

Etude de Cas

Camrail au Cameroun

1 Contexte

Le Cameroun, situé sur la côte Ouest de l'Afrique, a une population de 20 millions d'habitants. C'est un pays diversifié et potentiellement riche. Pourtant, en 1987, l'économie a connu une forte baisse et, vers 1994, le produit national brut était tombé de plus de 25%, ce qui culmina en une dévaluation de 50 % de sa monnaie. Depuis lors, la récupération économique a été lente mais sûre, avec une croissance annuelle du PNB d'environ 4%.

Avant la 1^{ère} guerre mondiale, le Cameroun était une colonie allemande, et deux lignes de chemins de fer ont été construites vers l'intérieur du pays depuis le port de Douala, l'une vers l'Est aussi loin que Eseka, et l'autre depuis Bonaberi, à l'opposé de Douala sur le côté Nord de l'estuaire Wouri jusqu'à Nkongsamba dans le Nord. Après la guerre, le Cameroun est devenu une colonie française, et la ligne d'Eseka a été prolongée jusqu'à Yaoundé, avec une courte ligne secondaire jusqu'à Mbalmayo, qui est désormais fermée.

Figure 1

Réseau ferré du Cameroun 1994 - 2010



En 1960, le Cameroun est devenu indépendant. Une autre courte ligne secondaire a été ouverte de Mbanga à Kumba¹⁴⁷ et, en 1974, le Chemin de Fer Trans Cameroun II a été achevé avec des fonds européens, depuis le Nord de Yaoundé jusqu'à N'Gaoundéré. Le réseau a un écartement des rails métrique, fonctionne au diesel, et est pratiquement entièrement à une seule voie. Sa longueur maximum était d'environ 1.100 km, mais le réseau opérationnel actuel est de 977 km (Figure 1).

2 Performance avant le Concessionnement

En 1947, l'entreprise publique Régie nationale des Chemins de Fer du Cameroun (« Régifercam ») exploitait le chemin de fer, qui jouait un rôle central dans l'économie dominée par les matières premières. Les chemins de fer étaient le mode de transport préféré pour transporter de gros volume de produits de bois d'œuvre et de coton pour l'exportation, parce que de nombreuses routes principales étaient en mauvais état, certaines étant impraticables durant la saison des pluies. Le chemin de fer transportait le trafic en transit entre la côte et le Tchad, et la République Centrafricaine, et le fret général vers le centre et le nord du Cameroun.

Encadré 1 Contexte de la Concession

Dans les années 80, les entreprises publiques du Cameroun ont connu de faibles résultats : la gestion était faible, l'exploitation n'était pas commerciale, les responsabilités n'étaient pas claires, et la comptabilité n'existait pas. Les ministères concernés s'immisçaient dans la gestion quotidienne, et les comptes audités étaient rares. Pertes financières, subventions directes et indirectes et non-paiement des dettes étaient chose plus que commune.

En 1991, en dépit de subventions et de transferts se montant à plus de 12% du PNB, seules trois entreprises publiques sur cent ne faisaient pas de pertes. En 1994, leurs dettes accumulées s'élevaient à plus de 1 milliard d'USD. Le gouvernement a introduit des contrats de performance qui spécifiaient les cibles financières et opérationnelles, mais ceci s'est révélé peu efficace. La restructuration a avancé lentement, en grande partie à cause du manque de fonds pour régler les responsabilités des entreprises publiques, y compris les indemnités de licenciement. La privatisation a connu peu de progrès.

Au milieu de 1994, le gouvernement a adopté une stratégie formelle pour céder toutes les entreprises publiques engagées dans des activités productives ou commerciales, à travers la privatisation ou la liquidation. Les contrats de performance ont été abandonnés et les subventions ont été fournies, mais seulement pour les contrats de service public, tels que les services ferroviaires de passagers. La cession a été planifiée en phases, avec une cible annuelle de 10 entreprises publiques privatisées chaque année. En 1996, les 15 premières entreprises incluaient Régifercam, Cameroun Airlines (CAMAIR), et Cameroun Shipping Lines (CAMSHIP).

¹⁴⁷ La section Mbanga-Nkongasamba de la ligne a été fermée vers 1995.

