



Banque mondiale

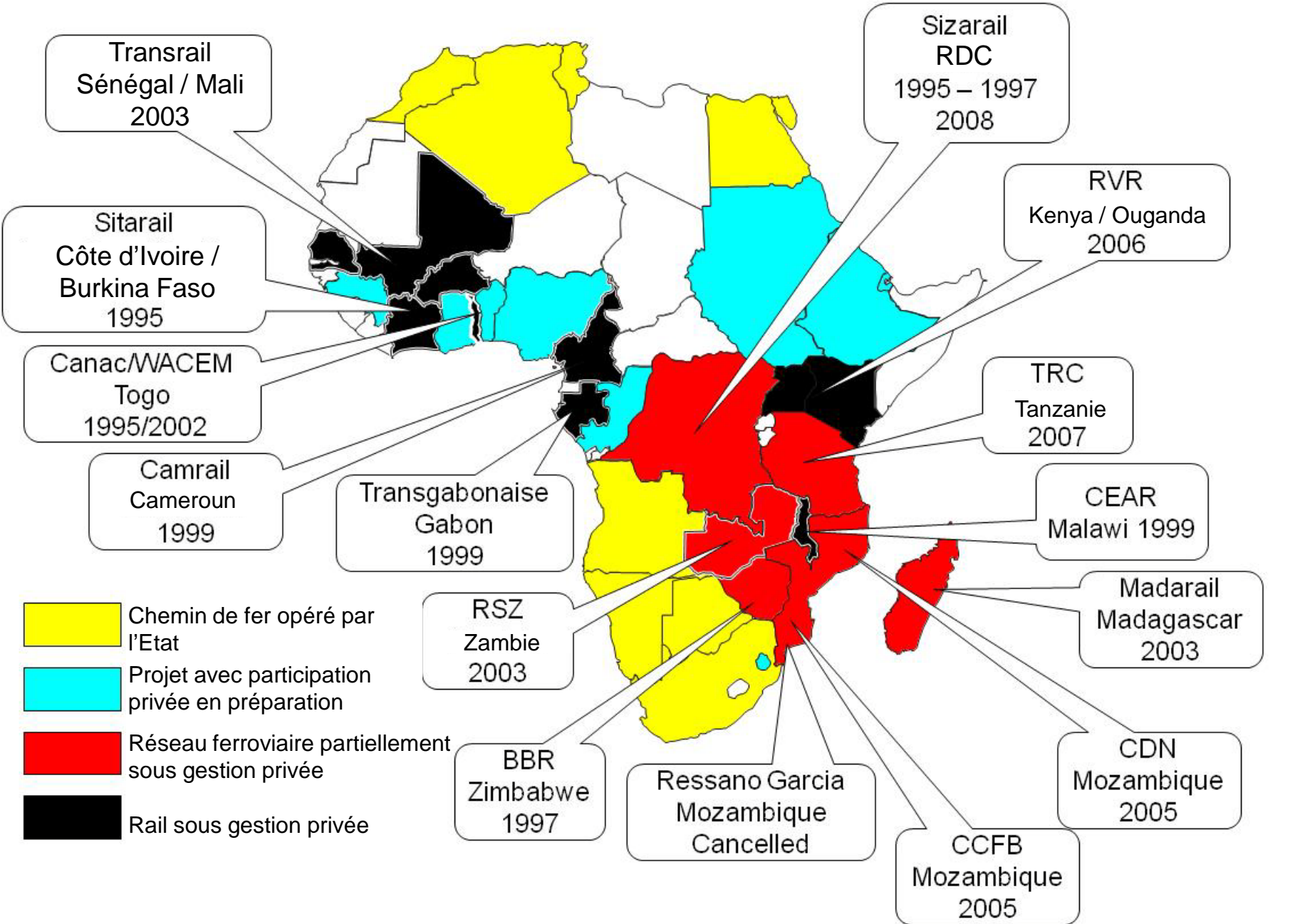
Concessions ferroviaires en Afrique subsaharienne : Enseignements tirés

