Le Protocole ferroviaire du Luxembourg à la Convention du Cap

Présentation au Gouvernement du Maroc
Rabat - 18 septembre 2019

Howard Rosen
Chairman, Rail Working Group

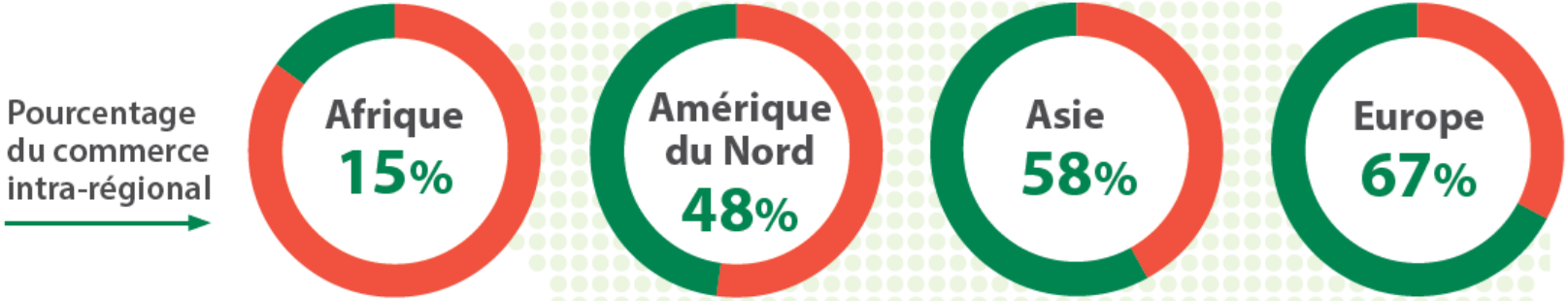
RAIL WORKING GROUP

- Créé en 1996 à la demande d'UNIDROIT, l'institut international pour l'unification du droit privé (organisation intergouvernementale basée à Rome)
- Groupe industriel mondial «not for profit»; siège en Suisse
- Tous les officiers et membres travaillent gratuitement
- 90+ membres directs et des centaines via des associations sectorielle
- Relier les divers intervenants de l'industrie
- Dédié à l'adoption du Protocole de Luxembourg à la Convention du Cap
- En Afrique, nous travaillons en étroite collaboration avec la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique

L'Afrique a besoin de plus de liaisons ferroviaires

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

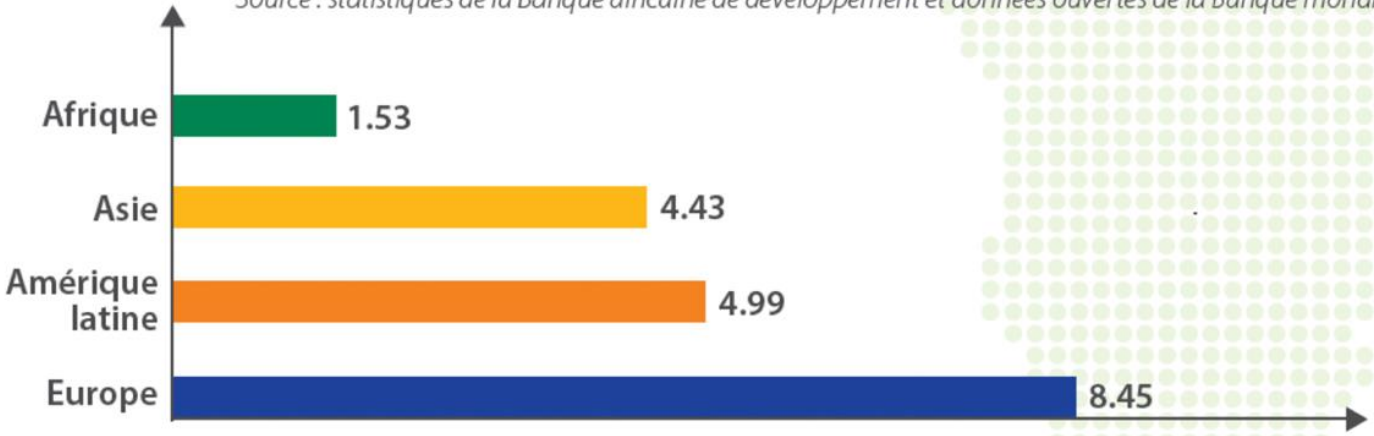
Source : la Commission économique pour l'Afrique des Nations Unies