Malgré l'importance des chemins de fer pour l'économie, le manque d'entretien des voies et du matériel roulant a conduit à la baisse de la qualité du service et au mauvais état de l'infrastructure, en particulier sur la ligne au nord de Douala, qui n'avait que peu de trafic de fret. Dans les années 80, une partie de la section Sud a été modernisée, mais la ligne faisait face à une concurrence sévère du transport routier entre Douala et Yaoundé. Cependant, le mauvais état de la route entre Yaoundé et N'Gaoundéré, en particulier pendant la saison des pluies, a maintenu les trafics de passager et de fret sur cette section à un niveau raisonnable sans plus.

En 1999, au moment du concessionnement, le chemin de fer transportait 15 millions de tonnes métriques de fret (dont environ 40 % transitait du Tchad vers la République Centrafricaine) sur une distance moyenne de 600 km, et environ 1.3 million de passagers sur une distance moyenne de 230 km. Les volumes de trafic sont restés largement constants pendant les cinq premières années. Les recettes annuelles des transports équivalaient à 40 millions d'Euros, le fret à 33 millions, et les passagers à 50 millions. Les charges d'exploitation étaient d'environ 35 millions d'Euros, mais la dépréciation de 16 millions et les intérêts débiteurs ont contribué à des pertes d'exploitation annuelles moyennes de 10 à 15 millions d'Euros. Ces résultats financiers n'étaient pas catastrophiques, mais le chemin de fer était incapable de financer le renouvellement et le remplacement de ses avoirs, de sorte que l'infrastructure et le matériel roulant ont continué à se détériorer progressivement.

Les chemins de fer avaient besoin de travaux substantiels de réparation et de remise en état, et un grand pourcentage des rails et des traverses était en mauvais état. Au concessionnement, la moitié seulement des 61 locomotives était disponibles pour exploitation, une grande partie du parc de 1.296 wagons de fret avait besoin d'être rénovée, et seulement 50 des 73 voitures du parc de passagers étaient opérationnelles. En 1998, Régifercam a souffert 271 déraillements, dont 37 sur la ligne principale, créant de longues interruptions de service. Depuis les années 80, les retards ont presque quadruplé, le retard moyen étant de 150 minutes pour les trains de passagers et de 280 minutes pour les trains de fret. L'exploitation peu fiable et la faible qualité des services de chemins de fer se trouvaient encore aggravées par le manque de sécurité et la culture généralisée de petite corruption¹⁴⁸.

En 1994, Régifercam a réduit ses effectifs de presque 6.000 employés en 1998 à 3.800, mais la productivité est restée faible, d'autant plus que les 60 % du réseau sont relativement nouveaux. Régifercam a souffert des problèmes familiers des autres entreprises publiques camerounaises, à savoir l'absence d'orientation commerciale et l'ingérence du gouvernement dans la gestion et la passation de marchés. Les pauvres résultats financiers requéraient un soutien annuel à travers un contrat de performance et des fonds de capitaux, ce qui créait un fardeau financier considérable pour l'économie. Puisque les besoins financiers de

¹⁴⁸ Tels que des paiements exigés pour mettre des wagons de fret à disposition.

Régifercam étaient majeurs, le gouvernement la désigna pour faire partie des premiers candidats pour entrer dans un programme général de privatisation (voir l'Encadré 1). En 1998, après un appel d'offres public, le gouvernement a octroyé la concession, et en mars 1999, Camrail a commencé à exploiter les chemins de fer.

3 La Concession

A la fin du processus de concessionnement, deux groupes ont soumis leurs propositions financières. L'un des groupes comprenait deux sociétés Bolloré (SAGA/SDV) et Systra, une filiale de la SNCF (chemins de fer français), et l'autre était Comazar, à l'époque contrôlée en sa majorité par Transnet. Le gouvernement a octroyé la concession à SAGA/SDV, mais a exigé d'utiliser Comazar comme exploitant, plutôt que Systra, ce qui a été fait. Bolloré et Comazar ont ensuite formé un partenariat 60/40 pour cent dans une société de holdings appelée SECAF, laquelle détenait une participation majoritaire dans une autre société de holdings, la Société Camerounaise des Chemins de Fer (SCCR), dont une participation de 17% détenue séparément par des filiales camerounaises de SDV et SAGA¹⁴⁹. La SNCF a ensuite contrôlé les 85 % de Camrail, le gérant et exploitant actuel de la concession. Le gouvernement possédait 10 % et les employés 5 %. En avril 1999, Camrail a commencé son exploitation en tant que société privée constituée au Cameroun, avec pour objectif de transporter du fret par rail, mer ou air, et de fournir les services auxiliaires tels que entreposage et entretien.

