

■■■ cette année plusieurs réseaux. N'hésitez pas à nous faire part de vos réactions sur ce sujet ! Dans le même ordre d'idées, le prochain numéro vous présentera la manière dont le Sénégal et le Mali ont choisi de mener la réforme du cadre institutionnel de leur corridor ferroviaire. A noter également l'intéressante initiative des réseaux francophones de tester des méthodes d'étalonnage de leurs performances (le "benchmarking") appliquées à la qualité de leur système d'information et de gestion. Les résultats (globalisés et anonymes) sont disponibles auprès du secrétariat de la revue pour toutes les entreprises qui souhaitent participer à cet échange d'informations. Par ailleurs, tous les réseaux francophones intéressés sont invités à se joindre au prochain exercice de "benchmarking", qui sera consacré, en juin prochain, aux systèmes de télécommunications.

■■■ subject! In a similar vein, the next issue will describe how Senegal and Mali have chosen to reform the institutional framework of their railway corridor. Another interesting initiative is the French-speaking networks' testing of benchmarking methods applied to the quality performance of information and management systems. For any companies wishing to take part in this information exchange, the results (aggregated and anonymous) can be obtained from the magazine's editorial assistants. Moreover, all interested francophone networks are invited to join in the next benchmarking exercise devoted to telecommunications systems which will take place next June.

Echoes from Africa

ECHOS D'AFRIQUE

Les responsables des RH veulent améliorer le dialogue social

La sixième Rencontre des responsables des ressources humaines (3RH97) des chemins de fer africains et malgaches a eu lieu à Dakar du 8 au 10 septembre 1997. Le thème central de travail, choisi par les dirigeants ferroviaires, était la gestion des relations avec les partenaires sociaux. Organisée par l'Isted et financée par la Coopération française, cette rencontre a rassemblé 23 personnes de 9 entreprises ferroviaires (CDE, CFCC, OCBN, OCTRA, RCFM, Regifercam, RNCFM, Sitarail, SNCS) et un représentant de Transurb Consult, auparavant responsable des RH de l'ex-Sizarail en République démocratique du Congo.

Après avoir analysé les relations avec les partenaires sociaux dans chacune des entreprises, les participants ont souligné trois points forts qui marquent la situation actuelle : l'extension du pluralisme, la coopération des partenaires dans les moments difficiles et la volonté de concertation des dirigeants. Pour remédier aux points faibles identifiés (mauvaise qualité du cadre légal, problème de légitimité des

représentants, procédures de concertation à perfectionner), les participants ont proposé à leurs dirigeants de conduire des actions dans les domaines de la communication, du cadre juridique, de la

représentativité, de la définition des rôles et de la formation. Un compte rendu détaillé des travaux de cette rencontre a été envoyé aux dirigeants ferroviaires francophones et aux participants.

HR managers aim to improve social dialogue

The sixth meeting of Human Resource Managers (3RH97) from the African and Malagasy railways was held from 8 to 10 September 1997 in Dakar. The main topic, chosen by the railway directors, was the management of relations with the unions. The meeting, organised by Isted and financed by French Development Aid, brought together 23 representatives of 9 railway companies: CDE, CFCC, OCBN, OCTRA, RCFM, Regifercam, RNCFM, Sitarail, SNCS and a representative of Transurb Consult, formerly the HR manager of ex-Sizarail in the Democratic Republic of Congo. After analysing relations with the unions in each of the companies, the participants underlined three key points which epitomise the situation today: the extension of pluralism, cooperation with partners in a changing society and the directors' will to consult each other. To overcome the weak points they identified (poor quality of the legal framework, issue of the representatives' legitimacy, consultation procedures to be optimised), the participants suggested to their directors that action should be taken in the fields of communications, the legal framework, representativeness, the clarification of roles and capacity building. A detailed report on the work of this meeting was sent to the French-speaking railway directors and the participants.

Le Transgabonais se réorganise

The Trans-Gabon Railway reorganises

Depuis l'arrivée de Firmin Gorra à la tête du Transgabonais, les activités de l'entreprise ont été recentrées autour de quatre directions - au lieu de cinq précédemment : directions technique, ressources humaines et administration, commerciale et comptable.

Cette structure plus concentrée permettra à cette nouvelle équipe dirigeante de préparer au mieux la mise en concession, un processus qui suit son cours au Gabon. En décembre dernier, quelques cadres de l'OCTRA ont participé à un séminaire organisé par le Comité de privatisation, un

organisme qui dépend du ministère des Finances. Sujet du séminaire : pilotage humain des restructurations des entreprises publiques...

