



The Infrastructure Consortium for Africa  
Le Consortium pour les infrastructures en Afrique



AFRICAN DEVELOPMENT  
BANK GROUP

## **Financer le secteur des transports pour la croissance en Afrique**

**3 et 4 décembre 2007, Tunis**

### **Relevé de conclusions**

Une réunion sur le thème " Financer le secteur des transports pour la croissance en Afrique" s'est tenue à Tunis du 3 au 4 décembre 2007. La réunion a été organisée par le Consortium pour les Infrastructures en Afrique (ICA), avec l'appui de la Banque Africaine de Développement.

Cette réunion a rassemblé cent vingt représentants de haut niveau des secteurs publics et privés. Des investisseurs, des entrepreneurs, des opérateurs économiques, des conseillers en transactions commerciales, des concessionnaires, des banques, des donateurs et des institutions africaines ont eu des débats fructueux avec des promoteurs nationaux de projets d'infrastructure de transport de l'ensemble du continent, projets qui exigent des financements à court et moyen termes. La réunion a également offert l'occasion d'analyser l'évolution récente du secteur des transports en Afrique.

Le Vice-président de la Banque africaine de développement chargé de l'infrastructure, M. Mandla Gantsho, a prononcé l'allocution de bienvenue. Dans son discours d'ouverture le Président de la Banque africaine de développement, M. Donald Kaberuka, a souligné le lien important qui existe entre la compétitivité de l'Afrique et la promotion de l'investissement pour les infrastructures sur le continent, et a exprimé l'espoir que la réunion examinerait les modèles économiques appropriés axés sur la participation privée au développement d'infrastructures durables. Prenant la parole à la même occasion, le Directeur de la planification et des études du ministère tunisien des Transports, M. Wissem Gaida Majoub a prononcé un discours liminaire et fait part de l'expérience tunisienne sur la « Participation du secteur privé à la promotion des projets de transport ».

Au cours des mois précédant la réunion, le Secrétariat de l'ICA a travaillé avec une équipe de spécialistes en financement de projet pour un examen détaillé des projets de transport. Une liste sélective de projets prioritaires pertinents pour l'investissement par le secteur privé, en particulier par des partenariats publics - privés, a été établie.

## **Compte rendu des discussions**

Sur la base des discussions approfondies sur les projets présentés, des études de cas et des présentations sur les questions transversales, il convient de noter :

### **Le financement comme obstacle**

L'amélioration des infrastructures exigera que l'on mette un accent particulier sur les partenariats publics - privés (PPP). Les gouvernements africains doivent piloter l'élaboration des stratégies de PPP. L'engagement ferme et le renforcement de capacités des gouvernements pendant les phases de préparation, de passation des marchés et d'exécution des projets sont des conditions préalables et particulièrement déterminantes dans les projets régionaux où les problèmes de coordination sont complexes.

À peu d'exceptions près, les marchés financiers locaux en Afrique ne sont pas actuellement adaptés au financement des infrastructures de transport. Ils sont par ailleurs inadaptés aux échéances de la dette qui sont en moyenne de 180 jours seulement en Afrique sub-saharienne, et au maximum de 3 à 5 ans sur certains marchés. Les coûts de transactions élevés constituent aussi un obstacle au développement d'un marché efficace. Par exemple, Kenya Telecom – un emprunteur au dessous du taux Libor – devrait payer des coûts de transactions de 7% pour accéder aux marchés financiers.

Les gouvernements devraient créer un marché de capital investissement (equity market) d'abord, et ensuite améliorer les conditions de la dette. Le succès de la bourse des valeurs du Kenya qui s'est développée en passant de 45 000 à 1 million d'investisseurs en 3 ans et demi témoigne de l'intérêt des investisseurs nationaux. A noter également que les institutions de financement du développement continuent de jouer un rôle majeur dans la promotion du marché et la réduction des risques encourus dans le cadre des PPP.

### **Environnement propice**

Il incombe aux gouvernements de mettre en place un cadre propice au développement du secteur privé. La stabilité des cadres juridique et économique, est indispensable, en particulier lors de « changement de régime », pour bien évaluer financièrement les risques et assurer la durabilité des transactions.

Une réglementation transparente et fiable est également un des principaux facteurs permettant d'attirer l'investissement privé dans les domaines réglementés des infrastructures.

### **Risques**

La participation du secteur privé dès le début du cycle de vie du projet est nécessaire pour donner des précisions sur le périmètre et les limites du projet en vue de la répartition adéquate des risques et d'une évaluation appropriée des coûts de fonctionnement de l'infrastructure.

Le risque paiement pour le secteur privé est un aspect important pour la viabilité financière du projet. Il existe maintenant des nouvelles garanties pour compenser

les risques de défauts de paiement des États dans le cas où le projet prévoit une subvention publique.

