

Privatisation du Train Bleu The Blue Train privatisation



E. Maunoir

L'ex-directeur général de Spoornet, Braam Le Roux - qui vient d'être remplacé par Zandile Jakavula - a confirmé que le fameux Train Bleu était à vendre. La méthode de privatisation n'a pas encore été décidée, mais cette vente du Train Bleu, qui relie Johannesburg et Le Cap, pourrait bel et bien annoncer la priva-

tisation de tous les services voyageurs longue distance de la compagnie sud-africaine. Notons que Spoornet se considère avant tout comme une compagnie de fret et qu'elle perd beaucoup d'argent avec ses services voyageurs. La concession des services de banlieue est déjà en cours, et devrait être terminée d'ici 2003.

The former CEO of Spoornet, Braam Le Roux - recently replaced by Zandile Jakavula - confirmed that the famous Blue Train was put up for sale. The privatisation method has not been decided yet. However the sale of the Blue Train, linking Johannesburg to Cape Town, could well be an indication of the privatisation of all long-distance passenger services of the South African company. Spoornet regards itself as a freight company and loses a lot of money with its passenger services. The concession of suburban lines is actually already in progress and should be completed by 2003.



OCTRA

Le passage à l'an 2000 aura vu la privatisation de l'Office de chemin de fer transgabonais. Le nouveau concessionnaire est la compagnie d'exploitation du chemin de fer Transgabonais, plus simplement appelée Transgabonais. Le PDG de la nouvelle compagnie est

L'OCTRA privatisé OCTRA is privatised

Raymond Ndong Sima. Et celui-ci est revenu à une structure plus classique en cinq directions spécialisées : l'exploitation, les infrastructures, le matériel roulant, les ressources humaines et les finances.

The change to the year 2000 went together with the privatisation of the Office of the Trans-Gabon railway.

The new concessionaire is the Trans-Gabon railway operating company, or in simpler terms, the Transgabonais. The CEO of the new company is Raymond Ndong Sima. He went back to a more conventional structure around five specialised departments: operation, infrastructure, rolling stock, human resources and finance.

Restructuration au Togo Streamlining in Togo

Exploités depuis 1995 par Canac, la société canadienne d'ingénierie ferroviaire, les chemins de fer du Togo viennent d'être l'objet d'une récente restructuration. Les postes de direction générale et des directions installations fixes, matériel et traction ainsi que transport et marketing sont tenus par des salariés de Canac, tandis que les ressources humaines, les finances et la comptabilité restent de la responsabilité de la SNCT. Par ailleurs, la compagnie renforce ses actions de formation et ses initiatives en matière de management. On retiendra en particulier l'implantation d'un programme de gestion de la performance des agents ou encore la mise en place d'un plan de communication interne.

Operated since 1995 by Canac, a Canadian railway engineering company, Togo railways have recently undergone restructuring. The positions in the top management, fixed installation, equipment and traction as well as transport and marketing departments are held by Canac employees while SNCT remains in charge of human resources, finance and accounting. In addition, the company is intensifying its training actions and its management initiatives. We can mention in particular the installation of a staff performance management program or the implementation of an in-house communication plan.

Prêts chinois pour Tazara
La compagnie Tanzanie-Zambie, Tazara, est sur le point de recevoir de la part du gouvernement chinois un prêt d'un montant de six millions de dollars étalé sur deux ans. Ces financements serviront bien sûr à enrayer la détérioration de la voie et du matériel de ce réseau.

Chinese loan for Tazara
The company Tanzania-Zambia, Tazara, is about to receive from the Chinese government a two-year loan amounting to six million dollars. This funding will serve to halt the track and equipment deterioration of this network.

Banlieue de Dakar
Se déplacer dans la banlieue de Dakar pourrait bien être à l'avenir beaucoup plus aisé. Un appel d'offres vient d'être lancé pour une étude de faisabilité visant à y développer le transport par rail. Et ce, dans le cadre d'une concession privée.

Dakar Suburb
Moving around in the Dakar suburb might well become much easier in the future. A call for tenders has been launched to carry out a feasibility study aiming at developing rail transport in the area. This would be done under a private concession system.