L'Afrique a besoin de plus de liaisons ferroviaires

...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

L'Afrique a besoin de plus de liaisons ferroviaires

- Les chemins de fer sont essentiels au développement durable
- Le manque de réseaux ferroviaires africains intégrés freine la croissance et le commerce intra-continental - y compris l'AfCFTA
- Les routes ne peuvent pas supporter la charge de camionnage accrue
- Les villes sont étranglées par la congestion et la pollution
- Le transport de passagers et de fret sur le rail est vital pour des raisons environnementales, sociales et économiques (1 train peut transporter du fret transporté par 40 camions)

L'Afrique a besoin de plus de liaisons ferroviaires

- La technologie ouvre de nouvelles opportunités
  - Locomotives hybrides, diesel plus propres et à hydrogène / pile à combustible
  - Intelligence artificielle
  - Tramways supercondensateurs
  - Matériel roulant à voie variable / Couplage automatique
  - GPS suivi du matériel roulant en temps réel
- Cela nécessite des milliards de dollars d'investissement dans les infrastructures et le matériel roulant - mais les ressources des États sont limitées

Le secteur privé peut aider

- Les achats de matériel roulant représentent environ le tiers d'un projet ferroviaire
- Les fonds sont disponibles auprès de banques, fonds de pension, fonds de capital-investissement et d’autres investisseurs.
- Le but est de commercialiser ces projets, pas nécessairement de privatiser
- Le matériel roulant est un excellent actif à long terme

Modèles de financement actuels

- Fonds d'État - fiscalité et dette
- Aide au développement
- Prêts et subventions d'états étrangers / d'agences d'État
- Prêts et garanties de la Banque mondiale et de la banque multilatérale de développement
- Pourtant
  - les ressources du gouvernement sont limitées
  - le fardeau de la dette peut être trop lourd
  - et les prêts bonifiés et l'aide sont assortis de conditions
- Le secteur privé doit aider

Nouveaux modèles de financement

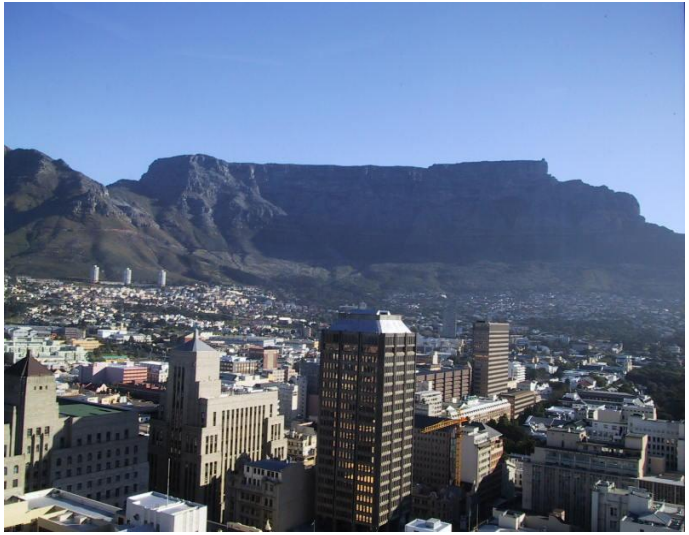
- Le matériel roulant peut être financé par le secteur privé au moyen de dettes ou de fonds propres
- Les investisseurs peuvent apporter des capitaux par le biais d’investissements directs en actions chez des opérateurs
- Ou financer les achats de matériel roulant par les opérateurs au moyen de dettes structurées garanties ou de leasing
- Mais sans garanties solides de la part du secteur publique, le secteur privé hésite à financer du matériel roulant - ou le coût du crédit est trop élevé. Pourquoi?