Les risques liés aux prévisions sont souvent élevés lorsque le secteur privé prend le relais après plusieurs années de sous-investissement caractérisé de la part du secteur public. Les partenariats efficaces basés sur un dialogue ouvert sont nécessaires aussi bien que la communication ad hoc entre les parties prenantes concernant les engagements respectifs des secteurs privé et public dans le cadre des PPP.

### **Durabilité**

Les infrastructures doivent être durables. En Afrique, les dépenses d'entretien des actifs publics sont nettement inférieures au niveau exigé pour soutenir le réseau d'infrastructure actuel, il conviendrait d'explorer davantage les voies et moyens permettant de résoudre le problème, par exemple des unités commerciales impliquant des partenariats avec le secteur privé.

Il existe un nombre croissant de « PPP sociaux » qui sont passés de la formule initiale ("paiement par l'utilisateur") à la formule du "paiement par le gouvernement", avec ou sans transfert de risque au secteur privé. Cette formule permet au secteur public de mieux assurer la fiabilité des services aussi longtemps que les paiements des services sont honorés.

Les usagers des secteurs public et privé sont prêts à payer la qualité du service, par exemple le péage est socialement acceptable dans la plupart des pays, s'il y a des options d'itinéraires. Le rôle du gouvernement consiste à assurer à fixer des prix équitables et à créer les conditions propres à un investissement de qualité.

### **Expiration du contrat et défaut d'exécution**

Le règlement des litiges, l'expiration du contrat et le défaut d'exécution sont toujours les principaux points de négociation. Faire preuve de flexibilité est un facteur déterminant tout comme l'obligation d'observer une diligence raisonnable pendant la phase préparatoire.

Finalement, le risque est assumé par l'Etat. Les organismes de prêt ne financeront pas s'il n'y a pas de garantie de paiement par suite de résiliation du contrat en dehors de l'instrument à vocation spécifique (IVS) qui, – par définition – n'a pas d'autres actifs. Le gouvernement doit évaluer ce risque tout en assurant la protection de l'intérêt général.

### **Sécurité routière**

L'Afrique a le réseau routier le plus dangereux du monde. Les coûts économiques s'élèvent actuellement à 10 milliards de dollars américains– soit 2 pour cent du PNB, et selon les prévisions, il y aura une augmentation nombre de victimes des accidents de la route de 80% d'ici à 2020.

Les pays membres de l'ICA et les représentants des gouvernements africains ont pris note de la recommandation formulée par la Commission mondiale pour la

sécurité routière selon laquelle au moins 10% de tout investissement d'infrastructure routière devrait être affecté à la sécurité routière.

### **Principales conclusions**

- La réunion a été couronnée de succès, en facilitant le dialogue entre les promoteurs des projets de transport et le secteur privé concernant bon nombre de projets prioritaires. Les participants ont eu un dialogue ouvert sur les engagements financiers et politiques requis pour que ces projets bénéficient finalement d'un financement.
- La nécessité de nouer des partenariats public - privé (PPP) a été encouragée pour aider à combler le retard de l'Afrique en matière d'infrastructure. La mise en œuvre d'un plus grand nombre de PPP exigera un l'engagement important des pays afin de garantir le partage équitable des risques, une aide accrue des partenaires au développement sera par ailleurs nécessaire. Les participants ont eu lors de la réunion des informations sur bon nombre de cas de partenariats réussis et en cours.

### **Prochaines étapes**

- Le Secrétariat de l'ICA continuera d'encourager le secteur privé à participer aux projets prioritaires d'infrastructures.
- Pour faciliter l'établissement de nouveaux PPP, le Secrétariat de l'ICA est en train de préparer un guide à l'attention des promoteurs nationaux de projets, qui mettra l'accent sur les meilleures pratiques pour la préparation et la constitution de dossiers sur des projets bancables. Ce guide devrait être disponible en 2008.
- Le Secrétariat de l'ICA assurera le suivi des projets présentés lors de la réunion et établira un rapport sur les progrès réalisés en 2009.

*Annexe 1 – Projets prioritaires présentés lors de la réunion*

*Annexe 2 – Prochaines étapes pour les projets prioritaires*

*Annexe 3- Projets futurs –*

*Les copies de toutes les fiches de projet et les présentations sont disponibles sur le site Web d'ICA (<http://www.icafrica.org>).*