Since Firmin Gorra arrived at the head of the Trans-Gabon Railway, this company's activities have been reorganised into four departments, instead of five previously: technical, human resources and administration, marketing and accounting. This more integrated

structure will enable the new management team to prepare more efficiently for the concession, a process which is gradually taking its course in Gabon. Last December, some executives from OCTRA took part in a seminar organised by the Privatisation Committee, a body under the authority of the Ministry of Finance. The theme of the seminar was the management of public corporation restructuring.



Okanga-Souna Idriss : le nouveau directeur RH. the new HR Manager.

Mise en concession de la Regifercam : la phase finale



Regifercam

Le processus de mise en concession de la compagnie ferroviaire camerounaise bat son plein. La Regifercam vient en effet de recevoir les résultats de l'inventaire de son patrimoine, et démarrait en novembre dernier l'analyse des offres techniques révisées et des offres financières présentées par les trois groupes présélectionnés. Ces derniers sont en fait des groupements de sociétés : Canac / SNC-Lavalin, Comazar / Transurb Consult / Geodis / Getma et Saga / SDV / Systra-Sofrerail-Sofretu. A noter qu'en mai 1997, une mission de quatre experts camerounais s'est rendue auprès de la Sitarail et des autorités ivoirienne et burkinabée pour s'inspirer d'une expérience réussie de mise en concession ferroviaire.

Regifercam Concessioning: The final stage

The concessioning process of the Cameroon railway company is in full swing. Regifercam has just received the results of its assets inventory, and last November it began analysing the revised technical and financial proposals from three preselected groups, formed by the following consortia: Canac / SNC-Lavalin, Comazar / Transurb Consult / Geodis / Getma; and Saga / SDV / Systra-Sofrerail-Sofretu. In May 1997, a task force of four Cameroonian experts visited Sitarail and the authorities of Côte d'Ivoire and Burkina-Faso to draw on their successful experience of a railway concession.

Dakar-Bamako

La filiale internationale pour l'exploitation du trafic ferroviaire sur l'axe Dakar-Bamako se met en place. La présélection de l'actionariat privé sénégalais et malien est aujourd'hui achevée. Il s'agit maintenant de désigner les actionnaires étrangers pour un démarrage effectif de la société fin 1998.

Dakar-Bamako

The international subsidiary for railway traffic operations on the main artery between Dakar and Bamako is in the process of being set up. Preselection of the private Senegalese and Malian shareholders is now complete. They are currently deciding on the foreign shareholders so that the company can go into operation at the end of 1998.

Le défi de la Sitarail au Burkina Faso



Sitarail

Reception d'équipement lourd pour la Sitarail. Heavy equipment received by Sitarail.

The challenge to Sitarail in Burkina Faso

Le petit monde du ferroviaire burkinabé est en pleine effervescence. Après la réception de trois gros engins (un bulldozer, une chargeuse et une niveleuse) à la gare de Bobo Dioulasso en octobre dernier, les cheminots ont dû se tenir prêts à relever le défi de la Coupe d'Afrique des Nations.

La CAN 98 a en effet vu le Burkina recevoir au mois de février des centaines de milliers de fans de football venant de tout le continent. La Sitarail s'est fait un devoir d'être à la hauteur de l'événement.

The small world of the Burkina Faso railways is buzzing with excitement. After receiving three heavy site vehicles (a bulldozer, a loader and a grader) last October at Bobo Dioulasso station, the railwaymen braced themselves to take up the challenge of the African Cup of Nations. For ACN 98, hundreds of thousands of football fans converged on Burkina from all over the continent. Sitarail had to cop successfully with this event.

Le parc djibouto-éthiopien s'agrandit

Grâce à une aide de la Caisse Française de Développement, le chemin de fer djibouto-éthiopien vient de faire l'acquisition de quatre locomotives d'occasion. Reconditionnées et adaptées, ces locomotives électriques de marque Alsthom ont une puissance nominale de 1 200 CV et une puissance d'utilisation de 1 050 CV.



CDE

Increasing the Ethio-Djibouti rolling stock

The Ethio-Djibouti Railways have just acquired four second-hand locomotives thanks to aid from the Caisse Française de Développement. These Alsthom electric locomotives, which have been reconditioned and retrofitted, have a rated output of 1,200 HP and an effective output of 1,050 HP.

Nominations à SARA

Pour l'année 1998, SARA, l'association des chemins de fer d'Afrique australe, sera présidée par M. Ramji, des chemins de fer du Botswana. Il sera secondé par M. Mambwe, des chemins de fer zambiens.

Appointments in SARA

For 1998, SARA, the South African Railways Association, will be chaired by Mr Ramji from Botswana Railways. He will be assisted by Mr Mambwe from Zambia Railways.