Problèmes de mobilisation de capitaux privés

- Aucun titre national ou registre de sécurité
- Identificateurs instables (du point de vue du créancier) et incohérents dans le secteur
- Infrastructure juridique limitée aux niveaux national et international
- Problèmes de reprise de possession pour les créanciers en cas de défaillance ou d'insolvabilité du débiteur
- Politique publique et intérêt public
- Exigences de fonds propres des banques et Bâle II, III (IV?)
- Suivi commercial limité des actifs
- Conflit de lois et risques transfrontaliers

CONVENTION RELATIVE AUX GARANTIES INTERNATIONALES PORTANT SUR DES MATÉRIELS D'ÉQUIPEMENT MOBILES (2001)

- Un cadre juridique permettant aux créanciers de protéger leurs droits, en particulier s'agissant de la reprise de contrôle par les créanciers en cas de défaillance ou de faillite
- un système international d'inscription accessible 24/7 à travers l'Internet
- Déjà en vigueur dans plus de 79 pays



La Convention crée

- Un nouveau cadre juridique pour la reconnaissance et priorité de garanties des créanciers concernant l'équipement mobiles
- Reconnu internationalement avec les priorités établies
- Sécurise le:
  - Locateur en vertu d'un bail
  - Créancier en vertu d'un prêt garanti
  - Droits du vendeur dans le cadre d'une vente conditionnelle (en cas de réserve de propriété)

Protocole aéronautique

- Applique la Convention aux aéronefs
- Un système éprouvé - opérationnel depuis 2006 - maintenant en vigueur dans 76 États
- Registre international basé à Dublin en Irlande.
- Plus d'un million d'inscriptions à ce jour - sur des aéronefs d'une valeur estimée à plus de US$ 500 milliards
- Conservateur (Registrar) - Société spécialisée créée par SITA, premier spécialiste mondial des technologies de l’information pour le transport aérien
- Aviation Working Group: le protocole aéronautique permettra au secteur du transport aérien d'économiser US$161 milliards 2009 - 2030

Protocole aéronautique

La Convention et le Protocole aéronautique sont en vigueur dans 24 États africains

● Afrique du sud ● Angola ● Burkina Faso ● Cameroun ● Cap-Vert ● Congo ● Côte d'Ivoire ● Egypte ● Eswatini ● Ethiopie ● Gabon ● Ghana ● Kenya ● Malawi ● Madagascar
● Mozambique ● Namibie ● Nigéria ●Rép. dém. du Congo
● Rép.-Unie de Tanzanie ● Rwanda ● Sénégal ● Sierra Leone
● Togo