## **Annexe 1 : Liste de projets prioritaires**

<b>Nom du projet</b>	<b>Pays</b>	<b>Type de projet</b>	<b>Promoteur</b>
Port d'Enfidha	Tunisie	Port	Mme Zeinab M'Rad Babbou Directrice, Département des Affaires maritimes Ministère du transport
Chemin de fer Djibouti - Ethiopie	Djibouti, Ethiopie	Chemin de fer	M. Atnafseged Kifle Directeur, Relations internationales ministère du Transport et de la Communication
Terminal pour conteneurs de Mohammedia	Maroc	Port	M. Elkhali Hassani Directeur, Infrastructures et Travaux publics Agence nationale des ports
Pont de Kazungula	Zambie Botswana	Pont	M. Remmy Makumbe Directeur, Département de l'Infrastructure Secrétariat de la SADC
Port de Mayumba	Gabon	Port	M. Henri Daguino Conseiller technique Ministère des affaires de Maritime
Route à péage de Winelands	Afrique du Sud	Route	M. Nazir Alli Directeur général (Agence nationale des routes d'Afrique du sud) SANRAL
Route à page de Wind Cost	Afrique du Sud	Route	
Deuxième point de traversée du Nil à Jinja	Ouganda	Pont	M. Jeremy Bassy Aguma Économiste des transports Unité de formation de l'Agence des routes (RAFU) Ministère des Travaux publics et du Transport

## **Annexe 2 : Prochaines étapes pour les projets prioritaires**

### **Terminal pour conteneurs du Port Mohammedia**

L'étude de faisabilité menée par l'Office d'exploitation des ports n'est pas encore publiée. Le secteur des transports au Maroc a connu des réformes juridiques et de réglementation en 2006, notamment une libéralisation partielle ainsi que la scission en deux entités de l'ancienne entreprise publique de gestion du port, l'Office d'exploitation des ports (ODEP). Les deux nouvelles entités sont :

- La Société d'exploitation des ports (SODEP), l'entité opérationnelle, et
- L'Agence nationale des ports (ANP), l'entité stratégique et de régulation

Le trafic de conteneurs du port de Casablanca, qui gère plus de 90% du trafic actuel dans le pays, a connu une croissance de 20% d'octobre 2006 à octobre 2007, mettant en exergue un besoin de capacité additionnelle dans la région de Casablanca - Mohammedia, qui sont distants de seulement 25 kilomètres.

Le projet concerne l'aménagement d'un nouveau terminal du port existant et non un nouveau port en soi. Les autorités marocaines s'attendent à ce que le nouveau port de Tanger Med dévie 25% du trafic de conteneurs de la région de Casablanca - Mohammedia, un pourcentage insuffisant pour affecter la viabilité économique et financière du projet de terminal à conteneurs à Mohamedia.

### **Pont de Kazungula**

Le projet est porté conjointement à parts égales par les gouvernements du Botswana, de la Zambie et du Zimbabwe, et piloté par un Comité de Pilotage Conjoint (CPC) des trois pays au niveau du secrétaire permanent. Le Comité de gestion de projet est distinct et traite les aspects opérationnels. La phase de développement du projet est financée par la Banque africaine de développement pour un montant de 4 millions de dollars américains.

Après un processus d'achat public lancé en mars 2007, on s'attend à ce que les prochains lots de contrats d'études soient attribués en janvier 2008. Ceux-ci se composent de trois lots distincts à savoir, faisabilité et études techniques détaillées (Lot 1), options de financement (Lot 2) et le plus petit lot, appui au secrétariat de SADC qui abrite le CPC (Lot 3). L'offre a intéressé bon nombre de fournisseurs (37 manifestations d'intérêt (MI), 17 offres pour le Lot 1 et 15 pour le Lot 2). L'identité des soumissionnaires retenus reste confidentielle. La SADC espère que les travaux seront terminés en décembre 2008.

Le CPC fait preuve d'esprit d'ouverture quant à la procédure de mise en œuvre du projet, y compris l'option de mise en œuvre par des méthodes classiques de passation de marchés publics, c'est-à-dire, sans la participation du secteur privé. Parallèlement, les options de conception et de financement sont en cours d'élaboration et la date de lancement des appels d'offres du projet n'est pas encore fixée.

### **Port en eau profonde de Mayumba**

Le gouvernement gabonais a obtenu un financement par la Banque islamique de développement pour une étude de faisabilité qui est déjà en cours. L'étude

concernera tous les aspects y compris les domaines technique, économique, financier, juridique, social et environnemental. L'étude est menée par Studi en ce qui concerne la voie d'accès et le pont, Sogreah pour le port et Gide pour les aspects juridiques. On s'attend à ce que le projet d'aménagement du port bénéficie d'un important soutien du gouvernement et qu'il soit opérationnel en 2011 selon la formule BOT (construction/exploitation transfert). L'étude de faisabilité finale devrait être publiée en avril 2008.

### **Port en eau profonde d'Enfidha**

En conformité à l'objectif de modernisation de son infrastructure portuaire et compte tenu de la croissance du trafic de transbordement dans le bassin méditerranéen, le gouvernement tunisien prévoit la construction d'un port maritime en eau profonde à Enfidha, entièrement selon la formule BOT. Un appel à manifestation d'intérêt des entreprises et des consortiums spécialisés dans l'aménagement et l'exploitation de ces types de terminaux a été publié le 14 décembre 2007. La date limite de soumission de manifestation d'intérêt est 31 janvier 2008.

