

Tirer Profit des Opportunités de Participation du Secteur Privé au Développement du Secteur Ferroviaire en Afrique Sub-Saharienne: Mythes et Réalités

par
Pierre Pozzo di Borgo
Principal Investment Officer

Décembre, 2013

Sommaire

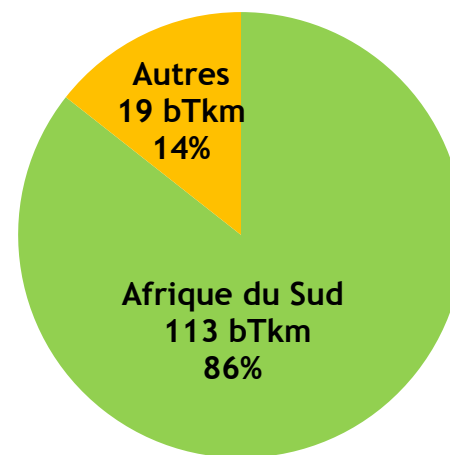
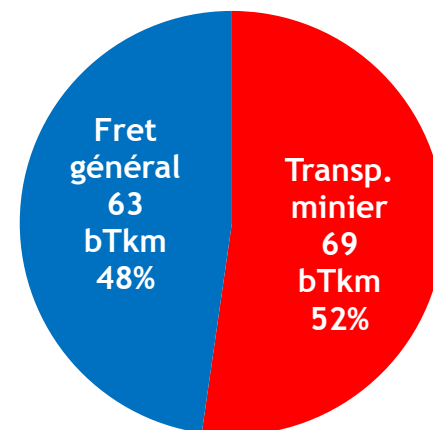
1. Le marché du fret ferroviaire en Afrique Sub-Saharienne (ASS)-
un bref aperçu
2. La participation du secteur privé dans le financement du
secteur ferroviaire en ASS
3. Conclusions

1. Aperçu du marché du fret ferroviaire en Afrique Sub-Saharienne

Un marché relativement limité et dominé par l'Afrique du Sud et les activités minières

Volumes de fret ferroviaires (milliards de Tkm)

Région/ Pays	Année de Ref.	Volumes	Parts de Marché
ASS	2012	132	n.a.
Australie	2012	291	40%
Canada	2011	372	75%
UE27	2011	420	17%
Russie	2011	2.218	43%
USA	2009	2.310	40%
Chine	2011	2.946	19%