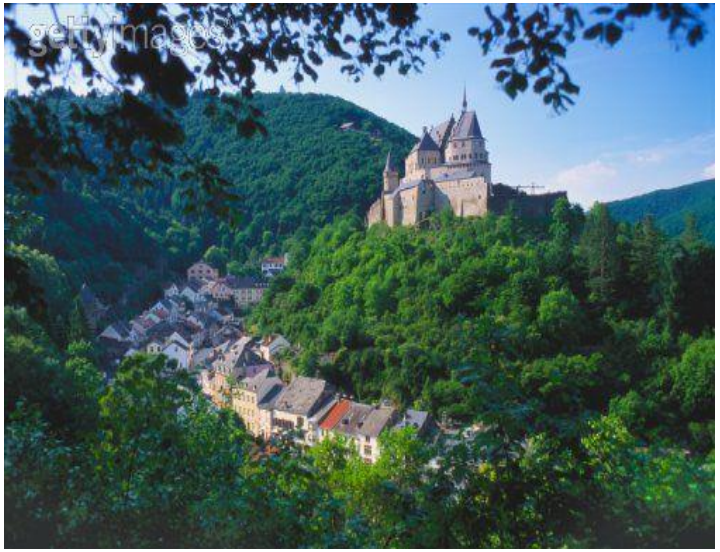
Comment fonctionne la Convention

Protocoles

Aeronefs | **Matériel roulant** | **Biens spatiaux** | **MAC**

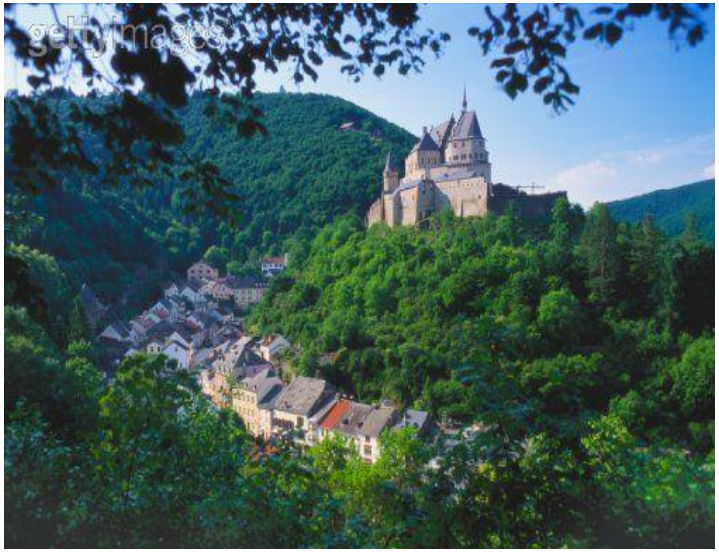
Protocole ferroviaire de Luxembourg

- Conférence diplomatique tenue en février 2007 au Luxembourg
- Sous les auspices conjoints d’Unidroit et de l’OTIF et en présence de 42 Etats et 12 organisations internationales
- Le Protocole de Luxembourg à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d’équipement mobiles a été adopté par l'assemblée



Protocole ferroviaire de Luxembourg

- Applique la Convention du Cap au matériel roulant lorsque le débiteur est situé dans un État contractant
- Registre international “dans le nuage” (exploité à partir du Luxembourg)
- Conservateur responsable devant les États contractants
- Introduira un système d'identification unique mondial pour tous les équipements ferroviaires



Le Protocol s’applique à tout material roulant

- Quel que soit sa fabrication, quelle que soit sa taille et ses normes d'exploitation.
- Au sens large: ".. des véhicules pouvant se déplacer sur des emprises de voies ou directement sur, au-dessus ou en dessous de rails de guidage." Ceci couvre:
  - Matériel roulant interurbain et urbain
  - Alésage spécialisé et autres équipements montés sur rail
  - Métros, tramways, monorail et téléphériques
  - Navettes dans les aéroports
  - Grues et portiques dans les ports
  - Pods Hyperloop

Unique Rail Vehicle Identification System

- Le matériel roulant doit être uniquement identifiable pour enregistrer des garanties
- Unique Rail Vehicle Identification System (URVIS) sera établi par les règlements du registre
- Un système global d’identification pour tout le matériel roulant
- Un numéro unique à 16 chiffres délivré par le registre
- Apposé en permanence sur chaque pièce de matériel roulant par le fabricant, le responsable de maintenance ou le détenteur

Le statut du Protocole

- Entrée en vigueur: la dernière (a) du premier jour du mois après l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date du dépôt du quatrième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion; ou (b) la date que le Registre international est pleinement opérationnel (envisagée 2020)
- Le premier Conservateur est nommé (Regulis SA) en Décembre 2014
- Ratification déjà de Gabon, Luxembourg et la Suède (et l'UE) et le Kenya complètera la ratification dans quelque semaines
- Signée par Italie, Allemagne, France, Mozambique, la Suisse et le Royaume-Uni
- A l'étude en Afrique : Afrique de Sud, Maurice, Burkina Faso, Ghana, Maroc, Nigéria, Uganda, Sénégal et Ethiopie

Avantages pour le Maroc

- Élimine un fardeau financier pour le gouvernement
- Libère les opérateurs publics et privés à obtenir du financement du matériel roulant par le secteur privé en cas de besoin, sans contrainte budgétaire ni financement lié
- Ouvre le financement privé sans recours des flottes existantes
- Partie importante d’une stratégie de PPP (par exemple, Gautrain)
- Facteur clé pour un transfert modal de la route au rail
- En introduisant un système commun de règles dans les États contractants, il protège les opérateurs et les financiers lorsque le matériel roulant opère au-delà des frontières juridictionnelles - contribue ainsi directement au libre-échange efficace des marchandises en Afrique

Avantages pour le Maroc

- URVIS
  - Un système applicable dans le monde entier sur tous les équipements ferroviaires
  - Suivi en temps réel de l'état et de l'emplacement des actifs au pays et dans d'autres pays (et pistes)
  - Prise en charge des nouvelles technologies
  - Facilite une gestion plus efficace des actifs et une maintenance personnalisée
  - Assiste les assureurs, les fabricants, les opérateurs portuaires et d'autres parties prenantes
  - Soutiendra la coopération et les systèmes de réglementation régionaux