### **Deuxième point de traversée du Nil à Jinja**

Le projet est dans la phase de conception. Quelques sujets sensibles ont été identifiés dans les études préliminaires d'évaluation, des études additionnelles sont toutefois nécessaires. Les objectifs sont d'aménager un poste de péage pour ce deuxième point de traversée du Nil pour les véhicules à poids lourds, d'effectuer des travaux de réhabilitation sur le point de traversée actuel, d'y maintenir le droit d'exemption de péage (le réserver) à l'usage des véhicules légers seulement.

Le Deuxième point de traversée du Nil ne doit pas être considéré uniquement comme projet national, mais comme un lien essentiel avec la sous-région du Corridor Nord. Ceci permettrait à l'Ouganda d'accéder à un financement additionnel pour les études de faisabilité et, éventuellement pour la mise en oeuvre.

### **Routes à péage d'Afrique du Sud :**

#### *Route à péage de Winelands et Route à péage de Wild Cost*

Ces projets sont hautement prioritaires dans le programme de l'Office national des routes d'Afrique du Sud (SANRAL) et seront effectués même sans la participation du secteur privé – bien qu'ils cherchent activement un investisseur privé. SANRAL ne prévoit pas de garanties de l'Etat ou de garanties de trafic minimum. Pendant le processus d'appel d'offres, 3 candidats sont présélectionnés, sur ce nombre 2 ou même 3 sont retenus et invités à soumettre leurs meilleures offres. SANRAL se base sur un système de points pour évaluer la dernière meilleure proposition et négocie avec le mieux disant. Les principaux points négociés incluent les clauses de résiliation de contrat et le cas de force majeure.

### Projets futurs – Annexe 3

Nom du projet	Pays	Type de Projet	Contact
Projet intégré de transport	Botswana	Route	Supee Teravaninthorn <i>Spécialiste en chef des transports</i> <i>Banque mondiale</i> Téléphone : (+1) 202-473-4981 Email : <a href="mailto:steravaninthorn@worldbank.org">steravaninthorn@worldbank.org</a>
Aéroports nationaux de Douala et de Yaoundé	Cameroun	Aéroport	André Ndongo <i>Coordonnateur de l'Unité de gestion de PRSSAC</i> <i>Autorité de l'Aviation civile du Cameroun</i> Téléphone : (273) 230 47 66 Email : <a href="mailto:apndongo@yahoo.fr">apndongo@yahoo.fr</a>
Pont Kinshasa - Brazzaville	Congo RDC	Chemin de fer, Route, Pont	Godwin Punungwe <i>Conseiller en transport</i> <i>Secrétariat du NEPAD</i> Téléphone : +27 11 313 3353 Email : <a href="mailto:godwimp@nepad.org">godwimp@nepad.org</a>
Pont de Rosso	Mauritanie, Sénégal	Pont	Una Clifford <i>Banque européenne d'investissement (BEI)</i> Téléphone : +352 4379 3326 Email : <a href="mailto:u.clifford@eib.org">u.clifford@eib.org</a>
Port de Banjul	Gambie	Port	Peter Sturmheit <i>Ingénieur des transports</i> <i>BAD</i> Téléphone : +216 7110 3667 416 Email : <a href="mailto:p.sturmheit@afdb.org">p.sturmheit@afdb.org</a>
Voie de dégagement de Mombasa	Kenya	Route	Anil Bhandari <i>Conseiller supérieur</i> <i>Banque mondiale</i> Téléphone : +254 20 3226421 Email : <a href="mailto:abhandari@worldbank.org">abhandari@worldbank.org</a>
Opérations portuaires de marchandises générales	Tanzanie	Port	Dieter Schelling <i>Banque mondiale</i> Téléphone : +255 22 218 3279 Email : <a href="mailto:dschelling@worldbank.org">dschelling@worldbank.org</a>
Projet de Thika	Kenya	Route	Anil Bhandari <i>Conseiller supérieur</i> <i>Banque mondiale</i> Téléphone : +254 20 3226421 Email : <a href="mailto:abhandari@worldbank.org">abhandari@worldbank.org</a>
Projet de Ligne de Bus express de Kampala	Ouganda	Transport en commun	Jeremy Bassy Aguma <i>Économiste des transports</i> <i>Ministère des travaux publics et du transport</i> Téléphone : +256 31 233100/+256 41 318000/+256 31 2 233215 Email : <a href="mailto:jagumba@rafu.or.ug">jagumba@rafu.or.ug</a>
Voie de dégagement e Kampala-Entebbe	Ouganda	Route	