

Survol des PPP dans le domaine du transport en Afrique

Philippe Durand
Département de l'infrastructure
BAD

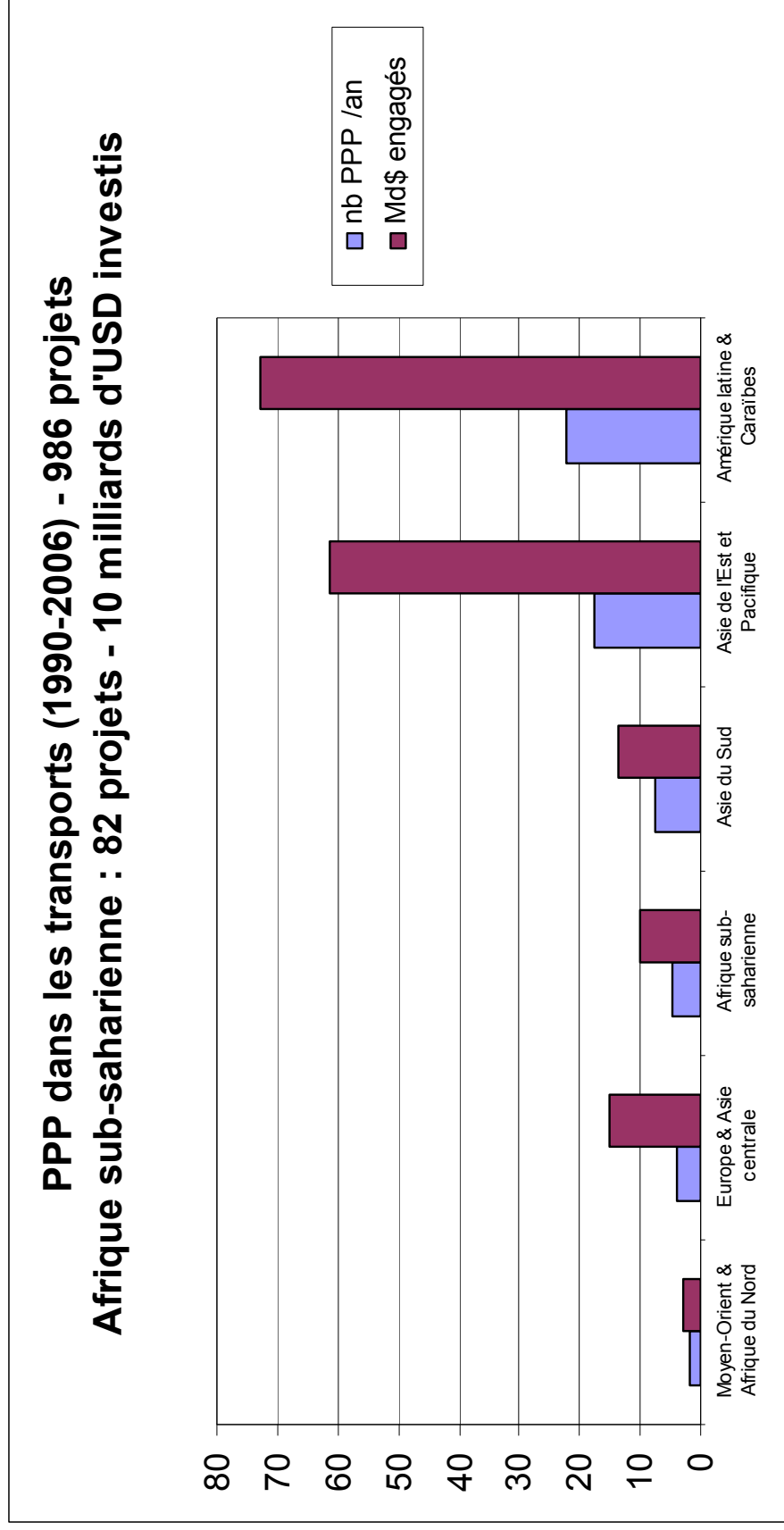
Sommaire de la présentation

1. Statistiques sur les PPP
2. Quelques résultats de PPP dans le domaine du transport en Afrique
3. Faiblesses et conditions requises
4. Propositions pour l'avenir