Avantages pour le Maroc

- Le Protocole soutiendra
  - plus de fabrication et maintenance de matériel roulant localement à mesure que la demande augmente
  - le secteur local des services financiers et de la maintenance

  et donc plus d'emplois et de développement des compétences
- Encourage les investissements étrangers dans les chemins de fer
- Réduit les barrières à l'entrée pour les nouveaux participants de l'industrie
- Rend les chemins de fer plus commerciaux et compétitifs
- Souscription de contrats de location simple - une victoire essentielle pour le secteur ferroviaire

Avantages pour le Maroc

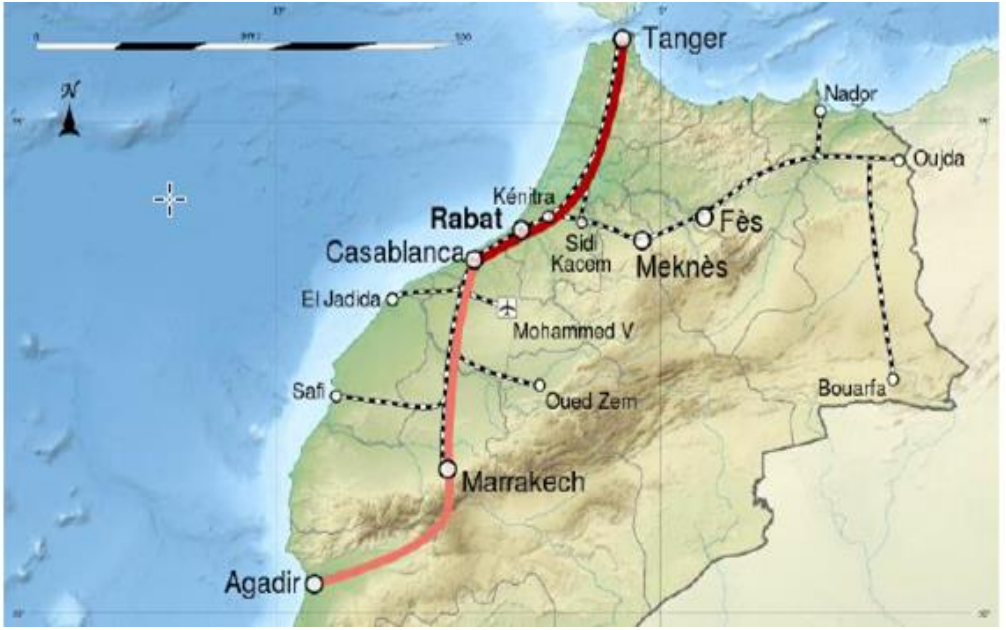
- Financement moins cher - réduit les coûts en capital / marge bancaire et les coûts de financement par emprunt lorsque les risques diminuent
- Réduction des primes des ECAs (min. -10%)
- Élimine la documentation et les structures complexes
- Selon les études récentes d'Oxera sur les économies micro-économiques directes du Protocole:
    - €19,4 milliards pour 20 États Européennes
    - €13,9 milliards pour 9 États «éspace 1520»
    - €1,3 milliard pour l'Afrique du Sud
    - Avantage estimé pour le Maroc: taux d'intérêt de 2% (réduction de coût moyen pondéré du capital)

Avantages pour le Maroc

L'avantage de "Luxembourg" pour la location simple				
Sans				
Investissement		1,000,000		
Taux d'intérêt			6.000%	par an
Taux d'intérêt			0.500%	par mois
Duration			10	ans
Duration			120	mois
Valeur future	50%	500,000.00		
Mensualité	-	8,010.97		
Paiement total	-	961,316.43		
Avec				
Investissement		1,000,000		
Taux d'intérêt			4.000%	par an
Taux d'intérêt			0.333%	par mois
Duration			10	ans
Duration			120	mois
Valeur future	50%	500,000.00		
Mensualité	-	6,706.57		
Paiement total	-	804,788.20		
Avantage	-	156,528		
Valeur actuelle	-	128,836		
Purcentage de coûts			-12.8836%	
Montant en EUR				
fondée sur les études d'Oxera				

