



60151

Distr: LIMITEE
ECA/RCID/58/98
Novembre 1998
Original: Français

COMMISSION ECONOMIQUE POUR AFRIQUE

**26^{ème} Assemblée Générale de l'Union Africaine
des Chemins de Fer (UAC)**
Addis Abeba, ETHIOPIE
7-10 Décembre 1998

*Document présenté par la Commission Economique
pour l'Afrique (CEA) à la Table ronde
sur le thème*

LA PROBLEMATIQUE DE LA PRIVATISATION DES CHEMINS DE FER EN AFRIQUE

ECAC
656
P9625

TABLE DES MATIERES

	Page
I. INTRODUCTION	1
II. CONTEXTE	1
III. ANALYSE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER EN AFRIQUE	2
1. Chemins de fer africains au Sud du Sahara	5
2. Situation de l'exploitation ferroviaire au cours des deux dernières décennies	6
IV. LES VOIES DE RECOURS A LA PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVE	10
1. Privatisation – Concession des Chemins de fer	11
2. La sous-traitance	12
V. SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS	13
VI. LECONS ET CONCLUSIONS	15

La problématique de la privatisation des chemins de fer en Afrique

I. INTRODUCTION

1. Dans la plupart des pays africains, le Chemin de fer existe depuis au moins un siècle. Le but primitif de son installation sur le continent était pour faciliter la pénétration et assurer le drainage des produits de l'intérieur vers les côtes maritimes. Aujourd'hui, le contexte de monopole dont jouissait le Chemin de fer au moment de sa construction et après, a changé. L'avènement de l'indépendance des pays africains a lui aussi changé le cours de l'histoire. Depuis cette époque, les Chemins de fer ont été érigés en réseaux placés sous la tutelle des Etats. Pendant plusieurs années, les investissements n'ont plus été faits sur la plupart d'entre eux au rythme des investissements sur les autres modes de transport à l'exception de quelques rares pays qui ont eu à mettre l'accent sur le développement de la voie ferrée. Dès lors, les performances des chemins de fer ont subi une érosion qui a persisté dans le temps et conduit à une dégradation de ses services. Aussi, le coût des investissements de base dans le chemin de fer est très élevé par rapport aux autres modes ; toutefois, à long terme, les Chemins de fer sont plus économiques et les coûts de transport plus faibles. Pendant la colonisation où la plupart des Chemins de fer ont été construits, aucun privé même s'il en existait n'avait les moyens suffisants pour investir dans ce mode de transport. Ainsi seuls les Etats en avaient le monopole.

II. CONTEXTE

2. Jusqu'à très récemment, presque la quasi totalité des activités du secteur des transports étaient gérées par les services publics relevant de la tutelle des Etats. Pour ce qui concerne les Chemins de fer qui sont propriétés des Etats, ceci s'explique du fait qu'ils ont été construits pour la plupart au début du siècle pour les besoins de pénétration et de conquête par les puissances d'alors qui gouvernaient

les pays africains. La tutelle des Chemins de fer est donc liée au passé colonial qui s'est poursuivi après les indépendances des pays africains dans la période de 1957 à 1962, période pendant laquelle la majorité des pays africains ont accédé à l'indépendance.

3. Les Etats africains devenus indépendants ont donc bénéficié de ces réseaux de chemins de fer ayant pour objectif d'assurer le transport des produits primaires vers les points d'exportations. D'année en année, ces produits devenaient rares et dans le même temps, les infrastructures devenaient vétustes et ne pouvaient plus être entretenues comme cela se devait faute de moyens adéquats.

4. De plus, depuis les années 1980, les pays africains font face à des crises économiques aiguës qui ont conduit la plupart d'entre eux à s'engager dans des politiques de réforme.

5. Devant une telle situation, la planification des dépenses de l'Etat, même si elle était élaborée, ne pouvait plus être observée faute de moyens financiers disponibles, permettant d'intervenir en temps opportun pour faire face aux dépenses que nécessite la gestion de l'Etat.

6. Pour mieux connaître les causes de cette dégradation persistante, il importe que soit procédé à une analyse rétrospective pour savoir comment les pays africains pour la plupart au sud du Sahara en sont arrivés à cette situation.