Poursuite de la restructuration de Kenya Railways

Kenya Railways, touché de plein fouet par la déréglementation de l'économie en 1992 qui a entraîné une vive concurrence avec les autres modes de transport, a déjà largement entamé sa restructuration.

En plus d'une réorganisation financière, la réforme en cours vise à réduire le personnel, à séparer le fret du transport de voyageurs, à privatiser les transports maritimes et à s'engager dans un contrat de performance avec l'Etat.

De plus, KR veut inciter le secteur privé à participer à l'exploitation des chemins de fer par le biais d'accords de concession ou de location d'équipement, de contrats d'entretien ou encore de droits d'utilisation de la voie. Pour ce qui est de la restructuration technique, Kenya Railways a l'intention de sous-traiter la maintenance de ses locomotives et de commencer à mécaniser l'entretien des voies.

Kenya Railways: Restructuring still in progress

Kenya Railways, badly affected by the liberalisation of the economy in 1992 which caused stiff competition with other modes of transport, is well into its restructuring. In addition to the financial changes, the current reform aims at downsizing the manpower, separating freight and passenger services, privatising marine services and entering into a performance contract with the government. In addition, KR wants to encourage the private sector to participate in railway operations through agreements on lease or hire of equipment, maintenance contracts and trackage rights. As for its technical restructuring, Kenya Railways intends to contract out the maintenance of its own locomotives and to start mechanising track maintenance.

Le corridor de Maputo



Ce projet pourrait attirer jusqu'à 5 milliards de dollars au Mozambique.

The project could attract up to US\$ 5 billion in Mozambique.

E. Maunoir

The Maputo Corridor

Depuis la fin de l'Apartheid, l'Afrique du Sud s'est lancée dans le développement de ses relations avec les pays voisins et dans la promotion d'infrastructures régionales indispensables au progrès économique du cône sud de l'Afrique. Outre le Lesotho et son projet de centrale hydroélectrique, le Mozambique et ses quelque 2 500 kilomètres de

côte est un partenaire naturel pour l'Afrique du Sud. Les deux pays ont donc décidé de lancer le "corridor de Maputo", un des plus importants projets jamais réalisés dans cette région. Celui-ci pourrait attirer, selon les experts, 3 à 5 milliards de dollars d'investissements au Mozambique et offrir de nouvelles possibilités d'échanges et d'exportations.

Ce couloir de transport d'environ 550 kilomètres devrait relier Maputo - capitale et principal port du Mozambique - à Johannesburg d'ici à l'an 2000.

Il s'agit pour l'instant de construire une autoroute, mais Spoornet, la compagnie de chemin de fer sud-africaine, étudie la possibilité de construire une voie ferrée.

Post-Apartheid South Africa is expanding its relations with neighbouring countries and developing the regional infrastructure essential to the economic progress of the southern tip of Africa.

Besides Lesotho and its hydroelectric plant project, Mozambique, with some 2,500 kilometres of coastline, is a natural partner for South Africa. Both countries have therefore decided to launch the "Maputo Corridor", one of the biggest projects ever undertaken in this

region. According to experts, it is likely to attract three to five billion dollars worth of investment in Mozambique and will offer a new potential for trade and exports. The 550-kilometre-long transportation corridor will link Maputo, the capital

and main port of Mozambique, to Johannesburg by the year 2000. For the moment, the plan is to build a motorway, but Spoornet, the South African railway company, is also examining the possibility of building a railway track.

Cette rubrique "Echos d'Afrique" a été réalisée avec l'aide de : This section "Echoes from Africa" has been written with the help of:

Firmin Gorra, Lassana Koné, Abdel Aziz Thiam, Djoko Moyo, Tium Tekie, Elizabeth Rarivony, Mariam Diallo, Oumar Ag Elmehdi, Mame Balla Sall, Victor Koukpolou.

L'Esacc-GT sinistrée Esacc-GT disaster-stricken

Suite aux événements de ces derniers mois au Congo, l'Esacc-GT - l'école de formation des cadres ferroviaires basée à Brazzaville - a été contrainte d'interrompre brusquement ses activités. L'équipe a pu être entièrement évacuée saine et sauve, mais la plupart des biens matériels, comme les ordinateurs ou les véhicules, ont été perdus. De plus, les bâtiments de l'école ont été fortement endommagés.