Encadré 2 Bolloré

Bolloré est un groupe français établi de longue date et largement diversifié. En 2009, il comptait plus de 33.000 employés et un chiffre d'affaires de 6 milliards d'Euros. Bolloré se spécialise en transport et logistique, qui représentent presque les deux-tiers de leur chiffre d'affaires, la plupart du reste étant lié à la distribution de carburant. Le groupe opère dans plus de 100 pays, avec plus de 20.000 employés relatifs à l'Afrique, en particulier occidentale.

En Afrique, Bolloré est actif dans les ports (y compris Abidjan en Côte d'Ivoire, où la concession du terminal portuaire lui a été octroyée), comme transitaire à travers SDV, SAGA, Transami et NOTCO, dans la logistique et l'exportation de matière première. Bolloré cite ses intérêts dans les chemins de fer comme l'une de ses « activités connectées avec le transport ».

A travers ses filiales, Bolloré exploite la concession en Côte d'Ivoire (et précédemment à Madagascar), et est soumissionnaire pour d'autres.

Camrail avait une concession de matériel roulant pour 20 ans pour gérer les propriétés des chemins de fer et pour exploiter, entretenir et améliorer

¹⁴⁹ Il était prévu que cette participation de 64 % serait vendue à des clients des chemins de fer, ce qui ne s'est pas produit, mais depuis 2010, deux clients contrôlent 9.1% de Camrail, et le gouvernement 13.5%. Comazar n'est plus impliqué, et Bolloré contrôle les 77.4% restants.

l'infrastructure. Tous les cinq ans, la concession pouvait être rallongée pour cinq nouvelles années¹⁵⁰.

Le gouvernement a retenu le contrôle juridique de l'infrastructure, y compris les gares et les voies. Camrail a sélectionné le matériel roulant qu'il a ensuite loué pour huit ans avec option d'achat. Camrail pourrait aussi acheter et vendre son propre équipement, et le gouvernement a le droit de premier refus sur toute vente de tout matériel roulant.

Camrail pourrait réaliser des investissements dans l'infrastructure à travers une délégation du gouvernement, et a accepté d'entreprendre un programme d'investissement d'environ 92 millions de USD sur une période de cinq ans, dont 58 % financés par des prêts de la Banque mondiale/IDA, les agences française et allemande de développement, et la Banque européenne d'investissement, et 42 % financés par des projets de capitaux (17 %) et des bénéfices non répartis (25 %). La remise en état de l'infrastructure, principalement au nord de Yaoundé, représentait environ 50 % du programme, et celle du matériel roulant environ 25 %.

Encadré 3 Comazar

Comazar, enregistrée en Afrique du Sud, est active principalement dans les services et l'exploitation des transports. En 1998, la société était contrôlée à 65% par Transnet, l'entreprise publique sud-africaine de transport qui inclut Spoornet, le chemin de fer principal du pays. Le capital restant était détenu par Transurb (21 %), société contrôlée par les Chemins de Fer Belges et Luxembourgeois, et Artcole Investments (14 %), une société irlandaise qui s'occupe de sourcer des directeurs expatriés pour les projets en Afrique. Comazar a participé activement dans des concessions ferroviaires, y compris l'exploitation des chemins de fer en République Démocratique du Congo pour une courte période, et des projets ferroviaires en Tanzanie, au Mozambique et au Brésil. Depuis 2000, l'entreprise a subi de grands changements de son contrôle et n'est plus impliquée dans Camrail.

Camrail a dû reprendre plus de 3.000 employés de Régifercam, sur le total avant concession de 3.400, et a réduit ce chiffre à 2.800 après sa première année d'opération. Les coûts de licenciement ont été supportés par le gouvernement¹⁵¹. Camrail prévoyait de réduire les effectifs à 2000 en cinq ans, mais ceci a été complété en 2002.

¹⁵⁰ Cependant, le gouvernement pourrait annuler la concession après 10 ans, après notification cinq ans à l'avance, et avec paiement d'indemnités.

¹⁵¹ La Banque africaine de Développement et la Banque européenne de Développement ont financé les paiements d'indemnités de licenciement et de retraite.