III. ANALYSE DE LA SITUATION DES CHEMINS DE FER EN AFRIQUE

7. Nous nous limiterons dans l'analyse présente, au cas des Chemins de fer et des transports ferroviaires gérés par les Etats en Afrique subsaharienne.

8. Après l'accession à l'indépendance des états africains, la gestion des Chemins de fer avait continué de relever de la tutelle des Etats. Pendant une dizaine d'années environ, la méthode de gestion héritée d'avant la période d'accès à la souveraineté nationale avait continué de prévaloir, ce qui a permis au chemin de fer

de maintenir son niveau de prestations et de pouvoir assurer la maintenance de ses infrastructures. Mais petit à petit, les règles de gestion se sont vues érodées, les interférences des états s'amplifier au point où la particularité de la rigueur et de l'autorité professionnelle qui caractérisaient les Chemins de fer ont disparu au profit d'autres impératifs.

9. La baisse de la qualité des prestations, voire la dépréciation persistante des services des Chemins de fer qui s'en est découlée est devenue une préoccupation à tous les niveaux des autorités de tutelle des Chemins de fer en Afrique.

10. Face à la situation qui prévalait, et considérant l'environnement concurrentiel des différents modes de transport, il s'était avéré nécessaire de rechercher les causes profondes de cette dépréciation et de proposer les mesures à prendre en vue de la rehabilitation de ce mode de transport vieux de plus 100 ans dans certains pays du continent.

11. Aussi, pour prendre en compte tous les paramètres influents pouvant contribuer au relèvement de la situation aujourd'hui dégradée, il importe, comme déjà mentionné plus haut, qu'une rétrospective soit menée dans le but de mieux analyser et de mieux cerner dans le temps les causes profondes qui sont à la base de la dépréciation des services ferroviaires en Afrique. Cette base de référence qu'est le début des années 1960, permettra de mieux apprécier et dans toute sa dimension, l'évolution positive ou négative des activités ferroviaires au cours des 35 dernières années.

12. Pendant que dans les pays développés, ce mode de transport suscite de plus en plus d'intérêts et fait l'objet de mobilisation et d'un vaste programme de développement et de modernisation répondant aux exigences de la clientèle, les réseaux de Chemins de fer africains ont accusé et continuent d'accuser pour la plupart un retard considérable pour leur développement. De plus, ils éprouvent beaucoup de difficultés à s'adapter aux changements dictés par l'environnement concurrentiel. Pour survivre dans un tel contexte, tous les efforts déployés par les Administrations ferroviaires avec l'aide des partenaires au développement et des bailleurs de fonds ont été concentrés à l'élaboration et à la mise en oeuvre de

programmes d'action pour assurer le maintien en service des réseaux de Chemins de fer avec tout ce que cela comportait comme contraintes, évitant de justesse la disparition de certains d'entre eux.

13. Prenant en compte les difficultés économiques, la faiblesse des moyens disponibles, et les mutations de tous ordres intervenues ça et là sur le continent, il ne fait aucun doute qu'il ne pouvait en être autrement ces trois décennies écoulées.

14. Face à cette situation, les mesures appropriées s'imposent en vue du renversement de la tendance de dépréciation pour procéder au rétablissement des conditions d'une exploitation fiable de ce mode de transport de masse et sur longue distance. Les actions à mener en vue de l'amélioration des services, pour répondre aux exigences de la clientèle et créer un environnement favorable au développement du trafic inter-états, devront sous tendre l'élaboration et la mise en oeuvre de programmes de réhabilitation pour la rénovation, le renforcement et la modernisation de tout ce qui concourt à l'exploitation d'un réseau de Chemin de fer.

15. La mise en oeuvre de ces mesures nécessitant des investissements d'un coût élevé qui ne peuvent pas être supportés par les Etats compte tenu de leurs trésoreries fragiles et d'autres exigences de gestion auxquelles ils ont à faire face, la solution pour la plupart de ces Etats était de recourir à d'autres mesures qui entre autres sont l'intervention du secteur privé. En général, la sous traitance des activités d'exploitation, la privatisation, la concession etc. sont des formes d'interventions qui n'auront plus directement un impact sur leurs budgets.