- Les avantages macroéconomiques arrivent en tête

Al-Boraq البُراق
Une rêve réalisée



L'Aspect Macro-économique

SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS

Promoting sustainable growth and combating global climate change

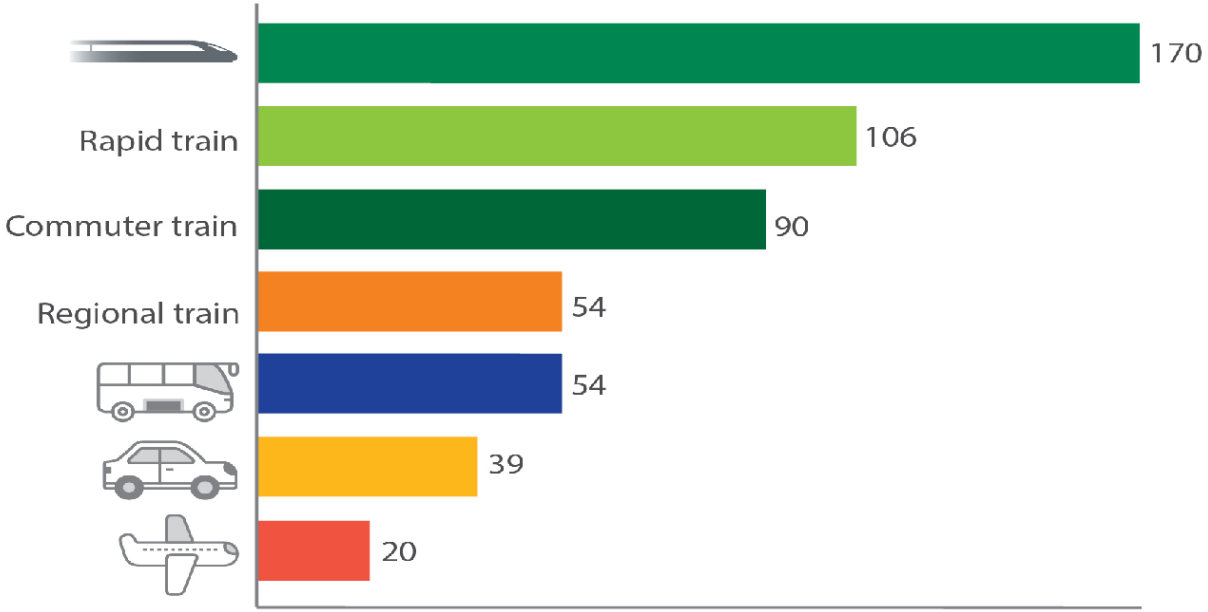
How the Luxembourg Rail Protocol to the Cape Town Convention supports the United Nations' Sustainable Development Goals

L'Aspect Macro-économique

Energy Efficiency

Passenger-kilometres carried per unit of energy (1kwh = 0.086kep)

Source: EEA (2018)