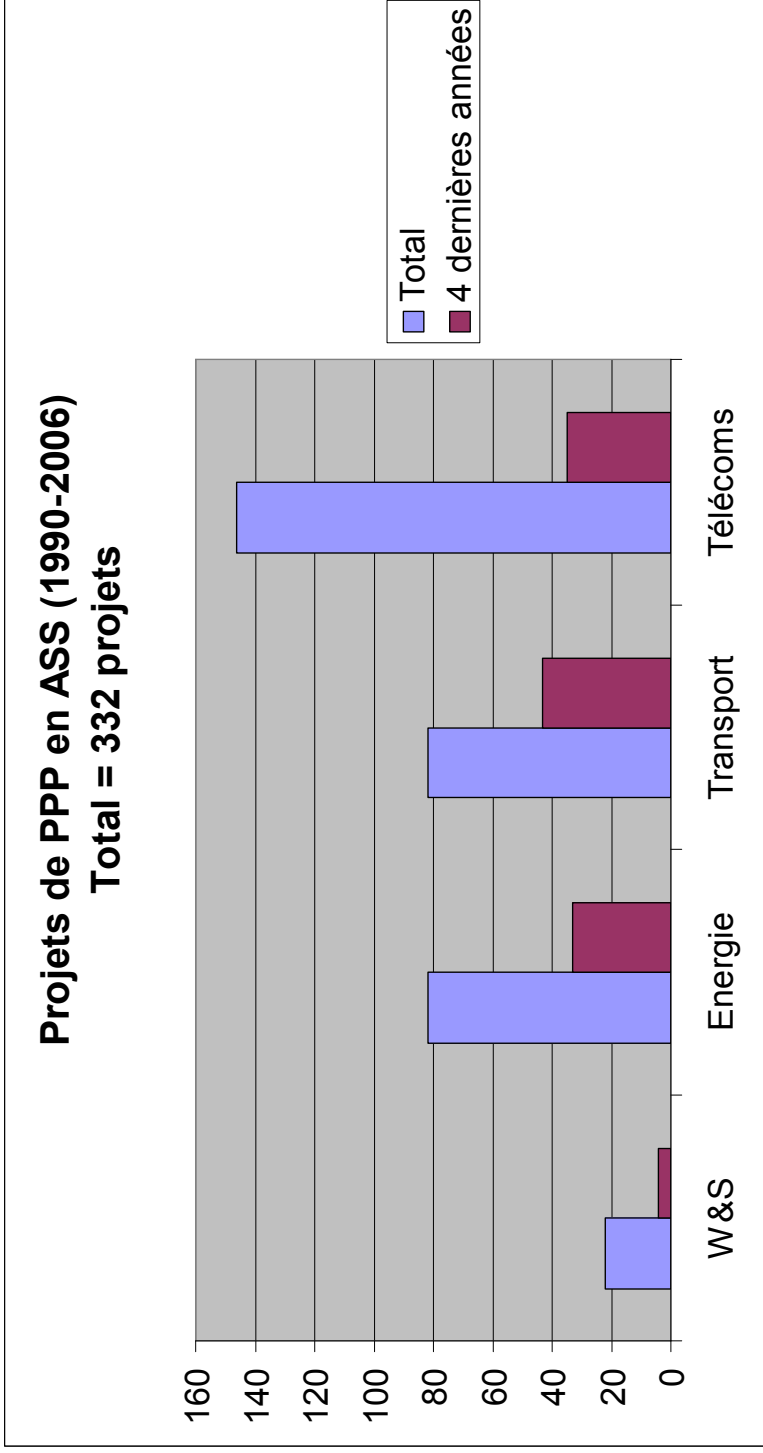
1. Quelques statistiques sur les PPP

(tirées de la base de données du PPIAF/BM sur la participation du secteur privé dans le secteur des infrastructures)

Mythe n°1 : Il n'existe que peu de PPP dans le domaine du transport en Afrique



... Autant que dans le secteur de l'énergie, et le rythme s'est accéléré récemment