Présenté par Emmanuel James
Coordinateur de programmes – Transport Afrique
Banque mondiale

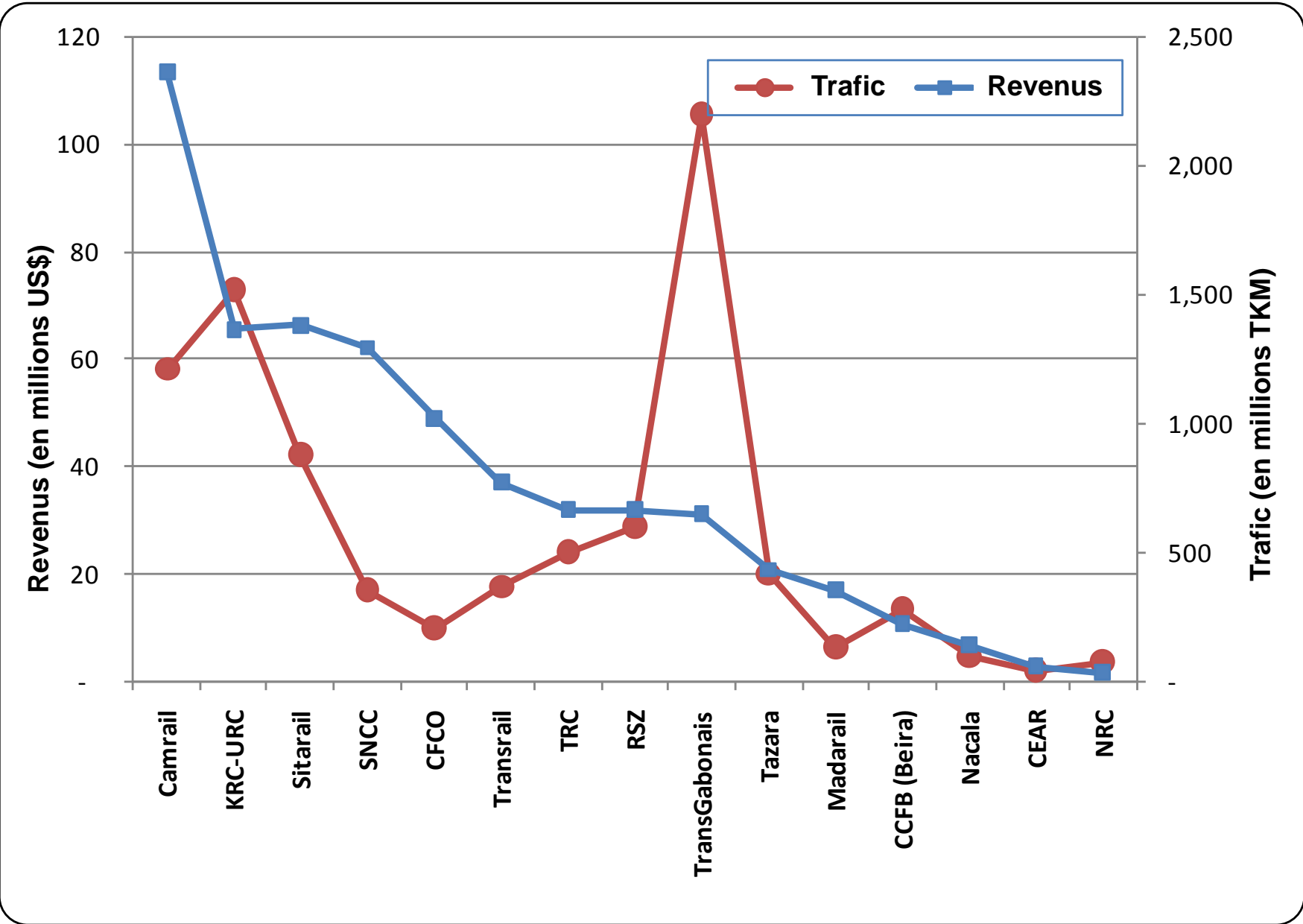
Que savons-nous?