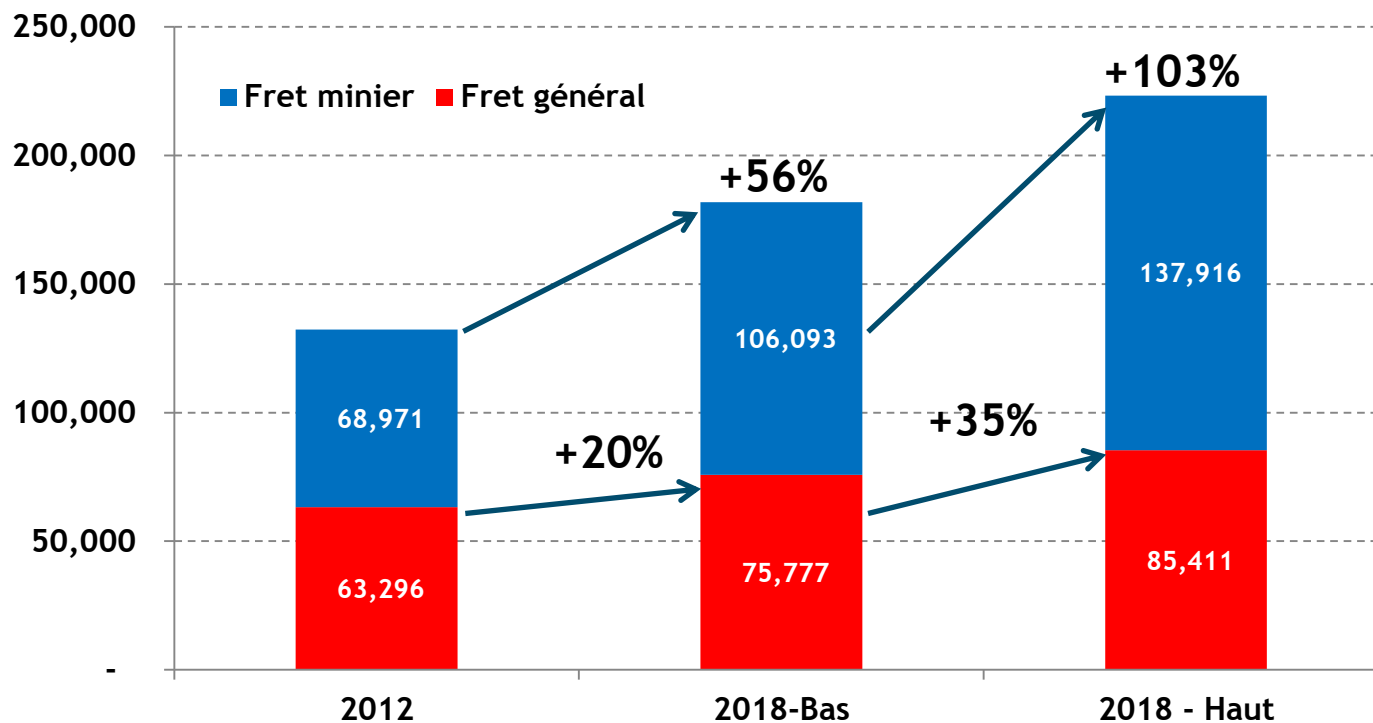


Source: IFC

1. Aperçu du marché du fret ferroviaire en Afrique Sub-Saharienne

Un marché à fort potentiel mais largement lié au développement du fret minier

Projections à horizon 2018 - Volumes Totaux de Fret (millions de Tkm):



Estimation des rev. fret (milliards de dollars par an)



\$6,5

\$8,5

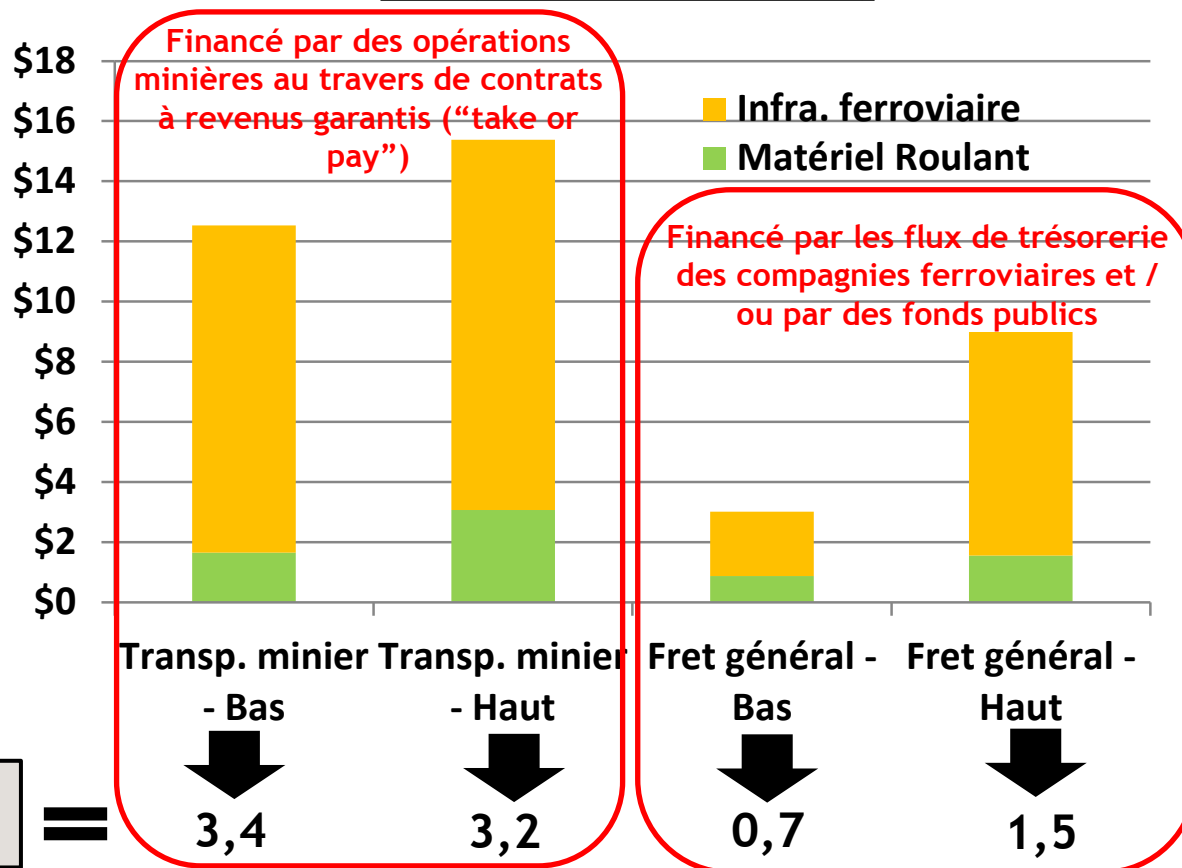
\$10,2

Source: IFC

1. Aperçu du marché du fret ferroviaire en Afrique Sub-Saharienne

La réalisation de ce potentiel dépendra d'investissements massifs. D'où viendra l'argent?

