

Chapitre 1 : INTRODUCTION

La question du développement infrastructurel des pays de l'Afrique a toujours attiré mon attention, et plus particulièrement le financement des projets d'infrastructures des pays africains de la côte ouest (Angles 2012). Il est important de préciser que les infrastructures représentent un aspect très important sur le développement d'un pays. Selon le journal « Contrepartie » (2013), entre 2004 et 2012, les économies africaines ont crû en moyenne de 5 % par an. Selon Tedika (2013) après l'Asie, l'Afrique est le deuxième continent la plus rapide en termes de développement ces dernières années. En effet, cette évolution doit être accompagnée par des infrastructures qui facilitent les conditions de vie de la population, ce qui n'est pas toujours le cas dans certains pays africains d'après Ndjanyou (2001). C'est dans cette perspective que l'idée de faire des recherches sur le financement des infrastructures nous est apparue comme problématique à creuser. Certains pays africains ont un manque de fonds pour financer leurs projets d'après Perrier, Toro et al. (2014). Lorsque le besoin en financement de projets ne correspond pas avec la disponibilité des ressources financières, les États n'ont d'autre choix que d'aller chercher des financements par le biais des banques. Ces financements sollicités par les États sont octroyés par les banques telles que la Banque Mondiale, la Banque africaine de Développement, le Fonds Monétaire international (FMI), etc. Certains pays obtiennent un financement total de leur projet tandis que d'autres perçoivent des financements partiels, d'où l'utilité de choisir un très bon mode de financement. L'objectif de ce projet est de chercher de manière claire et précise des moyens de financement existants et efficaces permettant aux pays de l'Afrique de l'Ouest de finaliser leur projet d'infrastructures. Le besoin annuel en Afrique est conséquent et s'approche de 100 milliards \$ selon Moustapha (2018). Cependant, il ajoute que sur l'ensemble de ce besoin, seuls 50 % sont disponibles. Il est clair qu'à ce niveau les

États sont tenus de compenser cet écart. Il existe plusieurs façons de satisfaire à ses besoins : l'État peut faire appel à deux secteurs qui sont le privé et le public. Le choix du secteur ne dépend pas que d'une intuition, mais des études faites sur le projet, de son envergure et surtout de la rentabilité du projet. C'est dans cette logique que nous étudierons l'historique de la relation public-privé dans une première partie ; dans la deuxième partie, nous démontrerons pourquoi le public fait appel au privé dans la relation ou l'exploitation de ses services et enfin dans la troisième partie nous verrons dans les détails pour comprendre comment le public et le privé parviennent à trouver un consensus.

1.1. L'Afrique et ses infrastructures

Ce chapitre étudie la situation des infrastructures du continent et au aussi les problèmes qui empêchent l'Afrique de subvenir aux besoins en infrastructures de ses citoyens.

1.1.1. Les infrastructures en Afrique

Le continent africain ne cesse de faire de grands pas vers le développement, ce qui incite les dirigeants à se rencontrer très souvent dans des forums concernant les différents secteurs d'activités. En effet, les réformes de libre échange économique des différents pays orientent le continent vers une logique d'augmentation de ses infrastructures de transport, en l'occurrence les routes, les aéroports et les ports (Lyonnet du Moutier 2003). Plusieurs stratégies ont été élaborées afin d'unifier les continents, mais la situation économique de certains pays ne leur permet pas une bonne intégration. L'envie ne manque pas aux dirigeants de développer les infrastructures. Ils sont au moins d'accord sur le fait que le continent fait face à une contrainte de financement et d'ailleurs plusieurs projets sont retardés par manque de financement. Le continent africain présente plusieurs perspectives d'accélération de ses infrastructures. La Banque africaine de Développement (afdb 2018) révèle que le continent africain est constitué d'économies de petite taille, ouvertes, qui dépendent du commerce comme principal moteur de

croissance dans un futur proche. Selon Ndiaye (2018), le stock d'infrastructures en Afrique est très faible surtout dans le secteur de l'énergie. On peut néanmoins constater une différence remarquable des infrastructures entre les différents pays du continent comme en témoigne le tableau 1

	Projets toujours en phase de structuration / élaboration	Projets à un stade avancé (dont opérationnels)	Total
Énergie	5	10 (2)	15
Transports	5	19 (0)	24
Eau	6	3 (1)	9
TIC	/	3 (0)	3
Total	16	35 (3)	51

Source : (Ndiaye, 2018)

Tableau : 1 tableau des projets financés en PPP en Afrique.