- ❑ Beaucoup :
 - La première concession ferroviaire en Afrique subsaharienne (ASS) date de 1995 (Sitarail - reliant Abidjan à Ouagadougou)
 - Depuis 1995, les opérations ferroviaires en ASS ont été privatisées en utilisant toutes sortes de Partenariats Public-Privé (PPPs) – des contrats de gestion (Sizarail), à des contrats de concessions ferroviaires hybrides de type « affermage » (Sitarail), en passant par des contrats de concessions véritables (TRC, RSZ, Camrail).
 - Au cours des 5 dernières années, un grand nombre de documents concernant les performances - ou en l'occurrence le manque de performance des concessions ferroviaires en Afrique subsaharienne - a été publié. Le dernier d'entre eux, « Off track: Railways in Sub Saharan Africa », publié dans le cadre de la série Africa Infrastructure en 2009, fournit des informations détaillées sur les enjeux de l'exploitation ferroviaire en Afrique subsaharienne et *de facto* sur les concessions ferroviaires.
- ❑ Cette présentation se limitera aux enseignements tirés du transport de fret et de voyageurs en général et n'abordera pas les problématiques propres aux concessions ferroviaires minières.

Concessions ferroviaires en Afrique subsaharienne : où et quand ?



Quels sont les niveaux d'activité des concessions de chemin de fer (2008/2009)?



Quelle est la performance actuelle des concessions ferroviaires en Afrique subsaharienne?

Concession	Pays	Année de la mise en concession	Longueur du réseau (km)	Appui financier total en millions US\$		Performance actuelle ^{1/}		Responsabilité d'investissement	
				IDA	IFC	Opérationnelle	Financière	Infrastructure	Matériel roulant
Sitarail	Côte d'Ivoire, Burkina Faso	1995	1245	21	aucun	A	C	Public	Privé
Camrail	Cameroun	1999	1104	113	aucun	B	A	Public	Privé
CEAR	Malawi	2000	797	10	aucun	D	D	Privé	Privé
RSZ	Zambie	2002	1273	35	aucun	C	C	Privé	Privé
Madarail	Madagascar	2003	681	65	aucun	B	C	Public	Privé
Transrail	Sénégal, Mali	2003	1546	45	aucun	C	D	Privé	Privé
CCFB (Beira)	Mozambique	2005	725	110	aucun	B	C	Privé	Privé
TransGabonais	Gabon	2005	814	0	aucun	B	C	Public	Privé
Nacala	Mozambique	2005	600	20	aucun	C	D	Privé	Privé
KRC-URC	Kenya-Ouganda	2006	2454	74	32	C	D	Privé	Privé
TRC	Tanzanie	2007	2722	35	44	D	D	Privé	Privé
TOTAL				528	76				

1/ Performance opérationnelle : fournit une mesure combinée de la fiabilité de roulement, des incidents de fonctionnement et de la qualité et de la productivité du personnel. A = Meilleur dans la catégorie, B = Au-dessus de la performance moyenne, C = Performance moyenne, et D = En-dessous de la performance moyenne.