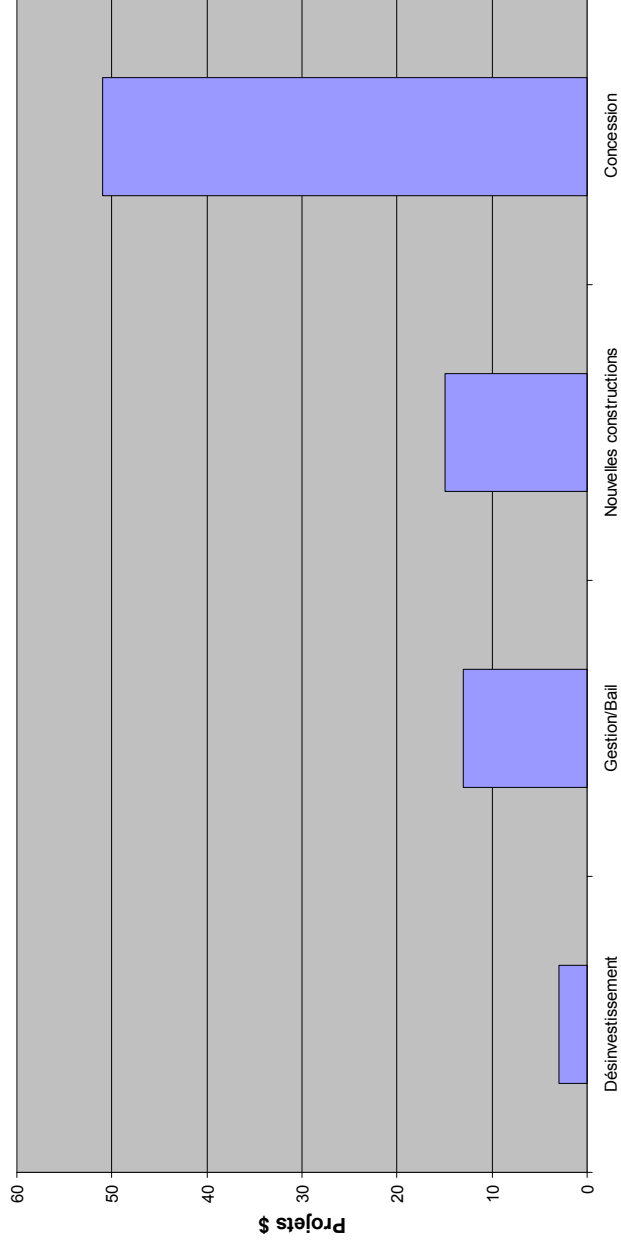


Prépondérance du modèle de la concession dans le monde

Type de participation du secteur privé (Afr. sub-sah.) -

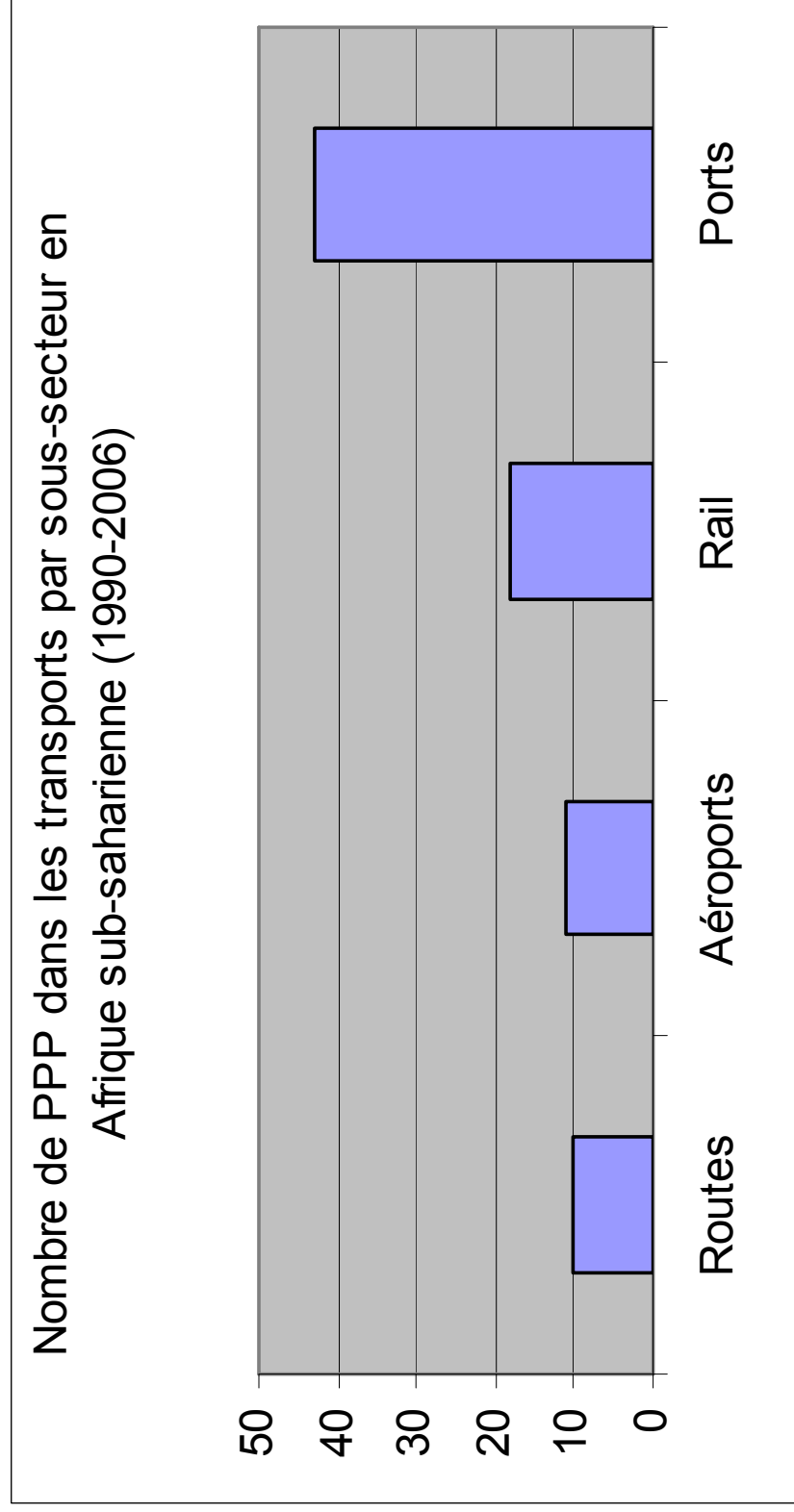
Concessions = 62%

