

THE 2001 CAPE TOWN CONVENTION
ON INTERNATIONAL INTERESTS IN MOBILE EQUIPMENT



www.railworkinggroup.org

c/o Howard Rosen Solicitor, Baarerstrasse 98, PO Box 2258, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09; email:howard.rosen@railworkinggroup.org

UNE AIDE CONSTRUCTIVE ET ADAPTEE AUX PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT

Le Protocole ferroviaire de Luxembourg à la Convention du Cap comme élément d'une stratégie d'aide au développement

Des milliards de dollars sont engagés chaque année par les gouvernements et les agences internationales au soutien des pays les moins développés. Une partie de cet argent est néanmoins perdue. Du fait de l'intervention de multiples intermédiaires, elle ne parvient pas directement à ceux qui en ont le plus besoin. La conséquence de cela est que l'argent donné ne l'est jamais dans des montants suffisants. Ne serait-il pas alors plus efficace que les aides puissent être mieux ciblées et que le secteur privé soit incité à prendre sa part du financement des investissements, diminuant d'autant la pression existante sur les budgets de l'aide tout en leur permettant d'être plus efficaces?

Dans plusieurs pays en développement, le ferroviaire constitue une partie essentielle de l'infrastructure. La prospérité future d'un pays dépend de son infrastructure logistique, c'est-à-dire de sa capacité à véhiculer les produits agricoles et manufacturés vers les places d'échanges ainsi que vers les régions où ils sont nécessaires. A cet effet, le ferroviaire constitue à la fois un mode efficace tout en présentant des avantages sociaux et environnementaux. La survie des personnes peut aussi tout simplement dépendre d'une distribution appropriée de la nourriture et le ferroviaire peut jouer un rôle pertinent à cet égard.

Members of the Rail Working Group: AAE Ahaus Alstatter Eisenbahn • The Alta Group • Arendt & Medernach • Armfelt & Associés • Ashurst • Aviation Advocacy • Bombardier Transportation • Bruckhaus Westrick Heller Löber • CIT Comité international des transports ferroviaires (CIT) • Community of European Railways • Costaferroviaria • debis Financial Engineering GmbH • Denton Wilde Sapte • Deutsche Bahn • Deutsche Verkehrs Bank • DLA Piper • Dresdner Kleinwort • English Welsh and Scottish Railway • Europe Rail Consultancy Ltd • European Intermodal Association • European Investment Bank • Freehill Hollingdale & Page • Freshfields • GE Capital • Global Capital Finance GmbH & Co. Europe KG • Howard Rosen Solicitors • HSBC Rail • HSH Nordbank • Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF) • KfW Kreditanstalt for Wiederaufbau • Lenz & Staehelin • Mayer, Brown, Rowe & Maw LLP • McCarthy Tétrault • Nauta Dutilh • NIB Capital Bank N.V. • Norton Rose • Ober Kaler • Private Wagon Federation • Stephenson Harwood • Transnet • Trinity Industries • UIC International Union of Railways • Union of European Railway Industries • White & Case • Wiersholm Mellbye & Bech

Le premier réseau ferroviaire du continent africain fût construit en 1852 et, au Ghana, la voie ferrée Sekondi – Kumasi fût exploitée à partir de 1903. Plusieurs pays en développement ont hérité d'anciennes administrations coloniales des systèmes ferroviaires qui restent opérationnels mais qui ont le plus souvent urgemment besoin d'une modernisation. Le matériel roulant destiné au transport de passagers et de marchandises y est généralement dépassé. Bien que l'investissement en infrastructure ferroviaire ne puisse être en réalité financé que par les gouvernements ou les agences internationales d'aide, les marchés financiers privés devraient pouvoir être en mesure de financer les besoins de modernisation ou de remplacement du matériel roulant, les opérateurs payant pour la location ou le financement de l'acquisition de ce matériel sur les revenus que leur exploitation dégage. Mais le frein principal à l'engagement des investisseurs privés demeure, toutefois, le manque de sécurité juridique. Il faudrait notamment apporter une réponse à la question de savoir comment une banque ou un prêteur pourrait être certain de pouvoir récupérer le matériel en fin de financement ou en cas de défaillance de celui qui l'exploite. De plus, ce qui devrait constituer le plus grand avantage d'un réseau ferroviaire, son exploitation transfrontalière, se transforme en un risque supplémentaire puisqu'il expose le prêteur, même si l'opérateur est situé dans un Etat dont le système juridique est considéré comme fiable, à la perte de sa garantie dès que le matériel roulant quitte le territoire de cet Etat. Les financiers ont donc besoin pour s'engager d'un système de sûretés commun et applicable dans tous les pays où le bien financé sera amené à circuler.