Ça bouge au Kenya
Les chemins de fer kenyans vivent une période pour le moins décisive. Tout d'abord, la nomination d'un nouveau directeur général, Douglas Noah Odette, ex-directeur du fret de la compagnie. Celui-ci a aussitôt annoncé que la privatisation de Kenyan Railways débuterait l'année prochaine et que le processus s'étalerait sur deux ans. Il affiche par ailleurs de grandes ambitions pour améliorer la santé des chemins de fer : faire grimper le trafic fret de 2,7 millions de tonnes cette année à 3,4 millions en 2001, rembourser une partie des dettes et diminuer sa charge salariale en réduisant le personnel d'environ 20%. En attendant, après avoir été suspendus pendant sept ans, les travaux de réhabilitation viennent de reprendre sur la ligne de l'ouest, allant de Nakuru au port de Kisumu, sur le Lac Victoria.

Kenya is on the move
Kenyan railways are experiencing decisive times. First, the appointment of a new CEO, Douglas Noah Odette, former director of the company's freight sector. He immediately announced that the privatisation of the Kenyan Railways would start next year and that this process should extend over two years. He also displayed great ambition to improve railways' condition: to give the freight a boost from 2,7 million tonnes this year to 3,4 million in 2001, to pay off debts and to reduce the wage bill by cutting down the work force by about 20%. Meanwhile, after seven years of disruption, rehabilitation works have just restarted on the west line linking Nakuru to the Kisumu harbour on Lake Victoria.

Concession au Mozambique Concession in Mozambique

RÉUNION...SEMINAIRE...

MEETING...SEMINAR...

8^e 3RH99, Paris

Cette rencontre des cadres dirigeants ferroviaires d'Afrique francophone (7-9 décembre 1999), organisée par l'Isted, a offert une formation aux techniques de négociations dispensée par l'institut de recherche et d'enseignement sur la négociation en Europe. Rapport disponible au pôle "Transport" de l'Isted : beatrice.adolehoume@i-carre.net.

8th 3RH99, Paris

This meeting of French-speaking African rail managers (7-9 December 1999), organised by Isted, was devoted to training in negotiation techniques provided by the institute on research and education in negotiations in Europe. Report is available at the Isted "Transport" department : beatrice.adolehoume@i-carre.net.

Concertation des dirigeants francophones, Juillet 1999

Au cœur de cette concertation organisée par l'Isted : une journée consacrée aux risques liés au transport ferroviaire des personnes et des biens, suivie d'un point sur les concessions ferroviaires. Compte rendu disponible au pôle "transport" de l'Isted : beatrice.adolehoume@i-carre.net

French speaking directors meeting, July 1999

At the center of this consultation organised by Isted: a day devoted to risks associated with passenger and freight rail transport, followed by an item on rail concessions.

Summary record available at the Isted "Transport" department : beatrice.adolehoume@i-carre.net.

Une concession ferro-portuaire de quinze ans a été signée en février dernier au Mozambique. Celle-ci inclut le port de Nacala et la ligne ferroviaire de 915 kilomètres allant vers la frontière du Malawi.

Le repreneur, un consortium dirigé par l'entreprise américaine basée à Pittsburgh, Railway Development Corporation, vient de démarrer l'exploitation en avril et devra verser entre 2 et 5 millions de dollars par an pendant la période de concession.

Les principaux partenaires de RDC incluent un exploitant portuaire portugais, Tertir, le transporteur sud-africain Manica et une société basée aux Bermudes, Edlow Resources. Ces quatre entreprises détiennent 67% du consortium, tandis que le reste appartient à des investisseurs mozambicains. Ces mêmes partenaires possèdent également les Central East African Railways, qui ont pris le contrôle en décembre dernier des 800 km de voies du Malawi.

Les deux lignes créeront ainsi un corridor de transport intégré allant de Nacala vers le nord du Mozambique, l'est de la Zambie et le Malawi.

A rail-port 15-year concession has been signed last February in Mozambique. It includes the Nacala harbour and the 915-km rail line to the Malawi border. The investor, a consortium headed by the American firm Railway Development Corporation based in Pittsburgh, has just started operation in April and will have to pay between 2-5 million dollars per year over the concession term. The main RDC partners are a Portuguese port operator, Tertir, the South-

African shipper Manica and a Bermuda-based company, Edlow Resources. These four companies hold 67% of the consortium, while the remaining shares are held by Mozambican investors. These partners also hold the Central East African Railways, which took over the 800 km of Malawi railways last December.