Un conseil d'administration extraordinaire a eu lieu en novembre dernier à l'occasion de l'assemblée générale de l'UAC. Lassana Koné, Pdg de la Régie du chemin de fer du Mali, a été nommé président du conseil d'administration de l'Esacc. Il a par ailleurs été décidé qu'une mission, conduite par le directeur de l'école, Adam Tamou Tabé, se rendrait à Brazzaville pour évaluer l'étendue des dégâts. Un nouveau conseil d'administration a eu lieu à Addis-Abeba le 23 janvier dernier pour décider de l'avenir de l'école. Nous n'avons malheureusement pas suffisamment d'informations à l'heure où nous mettons sous presse.



Mory Ouattara & Adam Tamou Tabé
Esacc, Brazzaville. (Mars/March 1997)

E. Maunoir

As a result of the turbulent events of recent months in Congo, Esacc-GT, the Railway Managers' Training School in Brazzaville, has been forced to put a sudden halt to its activities. The staff were evacuated safely but most of the equipment was lost, including the vehicles

and computers. The school buildings were also severely damaged.

An Extraordinary Board Meeting was held last November on the occasion of the UAR General Meeting. Lassana Koné, CEO of Mali Railways was appointed Chairman of the Esacc Board. It was also decided that a task force led by the School Director, Adam Tamou Tabé, would go to Brazzaville to assess the extent of the damage. Another Board Meeting was held on 23 January in Addis-Ababa to decide on the school's future. Unfortunately we have very little information at the time of going to press.

En direct de l'OCBN

Live from OCBN

L'Organisation commune Bénin-Niger (OCBN) a depuis décembre dernier un nouveau président du conseil d'administration. Il s'agit du nouveau ministre des Transports, Ousmane Issoufou Oubandawaki. Ce changement est intervenu à la suite de la dissolution du gouvernement nigérien.

- L'OCBN se trouve face à une demande de transport en forte hausse. En effet, la remise en état de la route Cotonou-Lomé ainsi que la construction de l'autoroute Cotonou-Porto Novo, dont le démarrage est prévu début 1998, nécessitent un important tonnage de concassés.

- Pour faire face à cette hausse, l'OCBN a fait l'acquisition de 2 moteurs destinés à deux locomotives BB 600 et prévoit d'acheter prochainement 5 wagons porte-conteneurs.

- L'OCBN a également prévu de remettre en service la ligne de chemin de fer Cotonou-Porto Novo, fermée depuis la fin de l'année 1990. Ceci afin de pallier les problèmes de transport liés aux futurs travaux de construction de l'autoroute.

- Le trafic de l'OCBN est stable depuis 1996 : ce chemin de fer transporte environ 650 000 voyageurs et 250 000 tonnes de marchandises par an.

Since last December, the Benin-Niger Joint Organisation (OCBN) has a new Chairman of the Board, Ousmane Issoufou Oubandawaki, the new Minister of Transport. This change followed the dissolution of the former Nigerian government.

- OCBN is faced with an escalating demand for transport, due to the rehabilitation of the Cotonou-Lomé road and the

construction of the Cotonou-Porto Novo motorway, scheduled for the beginning of 1998. Indeed, both require a considerable tonnage of crushed stone.

- To cope with this increased traffic, OCBN has acquired two engines for two BB 600 locomotives and is planning to purchase five container wagons in the near future.

- OCBN has also decided to re-open the Cotonou-Porto Novo railway line, which was closed at the end of 1990. This measure aims to overcome transport problems generated by construction work on the future motorway.

- OCBN's traffic has remained steady since 1996: the railway carries some 650,000 passengers and 250,000 tonnes of freight per year.

3RH98

La prochaine Rencontre annuelle des Responsables des RH des entreprises ferroviaires d'Afrique sub-saharienne francophone devrait avoir lieu du 2 au 4 juin 1998, en France. Le thème de travail a été choisi par les dirigeants ferroviaires lors de leur réunion de concertation les 21 et 22 janvier 1998 à Addis Abeba. Il s'agit du règlement des conflits sociaux.

3RH98

The next annual Meeting of HR Managers from railway companies in French-speaking Sub-Saharan Africa, is scheduled to take place from 2 to 4 June 1998 in France. The topic chosen by the Railway Directors at their meeting on 21 and 22 January 1998 in Addis Ababa will deal with the settlement of social conflicts.

Concertation francophone à Addis-Abeba



B. Adoléhoum

Rendez-vous à Paris au mois de juin.
See you in Paris next June.

Les dirigeants ferroviaires francophones se sont retrouvés les 21 et 22 janvier 1998 à Addis Abeba, en Ethiopie. En plus des thèmes de concertation habituels, cette réunion s'est penchée sur la comparaison des systèmes d'information de gestion dont disposent les entreprises ferroviaires en Afrique. Chaque entreprise a ainsi pu se rendre compte des progrès à faire dans ce domaine. La prochaine réunion a été programmée en France, du 3 au 5 juin 1998, parallèlement à la 3RH98. Elle abordera notamment les thèmes des télécommunications et de la relation fer-port.