Le 23 février 2007, une Conférence diplomatique s'est réunie au Luxembourg sous les auspices conjoints d'UNIDROIT et de l'OTIF. 42 Etats et 12 organisations internationales ont participé à cette Conférence qui marque une avancée historique par l'adoption du Protocole ferroviaire à la Convention du Cap relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (dit Protocole de Luxembourg). Lors de cette Conférence, les pays bénéficiaires des aides au développement ainsi que des agences liées directement aux politiques de développement, telles que la Banque Mondiale et la SADC, étaient représentés. Le Protocole, qui est maintenant entré dans sa phase de signature et de ratification, offre une solution nouvelle aux problèmes qui ont été exposés plus haut et ouvre la voie à des investissements significatifs du secteur privé dans les chemins de fer des pays en développement. En définissant et en reconnaissant comme constitutif d'une garantie internationale les droits d'un vendeur, d'un bailleur ou d'un prêteur en vertu d'une vente conditionnelle, d'un contrat de bail ou d'un contrat constitutif de sûreté, ainsi qu'en prévoyant l'inscription de cette garantie internationale auprès d'un registre international accessible via Internet, le Protocole de Luxembourg apporte un degré élevé de sécurité aux financiers du secteur privé. Un pays acceptant le Protocole de Luxembourg devra notamment exiger de ses tribunaux qu'ils reconnaissent la notion de garantie internationale ainsi que son exécution, en permettant une reprise de contrôle rapide du matériel en cas de défaillance du débiteur qui l'exploite. Même pour les transactions ayant un caractère strictement national, la simple existence d'un système d'inscription définissant d'une façon claire les droits des parties constituera un énorme avantage. L'impact de cela sera d'encourager les investissements privés dans le matériel roulant, ce qui signifie aussi que:



- les industries locales de fabrication et de maintenance ferroviaire seront stimulées ;
- l'aide internationale peut se concentrer sur le paiement des loyers, ce qui aura pour effet de diminuer les engagements financiers immédiats, de telles sommes étant payées directement au bailleur, permettant ainsi aux budgets d'aide d'être pour leur part concentrés sur les engagements liés à l'infrastructure ;
- l'ouverture d'un marché de location de matériel roulant d'occasion est possible (venant, par exemple, des pays les plus prospères) ;
- le secteur privé pourra contrôler l'usage efficace des investissements en matériel sans avoir besoin de passer par les gouvernements ou les agences intergouvernementales ;
- les pays les plus prospères, même des régions en développement, seront encouragés à prêter ou à permettre l'usage de leur matériel roulant dans les pays voisins moins prospères ou moins développés.

De plus, en créant les conditions pour que les opérateurs louent du matériel roulant auprès du secteur privé, les barrières à l'entrée des opérateurs du secteur privé seront réduites de façon significative. Cela permettra aux entrepreneurs privés de plusieurs pays de gérer et développer des parties du réseau ferroviaire de façon inédite. En outre, cela devrait stimuler de manière significative le secteur ferroviaire dans son ensemble.