These two lines will hence form an integrated transport corridor from Nacala to North of Mozambique, East of Zambia and Malawi.

Réhabilitation en Angola Rehabilitation in Angola

Le gouvernement angolais vient de donner son feu vert pour financer la réhabilitation de deux sections de voie sur la ligne Benguela, celle qui traverse le centre du pays d'est en ouest. Il s'agit d'une portion de 152 kilomètres, partant de la côte, et une autre de 45. Ce projet permettra de rétablir l'infrastructure de transport terrestre qui fut paralysée durant la guerre, et facilitera ainsi le déplacement aussi bien des voyageurs que des marchandises. Le montant de cette réhabilitation s'élève à près de 11 millions de dollars, sans compter les frais d'enlèvement des mines anti-personnel qui jonchent la ligne ferroviaire.

The Angolan government has just given its green light to finance the rehabilitation of two track sections on the Benguela line crossing the centre part of the country from East to West. It concerns a section of 152 km, starting from the coast, and another one of 45 km. This project will provide for the restoration of the land transport infrastructure that has been paralysed during the war therefore easing passenger and freight movements. This rehabilitation amounts to approximately 11 million dollars, not counting expenses to remove land mines that are strewn all along the railway line.

Côte d'Ivoire

Une étude est en cours pour proposer une nouvelle ligne de 350 kilomètres en Côte d'Ivoire. Cette voie relierait des installations minières détenues par les entreprises canadiennes Falconbridge et Melkior Resources. L'étude est réalisée par le Canada, dont le gouvernement envisage de financer le projet.

A study is undergoing to propose a new 350-kilometre line in Côte d'Ivoire. This line would link mining facilities owned by Canadian companies, Falconbridge and Melkior Resources. The study is carried out by Canada and the Canadian government is planning to fund the project.



E. Maunoir

Remerciements / Acknowledgements

Cette rubrique "Echos d'Afrique" a été réalisée avec l'aide : / This section "Echoes from Africa" has been written with the help of : Daniel Razafindrabe, RNCFM ; Teodoro Tshilabu, CCFB; Adam Tamou Tabe, ESACC-GT; Sakaria Haufiku Nghikembua, TNH Ltd; A. Gumede, NRZ; Abalo Djafalo, SNCT; Mariam C. Diallo, Abdel Aziz Thiam, SITARAIL; Antoine Tchiboza, CEA, Remmy Makumbe, SARA; Philippe Tonangoye, CECF.

Sitarail toujours sur la bonne voie

Sitarail still on the right track



Toujours à l'affût de nouveaux marchés, Sitarail porte depuis quelques années une attention particulière au trafic de conteneurs avec le Mali. Elle s'est engagée pour cela dans un énorme chantier près de Ouagadougou : une plateforme à conteneurs multimodale rail-route, d'une superficie de 14 100 m². Celle-ci est en passe d'être fonctionnelle et devrait donc bientôt permettre à la compagnie burkinabé-ivoirienne, aujourd'hui âgée de quatre ans, de conquérir des parts de marché jusqu'alors exclusivement réservées à la route. Par ailleurs, Sitarail vient de recevoir les 50 wagons citernes construits sur mesure par le groupe indien BBUNL. Un matériel qui arrive à point nommé, puisque les chemins de fer se sont vus confier par le gouvernement ivoirien la totalité du trafic hydrocarbures à l'export. Enfin, Sitarail a reçu fin février une délégation de la Tanzanian Railways Corporation, venue s'informer du contenu de sa convention de concession. Le directeur général de Sitarail, Abdel Aziz Thiam, se déclare à ce propos toujours *"totalement disponible"* pour partager l'expérience de sa compagnie. A bon entendeur...

Always eager for new markets, Sitarail has been focusing its attention on container traffic with Mali for a few years. It thus has entered into a huge site work near Ouagadougou: a multimodal rail-road container terminal with a surface area of 14 100 m². It is about to be operational and it should enable the now 4-year old Burkina Faso/Côte d'Ivoire company to capture market shares that were up to now road exclusive. In addition, Sitarail has just received 50 tank wagons custom-built by the Indian consortium BBUNL. An equipment that arrives just on time, since the railway was entrusted by the Côte d'Ivoire government with all export hydrocarbon traffic. Finally, Sitarail welcome at the end of February a Tanzanian Railways Corporation delegation that was inquiring about Sitarail concession agreement. The Sitarail CEO, Abdel Aziz Thiam, said in this respect that he is always *"fully available"* to share his company experience. A word to the wise...

