozambique

A new holding company has been set up by the government to assist the restructuring of the national railway network. The company must attract financial resources from the private sector and must also take in hand the existing 120 million dollar project to build a new line between Moatize and Nacala, in the west of the country.

### Mali : le rail dynamique

Ça bouge du côté de la Régie du chemin de fer du Mali. Au niveau investissements d'abord : elle vient de faire l'acquisition de 15 wagons et de 20 voitures, et prévoit l'achat de deux locomotives série 2200 C General Motors. Par ailleurs toujours en pleine restructuration, la Régie entame la deuxième phase de rationalisation

de ses effectifs. Après le départ de 456 personnes en juin dernier, sur 2 194, il est prévu un nouveau départ de 189 agents d'ici quelques mois. Enfin, elle continue de s'investir beaucoup, en association avec les chemins de fer sénégalais, dans la création de la SETI, la Société pour l'exploitation du trafic ferroviaire international, qui devrait voir le jour en 1998.

### Mali: Railway Dynamics

Things are on the move in the state-owned Mali railway company. Investment-wise for a start, as the company has just acquired 15 wagons and 20 cars and plans to buy two General Motors 2200 C series locomotives. The company, which is still in the throes of restructuring, is entering the second stage in the streamlining of its workforce. After 456 job cuts last June, a new wave of redundancies affecting 189 employees out of 2,194 is scheduled in a few months' time. Lastly, in conjunction with the Senegalese railways, the company is continuing to work actively towards setting up SETI, the Company for international rail traffic operations, which should start up in 1998.

### Le CFCO communique CFCO goes into Print



Le chemin de fer Congo-Océan vient de publier le numéro un de son bulletin d'information. Intitulée Congo Océan, cette lettre de huit pages à parution bimestrielle traite essentiellement d'actualités générales, techniques et économiques de l'entreprise. Puisse cet outil de communication précieux, aussi bien en interne qu'en externe, contribuer aux progrès du chemin de fer congolais...

CFCO, the Congo-Océan railway network has just published the first issue of its newsletter. This two-monthly eight-page magazine, entitled «Congo Océan» mainly covers general, technical and economic company news. May this precious tool for both internal and external communication be a prime mover for progress in the Congolese railways...

3RH97  
Tout le monde reconnaît sous ce sigle la traditionnelle Rencontre des Responsables des RH des entreprises ferroviaires d'Afrique subsaharienne francophone. La prochaine réunion aura lieu en juillet 1997, au Sénégal, sur le thème de la gestion des relations avec les partenaires sociaux. Un sujet jugé capital par les dirigeants d'entreprise qui l'ont choisi lors de leur réunion de concertation en janvier dernier à Libreville.

3RH97  
Everyone will recognize this acronym as standing for the traditional Meeting of HR managers from railway companies in the French-speaking countries of sub-Saharan Africa. The next meeting will take place in July 1997, in Senegal, to address the problem of managing relationships between the management and the workforce - a subject considered vital by the company managers who chose it at their meeting in Libreville last January.

Concertation francophone à Paris  
Les dirigeants ferroviaires francophones ont convenu de se retrouver à Paris en juin 97.  
• 10 juin : traditionnelle réunion de concertation,  
• 11 et 12 juin matin : séminaire sur les projets de changement difficile,  
• 12 juin après-midi : 26<sup>e</sup> session du conseil d'administration de l'ESACC-GT, pour les dirigeants des entreprises ferroviaires qui en sont membres.

French-speaking Meeting in Paris  
French-speaking railway managers have agreed to meet together in June 1997 in Paris.  
- June 10th: traditional meeting for consultation,  
- June 11th & 12th a.m.: seminar on projects for difficult change,  
- June 12th p.m.: 26th session of the ESACC-GT Board of Directors, for those railway company directors who are members.