On peut mentionner quelques exemples. Dans la région sud du continent africain, le matériel roulant peut être facilement déplacé entre les territoires de l'Afrique du Sud, de l'Angola, du Mozambique, du Zimbabwe, de la Namibie, du Malawi et de la Zambie. Dans des pays enclavés ou sans accès à la mer comme le Zimbabwe, les liaisons ferroviaires avec Durban, en Afrique du Sud, et Beira au Mozambique constituent des artères vitales. Le matériel roulant pourra être même transféré plus au nord, jusqu'en Tanzanie et sur le réseau ferroviaire de l'Est africain. Mais des tels réseaux ont un besoin urgent d'investissements pour être capables de contribuer efficacement aux développements des économies locales. Aussi, il faut mentionner qu'il y a eu un intérêt renouvelé pour la revitalisation des chemins de fer africains perçus désormais comme un facteur stratégique pour le développement économique africain, intérêt notamment formalisé par la Conférence de Brazzaville d'avril 2006. Des études sont en cours en ce qui concerne les nouvelles liaisons ferroviaires Rwanda-Burundi-Tanzanie et le projet Mbalam Cameroun. D'autres propositions, telles que AfricaRail qui vise à interconnecter le Togo, le Bénin, le Burkina Faso et le Niger ont déjà été finalisées mais ne peuvent pas se concrétiser par manque de fonds. Le gouvernement chinois s'est engagé à fournir des sommes significatives pour le soutien de projets tels que la nouvelle voie ferrée Angola-RDC ainsi que la nouvelle ligne Lagos-Kano au Nigéria. Du matériel roulant sera toutefois nécessaire pour l'exploitation de ces voies. Dans chacun de ces cas, le Protocole est en mesure d'aider les projets à se concrétiser.



Le Projet AfricaRail – un projet visionnaire ayant urgemment besoin de fonds

Il faut aussi mentionner qu'à l'avenir, des wagons et locomotives modernes pourraient être essentiels pour faciliter la livraison de l'aide alimentaire dans les différents territoires du continent africain, le ferroviaire constituant le mode de transport le plus efficace, notamment en termes de respect de l'environnement. Là encore, le Protocole ferroviaire facilitera le prêt garanti de courte durée ou la location du matériel roulant adapté aux agences d'aide humanitaire si le besoin s'en fait sentir.

En somme, le Protocole de Luxembourg constituera un mécanisme important et extrêmement efficace pour la livraison d'une aide ciblée aux pays en développement. Il pourra jouer un rôle essentiel dans le développement de ces économies et leur permettre de transporter des produits jusqu'aux places d'échanges en souscrivant à une infrastructure juridique sécurisant les investissements du secteur privé dans le matériel roulant destiné à être exploité sur les territoires des Etats en développement. Il stimulera également une plus grande mobilité du matériel roulant existant sur des réseaux interconnectant les pays en développement, sur lesquels, sans le Protocole de Luxembourg, les propriétaires du matériel roulant pourraient craindre qu'il puisse échapper à leur contrôle.

En créant les conditions favorables pour que les opérateurs puissent louer ou financer du matériel roulant dans les pays en développement, – et même si le paiement des loyers est assuré par les gouvernements des pays développés ou les agences internationales – on parviendra à un emploi beaucoup plus efficace des ressources. Les bénéfices générés par l'usage de ces ressources contribueront au financement et les budgets de l'aide pourront être concentrés sur le seul financement des infrastructures. Cela encouragera aussi une plus grande implication des entrepreneurs locaux dans le secteur ferroviaire. En ayant recours au financement du matériel roulant par le secteur privé, l'investissement dans l'industrie ferroviaire locale en sera d'autant plus stimulé, permettant en même temps le développement d'un mode de transport efficace et adapté aux préoccupations environnementales. Finalement, le contrôle de l'usage du matériel roulant incombera au secteur privé plutôt qu'aux autorités publiques.



Les gouvernements occidentaux reconnaissent qu'ils ont une responsabilité dans le soutien des pays en développement. En même temps, ils souhaitent apporter leur aide d'une façon qui soit à la fois efficace et ciblée. A cet égard, le Protocole ferroviaire adopté au Luxembourg en février 2007 crée les conditions pour que le secteur privé puisse atteindre ces objectifs au moyen d'investissements dans le matériel roulant, libérant de ce fait les gouvernements de charges financières et administratives, et permettant la création des conditions favorables à un développement économique prenant en compte l'environnement.

Pour plus d'informations concernant le Protocole ferroviaire à la Convention du Cap, consulter le site www.railworkinggroup.org ou contacter howard.rosen@railworkinggroup.org

© Rail Working Group 2007