French-speaking countries meeting in Addis-Ababa

The French-speaking railway directors met on 21 and 22 January in Addis Ababa, Ethiopia. In addition to the usual subjects of discussion, this meeting was the opportunity to make a comparison of the management information systems used in the African railway companies. Each company was thus able to gauge the progress required in this field. The next meeting was scheduled for 3 to 5 June 1998 in France, at the same time as the 3RH98 meeting. The subjects to be addressed include telecommunications and the relationships between railways and ports.

Le logiciel Sicof bientôt utilisable ? Will the Sicof software package soon be operational?

Mieux connaître les coûts, s'assurer de la rentabilité en les comparant aux recettes, mieux s'adapter au marché et faire face à la concurrence... le calcul informatisé des coûts ferroviaires peut constituer, en Afrique comme ailleurs, un progrès important pour le management. Outil de contrôle de gestion, le calcul des coûts est aussi un atout pour le marketing, les commerciaux évaluant mieux leur marge de manœuvre dans les négociations avec la clientèle. Malheureusement, le logiciel Sicof de calcul automatique des coûts de transport, spécialement conçu pour être mis à la disposition des entreprises ferroviaires africaines, s'est longtemps illustré par ses difficultés d'utilisation dans les six entreprises où il a été installé (Sénégal, Mali, Cameroun, Burkina-Faso, Côte d'Ivoire, Bénin/Niger). En 1995, une évaluation établie par un groupe d'experts mandatés par les entreprises ferroviaires africaines a montré la nécessité d'améliorer la convivialité et la transparence du système et d'élaborer des manuels d'utilisation. L'Isted a alors passé commande au concepteur du logiciel - Systra - pour que le produit soit redéfini et réponde aux besoins des utilisateurs. A l'issue d'un long travail de reconception, un Sicof «nouveau» accompagné d'une documentation a été remis à l'Isted et aux experts africains, lesquels ont entrepris une implantation-pilote au Mali. Le système a pu être installé sans difficulté majeure, et a pu fonctionner partiellement, certains problèmes s'étant encore manifestés. Le groupe d'experts a demandé à Systra de faire les dernières mises au point du logiciel et de la documentation et de livrer prochainement un produit fini.

Enhancing awareness of costs, comparing them with revenue to guarantee profitability, adapting better to the market and facing up to competition, computerised railway yield management can be a considerable step forward in management, in Africa as elsewhere. It is not only a financial control tool but also an asset for marketing, as the sales staff can better gauge their room for manoeuvre in negotiations with customers. Unfortunately, the Sicof software for automatic transport costing, which was specially designed for use by African railway companies, is notoriously difficult to use in the six companies where it has been installed (Senegal, Mali, Cameroon, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Benin/Niger). In 1995, an appraisal by a group of experts commissioned by the African railway companies, stressed the need to improve the system's user-friendliness and transparency and to draw up user manuals. Isted therefore placed an order with the software designer, Systra, for the product to be redefined to meet users' needs. After some lengthy design work, a "new" Sicof, together with the documentation, was delivered to Isted and to the African experts who then ran it as a pilot set-up in Mali. The system was installed without major difficulty and was operated partially, although still with problems. The group of experts asked Systra to make final adjustments to the software and the documentation and to deliver the final product as soon as possible.

Dernière minute

De nombreuses sociétés nationales et étrangères devraient s'intéresser à "l'appel à préqualification pour la mise en concession de l'exploitation du réseau Nord des Chemins de fer Malagasy" que vient de lancer la République de Madagascar. Le dossier de préqualification peut être obtenu aux adresses suivantes :

- Comité de privatisation, Secrétariat Technique à la Privatisation, immeuble FIARO 1^{er} étage, BP 8400, Ampofiloaha, Antananarivo, Madagascar, tél: (261) 20 22 666 67, fax: (261) 20 22 666 69
- Hickling Corporation (Peter Kieran), 601.350 Sparks St., Ottawa, Canada K1N 7S8, tél: (1-613) 237 22 20, fax: (1-613) 237 73 47.