16. La privatisation qui constitue une des voies de rétablissement des prestations ferroviaires est aujourd'hui une des options vers lesquelles s'orientent la plupart des pays en difficultés. L'intervention du secteur privé dans les activités de transport se traduit par plusieurs options qui peuvent être soit la privatisation dans le sens propre du terme, (privatisation totale ou partielle), la concession ou la sous traitance de certaines activités au secteur privé.

17. Pourquoi le recours à ces solutions qui en dernière analyse, constituent des échappatoires face aux crises de gestion, la présentation de la situation des Chemins de fer au début des années 1960, comparée à celle d'aujourd'hui permet de dégager les grandes lignes du déclin et impose par voie de conséquence, le recours à des modes de gestion permettant de réhabiliter et de restaurer l'outil ferroviaire au service de l'amélioration des conditions de transport en Afrique, sans impact majeur dans l'immédiat sur les finances publiques.

1. Situation des chemins de fer africains au Sud du Sahara à l'aube des années 1960 - physionomie de l'exploitation ferroviaire :

18. Au cours de cette période, il était fait le constat ci-après :

- a) le train constituait un moyen d'exploitation sûr offrant sécurité et confort relatifs appréciés de la clientèle des Chemins de fer ;
- b) les tableaux horaires offraient la garantie de la circulation des trains programmés ; et l'usager du train pouvait compter partir aux jour et heure prévus et arriver à temps à destination sans trop de retard et de perturbations ;
- c) la voie ferrée et ses installations, de même que le matériel roulant étaient exploités sur la base de la réglementation ferroviaire qui prescrivait les entretiens et réparations programmés dont le pas d'exécution était respecté; les incidents en ligne perturbant la circulation des trains étaient réduits au minimum ;
- d) le respect des règlements et de la hiérarchie établie ne pouvait souffrir d'aucun manquement; et nul ne pouvait être affecté à un poste de travail sans y avoir été formé et faire auparavant la preuve de son aptitude;

- e) la promotion du personnel d'un niveau à un autre était subordonnée au contrôle des exigences et aptitudes du poste. Le contenu du programme du poste supérieur devait être nécessairement dispensé au postulant; chaque agent, à chaque niveau de poste, devait être préparé à l'exercice de sa fonction et en assurer l'entière responsabilité en cas de défaillance. De ce fait, la productivité était soutenue.
- f) les moyens matériels et humains mis à la disposition des cadres chargés de la gestion des chemins de fer et l'autonomie dont disposaient ces cadres dans l'accomplissement de leurs tâches obligeaient chacun à l'obligation de résultats et à l'exercice des responsabilités qui en découlent.

2. Situation de l' exploitation ferroviaire au cours des deux dernières décennies

19. Déjà au début de cette époque, certains changements commençaient à être introduits dans les structures de nombreuses entreprises ferroviaires, notamment au niveau des principes et des règles de gestion. De plus, la notion de spécialisation pour certaines fonctions a connu une banalisation pour aboutir par la suite à l'esprit de fonctionnariat généralisé pour tout ce qui relevait de la tutelle des Etats. Très tôt, une démobilisation s'est développée au sein du personnel qui ne pouvait plus être motivé autour de ses intérêts. La conséquence de telles actions s'est traduite par la suite par la désorganisation de la structure ferroviaire, structure qui, pour conserver sa stabilité, devait nécessairement reposer sur le respect de certains principes fondamentaux. Il découle du constat ci-dessus qu'il n'a pas été suffisamment tenu compte du caractère spécifique du chemin de fer qui est une entreprise complexe et à forte concentration de main d'oeuvre.

20. Pendant toute cette période, la productivité n'a cessé de chuter et les services ferroviaires par voie de conséquence se sont dépréciés. Les réseaux de Chemins de fer ont été confrontés pendant toute cette période aussi à de sérieux problèmes humains, matériels et financiers. Cette situation rendait difficile la maintenance et la révision des installations et du matériel roulant et la mise en oeuvre d'une politique adéquate d'exploitation des Chemins de fer répondant aux exigences de l'environnement concurrentiel.