Pour les services commerciaux, Camrail était libre d'établir la tarification et le contrat avec les expéditeurs et les fournisseurs, mais avec l'obligation de reprendre deux contrats existants, l'un pour le transport d'aluminium, et l'autre lié à la construction de l'oléoduc Tchad-Cameroun. Camrail était également obligé de fournir certains services non commerciaux spécifiques, principalement les services de passagers « omnibus » de Douala à Yaoundé, s'arrêtant à toutes les stations, dont beaucoup n'étaient pas connectés à des routes praticables par tous les temps, ainsi que des services au nord de Douala pour les plantations, pour lesquels la société devait être indemnisée. Les chemins de fer affrontaient une forte concurrence par les camions, et aucune régulation n'était imposée au fret¹⁵². Pendant les cinq premières années de l'accord de concession, Camrail a joui d'un monopole d'exploitation après quoi, s'il se révélait qu'elle abusait de ses droits d'exploitation des chemins de fer ou pratiquait une discrimination entre les clients, d'autres opérateurs étaient permis.

Les paiements de la concession consistaient en:

- Un montant annuel fixe de 500 millions de FCFA (862.000 USD), échelonné selon les prix industriels, et
- Un montant variable de 2.25 % des revenus pour la première année, de 3 % de la deuxième à la cinquième année, et un montant négocié non inférieur à 5% à partir de la sixième année.