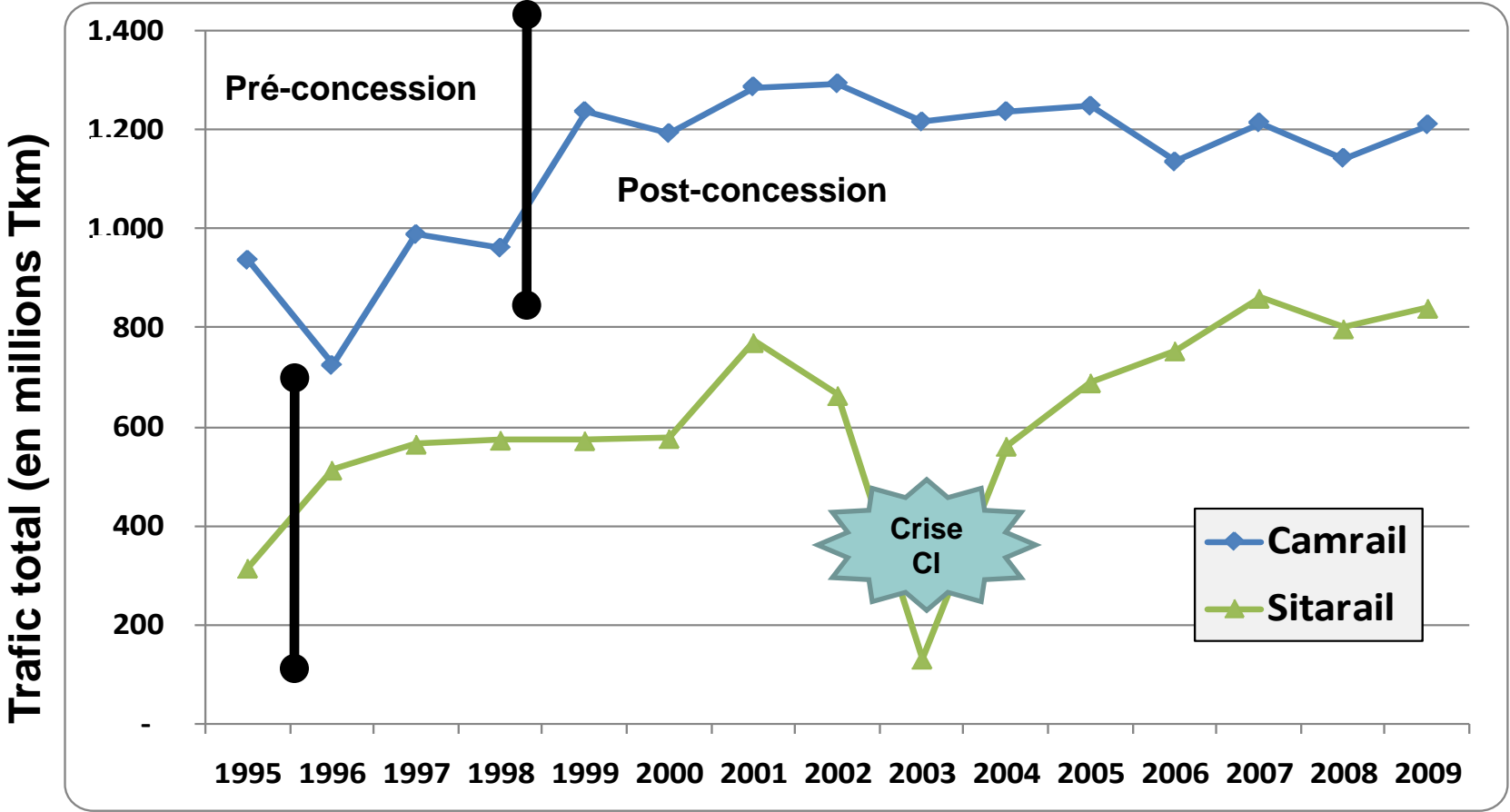
Performance financière : fournit une mesure combinée de la capacité de production nette de trésorerie, du niveau de revenu net et du niveau d'endettement. A = Trésorerie positive et suffisante, revenu net élevé (> 5% du chiffre d'affaires) et niveau d'endettement viable, B = Trésorerie positive, revenu net faible (< 5% du chiffre d'affaires) et niveau d'endettement moyen, C = Trésorerie positive (< 5% du chiffre d'affaires), revenu net négatif et niveau d'endettement au-dessus de la moyenne, et D = Trésorerie et revenu net négatifs et niveau d'endettement élevé.

Transfert de la responsabilité du privé au public durant la mise en œuvre du contrat de concession

L'investissement relève de la responsabilité du partenaire privé, mais la majorité des investissements faits jusqu'à présent a été financée par des prêts mis à disposition par les bailleurs de fonds et transmis aux concessionnaires par l'intermédiaire des gouvernements hôtes.

Performance faible / Surestimation du marché de fret disponible

❑ Les gains de trafic ont été beaucoup plus faibles que prévu pour les raisons suivantes : a) sous-estimation de la capacité des transporteurs routiers à s'adapter à la concurrence renouvelée et, b) les gouvernements hôtes n'ont pas réussi à mettre en œuvre des conditions égales de concurrence intermodale.