Projections à horizon 2018 - Besoins d'investissement dans le secteur ferroviaire en ASS (milliards de dollars)



Source: IFC

Sommaire

1. Le marché du fret ferroviaire en Afrique Sub-Saharienne (ASS)- un bref aperçu
2. La participation du secteur privé dans le financement du secteur ferroviaire en ASS
3. Conclusions

2. La participation du secteur privé dans le financement du secteur ferroviaire

Pour chaque type de projet, les options de financements privés varient fortement en fonction des différents degrés de banquabilité

Opérations ferroviaires	Profil de financement de projet (infrastructure et superstructure)	Seuil de banquabilité - Niveau de trafic requis (mpta/km de voie)	Tonnes par Km de voie requises pour rembourser la dette commerciale (8%/15 ans)
Système dédiés aux activités minières	Brownfield	> 5 mpta	> 3 mpta
	Brownfield/Greenfield (50/50)	> 15 mpta	> 11 mpta
	Greenfield	> 25 mpta of track	> 16 mpta
Système partagées entre activités minières et fret général	Brownfield	Freight >50%; > 3 mpta Freight <50%; > 5 mpta	n.a.
	Brownfield/Greenfield (50/50)	Freight >50%; > 5 mpta Freight <50%; > 7 mpta	
	Greenfield	Freight >50%; > 10 mpta Freight <50%; > 15 mpta	
Système dédiées au fret général	Brownfield	> 2 mpta	> 1 mpta
	Brownfield/Greenfield (50/50)	> 4 mpta	> 2 mpta
	Greenfield	> 6 mpta	> 3 mpta

Source: IFC

2. La participation du secteur privé dans le financement du secteur ferroviaire

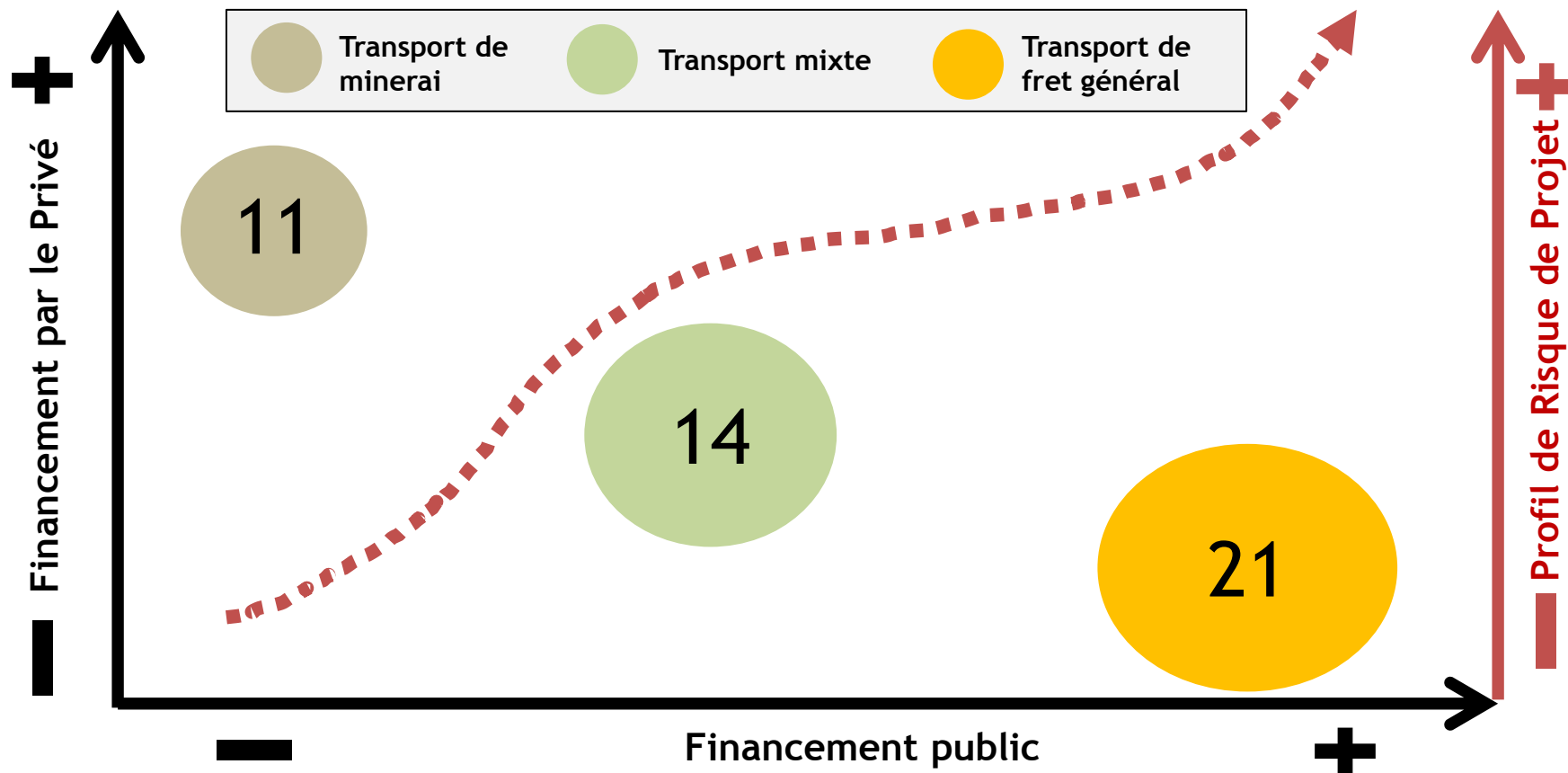
Aujourd'hui les opportunités de financements privés sont plus nombreuses et attractives pour les opérations ferroviaires à caractère minier plutôt que de fret général. La faible taille des marchés ciblés par les projets de fret général réduit de façon significative leur capacité à lever de la dette commerciale.