21. Il résulte de la situation ci-dessus les lacunes et faiblesses qui caractérisent aujourd'hui les entreprises ferroviaires au sud du Sahara. Ces lacunes et faiblesses variant d'un pays à un autre, peuvent se résumer comme ci-après :

- a) insuffisance de planification dans le temps, de moyens et vétusté du matériel roulant (moteur, remorqué et des équipements d'atelier) ;
- b) mauvais état de la voie ferrée, des installations de télécommunications et de signalisation et vétusté des centres de régulation des mouvements des trains entraînant des perturbations importantes dans leur marche ;
- c) faible taux de disponibilité du matériel roulant dû en grande partie à la non exécution dans le temps des programmes d'entretien et de révision et à la pénurie des pièces de rechange ;
- d) absence de sécurité, de confort minimum, auxquelles s'ajoutent les vitesses relativement trop faibles des circulations des trains et tracasseries de divers ordres provenant de l'existence des barrières non physiques à la traversée des frontières;
- e) baisse de conscience professionnelle et désintéressement généralisé du personnel dans l'accomplissement des tâches concourant à l'exploitation ferroviaire ;
- f) formation insuffisante de la main d'oeuvre de relève, baisse du degré de compétence du personnel d'exécution qui constitue la majorité du personnel employé dans les chemins de fer et

faiblesse de la supervision, du commandement et de l'exercice de l'autorité professionnelle.

22. De ce qui précède, il ressort que la situation de dépréciation des services des Chemins de fer africains est due en plus des facteurs cités plus haut, à la faiblesse, voire l'absence des moyens financiers pour faire face aux exigences d'exploitation.

23. Dans un tel contexte, et prenant en compte que les Etats, eu égard aux difficultés financières qu'ils rencontrent à leur propre niveau, ne contribuent plus au budget d'investissement et de fonctionnement des entreprises sous tutelle.

24. Dans cette nouvelle situation, les Chemins de fer ont été obligés de ne compter que sur les ressources générées par le trafic pour assurer le fonctionnement de leurs unités. Dans ce contexte, il leur était pratiquement impossible de répondre aux besoins financiers de l'entreprise, le trafic manipulé étant en constance baisse dans la plupart des pays concernés. Comme force est de le constater, cette baisse est due en général au fait que les réseaux de Chemins de fer ne peuvent plus mettre à disposition de la clientèle, le nombre de matériel roulant nécessaire au transport et faire acheminer en temps requis et en sécurité les biens et personnes transportés à leurs destinations. La vétusté et la pénurie du matériel, couplées au mauvais état de la voie ferrée et des équipements connexes d'exploitation, sont entre autres, les sources des handicaps sérieux qui entravent la gestion rationnelle des chemins de fer.

25. A cela, il importe d'ajouter le déséquilibre causé par le pléthore des effectifs qui dans un grand nombre de cas, ont plus que doublé, ce qui a rendu difficile la gestion des ressources humaines face à un trafic décroissant et une exploitation qui devait faire face à la concurrence des autres modes de transport.

26. La référence faite plus haut à la situation qui prévalait en 1960 permet à tous ceux qui ont connu le Chemin de fer pendant et après cette période, de procéder à une rétrospective pour ensuite comparer l'évolution dans le temps des prestations de ce mode de transport. Il ne fait aucun doute que, de l'avis de tous, cette évolution

est négative malgré les possibilités qu'ont eu certains réseaux de s'équiper en matériel roulant moderne et d'intervenir en profondeur sur la voie ferrée et ses équipements d'exploitation. Pourquoi donc cette dépréciation? Les causes sont multiples et l'identification de plusieurs d'entre elles a été faite dans les paragraphes antérieurs.

27. Dans cet environnement de gestion difficile, il importe de souligner pour les mêmes raisons que ci-dessus, les difficultés qu'éprouvent les services techniques à mettre à la disposition du service commercial, le matériel de transport nécessaire à l'exploitation. La non satisfaction des besoins du service commercial aggrave la situation de trésorerie qui ne peut connaître d'amélioration que si les trains circulent pour générer des recettes car c'est sur l'organisation de ce domaine que repose l'exploitation du Chemin de fer.

28. L'insuffisance des moyens financiers étant une contrainte majeure, il faudrait dans la mesure du possible s'appuyer sur la réorganisation de l'existant, reconsidérer les méthodes et promouvoir de nouvelles initiatives pouvant conduire au rétablissement de tout ce qui a fait ses preuves dans les structures des réseaux des Chemins de fer tant du point de vue de l'exploitation ferroviaire proprement dite que des moyens mis en oeuvre (humains et matériels).