Performance faible / Sous-estimation des besoins en investissements

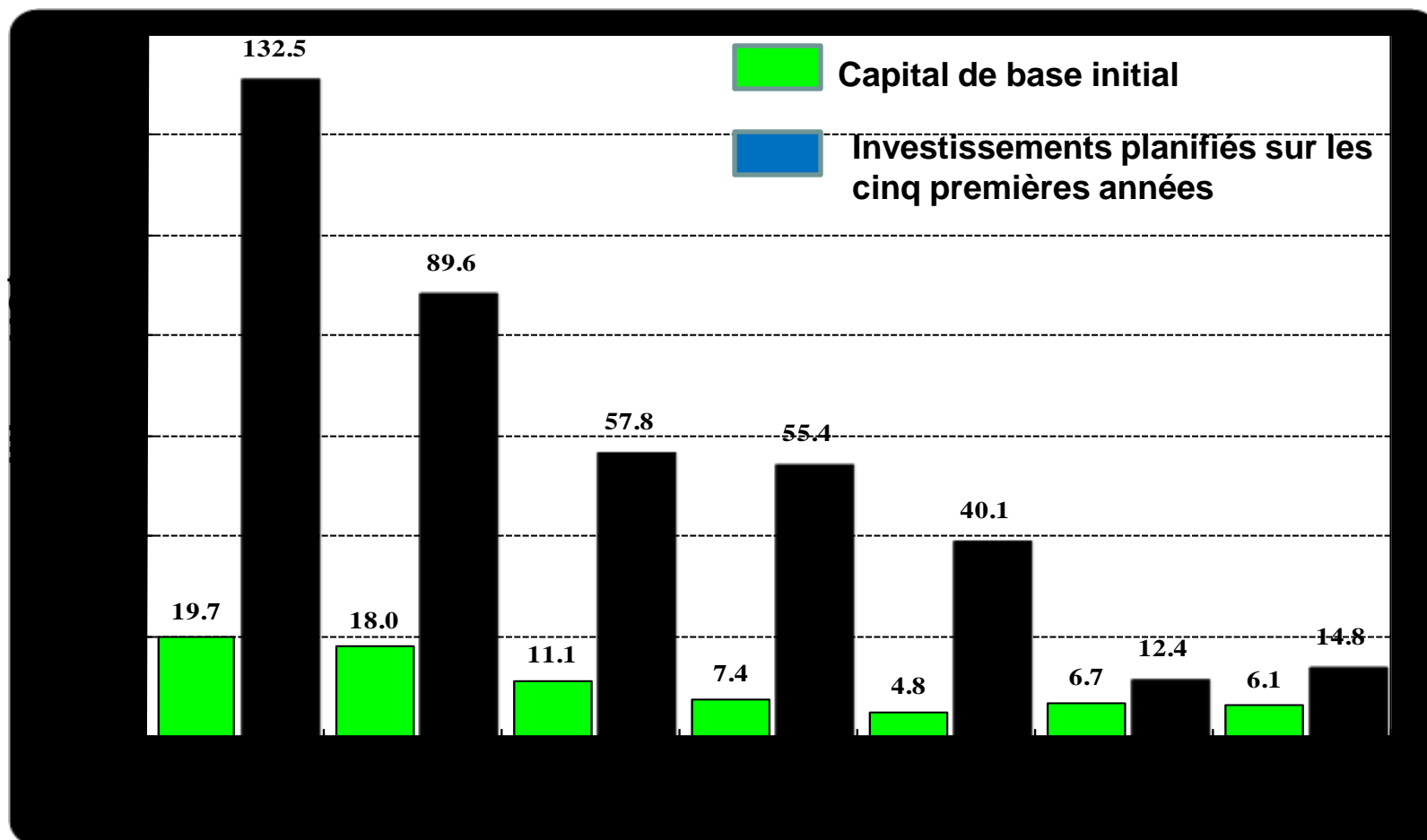
❑ Les plans d'investissement pour la réhabilitation des infrastructures ont porté uniquement sur les cinq premières années de la concession. Ils n'ont pas pris en compte les besoins à long terme qui se sont avérés être beaucoup plus importants que prévu, car au stade de l'appel d'offres des concessions, les gouvernements et les opérateurs privés ont minimisé l'état de décrépitude de l'infrastructure ferroviaire.