Madagascar : les dégâts de Gloria

Madagascar: Gloria's damage

La nature n'est décidément pas clémente avec l'île de Madagascar. Après le cyclone Grételle qui avait endommagé le réseau sud début 1998, c'est tout le réseau qui a subi d'importants dégâts en mars dernier. Cette fois, le cyclone répond au nom de Gloria. Et il a provoqué sur le



réseau nord environ 3 800 m³ d'éboulements, près de 2 000 mètres de glissements, affaissements et brèches, et emporté, via une crue, un pont métallique de 30 mètres. Le Réseau sud a également été touché. Et même doublement puisqu'il avait déjà été victime du cyclone Eline en février. On y a enregistré 150 000 m³ d'éboulements et environ 1 500 m d'effondrements sur quelques dizaines de kilomètres. La réouverture de ces deux lignes était prévue pour le mois de juin et le coût des travaux d'urgence était estimé à 2 millions de francs français.

Nature is definitely pitiless with Madagascar. After Cyclone Grételle had damaged the South network in January 1998, the entire network has been suffering major damages last March. Gloria is the name of this Cyclone. It has caused about 3,800 m³ of rock slides, some 2,000 m of subsidence and breaches and has swept out a 30 m long metal bridge due to a flood. The South network

has also been affected. And even doubly, since it had already to suffer from Cyclone Eline in February. About 150,000 m³ of landslides and some 1,500 m of subsidence over several ten kilometres have been recorded. Re-opening of these two lines was scheduled in June and the estimate for emergency repair work amounted to some 2 million French francs.

L'ESACC-GT tel le phénix

Après trois ans d'inactivité*, l'école de formation ferroviaire basée à Brazzaville, l'ESACC-GT, renaît de ses cendres. En janvier 1998, suite à une audience des principaux acteurs de l'école, le chef de l'Etat congolais se montrait déterminé à conserver l'institution à Brazzaville et s'engageait à remettre en état les installations et à ré-équiper l'école. Malgré toutes les difficultés que le Congo a traversées depuis, les travaux de réhabilitation, estimés à 15 millions de FF, ont pu démarrer en janvier 2000. Ainsi, à la demande du chemin de fer Congo-Océan, des formations de courte et de moyenne durée pourraient débiter d'ici peu. Le redémarrage du cycle de professionnalisation ainsi que des autres formations est prévu, lui, pour octobre 2000.

A noter la nomination de Tiécoura Traore au poste de responsable des études et du développement.

*Du fait des lourds dégâts occasionnés lors des événements de 1997.



ESACC-GT, the phoenix-like

After three years of inactivity*, ESACC-GT, the railway training school based in Brazzaville, rises from the ashes. In January 1998, after having granted the main actors of the school an audience, the Head of the Congolese State was firmly resolved to maintain this institution in Brazzaville and committed himself to rehabilitate the facilities and to re-equip the school. Despite all the difficulties faced by Congo since that time the rehabilitation work, estimated at 15 million FF, finally started in January 2000. Thanks to these efforts, short and medium term training, at the Congo-Ocean railways request, will probably start shortly. As to vocational cycles and other training courses, they will start in October 2000. Note that Tiécoura Traore has been appointed study and development manager.

* due to the 1997 events' mayor damages.



Sitarail

Abdel Aziz Thiam, directeur général/CEO, Sitarail

Sitrass : un atelier ferroviaire

SITRASS-a railway workshop

Comment peut-on améliorer la performance des réseaux de chemin de fer ? Voici le thème principal abordé au cours d'un atelier riche d'enseignements organisé dans le cadre de Sitrass (Cotonou, 2-4 novembre 1999) où le bilan des projets sectoriels des transports a été dressé et une réflexion engagée.

La concession semble être la clé de l'amélioration des performances économiques et financières et, donc, du meilleur service offert aux usagers. Pour cette raison, attirer et sélectionner les bons investisseurs est crucial. Les participants ont donc discuté des procédures de concession, y compris l'apurement social, la sélection, les redevances, etc.