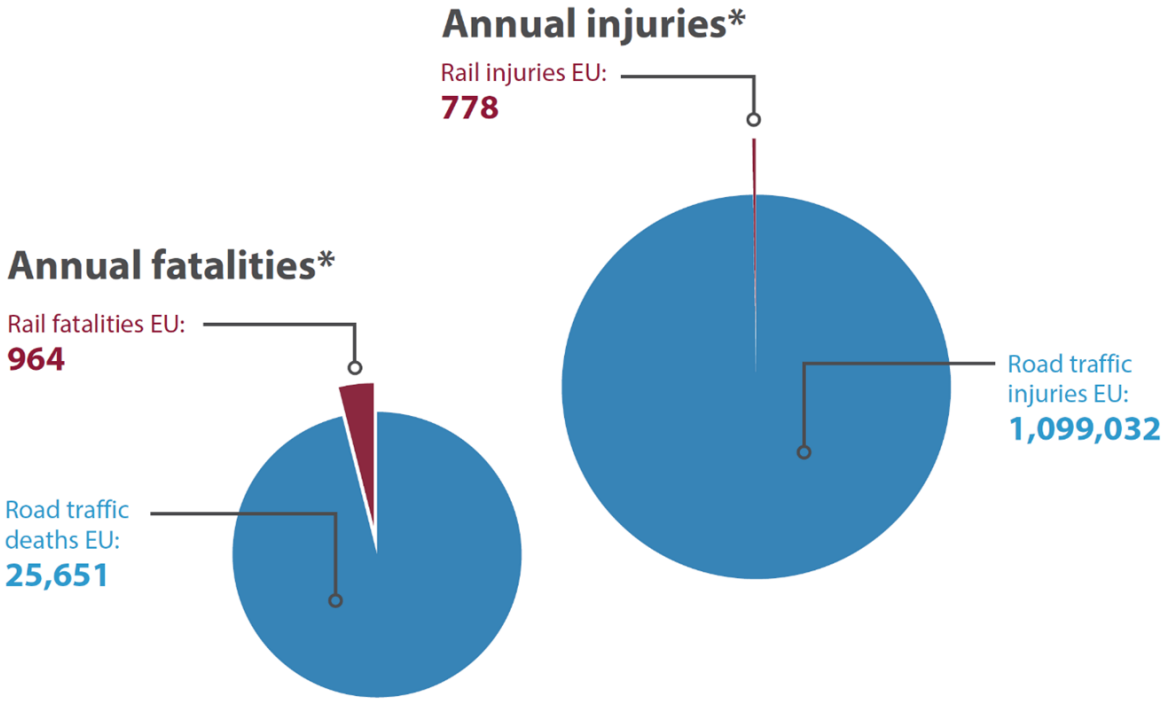
L'Aspect Macro-économique

Mobilité durable

« La fourniture de services et d'infrastructures pour la mobilité des personnes et des biens - promouvoir le développement économique et social au profit des générations actuelles et futures - d'une manière sûre, abordable, accessible, efficace et résiliente, tout en minimisant les émissions de carbone et les impacts environnementaux. »

Mobilizing Sustainable Transport for Development, Analysis and Policy Recommendations du Groupe consultatif de haut niveau sur la mobilité durables du Secrétaire général des Nations Unies, 2016

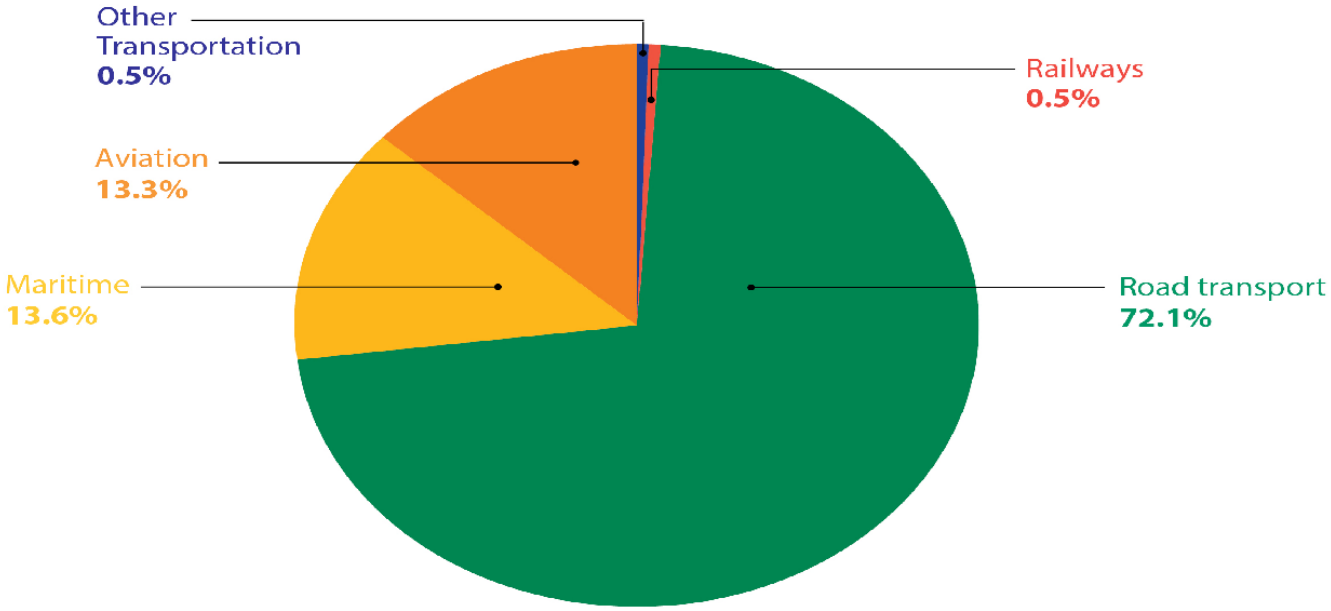
L'Aspect Macro-économique



*2016 - latest comparable figures available

L'Aspect Macro-économique

EU (Convention) —
Share of transport greenhouse gas emissions
Source: EEA (2018)