Opérations ferroviaires	Profil de financement de projet (infrastructure et superstructure)	Nombre de projets existants en ASS (excl. AS)	Nombre de projets bancaables sur une base purement privée	
Système dédiés aux activités minières	Brownfield	4	4	7/11 (63%)
	Brownfield/Greenfield (50/50)	2	2	
	Greenfield	5	1	
Système partagées entre activités minières et fret général	Brownfield	8	4	7/14 (50%)
	Brownfield/Greenfield (50/50)	6	3	
	Greenfield	n.a.	n.a.	
Système dédiées au fret général	Brownfield	18	3	3/21 (14%)
	Brownfield/Greenfield (50/50)	n.a.	n.a.	
	Greenfield	3	0	

Source: IFC

2. La participation du secteur privé dans le financement du secteur ferroviaire

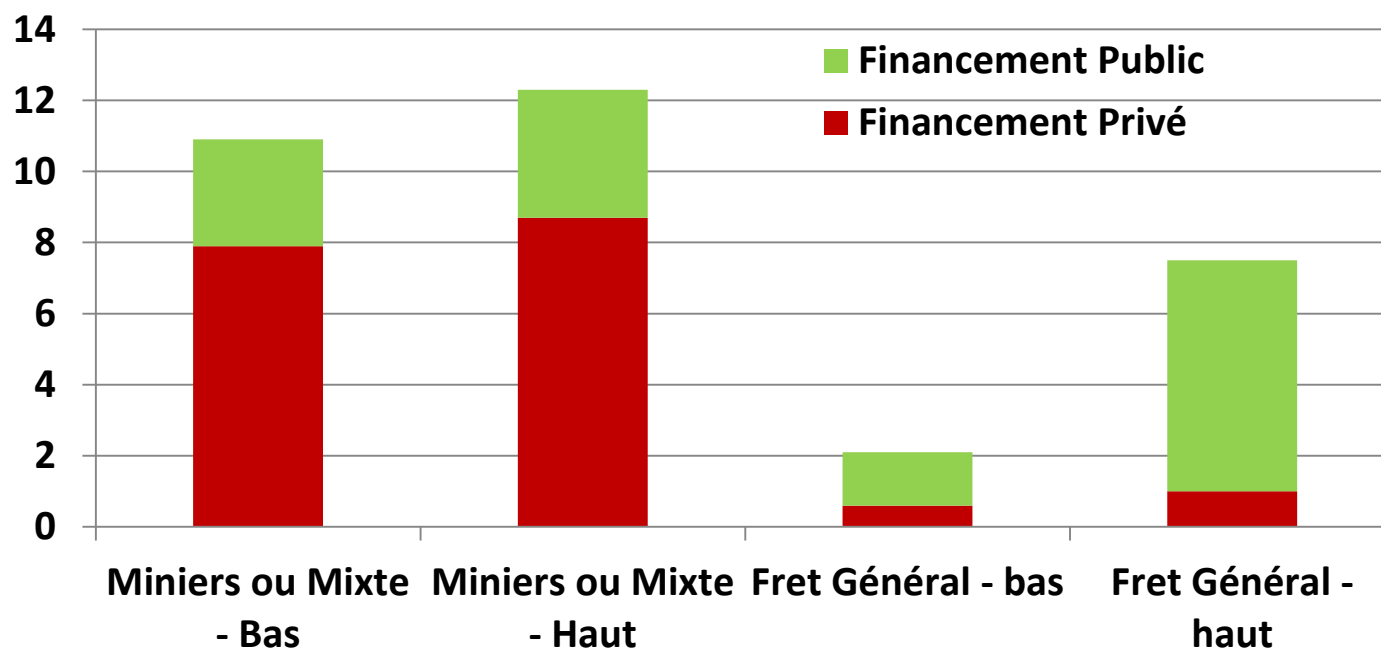
Le besoin d'appui financier public en complément de sources de financement privé augmente fortement lorsque les projets s'éloignent de schémas purement miniers. Cette tendance s'associe à une augmentation du profil de risque de projet.