	Revenu total en 2009 (millions US\$)	Besoins d'investissement (2008/2020) (millions US\$)		Investissement total (en multiple du revenu 2009)
		Infrastructures	Matériel roulant & infrastructures liées	
Camrail	114	174	198	3.3
Sitarail	66	132	99	3.5

❑ Même en supposant une capacité d'autofinancement équivalant à 20% des recettes nettes, Camrail et Sitarail auraient besoin respectivement de 16 et 18 ans pour rembourser cet investissement en utilisant un prêt à taux zéro.

Performance faible / Sous-capitalisation des concessions

❑ Les sociétés de concession ont démarré avec un capital de base trop limité, en partie pour réduire l'évaluation du risque auprès des investisseurs privés. Un grand nombre de concessions s'est donc rapidement retrouvé en manque de liquidités car les prévisions de rentrée d'argent ne se sont pas concrétisées.



Performance faible : dimensionnement du service de transport passagers inadapté

- ❑ Les attentes liées au trafic de passagers (qui ne se sont pas réalisées) ont conduit à des malentendus entre les gouvernements, les concessionnaires et les voyageurs.
- ❑ Aucun service de transport ferroviaire de voyageurs exploité par un opérateur privé depuis 1996 n'a été financièrement viable. Tous ont bénéficié :
 - de subventions indirectes provenant des activités de fret ;
 - ou de subventions directes provenant du budget du gouvernement.
- ❑ Bien que le subventionnement des services ne constitue pas un problème en soi, on ne peut pas sous-estimer le coût politique et les risques associés au système de subventions mal conçu.

Impact des services de passagers et des pertes associées sur les résultats financiers de Camrail (2000-2008)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Pertes passagers en % du résultat net	308%	75%	187%	210%	114%	76%	69%	68%	98%
Pertes passagers en % du flux de trésor.	30%	26%	48%	26%	24%	20%	20%	19%	21%
Revenu passagers en % du revenu total	11%	10%	11%	11%	11%	11%	13%	13%	13%

Performance faible / Gestion des chemins de fer transfrontaliers

□ La gestion des chemins de fer transfrontaliers présente des enjeux spécifiques :

- Responsabilisation des partenaires impliqués dans les activités relevant du transfert de l'infrastructure ou du matériel roulant d'un pays à l'autre ;
- Dépendance des pays enclavés à l'investissement de leurs voisins - comment peut-on assurer l'engagement d'un pays vis-à-vis de l'autre ?
- Synchronisation des politiques de concurrence intermodale; et
- Synchronisation des services aux passagers long-courriers et des subventions des déficits.

Quelles leçons tirer de la performance globalement décevante des concessions de chemin de fer ? – Principales conclusions

□ Bien qu'il y ait plusieurs facteurs pouvant expliquer la faible performance des concessions de chemin de fer en Afrique subsaharienne, quatre raisons principales sont à retenir :

- La surestimation des marchés des services de fret ;
- La sous-estimation des besoins en investissement ;
- La sous-capitalisation des concessions ; et
- Attentes irréalistes concernant le service passagers.

Quelles sont les prochaines étapes ?

- ❑ Modèle contractuel / Modèle de partenariat :
 - Privilégier l'affermage (investissements lourds transférés aux pouvoirs publics)
 - Privilégier un investissement planifié en plusieurs étapes, distinguant l'investissement d'urgence, réhabilitation et investissement de renouvellement
- ❑ Accorder une attention particulière à l'approche corridor :
- ❑ Compétition intermodale / Complémentarité modale (ex: trafic lourd de minerai / d'hydrocarbures)

Merci de votre
attention