29. Devant les difficultés de cette ampleur, et prenant en compte la faiblesse des moyens d'intervention face aux charges qu'il faudrait supporter pour assurer la survie des chemins de fer, les Etats propriétaires de ces Chemins de fer se sont vus obligés d'opter pour des voies de recours qui sont aujourd'hui, suivant les spécificités de chaque réseau de Chemin de fer, soit la privatisation, la concession ou la sous-traitance totale ou partielle des activités concourant à l'exploitation ferroviaire.

30. A l'instar de beaucoup de pays en développement dans le monde, les entreprises gérées par les Etats africains ne pourront plus compter sur les supports et subventions dont ils bénéficiaient dans le passé pour leur exploitation. Ceci est dû à la conjonction de plusieurs facteurs aussi bien internes qu'externes. Un de ces facteurs relève des contraintes financières résultant des réformes structurelles de l'économie dans nombre de pays africains. Avec un accent de plus en plus croissant sur les aspects sociaux du développement, la plupart des gouvernements allouent de nos jours plus de ressources aux domaines comme la santé, l'éducation, la sécurité alimentaire pendant qu'ils encouragent la participation du secteur privé dans les autres branches de l'économie plus attractives pour ces derniers. Ces branches incluent le secteur des infrastructures physiques spécialement certains aspects des transports et des communications.

31. Un autre changement important est celui émanant de l'importance de plus en plus grandissante de la globalisation de l'économie mondiale, qui favorise le libre flux aussi bien de tous les facteurs de production que du commerce. De ce fait, pour être compétitifs, tous les pays quelque'ils soient sont contraints de se conformer au marché global. A cet effet, les infrastructures efficaces en matière de transport sont d'une importance capitale et constituent les facteurs stratégiques pour cette compétitivité.

32. Aussi, étant donné le besoin de développer rapidement le secteur des transports afin de survivre à la compétition globale, les pays en développement y compris ceux de l'Afrique devront exploiter toutes les ressources disponibles et encourager l'investissement privé. Ceci nécessite une fois de plus, pour le transport ferroviaire, l'instauration de mécanismes appropriés de régulation du sous secteur.

IV. LES VOIES DE RECOURS A LA PARTICIPATION DU SECTEUR PRIVE

33. Il existe différentes formes de participations du secteur privé.

- a) S'agissant des infrastructures, il y a quatre formes d'interventions à savoir : (i) la sous traitance de la construction qui n'entraîne pas une responsabilité directe de gestion pour l'intervenant ; (ii) le contrat de gestion dans lequel la propriété du Chemin de fer est gardée par l'Etat mais la gestion confiée à un privé ; (iii) la concession où le transfert du contrôle des actifs est confié au secteur privé pour une période déterminée et enfin (iv) la privatisation où il s'agit du transfert total de propriété, de la gestion et du droit à un opérateur privé.
- b) Pour les services, deux formes d'interventions sont notées à avoir :
 - (i) la compétition sur le marché par plusieurs opérateurs ou plusieurs modes ;
 - (ii) la compétition pour les marchés où interviennent les systèmes, les routes, les services et les fonctions.

34. Eu égard à ce qui précède, il importe avant toute prise de décisions devant conduire à une gestion de type privé, de rappeler ici, pour les besoins de clarification, les grandes lignes des similitudes et des principales différences entre la privatisation et la concession. L'intervention de M. Marcel Sarment de "Coopers et Lybrand Consultants" lors du séminaire sur la mise en concession des Chemins de fer en Afrique organisé par la Banque mondiale à Abidjan les 13 et 14 Octobre 1997 présente ces similitudes et différences comme ci après :

1. Privatisation – Concession des Chemins de fer

- ♦ "Une privatisation constitue une vente totale ou partielle d'une société dont le repreneur reprend tous les droits et obligations. Parmi ces dernières figurent les engagements vis-à-vis des salariés et retraités, les engagements vis-à-vis des fournisseurs dans le cadre de contrats à long terme, les

engagements vis-à-vis de l'Etat (Impôts dus, dettes, obligations de service public éventuelles) de la société publique privatisée. La privatisation est en principe définitive, sauf procédure lourde et exceptionnelle de re-nationalisation et donne lieu à évaluation de la valeur des actions de la société selon des méthodes diverses et paiement d'un prix fixé. Celui-ci peut plus ou moins s'écarter de ces évaluations car il est déterminé par appel d'offres et comporte souvent une décote par rapport à l'actif net.

