Le Protocole ferroviaire du Luxembourg

Faisons avancer l'Afrique

THE 2001 CAPE TOWN CONVENTION
ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT

RAIL WORKING GROUP

Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

L'Afrique a besoin de plus de liaisons ferroviaires

L'Afrique a de grandes ambitions pour développer son commerce intra-régional et international et pour une croissance économique plus forte pour sa population qui s'accroit rapidement. Une meilleure connectivité et une logistique plus performante lui sont essentielles et le transport par rail s'avère en être la pierre angulaire : les trains sont effectivement le seul moyen qui soit à la fois économique, sûr et respectueux de l'environnement et qui permette de transporter d'importants volumes de fret et des passagers à l'intérieur et entre les villes, les régions et les pays.

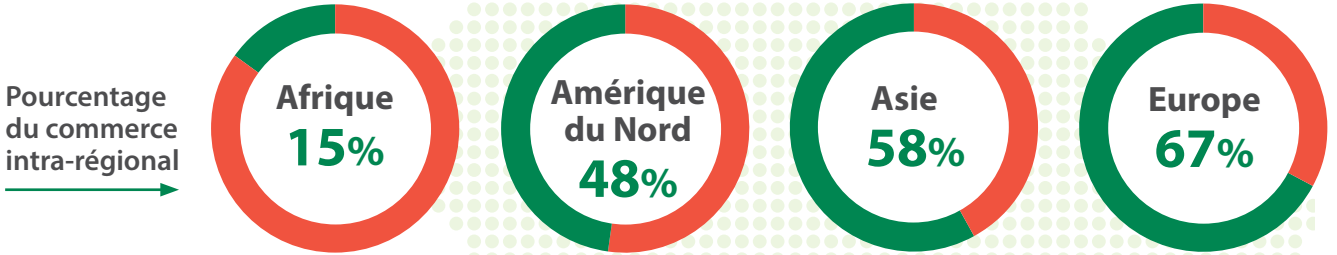
Pour pouvoir assurer ce surcroit de trafic, les chemins de fer africains ont besoin d'investissement. Bien que l'investissement d'infrastructure nécessite une implication des États, le matériel ferroviaire n'a pas nécessairement besoin d'être exclusivement financé par ces derniers. Les financements accordés par des opérateurs privés peuvent également soulager les gouvernements du poids de cette importante charge financière.

Néanmoins, en l'absence de garanties publiques efficaces, les acteurs du secteur privé, à l'image des prêteurs et bailleurs, peuvent hésiter à proposer des financements ou les fournir à des conditions trop onéreuses, en particulier lorsque les actifs financés sont amenés à traverser les frontières nationales. Les créanciers ont besoin d'un cadre juridique efficace pour exercer leurs recours et actionner les garanties prises sur les actifs financés, peu important leur position géographique, et ainsi pouvoir en reprendre le contrôle en cas de défaut de payement ou d'insolvabilité du débiteur. D'autres difficultés s'additionnent, lesquelles tiennent essentiellement dans le fait qu'il n'existe pas de système d'identification unique pour le matériel ferroviaire, ni de registre public pour l'enregistrement des sûretés réelles.

Tout ceci est sur le point de changer.

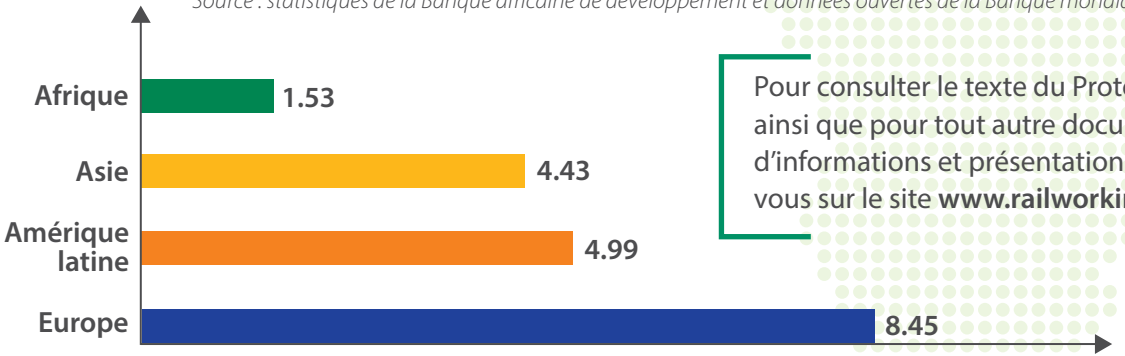
L'Afrique a un niveau de commerce intra-régional faible...