ALC = 70% AEP = 39%



Réunion de l'ICA sur le transport
Décembre 07

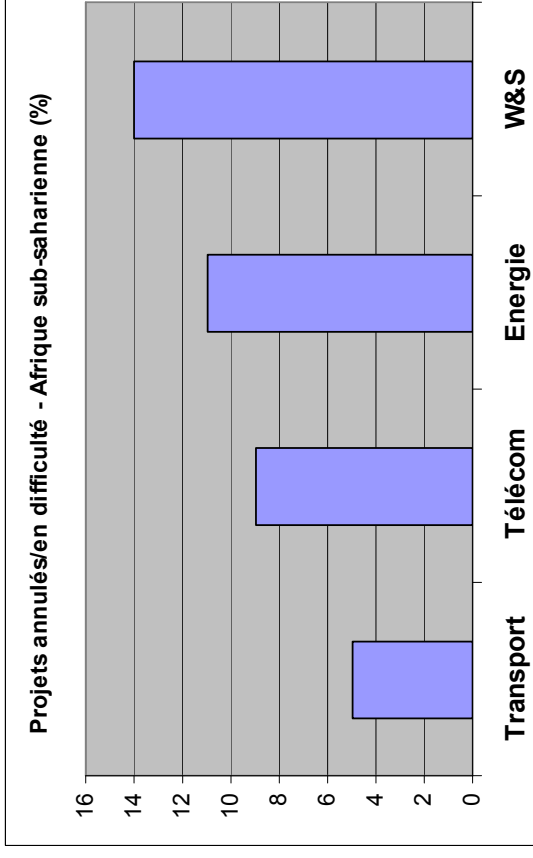
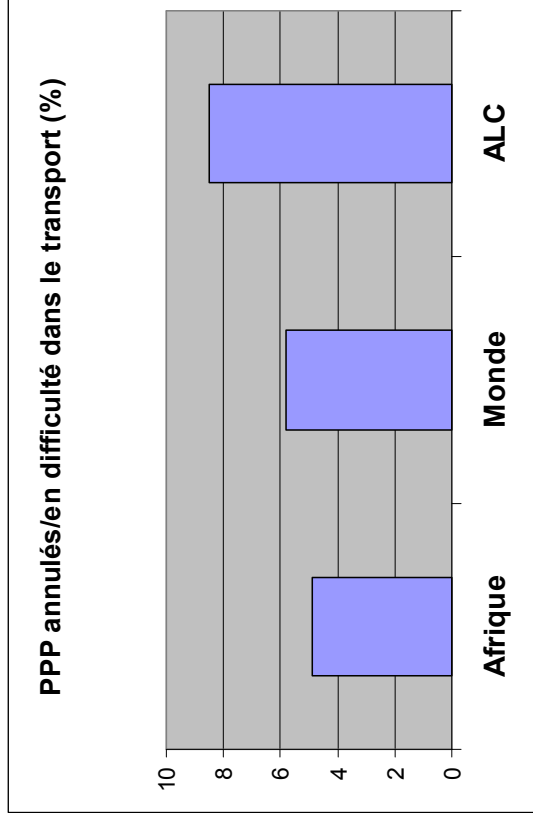
Les ports et le rail sont le principal domaine des PPP