L'expérience de Sitarail - première concession sur le continent - exposée par son directeur général, Abdel Aziz Thiam - a stimulé les débats. En bref, les succès de Sitarail concernent entre autres : la réhabilitation et modernisation des équipements, l'installation d'un terminal de conteneurs, l'augmentation notable du transport international de marchandises dès la première année de la concession, la gestion d'entreprise conduisant à une plus

grande implication du personnel notamment par le biais de mesures sociales internes.

Des concessions de deuxième génération - par exemple Cameroun et Gabon - ont aussi été présentées et offrent de nouvelles perspectives sur les différentes approches envisageables. Ici, le concessionnaire prend davantage de risques en finançant l'infrastructure et le matériel. Il est aussi important de s'assurer de l'acceptation du public car elle contribue au succès de la concession. Un consensus général s'est dégagé : la concession est un outil essentiel pour assurer la survie des réseaux de chemin de fer. (Les actes de Sitrass5 reprenant l'ensemble des présentations sont disponibles auprès de l'Inrets / Sitrass, 2 avenue Général Malleret Joinville, BP 34, 94114 Arcueil Cedex, France, amakoe.adolehoume@inrets.fr.)

How can we improve railway networks' performance? This was the main topic addressed in a fruitful workshop organised at the occasion of Sitrass (Cotonou, 2-4 November 1999) where sectoral transport projects were assessed.

Concession seems to be the key to improved economic performance and financial condition and hence to better service to users. For this reason, it is essential to attract and select the right investors. Participants therefore discussed concession procedures, including auditing, selection, licence rate, etc. The information on Sitarail experience - the first railway concession on the continent - provided by its managing director, Abdel Aziz Thiam, led to inspiring debates. In summary, Sitarail successes include: rehabilitation and upgrading of equipment; setting up a container terminal; significant increase in international freight transported from the very first year; corporate management leading to greater staff involvement through the implementation, for example, of in-house social measures.

Second generation concession schemes - like in Cameroon and Gabon - were also presented offering new insights into possible concession arrangements. Here concessionaire is taking higher risks by financing infrastructure and equipment.

Also, public acceptance should be secured because this factor contributes to the concession success. General consensus is that concession is an essential tool to ensure railway networks' survival. (The Sitrass5 proceedings including all the papers presented can be obtained from Inrets/Sitrass, 2 av. Gal Malleret Joinville, BP 34, 94114 Arcueil Cedex, France, amakoe.adolehoume@inrets.fr.)



LE TRAFIC EN CHIFFRES

THE TRAFFIC IN FIGURES

CHUTE DU TRAFIC MARCHANDISES À MADAGASCAR

- **Marchandises** : 141 410 tonnes pour l'exercice 1999 (contre 213 130 en 1998 et 255 390 en 1995)
- **Voyageurs** : 273 510 voyageurs pour l'exercice 1999 (contre 292 800 en 1998)

FREIGHT TRAFFIC FALLS IN MADAGASCAR

- **Freight** : 141 410 tonnes for the 1999 period (against 213 130 in 1998 and 255 390 in 1995)
- **Passengers** : 273 510 passengers for the 1999 period (against 292 800 in 1998)

SITARAIL : HAUSSE DU FRET ET BAISSSE DU TRAFIC VOYAGEURS

- **Marchandises** : 806 145 tonnes en 1999 (contre 503 694 en 1996)
- **Voyageurs** : 315 710 voyageurs en 1998 (contre 473 000 en 1996)

SITARAIL : INCREASE IN FREIGHT TRAFFIC AND DECREASE IN PASSENGER TRAFFIC

- **Freight**: 806 145 tonnes in 1999 (against 503 694 in 1996)
- **Passengers**: 315 710 passengers in 1998 (against 473 000 in 1996)

Nouvelles de SARA

Le Conseil de l'association des chemins de fer d'Afrique Australe a accueilli en son sein les nouveaux directeurs de National Railways of Zimbabwe, Spoornet et TransNamib Holdings Ltd (voir "nominations" p.21).

SARA News

The Board of the Southern African Railways Association has welcome newly appointed directors from National Railways of Zimbabwe, Spoornet and TransNamib Holdings Ltd (see "appointments" p.21).