- ♦ **Une mise en concession** consiste à confier, pour une durée limitée, mais éventuellement renouvelable, les actifs appartenant à l'Etat d'une société publique afin qu'ils soient gérés, de façon privée, entretenus, renouvelés et rendus en bon état au concédant en fin de concession . Une évaluation de la société n'est pas nécessaire, puisqu'il n'y a pas rachat de celle-ci, ni reprise de tous ses droits et obligations. Par contre, le concessionnaire doit payer une redevance annuelle pendant la durée de la concession, qui sera fonction des chiffres d'affaires et des résultats futurs et qui est également déterminée par appel d'offre entre les candidats lors du choix du concessionnaire.
- ♦ Une mise en concession constitue donc une privatisation provisoire de la gestion de l'activité, sans perte de propriété de l'Etat sur les actifs concédés et sans renonciation automatique et immédiate à certaines contraintes de service public qui peuvent continuer à être imposées dans un cahier des charges.
- ♦ Pour l'Etat, cette procédure soulève moins de problèmes politiques qu'une privatisation et lui permet de se désengager financièrement de certaines activités exigeant de lourds investissements, sans pour autant perdre totalement la maîtrise de certains objectifs publics. En contrepartie, l'Etat ne se dégage pas de sa dette, ni d'engagements qu'il a contracté dans le passé vis-à-vis des salariés ayant un statut d'agents de l'Etat, notamment en matière de retraites. Il doit faire son affaire de la liquidation de la société publique, vidée de ses actifs et de son activité.

35. Par ailleurs, il est clair que l'objectif de la mise en concession étant d'aboutir à une gestion de type privé, l'Etat ne peut plus intervenir dans la gestion de la société concessionnaire, comme il le faisait précédemment et doit se contenter de vérifier le respect de la concession et de l'éventuel cahier des charges, notamment des contraintes de service public."

2. La sous-traitance

- ♦ **La sous-traitance**, pour être viable, suppose l'existence au moins de petites industries et entreprises locales de fabrication implantées dans le pays. L'accès aux prestations de ces industries est une des conditions nécessaires pour faire intervenir d'une façon rentable le secteur privé dans les activités concourant à l'exploitation ferroviaire et pouvoir ainsi produire à moindre coûts. Cette forme d'intervention concourt à l'allègement des charges des Administrations ferroviaires.
- ♦ C'est le cas de certains réseaux de Chemins de fer qui déjà sous-traitent une grande partie des activités qui ne relèvent pas purement de la technique ferroviaire. Aussi, la sous-traitance de certains gros travaux de voie et dans beaucoup de cas de maintenance sont de plus en plus confiés aux entreprises privées. Le Chemin de fer, par ce biais, pourrait procéder à la diminution de ses effectifs de personnel pour les rendre compatibles avec les exigences d'exploitation.
- ♦ **Remarque** - S'agissant de l'attribution des marchés pour l'exécution des travaux par les entreprises privées, Il a été fait le constat que pour la participation du secteur privé, ce sont souvent des entreprises étrangères qui émergent dans la prise des parts. Cette situation due au développement encore insuffisant des petites et moyennes entreprises locales ne favorise pas l'émergence des privés locaux, vu le niveau faible des moyens financiers dont disposent ces derniers. Des actions s'avèrent donc nécessaires dans ce domaine pour faire accroître les capacités des intervenants locaux.

V. SYNTHÈSE ET RECOMMANDATIONS

36. La participation du secteur privé dans le développement économique d'un pays est généralement motivé par le besoin d'améliorer l'efficacité du secteur. Les expériences récentes dans beaucoup de pays en développement montrent que les gouvernements peuvent élever le niveau des revenus tant nécessaires pour leurs pays en cédant au privé les entreprises gérées par les Etats. En accordant des licences et des concessions aux opérateurs privés, les Etats pourraient par ce biais, supprimer les dépenses dans les entreprises non performantes et orienter leurs rares ressources vers d'autres domaines de priorités. Un argument majeur en support aux réformes économiques est que ces formes d'interventions contribuent à l'efficacité des secteurs et accroissent la participation du secteur privé dans le processus de développement des pays africains.