Séminaire "concession"  
Un séminaire sur "la mise en concession des chemins de fer en Afrique" est prévu pour les 13 et 14 octobre 1997 à Abidjan. Parrainé par les bailleurs de fonds dans le cadre des recommandations du Comité de suivi de la composante ferroviaire du SSATP (South Saharan Africa Transport Programme), qui s'est tenu en septembre 1996 à Paris, ce séminaire prévoit d'accueillir une centaine de participants.  
(Suite page 5)

Echoes from Africa  
ECHOS D'AFRIQUE



Les membres du réseau IRC à Nairobi.  
Members of the IRC network in Nairobi.

Le réseau IRC inauguré à Nairobi

The IRC Network inaugurated in Nairobi

La première réunion des membres du réseau IRC (Inter Rail Cooperation) a eu lieu à Nairobi, du 15 au 17 janvier 1997. Etaient présents les dirigeants de sept institutions ferroviaires : Tanzania Zambia Railway Authority, Tanzania Railway Company, Zambian Railways Ltd., Swaziland Railway, Southern African Railways Association, Namibian Ministry of Works, Transport and Communication, TransNamib Rail et la Kenyan Railways Corporation. Ce réseau, animé par l'école Esselenpark de Johannesburg, a pour but de faciliter les échanges d'expériences et le partage des compétences entre les dirigeants des entreprises ferroviaires des pays anglophones d'Afrique subsaharienne.

Tous les représentants ont souhaité que cette démarche soit coordonnée avec les forums déjà existants en matière de transport en Afrique australe. Ils ont également demandé que les efforts soient particulièrement dirigés vers les entreprises ferroviaires des pays non membres de la SADC comme le Kenya, l'Ouganda, la Soudan, l'Ethiopie, le Ghana et le Nigeria. Un compte rendu de ce séminaire est disponible auprès d'Esselenpark (coordonnées p.24).

The first meeting of members of the IRC (Inter Rail Cooperation) network took place in Nairobi from January 15th to 17th, 1997. It was attended by the managers of seven railway institutions: Tanzania Zambia Railway Authority, Tanzania Railway Company, Zambian Railways Ltd., Swaziland Railway, Southern African Railways Association, Namibian Ministry of Works, Transport and

Communication, TransNamib Rail and the Kenyan Railways Corporation. This network, which is run by the Johannesburg Esselenpark school, aims to encourage the exchange of experience and the sharing of skills between managers of railway companies in the English-speaking countries of sub-Saharan Africa. All the representatives expressed the wish for this initiative to be

coordinated with already-existing forums covering transportation in Southern Africa. They also requested that efforts should be channelled towards railway companies in those countries that are not members of SADC, such as Kenya, Uganda, Sudan, Ethiopia, Ghana and Nigeria. The minutes of this seminar can be obtained from Esselenpark (see page 24).

Succès en deux langues

Le troisième stage de perfectionnement bilingue organisé à l'ESACC-GT de Brazzaville fut un franc succès. Il a rassemblé, du 15 octobre au 7 décembre 1996, 32 stagiaires (19 francophones et 13 anglophones) provenant de dix entreprises ferroviaires et de deux ports. On doit cette réussite aux équipes pédagogiques de l'ESACC-GT et d'Esselenpark qui ont joint leurs efforts pour l'occasion. Cette formation a la particularité d'être entièrement organisée autour de l'étude d'un cas de réorganisation et de rentabilisation d'un corridor de transport, composé de deux

chemins de fer et d'un port. Un concept qui a l'avantage de poser les problèmes d'exploitation sous plusieurs angles complémentaires et de les traiter dans leur globalité. Les échanges entre stagiaires venant de dix pays différents ont été particulièrement appréciés. L'étude a favorisé l'interactivité et a permis de mobiliser les stagiaires qui, dans l'ensemble, ont travaillé de manière intensive. Interrogés à l'issue du stage, tous les participants ont déclaré avoir tiré bénéfice de cette formation ; surtout en vue de l'amélioration de leurs compétences managériales.