Madagascar : le désengagement de l'Etat Madagascar: State divestiture

Antananarivo a été le siège en novembre dernier d'un séminaire interne sur la restructuration des chemins de fer. Thèmes abordés : politique de désengagement de l'Etat, mise en concession comme option stratégique, rôle économique et rentabilité du chemin de fer, relations avec les partenaires sociaux, mesures d'accompagnement d'une mise en concession... Autant de sujets qui illustrent bien la marche forcée des chemins de fer malgaches vers une profonde restructuration. Cette restructuration imminente constitue un des quatre grands projets ferroviaires inscrits dans le programme de dépenses publiques du pays pour la période 1997-2000. Un programme

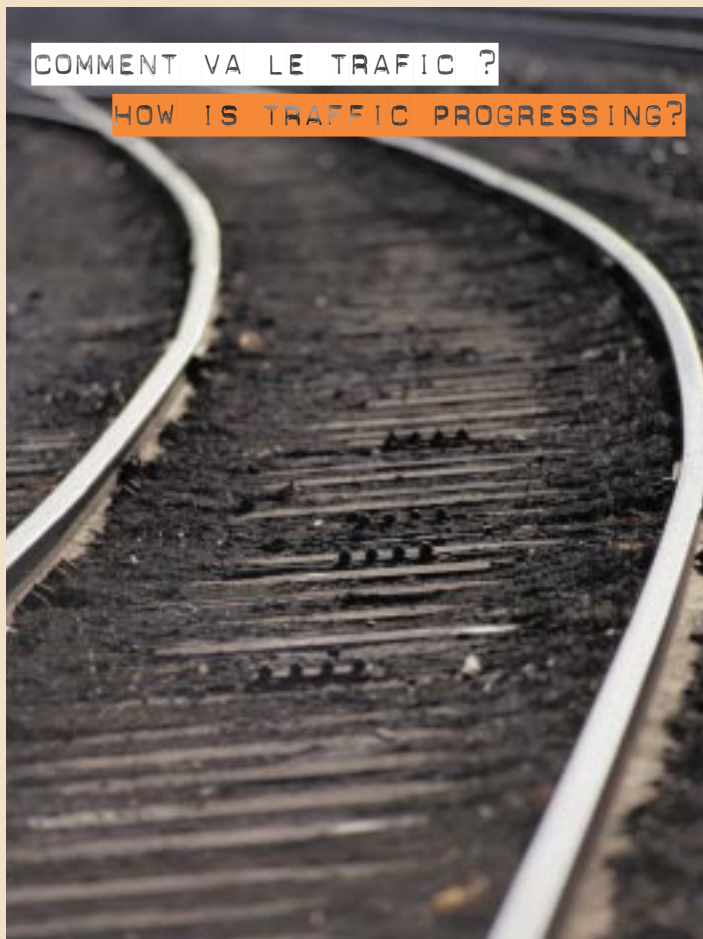
dans lequel on retrouve également la réhabilitation des chemins de fer (18 km de voie, le matériel et le système de télécommunications), l'amélioration du transport de conteneurs et l'extension des lignes vers la vallée des mines.

Last November, Antananarivo hosted an in-house seminar on railway restructuring. The subjects addressed were the State divestiture policy, concessioning as a strategic option, the economic role and profitability of the railways, relations with the unions and accompanying measures for concessioning. All these subjects illustrate the inevitable march of the Malagasy Railways towards in-depth restructuring. This imminent restructuring forms one of the four major railway projects in the country's public expenditure programme for the 1997-2000 period. A programme which also includes the rehabilitation of the railways (18 km of track, rolling stock and the telecommunications system), improvements in container transport and line extensions towards the mining valley.

Last Minute

Many national and foreign companies will undoubtedly be interested in the "Prequalification for a Concession to Operate the Malagasy Railway Northern Network" which has just been announced by the Republic of Madagascar. The prequalification file can be obtained from the following addresses:

- Privatisation Committee, Technical Secretariat for Privatisation, FIARO Building, First floor, BP 8400, Ampofiloaha, Antananarivo, Madagascar, tel: (261) 20 22 666 67, fax: (261) 20 22 666 69
- Hickling Corporation (Peter Kieran), 601.350 Sparks St., Ottawa, Canada K1N 7S8, tel: (1-613) 237 22 20, fax: (1-613) 237 73 47.



COMMENT VA LE TRAFIC ?

HOW IS TRAFFIC PROGRESSING?

Le trafic voyageurs est quant à lui en stagnation. La concurrence routière, la baisse de la qualité du service, ainsi que de nombreux incidents liés aux difficultés de maintenance en sont les principales raisons.

SLIGHT DECLINE IN MALI

There has been a slight fall-off in the traffic carried by the government-owned Mali Railways:

- Passengers: 619,318 - including 4% international traffic (against 882,343 in 1996)
- Freight: 395,735 tonnes - including 82 % international traffic (against 432,185 t in 1996)

To improve on these results, RCFM has a number of investment projects for 1998. Among the most significant are the acquisition of two General Motors 2200C series locomotives, and the rehabilitation of the telecommunications network and 26 km of track. An invitation to tender has been issued for work to improve Korofina Station and the new freight station of the capital, Bamako.