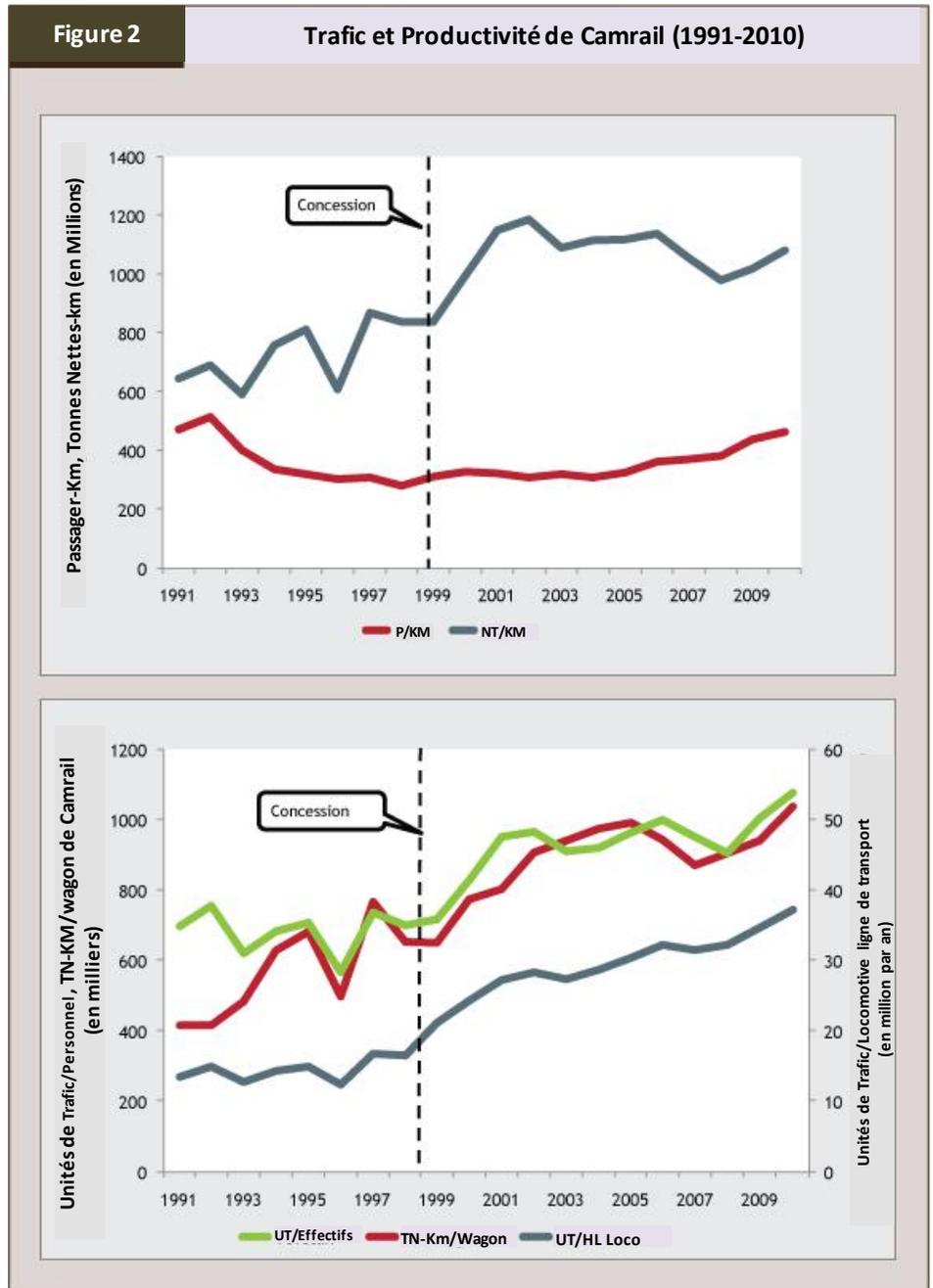
4 Performance de la Concession

A la suite de l'acquisition, le trafic de fret a rapidement augmenté, d'environ 40 % en termes de tonnes-km. Le trafic de passagers-km est resté constant, bien que le nombre de passagers ait baissé de manière soutenue, ce qui suggère que les passagers des distances courtes ont choisi d'autres modes. Puis à partir de 2005, le trafic de passagers a augmenté à un rythme soutenu, et se rapproche maintenant du niveau des premières années 1990. Vers 2005, le trafic de fret a connu une légère baisse, en particulier après la crise financière mondiale de 2008, mais se trouve actuellement en récupération (Figure 2).

Après le concessionnement, la productivité de la main-d'œuvre de Camrail a fortement augmenté, à mesure que le trafic croissait et que les réaffectations initiales de personnel étaient effectuées. La productivité s'est ensuite stabilisée et se trouve actuellement en augmentation, à mesure que le trafic remonte. D'une manière générale, la productivité des avoirs a augmenté grâce aux efforts de Camrail pour utiliser davantage des avoirs qui se trouvaient à l'arrêt ou en attente de réparation. La Figure 2 résume les volumes de trafic et trois indicateurs principaux de productivité : le trafic d'unités de passagers (passagers-km plus

¹⁵² Dans la plupart des rapports par pays, les routes du Cameroun sont décrites en mauvais état. En 2006 par exemple, seulement 30 % du réseau national étaient décrits comme étant en état « bon » ou « moyen ». En 2003, la part de marché estimée du couloir ferroviaire était de 60% pour le trafic de transit et de 22 % pour le trafic national.

tonnes-km) par employé, un indicateur de productivité de main-d'œuvre, les unités de trafic par locomotive, et les tonnes nettes-km par wagon de Camrail, avant et après la concession¹⁵³.



¹⁵³ Une série cohérente n'existe que pour les wagons propriété des chemins de fer. Environ 130 wagons de propriété privés utilisent aussi les réseaux.

Figure 3 **Indicateurs principaux de Camrail 1994-2010**

	1994/5	1999/00 ⁽¹⁾	2005	2010
Tonnes (000)	1,452	1,401	1,751	1,648
TNK (000)	812	995	1,119	1,080
Passagers	1,728	1,320	1,053	1,405
Pax-km (000)	317	309	324	463
Revenus (Millions d'Euros)				
Fret	32.2	36.1	56.7	74.2
Passagers	5	6.8	8.2	12.7
Autres	0.7	0.1	8.9 ⁽²⁾	11.5 ⁽²⁾
Total	37.9	43	74	98.4
Dépenses d'Exploitation	23.7	43.1	54.9	74.4
Frais d'Exploitation	36.6	44.8	64.8	88
Employés	3,754	2,711	2,376	2,098
Locos (transport de ligne)	32	32	30	29
Wagons	1,194	1,287	1,130	1,190 ⁽³⁾
Voitures	77	76	65	63
Route-km	1,016	1,016	977	977
Productivité				
Main-d'œuvre (000 UT/Employé)	301	488	607	745
Loco (000 UT/loco)	35	41	48	54
Wagons (000 UT/wagon)	680	773	990	1038
Rotation wagons (jours)	n.a.	8.3	5.6	7.8
Pannes/100.000 loco-km				
CC2200	n.a.	8.8	5.4	
CC2600	n.a.	5.7	13.1	12.8
Disponibilité loco (ligne)	n.a.	73	77	83