Restructuration de Zambia Railways  
Restructuring at Zambia Railways

La réduction du personnel - qui est passé de 8 000 à 5 400 employés grâce à une rationalisation des postes - constitue certainement l'une des plus importantes mesures prises dans le cadre de la récente restructuration de Zambia Railways. Le personnel licencié a reçu des indemnités dont le montant global s'établit à 16,4 millions de dollars américains. Celui qui est resté en poste bénéficie de conditions d'emploi et de rémunération plus avantageuses. La société Zambia Railways a réuni les fonds nécessaires à cette opération de délestage grâce au rembour-

sement des dettes contractées par le gouvernement et à la vente de biens immobiliers et de stocks de ferraille. En outre, elle a cessé d'apporter une aide sociale aux clubs et jardins d'enfants. Et il est même envisagé de privatiser ces derniers.

The reduction of staff from 8,000 to 5,400 by rationalizing jobs was certainly one of the most important measures taken in the recent restructuring of Zambia Railways. Those retrenched

were paid a package in total of US\$ 16.4 million. Those who were left enjoyed better terms and conditions of service. To raise money for the retrenchment exercise, ZR received payment of debts owed by the government, sold some houses and some of its stock of scrap metal. Another important measure taken by the company was to withdraw from the social support given to clubs and nursery schools. The latter is even being considered for privatization.

Nouveau diplôme à l'ESACC-GT

Poursuivant sa diversification, l'école de formation de Brazzaville prépare un nouveau diplôme pour la prochaine rentrée scolaire. Il s'agit d'un diplôme d'études supérieures en gestion des transports (DESGT), dont l'objectif est de fournir des outils pour faire face aux défis du transport de demain. D'une durée de 18 mois, le programme couvre les domaines de l'économie, de la gestion, du droit, du marketing et du management. Les responsables de l'école en sont actuellement à la phase de recherche de partenaires universitaires européens.



A new ESACC-GT Diploma

Continuing its diversification policy, the Brazzaville training college is preparing a new diploma for the next academic year. It is a higher education diploma in transport management (DESGT), which aims to provide tools to take up

tomorrow's transportation challenges. The 18-month long programme covers the fields of economics, management, law and marketing. The college managers are in the process of looking for European university partners.

Success in Two Languages

The third bilingual advanced training course organized at ESACC-GT, Brazzaville was a resounding success. From October 15th to December 7th 1996, it hosted 32 participants (19 French-speaking and 13 English-speaking) from ten railway companies and two ports. We owe this achievement to the teaching staff of ESACC-GT and Esselenpark who combined their efforts for the cause. This session's particular feature lay in the fact that it was entirely patterned around a case study on reorganizing a transport corridor, made up of two railways and a port,

and making it profitable. It is a concept which has the advantage of posing operating problems from several complementary angles and then finding the solution based on the situation as a whole. The interchange between participants from ten different countries was particularly appreciated. The case study invited interactivity and catalyzed the students who worked intensively for most of the time. When questioned at the end of the session, all the participants said that the course had been of benefit to them, particularly for improving their managerial skills.

(Suite de la page 3)  
Seront présents des hauts responsables des ministères des Finances, des comités de privatisation, des ministères des Transports et des sociétés de chemin de fer des pays d'Afrique subsaharienne. Ce séminaire devrait permettre de discuter des enjeux et de l'intérêt du concept de la mise en concession, d'en faire connaître les modalités, d'en discuter les avantages et inconvénients et, enfin, d'examiner les expériences récentes dans le monde en matière de concession ferroviaire. Les travaux auront lieu simultanément en français et en anglais.

"Concession" Seminar  
A seminar on «railway concessions in Africa» is scheduled for October 13th and 14th, 1997 in Abidjan. This seminar is sponsored by financial backers in accordance with the recommendations of the Steering Committee meeting of the railway component of SSATP (South Saharan Africa Transport Programme) held in September 1996 in Paris. It plans to host around a hundred participants.

It will be attended by senior representatives from the Ministries of Finance, the privatization committees, the Ministries of Transportation and railway companies in the countries of sub-Saharan Africa. It should provide an opportunity to discuss the challenges and benefits of the concession concept, to give an insight into the methods used, examine the advantages and disadvantages of this system and review recent experiences in railway concessions throughout the world. Work will be conducted simultaneously in French and English.