GROWTH IN PASSENGER TRAFFIC IN SENEGAL

Although freight traffic on the Senegalese Railways has remained steady at around 2.5 million tonnes per year since 1992, passenger traffic is constantly increasing. It has risen by 32% in the last five years and is now verging on 6 million passengers per year.

The recent acquisition of five Canadian General Motors locomotives is bound to improve these positive results still further.

CAMEROON : UPTURN IN FREIGHT TRAFFIC IN 1996/97

Regifercam recorded a 43% increase in tonne-carrying kilometres for its last financial year. This excellent performance is the result of efforts to reconquer markets lost last year after the collapse of a railway bridge. This year, the company has also benefited from a heavy demand for freight transport which, moreover, it was unable to satisfy fully.

However, passenger traffic is stagnant, mainly due to the competition from roads, a decline in quality of service and the many incidents caused by maintenance difficulties.

LEGÈRE BAISSE AU MALI

Le trafic réalisé par la Régie du chemin de fer du Mali en 1997 est en légère baisse :

- Voyageurs : 619 318 - dont 4% à l'international - (contre 882 343 en 1996).
- Marchandises : 395 735 tonnes - dont 82 % à l'international - (432 185 t en 1996).

Pour améliorer ces performances, la RCFM a quelques projets d'investissements en 1998. Parmi les plus importants, l'acquisition de deux locomotives série 2200C General Motors, ainsi que la réhabilitation du réseau télécommunications et de 26 km de voie. Enfin, un appel d'offres a été lancé pour l'aménagement de la gare de Korofina et de la nouvelle gare de marchandises de la capitale Bamako.

HAUSSE DU TRAFIC VOYAGEURS AU SENEGAL

Si le trafic fret des chemins de fer du Sénégal se maintient autour de 2,5 millions de tonnes par an

depuis 1992, le trafic voyageurs est quant à lui en constante progression. Celui-ci affiche une augmentation de 32 % sur les cinq dernières années et frôle aujourd'hui la barre des 6 millions de passagers par an.

La récente acquisition de 5 locomotives General Motors canadiennes viendra certainement améliorer ces bons résultats.

CAMEROUN : REPRISE DU TRAFIC MARCHANDISES EN 96/97

La Regifercam a enregistré pour son dernier exercice fiscal une hausse de 43 % en tonnes-kilomètres transportées. Cette belle performance fait suite aux efforts de reconquête des marchés perdus l'année dernière après l'effondrement d'un pont ferroviaire. L'entreprise a aussi bénéficié cette année d'une forte augmentation de la demande de transport de fret, qui n'a d'ailleurs pas pu être entièrement satisfaite.

Le Centenaire du chemin de

Profitant de la célébration de son centenaire, le chemin de fer djibouto-éthio



B. Adoléhoumé

Centenary of the Ethio-Djibouti

The Ethio-Djibouti Railways make their centenary celebration the occasion

Le centenaire du chemin de fer djibouto-éthiopien (CDE) rappelle bien entendu le premier coup de pioche qui a été donné sur le sol djiboutien en 1897. Mais c'est aussi l'occasion d'avoir une pensée pour les pionniers de cette vaste entreprise qui a coûté tant en vies humaines. Il est également bon de rappeler que malgré les événements qui ont secoué l'Éthiopie tout au long de ce XX^{ème} siècle, le CDE a réussi à sur-



DR

Getachew Tadesse,
Chef Division Administrative.
Head of the Administrative
Division.

The hundredth anniversary of CDE, the Ethio-Djibouti Railways, is bound to bring to mind the day when the first pickaxe broke Djibouti ground in 1897. But it is also the time to think of the pioneering workers of this vast company, many of whom lost their lives in its development. And we should remember that, despite the events that have troubled Ethiopia throughout the 20th century, CDE has managed to survive thanks to the genius of its employees, financial backing from the European Union and several instances of aid from France.

A celebration coupled with restructuring An emergency rehabilitation programme is being undertaken with aid from the Caisse Française de Développement. This project includes the

purchase of four second-hand locomotives which, once they have been overhauled, will be able to better cope with the increase in transport demand. Indeed, CDE has been in a dilemma for the past few years: how to meet increasing demand with a decreasing haulage capacity. Economic forecasts show that traffic is set to double shortly in this region. CDE must therefore prepare itself as quickly as possible and seek the means to acquire rolling stock, especially with increasing competition from the road industry. This anniversary coincides with a period of change visible at all levels: the governments, which have engaged in reforms of structures and institutions, and also the railways themselves. The Ethio-Djibouti Railway was considered right from the start as the