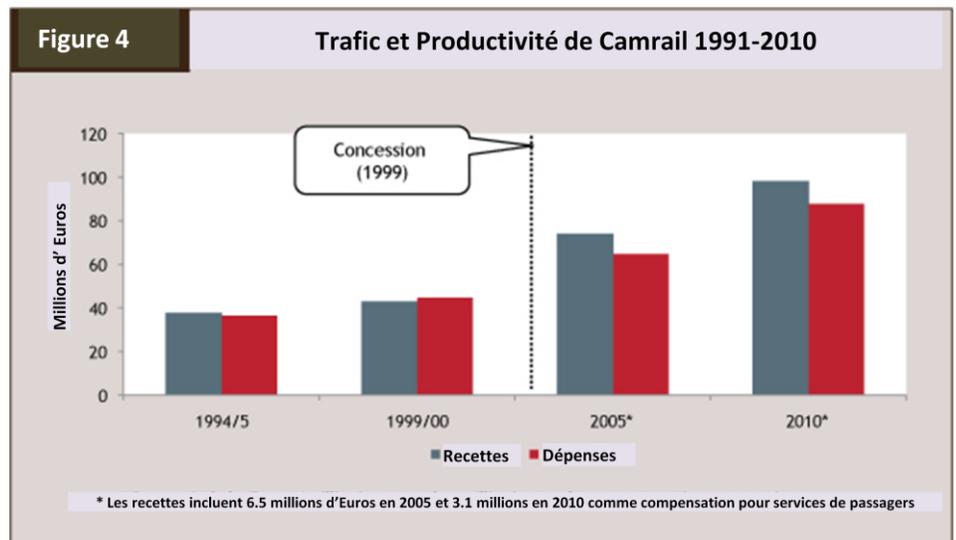
Source: Camrail et la BIRD. Les revenus pré-concession excluent la compensation pour OSP.
 (1) Données équivalentes annualisées (la première année de concession était de 15.5 mois).
 (2) Inclut 5.6 millions d'Euros en 2005 et 3.1 millions en 2001 de compensation pour services de passagers.
 (3) Inclut 131 wagons de propriété privée.

En 1999, au moment du concessionnement, les prévisions financières anticipaient un redressement rapide et durable : la concession dans son ensemble était supposée amener un rendement de 16%. Les projections anticipaient une croissance immédiate des revenus d'environ 10 %, avec une croissance plus lente par la suite, ce qui a facilement été réalisé. En 2003, les revenus avaient augmenté de 20 % en termes réels comparés aux dernières années 90. Les frais d'exploitation se sont révélés plus difficiles à contrôler, et le taux d'exploitation s'est maintenu autour de 90 % (Graphiques 3 et 4).

De ce fait, les projections financières optimistes – que les bénéfices nets à long terme atteindraient les 19 % et les marges d'exploitations les 25 % -- n'ont pas été réalisées. Au contraire, les bénéfices ont été de 3.0 % et les marges d'exploitation de 10 %¹⁵⁴.

¹⁵⁴ La marge excluant la dépréciation était de 25 %.

La compensation pour les services omnibus de passagers comprise dans l'accord de concession¹⁵⁵ et le standard de services de passagers fourni par Camrail ont été un problème continu. Pendant les trois premières années, le gouvernement n'a payé aucune compensation à Camrail, puis une unité fonctionnelle spécifique pour les passagers a été créée (Mobirail). En 2003, le gouvernement a accepté que tous les services de passagers devraient être compensés, et pas seulement les services omnibus, mais ceci n'a pas résolu le problème et les passagers ont continué à protester contre la qualité et le nombre des services, allant jusqu'à bloquer des trains, en particulier au sujet des services omnibus.



En même temps, Camrail a investi lourdement pour un concessionnaire. Ceci était clairement dans son propre intérêt : environ 30 % du trafic était associé avec les filiales de Bolloré, et 25 autres % au bois de construction et au carburant, pour lesquels les deux actionnaires minoritaires sont les principaux expéditeurs. De 1999 à 2007, le programme d'investissement a eu trois composants principaux.