Commercialiser le ferroviaire  
Dans le cadre du réseau anglophone "Inter rail cooperation" animé par Esselenpark, un séminaire de travail aura lieu en juin 1997 en Namibie sur le thème de la commercialisation des services de transport ferroviaire. Dirigeants et responsables commerciaux des entreprises se retrouveront ainsi pour échanger leurs expériences dans ce domaine et partager leurs compétences.

Marketing the Railways  
Within the framework of the English-speaking network «Inter rail cooperation» directed by Esselenpark, a working seminar will take place in June 1997 in Namibia on the topic of marketing railway transportation services. Company directors and commercial managers will meet together to exchange their experiences in this field and share their skills.

Echoes from Africa  
ECHOS D'AFRIQUE

# TransNamib Rail fête le centenaire des chemins de fer nationaux de Namibie

Les chemins de fer nationaux (Staatsbahn) ont été créés le 1<sup>er</sup> juillet 1897 par le gouvernement colonial de ce qui était alors le Sud-Ouest africain allemand.



The history of rail travel in Namibia had its humble beginnings in 1897 when the first state railway line was constructed between Swakopmund and Windhoek by the German government. After the First World War in 1919, the South African Railways took over the «Staatsbahn» which later became known as the South African Transport Services (SATS). SATS continued its operations as agent until 1 July 1988 when TransNamib Limited was founded.

C'est à l'initiative du gouvernement allemand que l'histoire des transports ferroviaires en Namibie a modestement commencé en 1897 par la construction d'une ligne de chemin de fer entre Swakopmund et Windhoek. Après la Première Guerre mondiale, la société South African Railways a succédé au Staatsbahn, en 1919, et a ultérieurement pris le nom de South African Transport Services (SATS). SATS a poursuivi l'exploitation des chemins de fer en tant qu'agent jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 1988, date de la création de la société TransNamib Limited.

Un concours scolaire et un livre  
Dans le cadre des célébrations du centenaire, un livre sur l'évolution des chemins de fer en Namibie est en cours de finalisation. Il a été rédigé par le conservateur du musée des transports de TransNamib, M. Walter Rusch, et par M<sup>me</sup> Brenda Bravenboer, et constituera une référence précieuse pour les passionnés du rail et les étudiants en histoire. Il sera présenté le 1<sup>er</sup> juillet 1997, date officielle du centenaire.  
Un concours, visant à sensibiliser les élèves à l'importance des transports ferroviaires en Namibie, a également été lancé dans les écoles.

A school competition and a book  
As part of the centenary celebrations, a book on the developments of rail in Namibia is currently being finalised. Written by the curator at the transport museum at TransNamib, Mr. Walter Rusch and Mrs. Brenda Bravenboer, the book will serve as a valuable reference book for all rail enthusiasts and history students alike. The book is to be launched on 1 July 1997 - the official centenary date.  
In order to raise awareness on the importance of rail travel in Namibia, a school competition has also been launched. The competition - which carries the full blessing of the Ministry of Basic Education and Culture - is open to all schools from primary through to higher secondary level and will award prizes to both individual winners and schools from



Il recueille le plein soutien du ministère de l'Education et de la Culture et est ouvert à tous les établissements scolaires - depuis le primaire jusqu'à la fin du secondaire. Il est doté de prix qui seront décernés tant à des élèves, à titre individuel, qu'aux établissements qui les scolarisent. Le concours a été officiellement ouvert le 6 février 1997 avec l'appui du ministère de l'Education et de la Culture. Le logo du centenaire, créé pour l'occasion, sera affiché dans toutes les grandes gares du pays et sera imprimé sur tous les documents ayant trait aux chemins de fer et à la société.  
La société TransNamib Rail peut, à juste titre, être considérée comme l'un des leaders de son domaine en Afrique. Elle a engagé un pro-