vivre grâce au génie de son personnel, à l'appui financier octroyé par l'Union européenne et aux dons consentis à plusieurs reprises par la France. Un anniversaire doublé d'une restructuration Un programme de réhabilitation d'urgence est d'ailleurs en cours grâce à une aide de la Caisse Française de Développement. Ce projet concerne en particulier l'achat de quatre locomotives d'occasion qui, une fois remises à niveau, permettront de mieux répondre à la demande croissante de transport. Car depuis quelques années, le CDE fait face à un dilemme : répondre à une demande croissante avec une capacité de traction de plus en plus faible. Les prévisions économiques montrent en effet que le trafic va doubler prochainement dans cette région. Le CDE doit donc se préparer au plus vite et rechercher les moyens d'acquies du matériel, d'au-

fer djibouto-éthiopien

rien tente de retrouver un rôle de premier plan.



Le trafic devrait prochainement doubler dans cette région.

Traffic set to double shortly in the region.

Railways

to win back a leading role.

tant que la concurrence routière se renforce.

Cet anniversaire coïncide avec une période de mutation visible à tous les niveaux. Au niveau des Etats d'abord, qui ont engagé des réformes structurelles et institutionnelles, mais aussi du chemin de fer lui-même.

Considéré dès son origine comme "le cordon ombilical entre les pays et les régions qu'il traverse", le chemin de fer djibouto-éthiopien joue toujours un rôle essentiel dans le développement économique de cette région. Ce rôle de première importance a été confirmé récemment par une étude du corridor Djibouti-Addis-Assab menée grâce à un financement de l'Union européenne. Un résultat qui a conforté les responsables du CDE dans leur projet de réhabilitation et de restructuration du chemin de fer. Ce n'est qu'à ces conditions que le CDE pourra atteindre ses objectifs de coûts, de tarifs raisonnables et de meilleure qualité de service.

"umbilical cord between the countries and the regions it passes through" and it still plays an essential role in this area's economic development. A study of the Djibouti-Addis-Assab corridor, conducted with the help of funding from the European Union, recently confirmed this key role - a result which encouraged the CDE managers in their railway rehabilitation and restructuring project. This is the only way for CDE to reach its goals in terms of costs, reasonable fares and better quality of service.

Sparing no effort to improve safety
After reviewing its human and material resources, the network drew up a plan listing by order of priority the stages that would enable it to meet its aims.
The management team's

Tout faire pour améliorer la sécurité

Après avoir fait le point sur ses moyens humains et matériels, le réseau a établi un plan qui liste par ordre de priorité les étapes lui permettant d'atteindre les objectifs assignés. Priorité numéro un de l'équipe dirigeante : la sécurité. Le chemin de fer djibouto-éthiopien a en effet souvent été comparé au "toboggan de la mort". Un plan de recyclage et de formation à la sécurité touchant l'ensemble du personnel vient d'être élaboré. Ce programme est actuellement en cours d'exécution. Un plan de réhabilitation générale du CDE a également été mis en place à la suite d'études financées par l'Union européenne. Il touche pratiquement tous les domaines, et tout particulièrement l'amélioration des communications et de la signalisation avec en point de mire une meilleure sécurité en voie. Quant à la réhabilitation du matériel, l'objectif annoncé est une disponibilité supérieure à 70 %.

Les propos de Farah Badar, DGA du CDE, en disent long sur les efforts restant à faire. "Les chemins, quel que soit leur niveau et leur point d'attache, doivent se mobiliser pour apporter le maximum d'efforts, d'innovation et de créativité pour surmonter les difficultés et aller au-delà des objectifs assignés". Sa conclusion est optimiste : "Je suis convaincu que grâce à la volonté de tous, nous arriverons bientôt au bout du tunnel."

number one priority was safety. This was because the Ethio-Djibouti Railway has often been termed the "death track". A retraining and safety training plan has just been drawn up for all the employees. This programme is now being put into effect. A programme for the overall rehabilitation of CDE has also been introduced, further to studies financed by the European Union. It covers virtually all sectors, particularly communication and signalling improvements, the main aim being to enhance running safety. The declared aim for rehabilitation of the rolling stock is to achieve availability of more than 70%. The words of Farah Badar, CDE's Executive Director, are quite eloquent about the efforts that are required. "Railwaymen, whatever their level and wherever they are, must mobilise and put all the effort, innovation and creativeness they can into overcoming difficulties, so as to do even better than we intended". His conclusion is optimistic: "I am convinced that everyone's will to achieve will soon bring us to the end of the tunnel".

Getachew TADESSE



Le parc du CDE vient de s'enrichir de 4 locomotives. CDE fleet extended with 4 locomotives.