- Des investissements urgents de 32 millions d'Euros par Camrail dans les deux premières années, avec ses propres ressources et des emprunts de 8 millions d'Euro, refinancés par la suite par des agences françaises et européennes ;
- Des investissements « complémentaires » de 12 millions d'Euros par Camrail dus à des retards dans la mobilisation des fonds des agences internationales ;
- Des investissements prioritaires de 64 millions d'Euros, dont 19 millions contribués par Camrail, et la plupart du reste par l'IDA et des agences françaises et européennes.

¹⁵⁵ Ceci représentait environ 10 % des recettes totales de passagers. Camrail demandait une compensation d'environ 2 millions d'Euros.

Le total des investissements a été de 105 millions d'Euros, dont 55 millions contribués par Camrail, après avoir nivelé le refinancement, et desquels 15 millions d'Euros provenaient de ses propres fonds, le reste provenant d'emprunts aux banques. Malgré cela, le réseau et le matériel roulant sont restés dans un état inférieur au standard : la vitesse commerciale moyenne était d'environ 17 km/h, et il était clair que les chemins de fer ne pourraient pas générer suffisamment de liquidité pour renouveler l'infrastructure de manière adéquate.

En 2008, le contrat de concession a été amendé et les mesures-clé suivantes ont été introduites : (i) la concession est passée de 20 à 30 ans, (ii) le capital a été augmenté de 9 millions de USD, (iii) les frais fixes et variables de concession ont été plafonnés à 4.4 millions de USD par an, faisant partie d'un frais fixe de concession, (iv) le gouvernement a garanti un financement de 193 millions pour un nouveau programme de renouvellement de l'infrastructure jusqu'à 2020, qui serait partiellement financé au moyen de l'introduction d'un RIRIF ¹⁵⁶ payable par le concessionnaire au gouvernement sur un compte géré par le concessionnaire, (v) le gouvernement financerait 27 million de USD en matériel roulant exclusivement de passagers, et (vi) le concessionnaire financerait 290 millions de USD en matériel roulant et en investissement relatifs au matériel roulant jusqu'à 2020.

5 Conclusion

Camrail a joué, et continue de jouer un rôle important dans l'économie du Cameroun. Au début de la concession, la société a affronté des tâches considérables d'amélioration dans tous les domaines, depuis l'exploitation jusqu'à la gestion de la main-d'œuvre en passant par les investissements, la remise en état, la sécurité, et les questions environnementales. Ses résultats financiers ont été positifs, mais n'ont pas produit les marges anticipées par les projections financières du concessionnement. L'important programme d'investissement que Camrail a entrepris de son propre compte mettra longtemps avant de générer des rendements financiers.

Pourtant, Camrail est un exemple de succès dans la réalisation des objectifs de privatisation du gouvernement. Le chemin de fer recouvre désormais une plus grande partie de ses coûts d'exploitation, et jusqu'à l'amendement de la concession, il a soulagé le gouvernement de presque une décennie de considérables dépenses de capital. Des investissements majeurs ont été réalisés, les volumes de trafic ont augmenté, et le concessionnaire, en tant que grand utilisateur des chemins de fer, a créé un service grandement amélioré pour ses propres trafics, et ainsi le gouvernement autant que l'exploitant se sont trouvés bénéficiés. Pour autant qu'il puisse en être jugé, cela a aussi été le cas d'autres expéditeurs de fret, à travers des améliorations de la qualité, de la sécurité et de la fiabilité du service et, malgré le fait que Bolloré est un actionnaire et un usager majeur des chemins de fer, il n'existe pratiquement pas de preuves de favoritisme aux dépens des autres expéditeurs. Il reste cependant beaucoup à faire : en 2008, avant la crise, il a été signalé que la capacité était en train de devenir une contrainte.

¹⁵⁶ Redevance d'Investissement et de Renouvellement des Investissements Ferroviaires. Ceci est calculé à 50 % du revenu net avant taxes de l'année précédente.

Le développement le plus significatif et le plus prometteur pour la viabilité à long terme du réseau est que la concession a été restructurée pour aborder deux difficultés fondamentales qui ne sont en aucune manière particulière au Cameroun.