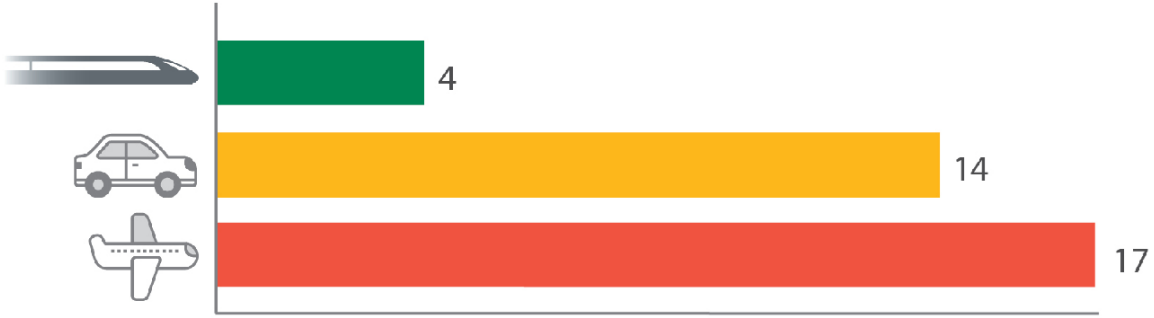


L'Aspect Macro-économique

CO_2 Emissions

Kilogramms of CO_2 emissions per 100 passenger-kilometres

Source: EEA (2018)



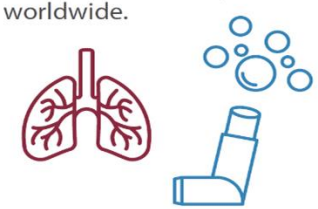
L'Aspect Macro-économique

The World Health Organization reports

4.2 million premature deaths each year as a result of exposure to ambient (outdoor) air pollution, including from transport sources.[11]

A study in *The Lancet Planetary Health* in April 2019[12] reveals

4 million new childhood asthma cases a year can be attributable to NO_2 pollution (from road traffic and fossil fuel combustion), accounting for 13% of cases worldwide.



Conclusion

- L'expansion et la réhabilitation des chemins de fer sont une composante essentielle d'un programme de développement durable pour l'Afrique
- Les chemins de fer sont la clé de l'ouverture et du libre-échange à travers l'Afrique
- Il y a un besoin urgent de plus de matériel roulant
- Les États ne peuvent supporter seuls ce fardeau: des entrepreneurs privés et des capitaux privés sont nécessaires - et seront disponibles pour financer du matériel roulant si les conditions de sécurité sont réunies

Conclusion

- Le Protocole ferroviaire crée un nouveau régime juridique mondial de sécurisation des créanciers, à un coût minimal, facilitant un financement plus important et moins coûteux du matériel ferroviaire **sans aide publique**
- Le Protocole ferroviaire à la Convention du Cap soutiendra l'intégration économique de l'Afrique et les réseaux ferroviaires à grande vitesse grâce à la mise en place de règles communes régissant l'exploitation transfrontalière du matériel roulant

Conclusion

- Pour les opérateurs publics et privés, le protocole ouvre de nouvelles sources de capital et de nouvelles façons de faire des affaires: la location-exploitation permet de créer un secteur plus vaste, dynamique, efficace, transparent et compétitif
- En tant que tel, c’est un « game changer » et aidera l’Afrique à réaliser son potentiel économique …
- Et soutiendra le Maroc dans le développement de ses systèmes ferroviaires
- C’est un excellent outil; travaillons ensemble pour créer de nouvelles opportunités pour le Maroc

Le Protocole ferroviaire du Luxembourg à la Convention du Cap

Merci!

Howard Rosen
Chairman, Rail Working Group

www.railworking group.org
RailWorkingGrp