2. La participation du secteur privé dans le financement du secteur ferroviaire

Tandis qu'en moyenne les projets de chemins de fer minier dédiés devraient être à même de mobiliser jusqu'à 75% de leurs besoins financiers auprès d'opérateurs ou prêteurs privés, les projets de chemins de fer de fret général devront typiquement compter sur un financement public à hauteur de 75 à 85% de leurs besoins pour devenir réalité. A une échelle individuelle, néanmoins, un nombre limité de ces projets devraient être à même de mobiliser un pourcentage de dette commerciale assez élevée.

Besoins d'investissements en infrastructure ferroviaire à horizon 2018 (milliards de dollars)



Source: IFC

2. La participation du secteur privé dans le financement du secteur ferroviaire

Afin de maximiser l'investissement privé dans les chemins de fer de fret général, les Gouvernements devraient :

- Fournir aux investisseurs un cadre réglementaire clair, stable et favorable;
- Proposer des projets s'appuyant sur des marchés leur permettant d'être « bankable » aux plans commercial et financier;
- Résoudre les problèmes liés à la compétition intermodale route/rail;
- Isoler les obligations de services publics (i.e. services passagers);
- Adapter le droit du travail afin de fournir aux opérateurs la flexibilité opérationnelle requise et leur permette d'être compétitif; et
- Imaginer des solutions collectives destinées à résoudre les problèmes liés à la perte de compétences techniques que le secteur ferroviaire devrait connaître au cours des dix prochaines années suite au vieillissement accéléré et au départ à la retraite de nombreux professionnels du secteur.

Sommaire

1. Le marché du fret ferroviaire en Afrique Sub-Saharienne (ASS)- un bref aperçu
2. La participation du secteur privé dans le financement du secteur ferroviaire en ASS
3. Conclusions

3. Conclusions

- Le marché du fret ferroviaire en ASS devrait croître fortement au cours des cinq prochaines années et atteindre une taille de US\$8,5 à US\$10,2 milliards de revenus par an (i.e. +35 à 55%);
- Cette croissance s'appuiera principalement sur les activités minières (i.e. minerais de fer, charbon, bauxite et manganèse) qui requièrent des capacités de transport de charges lourdes que seul le rail peut fournir à un prix compétitif;
- Dans la plupart des cas, les chemins de fer dédiés devraient pouvoir mobiliser de la dette commerciale pour financer leurs besoins en infrastructure (i.e. de US\$12 à US\$15 milliards) dans la mesure où leur banquabilité repose directement sur les opérateurs miniers (i.e. par des contrats « take or pay » à revenus garantis);
- Hormis quelques exceptions, il est peu probable que les projets de chemin de fer de fret général puissent cibler des marchés suffisamment importants pour mobiliser de la dette commerciale (i.e. <20% des financements requis). Leur mise en place devrait donc dépendre fortement de fonds publics (y compris via l'appui des banques de développement multi ou bilatérales); et
- Les gouvernements s'appuient aujourd'hui et devraient continuer à s'appuyer sur des modèles type PPP pour développer des chemins de fer de fret général dans la mesure où le savoir-faire managérial du secteur privé est tout aussi important que leur fonds pour assurer le succès d'opérations ferroviaires.

Merci de votre attention