Premièrement, la plupart des services ferroviaires de passagers ne recouvrent pas leurs coûts, et même le simple recouvrement des coûts routinier Au-dessus des Rails est un sérieux défi. De ce fait, sans paiements spécifiques de tierces parties, les services ferroviaires de passagers ne seront jamais une priorité pour les concessionnaires commercialement orientés, qui typiquement ne font que des investissements cosmétiques dans ces services. La presse camerounaise élève régulièrement des critiques sévères sur les services de passagers de Camrail, bien que les niveaux de services n'aient que peu changé par rapport à l'avant-privatisation, et que les prix moyens des titres de transport soient similaires en temps réel. Les critiques médiatiques signalent en partie la nostalgie de Régifercam, mais le public s'attendait aussi à une modernisation significative des services de passagers¹⁵⁷, et croyait que ces modernisations seraient abordables pour la société. Ceci est peu probable sans financement spécifique du gouvernement, et l'est devenu plus encore lorsque le gouvernement a manqué à ses obligations de payer les obligations de services publiques pendant les trois premières années de la concession. Comme il est commun à de nombreux pays, les chemins de fer sont des boucs émissaires commodes pour le gouvernement lorsque le public n'est pas satisfait par la qualité des services.

Deuxièmement, et du fait de cette situation dans les services de passagers, les services de fret doivent gagner suffisamment pour recouvrer les pleins coûts de la maintenance et du renouvellement de l'infrastructure. La plupart des chemins de fer en fonctionnement transportent assez de trafic de fret pour couvrir l'entretien de routine, mais peu d'entre eux ont suffisamment de fonds pour effectuer des entretiens périodiques ou des modernisations majeures. De ce fait, l'infrastructure continuera de se détériorer de manière soutenue, à moins que des fonds extérieurs ne soient obtenus. Même pour les chemins de fer au trafic relativement dense du Cameroun, les niveaux sont trop faibles pour qu'un exploitant, privé ou public, puisse générer des excédents suffisants pour financer le remplacement de l'infrastructure selon des standards qui permettraient des services de passagers et de fret de haute qualité.

De plus, au contraire des investissements dans le matériel roulant, l'investissement en infrastructure n'est pas portable et doit être abandonné si la concession est résiliée. Ce problème est commun à de nombreuses concessions et, pour autant que les gouvernements aiment à penser que les problèmes de financement de l'infrastructure disparaîtront après la privatisation du chemin de fer, ceci n'est possible que pour les chemins de fer avec des volumes de trafic raisonnablement élevés et un concessionnaire compromis à long terme.

¹⁵⁷ Au moment du concessionnement, le gouvernement prévoyait d'introduire progressivement des routes praticables par tous les temps pour les villages connectés seulement au chemin de fer, ce qui aurait permis d'éliminer progressivement les services omnibus. Mais ces derniers sont toujours en opération.

L'amendement de 2008 est une borne-repère dans le développement des concessions en Afrique. D'abord, le gouvernement a établi un programme spécifique d'investissements relatifs aux passagers pour remplacer l'engagement antérieur généralisé. Ensuite, l'accord original exigeait que le concessionnaire couvre entièrement les coûts de renouvellement de l'infrastructure, et le gouvernement ne devait fournir qu'un financement partiel dans la remise en service initiale (à travers des emprunts à des institutions financières internationales que le concessionnaire était responsable de rembourser).

Ceci s'est révélé financièrement infaisable, et l'amendement de 2008 a donc transféré au gouvernement la responsabilité du renouvellement de l'infrastructure tandis que le concessionnaire conserve celle de l'entretien. Le concessionnaire contribue aux coûts de renouvellement à travers des frais fondés sur sa rentabilité. Des arrangements similaires devront être établis dans la plupart des concessions exigeant pour le moment que le concessionnaire soit responsable du renouvellement pour les services de passagers *et* pour l'infrastructure pour assurer le futur à long terme du système ferroviaire.

Références

Blanc, Aymeric et Gouirand, Olivier, La concession du chemin de fer du Cameroun: les paradoxes d'une réussite impopulaire, Document de travail 44, Agence Française de Développement

Bullock, R., 2005, *Results of Railway Privatization in Africa*, Report for the World Bank, Washington, D.C.

di Borgo, Pozzo P, et autres. ,2006, *Review of Selected Railway Concessions in Sub-Saharan Africa*, Rapport de la Banque mondiale, Washington, D.C.

International Union of Railways, 1990-2010, Railway statistics (annual publication)

Murdoch, Jill, 2005, *Assessing the Impact of Privatization in Africa—Case study of Camrail*

Strong, John, 2004, *The Development of Railway Concessions in West and Central Africa*, The Journal of Structured Finance, Winter 2004