PPP récents dans le domaine du transport en Afrique

- **Port de Calabar au Nigeria** : concession, sponsor international, investissement de 24 millions d'USD, versement de 30 millions d'USD à l'État (dans le cadre d'un vaste programme d'octroi de 19 concessions portuaires)
- **Chemins de fer centraux du Nigeria** : concession, sponsor international, aucun investissement, versement de 6 millions d'USD à l'État
- **Aéroport Murtala Muhammed au Nigeria** : projet d'installations nouvelles, sponsor local, investissement de 200 millions d'USD
- **Port de Doraleh à Djibouti** : projet d'installations nouvelles, sponsor international, investissement de 300 millions d'USD
- **MéTRO léger de Gautrain en Afrique du Sud** : projet d'installations nouvelles, sponsor international/local, investissement de 3500 millions d'USD
- **Port de Juba au Soudan** : concession, sponsor international, investissement de 30 millions d'USD
- **Ligne ferroviaire Kenya-Ouganda** : concession, sponsor international/local, investissement de 400 millions d'USD, versement de 4 millions d'USD à l'État
- **Port de Louba en Guinée équatoriale** : concession, sponsor international, investissement de 70 millions d'USD, versement de 2 millions d'USD à l'État
- **Terminal à conteneurs de Tanger au Maroc** : projet d'installations nouvelles, sponsor international, investissement de 1 300 millions d'USD

Mythe n°2 : les PPP échouent en Afrique sub-saharienne



2. Quelques résultats de PPP dans le domaine du transport en Afrique

Résultats positifs dans l'ensemble

- Les PPP se traduisent par des améliorations de l'exploitation et des services. Exemples :
 - Chemins de fer du Cameroun (2005 par rapport à 1999) : hausse de 27% du transport des marchandises ; hausse de 16% de la productivité ; hausse du ratio de liquidité générale de 0,55 à 0,9 ; hausse des transferts nets à l'État
 - Chemins de fer de Beira (entre 2004 et 2007) : multiplication par 10 du kilométrage moyen entre chaque panne de locomotive ; division par 5 du nombre de voies soumises à une limitation de vitesse temporaire
 - Chemin de fer Mali-Sénégal (2004-2007) : division par 8 de la durée de ralentissement du trafic
 - Routes nationales à péage d'Afrique du Sud : réduction des coûts d'utilisation des véhicules, diminution de la durée des trajets et sécurité accrue, intégration régionale
- Mais : en général, résultats inférieurs aux attentes et quelques échecs (par ex. bail de l'aéroport du Cameroun, Sitarail en Côte d'Ivoire)

De plus, les résultats des PPP sont insuffisamment documentés

- Les résultats des PPP ne font pas suffisamment l'objet d'évaluations systématiques, quantitatives et continues
- Dans certains cas, l'expérience est trop récente (concession = activité à long terme)
- L'information/la communication vis-à-vis des parties prenantes doit être améliorée

3. Faiblesses et conditions requis

- Quelques problèmes :
 - Asymétrie de l'information/des capacités entre l'investisseur et l'autorité de réglementation
 - Investissements limités des concessionnaires
 - Peu de sponsors locaux
 - Incertitude quant à la capacité budgétaire en matière de subventions et de financement du transport/entretien des actifs publics
 - Subventions directes/indirectes aux usagers de la route : problème pour le rail
 - Licenciements dans le secteur ferroviaire
 - Retournement de situation dans certains pays du continent en tête des PPP (ALC)
 - Critiques publiques

Conditions requises pour le succès des PPP

- Capacité du secteur public (conception, recrutement et supervision des PPP)
- Portefeuille de projets susceptibles de bénéficier de concours bancaires (selon leur faisabilité)
- Réglementation transparente et prévisible, comprenant des mécanismes de règlement des litiges et de renégociation
- Engagement continu de l'État
- Information des parties prenantes
- Viabilité financière : tarifs + subventions
- Répartition et atténuation adéquates des risques
- Concurrence du marché ou propositions spontanées relatives aux projets d'installations nouvelles
- Concurrence intermodale (par ex. rail/route)

4. Propositions pour l'avenir

- Elaboration/renforcement par les gouvernements des stratégies sous-sectorielles en matière de PPP : les gouvernements doivent piloter ces projets
- Reconnaissance du fait que les PPP sont nécessaires au développement des infrastructures
- Financement et meilleure coordination du développement des portefeuilles de projets
- Optimisation des capacités du secteur public en matière d'adjudication et de réglementation des PPP
- Accroissement du soutien de la BAD : stratégie en cours d'élaboration (principes : sélectivité, valeur ajoutée, partenariats, renforcement des capacités, synergies internes)

JE VOUS REMERCIE

Réunion de l'ICA sur le transport
Décembre 07