gramme de reconstruction des voitures afin d'offrir aux usagers des conditions de transport plus confortables tout en continuant à fournir un service sûr, fiable et abordable à la nation namibienne.  
Un programme complet de reconstruction  
Le nouveau «StarLine Passenger Service» a été introduit en juillet 1995 avec la mise en service de la première voiture rénovée StarLine. Des voitures ont été dénudées jusqu'à la carcasse et entièrement reconstruites. Elles ont été équipées de sièges de type avion - tant en classe «économie» qu'en classe «affaires» -, d'un système d'air conditionné, d'installations audiovisuelles à but récréatif, d'un four à micro-ondes et d'un distributeur automatique. Le prix des voyages entre Windhoek et Keetmanshoop ou Ariamsvlei dans le sud, entre Walvis Bay et Swakopmund à l'ouest entre Tsumeb, Otjiwarongo et Grootfontein au nord et Gobabis à l'est est aisément abordable pour la majorité de la population. Toutes les opérations de rénovation des voitures StarLine ont été accomplies par le personnel de TransNamib Rail, ce qui permet à la société de réaliser d'importantes économies.  
Il s'agissait simplement d'une première étape et, à l'heure actuelle, six voitures ont été rénovées. Le dépôt de voitures et de wagons de Windhoek a également rénové des voitures du Namibian Shongololo Express - un train pour touristes - alors même que sont en cours des travaux de reconstruction des voi-

## TransNamib Rail commemorates 100 years of State Rail in Namibia

On 1 July 1987, the German Colonial government in the then German South West Africa, founded the Staatsbahn (Government Railway).

reliable and affordable service to the Namibian nation.  
An extensive reconstruction programme  
The new «StarLine Passenger Service» was introduced in July 1995 with the introduction of the first refurbished StarLine coach. Existing coaches were stripped to their base and rebuilt from scratch. Aircraft-type seats were fitted in an economy and business class configuration, air conditioning was installed as well as audio-visual entertainment systems, a microwave oven and a vending machine. Prices for trips from Windhoek to Keetmanshoop and Ariamsvlei in the South, Walvis Bay and Swakopmund in the West, Tsumeb, Otjiwarongo and Grootfontein in the North and Gobabis in the East are within easy reach of the majority of the population. All refurbishing of the StarLine coaches was undertaken by the personnel of TransNamib Rail themselves effecting a considerable saving to the corporation. This was just the first step and six coaches have been completed so far. The Carriage and Wagon depot in Windhoek has also been involved in refurbishing coaches for the Namibian Shongololo Express - a tourist train - while work is currently also in progress on the rebuilding of coaches for the luxurious tourist train to be known as the Desert Express. The Desert Express

tures du luxueux train de tourisme, qui portera le nom de Desert Express. Les voitures de ce train sont équipées de fenêtres à forme spéciale, de six compartiments-couchettes, avec suite, pouvant accueillir chacun trois personnes, d'un système d'air conditionné et de systèmes de télécommunications. Le train comportera également une voiture-bar avec cuisine entièrement équipée, une voiture-restaurant et une voiture au confort luxueux pour 48 passagers. Le toit de la voiture «Stargazer» sera replié la nuit pour découvrir une structure en verre permettant aux passagers d'étudier des millions d'étoiles pendant la traversée du désert de Namib.  
TransNamib Rail s'enorgueillit d'avoir pleinement tiré parti des compétences disponibles en son sein et en Namibie pour concevoir, reconstruire et rénover le StarLine, le Shongololo Express et le Desert Express.  
Thys EBERSON

coaches are being provided with unique-shaped windows, six compartments sleeping up to three people with en suite facilities, air conditioning and intercom systems. The train will also consist of a bistro-coach with a fully fitted bistro kitchen, a dining car and a coach accommodating 48 passengers in luxurious comfort. The roof of the «Stargazer»-coach will be retracted during the night revealing a glass canopy enabling passengers to study millions of stars while traveling through the Namib desert.  
TransNamib Rail has made full use of expertise available within the company and Namibia in designing, rebuilding and refurbishing the StarLine, Shongololo Express and Desert Express trains - a fact the company is extremely proud of.  
Thys EBERSON



TransNamib Rail

Une voiture StarLine restaurée.  
One of the refurbished StarLine coaches.