37. Des expériences vécues par les pays qui ont introduit des réformes et donc mis en oeuvre des principes de la libéralisation économique, il est constaté que cela a favorisé l'accès aux capitaux et aidé à promouvoir les investissements privés. Ce climat favorable a offert plus d'ouverture et a contribué à assurer une certaine garantie aux investisseurs étrangers désireux d'investir en Afrique. On en déduit donc que des réformes institutionnelles bien élaborées et judicieusement mises en oeuvre peuvent constituer des atouts majeurs pour le développement d'un secteur.

38. Dans beaucoup de pays africains, la participation du secteur privé a commencé à faire ses preuves, devenant ainsi une réalité, bien que cette participation ne soit pas encore aussi active que l'orientation vers les économies de marché pouvait permettre d'espérer. Dans cette nouvelle approche du développement, le secteur des transports et singulièrement le transport ferroviaire n'a pas encore été suffisamment pris en compte.

39. La participation du secteur privé dans les transports en général et dans les transports ferroviaires en particulier constitue une donnée relativement récente en Afrique, du fait que le secteur était considéré stratégique et qu'il nécessitait d'être

protégé. Il devient donc nécessaire, pour favoriser cette participation, que non seulement un changement intervienne dans la philosophie du développement, mais aussi que soit procédé à une transformation des institutions et à l'établissement de nouvelles structures pour l'instauration de relations harmonieuses entre les différents intervenants : gouvernements en leur qualité de décideurs politiques, les opérateurs publics et privés comme fournisseurs de services et le public en tant que consommateurs. De nouvelles lois devront garantir les intérêts des diverses parties et de nouvelles directives politiques devront être développées pour guider le développement du secteur, de même qu'un nouveau cadre juridique et réglementaire établi pour la mise en oeuvre dans les meilleures conditions possibles, du processus d'intervention des différentes formes de privatisation dans le secteur des transports ferroviaires.

VI. LEÇONS ET CONCLUSION

40. Dans le domaine des Chemins de fer, les investissements au départ sont très lourds et nécessitent des moyens financiers considérables qui dépassent les possibilités des privés africains. Aussi, pour permettre à ces derniers de participer à ces investissements et éviter une domination des seuls capitaux étrangers, des efforts sont nécessaires pour élever le niveau des ressources des entreprises locales afin de leur donner les capacités requises.

41. La remise à niveau de la gestion des Chemins de fer des pays qui disposent des moyens financiers, matériels et humaines requis, peut se faire sans recours à La concession voire sans la privatisation. Elle exige cependant des interventions profondes dans tous les secteurs d'activités et un soutien financier important. Eu égard à la situation de précarité et d'instabilité dans laquelle sont gérés et exploités certains réseaux de Chemins de fer africains, la privatisation ou la concession constitue pour ces derniers, un passage obligé. Considérant les difficultés de tous ordres auxquelles sont confrontés certains réseaux de chemins de fer africains, il est devenu impérieux pour ces réseaux, de recourir à une des options de la privatisation, qui pourrait revêtir plusieurs formes à savoir la sous traitance partielle ou totale des activités des réseaux, la concession ou la privatisation totale. Dans

une telle situation, des dispositions devront être prises pour que l'option choisie soit en fonction de la spécificité du réseau concerné et du caractère propre aux difficultés auxquelles il est confronté. De plus, le choix d'une option devra également tenir compte de l'environnement économique qui caractérise le pays concerné.

42. En conclusion, la privatisation, bien que n'étant pas une panacée, constitue pour les pays en difficultés, une porte de sortie permettant à moyen terme, de se recentrer en fonction des résultats positifs atteints.

43. Il appartient dès lors à chaque pays et à chaque réseau de chemin de fer de se déterminer en fonction de l'environnement économique dans lequel il opère, tout en tirant leçons des expériences des pays africains et non africains déjà engagés dans la voie de la privatisation.