

PROCESSUS DE CONDUITE DES OPERATIONS DE PARTENARIAT

I. La rédaction des conventions

Présentation

- (1) Spécificité des conventions de concession ferroviaire en Afrique
- (2) Contenu des conventions de concession
- (3) Principes directeurs

3

Source des diapositives : Jean-Marie Gugenheim

(1) Spécificité des concessions ferroviaires

- La concession ferroviaire :
 - Forme de partenariat public - privé
 - Etat conserve la propriété des infrastructures
 - Transfert au concessionnaire l'exploitation de l'activité ferroviaire, ainsi que la réalisation et la charge des investissements
 - Concessionnaire opère à ses "risques et périls"

4

(1) Spécificité des concessions ferroviaires

- Notion de "concession" en droit français :
 - Régime élaboré par le juge administratif français qui n'a pas été défini par la Loi :
 - un contrat administratif
 - où la puissance publique confie à une entreprise
 - la réalisation de travaux ou l'exploitation d'un service public
 - Application du droit administratif et compétence des tribunaux administratifs ;
 - Prérogatives de puissance publique (en cas de défaillance du concessionnaire, l'autorité concédante peut se substituer à lui, sans mettre un terme au contrat...);
 - Théorie de l'imprévision (intervention de la puissance publique si bouleversement des conditions économiques d'exploitation)..

5

(1) Spécificité des concessions ferroviaires

- Les concessions ferroviaires en Afrique se réfèrent à certaines dispositions élaborées dans le droit français ..
 - Biens de retour, de reprise
 - Domaine public ferroviaire (imprescriptible, inaliénable..)
- ... mais en diffèrent sur certains points radicalement :
 - Exploitation ferroviaire réputée activité commerciale (A 1-3)
 - Soumise au Code de commerce (A 1-3)
 - Théorie de l'imprévision inapplicable (A 1-3)
 - Contrôle de l'Etat dans les conditions du (A 1-6)
 - Pas de droit de substitution de l'Etat (Titre 11)

6

(2) Contenu de la convention

Principaux points traités

- Objet de la concession
- Cadre d'exploitation des services
- Accès d'autres opérateurs aux infrastructures
- Gestion des infrastructures et matériels
- Gestion des personnels
- Redevance de concession
- Durée et fin de la convention
- Traitement des différends et suivi de la convention

7

(2) Contenu de la convention

Objet

- Exploitation technique et commerciale de services ferroviaires ;
- Exploitation, maintenance, renouvellement et aménagement des infrastructures ferroviaires ;
- Gestion du domaine public ferroviaire.

8

(2) Contenu de la convention Cadre d'exploitation

- Des services commerciaux :
 - Liberté de configuration et d'organisation
 - Liberté tarifaire
 - Ne pouvant être durablement déficitaires

- Des services exploités dans le cadre d'OSP
 - Demande expresse de l'Etat
 - Exploitation dans le cadre de conventions particulières (fixant la configuration)
 - Droit à compensation financière

9

(2) Contenu de la convention Accès des tiers aux infrastructures

- Droit d'accès des tiers au réseau limité..
 - A l'initiative du concessionnaire
 - A la demande de l'autorité concédante :
 - *Abus de position dominante*
 - *Pratiques discriminatoires (prix ou fourniture)*
 - *Incapacité de fournir un service essentiel à des clients*

- ... se traduisant par l'établissement d'une convention (avec péage)

10

(2) Contenu de la convention Gestion des infrastructures

- Etat conserve la propriété des infrastructures ferroviaires
- Le concessionnaire a en charge
 - l'exploitation
 - la maintenance
 - *concessionnaire, seul responsable*
 - *standards et normes doivent garantir la sécurité*
 - *au niveau généralement admis par l'industrie ferroviaire*
 - les travaux de renouvellement et d'aménagement
 - *maîtrise d'ouvrage déléguée au concessionnaire*
 - *agrément de l'Etat*
 - *droit au remboursement de la partie non amortie en fin concession*
 - seuls sont exclus (sauf avenant) les travaux de développement

11

(2) Contenu de la convention Gestion des matériels ferroviaires

- Matériels ferroviaires
 - Achetés ou pris en location par le concessionnaire
 - *matériel nouveau*
 - *matériel existant en début de concession*
 - Droit de préemption de l'Etat en cas de vente

12

(2) Contenu de la convention

Gestion du personnel

- Régi par le droit du travail
- Liberté de sélection du personnel repris
- Effectifs repris généralement pré déterminés
- Non responsabilité du concessionnaire à l'égard des personnels non repris

13

(2) Contenu de la convention

Redevance de concession

- Redevance contrepartie de la mise à disposition des infrastructures et du droit d'exploiter :
 - Partie fixe
 - Partie variable
 - *ou*
 - Partie variable uniquement (proportionnelle, progressive ou dégressive)

- Une composante ou plusieurs composantes

14

(2) Contenu de la convention

Fin de la concession

- Durée :
 - Inciter le concessionnaire à investir
 - Glissement de la convention