Source : la Commission économique pour l'Afrique des Nations Unies



...et trop peu d'infrastructures de chemin de fer

Source : statistiques de la Banque africaine de développement et données ouvertes de la Banque mondiale de 2013



Comparaison de l'étendue du réseau ferroviaire : kilomètres de rail par surface totale de 1000km²

Pour consulter le texte du Protocole ainsi que pour tout autre document d'informations et présentations, rendez-vous sur le site **www.railworkinggroup.org**

Le Protocole ferroviaire du Luxembourg a la solution

Le Protocole ferroviaire du Luxembourg pris en accord avec les dispositions de la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles est un traité international qui doit prochainement entrer en vigueur. L'apport de cette convention réside dans l'établissement d'un cadre juridique international en faveur de la reconnaissance des droits et garanties des prêteurs et bailleurs sur du matériel ferroviaire, et d'une base réglementaire commune y afférant.

Le Protocole ferroviaire du Luxembourg s'applique à tout matériel mobile, roulant sur des voies, depuis les trains à grande vitesse jusqu'aux locomotives, wagons, trains régionaux, métros et tramways. Il offre aux gouvernements un cadre juridique solide pour attirer les investisseurs du secteur privé (établissements de crédit, sociétés de *leasing*, *private equity* et fonds de pension) en créant une structure juridique commune à l'Afrique en vue de sécuriser les créanciers privés octroyant des financements sur du matériel ferroviaire. En cas de défaut ou d'insolvabilité d'un débiteur, les créanciers peuvent alors avoir l'assurance qu'ils pourront s'approprier les actifs financés, sous réserve du respect de certaines conditions liées à l'intérêt public.

Le Système unique d'identification du matériel ferroviaire (*unique rail vehicle identification system*, *URVIS*) tel que mis en place par le Protocole ferroviaire du Luxembourg est l'outil indispensable à l'enregistrement à venir des garanties des créanciers. Il rendra également plus aisée la localisation des actifs en temps réel, sera utile pour les programmes de maintenance personnalisés et permettra aux gouvernements de mieux contrôler les opérations transfrontières et l'interopérabilité du matériel ferroviaire. De plus, sera également mis en ligne un registre public international tenu au Luxembourg et accessible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, où les investisseurs pourront directement enregistrer leurs droits et garanties sur le matériel financé et vérifier les éventuels droits concurrents.

Des bénéfices pour toutes les parties prenantes

Le Protocole ferroviaire du Luxembourg aidera l'Afrique à atteindre plus rapidement son objectif d'établir une zone de libre échange sur le continent, en faveur d'une densification du commerce intra-africain, d'une croissance économique plus respectueuse de l'environnement et d'une meilleure intégration régionale.

En réduisant les risques pour les investisseurs privés d'équipements ferroviaires, le Protocole ferroviaire du Luxembourg ambitionne :

- D'attirer davantage de prêteurs et de bailleurs du secteur privé en favorisant les opérations de crédit-export à leur avantage, dont il résultera une baisse des coûts liés au financement pour les opérateurs ;
- D'ouvrir la voie vers l'investissement privé à des opérateurs qui n'y avaient pas accès auparavant, du fait d'une mauvaise notation attribuée par les agences de notation et/ou l'inexistence d'un cadre juridique fiable ;
- De créer des opportunités et de favoriser une certaine souplesse profitables aux acteurs publics et privés, vis-à-vis du coût et de la nature du financement, et de permettre aux gouvernements d'alléger le poids financier qui grève les balances budgétaires des fonds publics par le refinancement de leurs dettes par des capitaux privés ;
- D'attirer les investisseurs nationaux et étrangers de manière à favoriser le développement, désormais vital, du réseau ferroviaire et de contribuer, ainsi, à la croissance du secteur de la construction ferroviaire en Afrique ; et
- De faciliter la location courte durée, intra-sectorielle et extra-sectorielle, de matériels ferroviaires de manière à en permettre une exploitation davantage rationnelle en Afrique.

De ces engagements résulteront une entrée plus fluide des opérateurs privés sur le marché, un accroissement de leur compétitivité, une dynamisation de l'industrie ferroviaire africaine, ainsi qu'un ensemble de solutions à apporter aux difficultés liées à la modernisation et au développement des transports publics en Afrique du fait de son urbanisation croissante. Les gouvernements pourront alors davantage concentrer leurs ressources sur le financement de l'infrastructure que sur du matériel ferroviaire.

THE 2001 CAPE TOWN CONVENTION
ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT

RAIL WORKING GROUP

Nations Unies
Commission économique pour l'Afrique

Le Rail Working Group est une association internationale à but non-lucratif composée de membres de tous les secteurs de l'industrie ferroviaire mondiale qui travaillent en faveur du développement des financements privés sur du matériel roulant. Le RWG collabore activement avec différents États, des organisations liées à ce secteur industriel et deux organisations, à savoir l'OTIF et l'UNIDROIT, pour une mise en application du Protocole ferroviaire du Luxembourg adaptée à la Convention du Cap.

Le mandat de la Commission économique pour l'Afrique des Nations-Unies est de promouvoir le développement économique et social de ses 54 états membres, de favoriser l'intégration intra-régionale et d'encourager la coopération internationale en vue du développement de l'Afrique.

www.railworkinggroup.org