- Résiliation anticipée :
 - Dissolution, liquidation, faillite du concessionnaire
 - Manquement grave

15

(2) Contenu de la convention

Suivi de la concession et arbitrage

- Suivi :
 - Un comité paritaire
 - Pas d'agence de régulation
 - Intervention d'un auditeur indépendant

- Règlement des différends par arbitrage

16

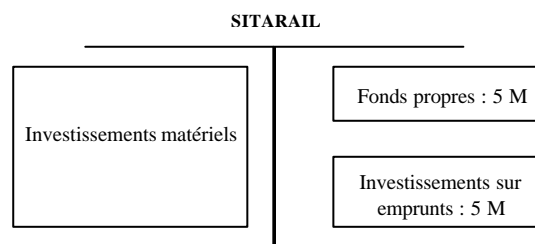
(3) Principes directeurs

- Les concessions classiques ont 2 dimensions :
 - Intérêt public
 - Logique économique
- Les concessions ferroviaires en Afrique privilégient la logique économique (sauvetage des chemins de fer) :
 - "Risques et périls de l'exploitant"
 - Liberté de l'exploitant
 - Intervention de l'Etat limitée dans la gestion
 - Implication financière de l'Etat limitée

17

(3) Principes directeurs *Risque de l'exploitant SITARAIL*

- Un PIU de 40 M



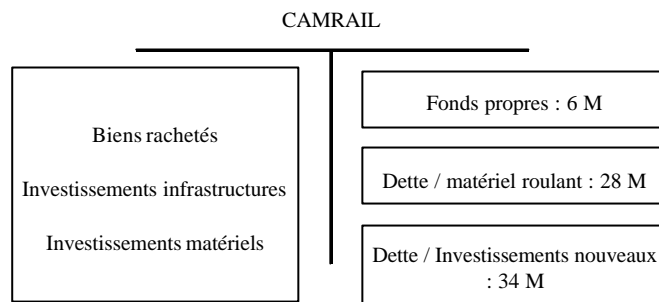
DETTES SIPF / Investissements : 16 M

DETTES SOPAFER / Investissements : 12 M

18

(3) Principes directeurs Risque de l'exploitant CAMRAIL

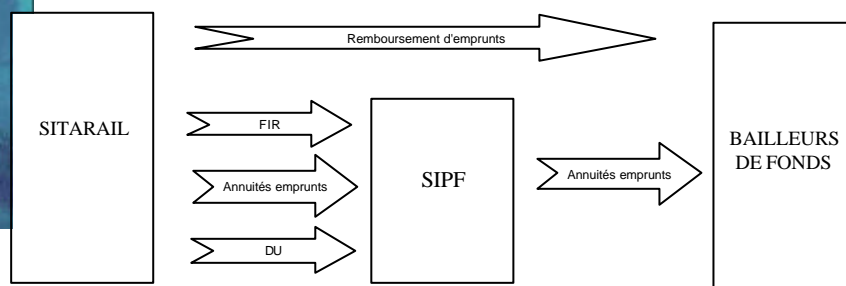
- Un PIP de 50 M



19

(3) Principes directeurs Equation économique

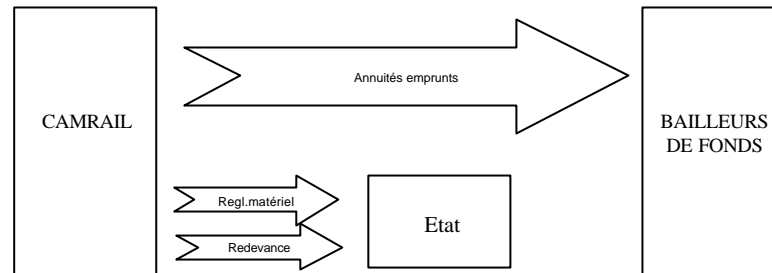
- Pour SITARAIL



20

(3) Principes directeurs Equation économique

■ Pour CAMRAIL



21

II. Etude de cas : mise en concession du chemin de fer d'Ifrikyia

(cf. annexe 2b, disponible auprès du pôle transport de l'Isted)

Les participants au séminaire se sont penchés sur l'analyse du cas de « la mise en concession du chemin de fer d'Ifrikyia » rédigé par la Banque mondiale.

L'essentiel des travaux ont porté sur la lecture critique et l'analyse du projet de convention type.

Titre premier (page 20 de l'annexe 2b) : Généralités

Sur le vocabulaire employé

Contrairement au projet présenté, il est souhaitable que la convention comporte dans un préambule, une définition précise des termes employés comme les notions de « domaine public », de « biens de retour et de biens de reprise », « d'infrastructure ferroviaire », « d'amortissement de caducité »...

Sur « l'esprit de la convention »

On peut noter que la convention est qualifiée de « convention de concession » et qu'elle utilise des notions et des termes (comme les biens de reprise et de retour..) qui sont propres au régime juridique des concessions « à la française ». Néanmoins, la convention comporte des dérogations radicales et se déconnecte explicitement du droit français dans la mesure où elle précise que :