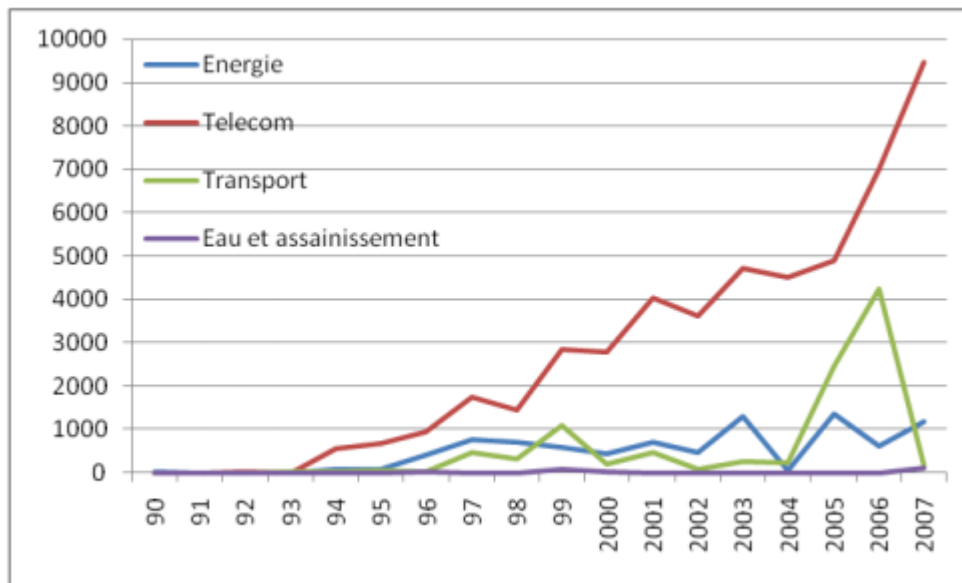
La Banque africaine de Développement (BAD) estime à plus de 640 millions le nombre d'africains n'ont pas accès à l'énergie. Cela signifie que le taux d'accès à l'électricité s'élève, sur le continent africain, à un peu plus de 40 %, soit le taux le plus bas du monde ; mais ceci n'est pas une priorité pour cette étude et nous le montrerons dans les étapes qui suivent. Selon la Banque Mondiale, le besoin du continent africain pour le financement annuel de ses infrastructures s'élève à 100 milliards de dollars. En effet, ces propos viennent confirmer ceux de Moustapha (2018) qui ajoute que sur les 50 milliards disponibles, 70 % proviennent des pouvoirs publics. En réalité, le continent peut recourir à plusieurs alternatives afin de combler des déficits de 50 milliards dont notamment l'intégration du privé dans le financement des infrastructures. Le partenariat public-privé (PPP) peut ainsi être un atout majeur.

1.1.2. Les défis du PPP en Afrique pour une évolution des infrastructures.

Les défis du continent africain sont majeurs et varient d'un pays à un autre. L'inégalité due au développement explique le fait que certains pays sont plus en avance sur la croissance des infrastructures. Mais cela n'empêche pas les chercheurs de soulever une évolution notoire des infrastructures des pays ayant un besoin financier plus remarquable (Ndiaye 2018). La situation économique et financière du continent justifie la complexité de la conception et la gestion des ouvrages financés en PPP. Cependant, en Afrique, la gestion des biens publics se distingue d'un pays anglophone à un pays francophone. Les dirigeants de plusieurs pays ne cessent de trouver des solutions pour ces problèmes liés aux défis auxquels fait face l'Afrique sur la réalisation des infrastructures

Un forum s'est tenu récemment au Maroc pour parler des enjeux du secteur des infrastructures et dans ce forum plusieurs problèmes ont été soulevés. Baldé (2016) prétend que les quatre principaux défis du continent sont : la couverture du continent en infrastructures, la capacité des institutions locales, la problématique du financement et la durabilité des infrastructures. Le besoin annuel de l'Afrique pour le financement des infrastructures s'élève à 100 milliards de dollars et sur ce besoin, seule la moitié est disponible c'est-à-dire 50 milliards de dollars, et c'est là que l'inquiétude commence à s'installer (Dieye 2011). Le continent se développe et les pays continuent davantage à prendre en considération des enjeux liés à l'évolution des infrastructures. De plus, les besoins augmentent, et aussi il faut même croire que ces besoins augmenteront dans les trente prochaines années vu la vitesse de la croissance économique du continent (Tedika 2013). L'arrivée du privé dans le financement des infrastructures joue un vrai rôle d'accélérateur dans ce secteur. En effet, des accords de partenariats ne cessent de croître dans ce continent et des organismes internationaux comme la Banque Mondiale continuent à encourager les pays à forts besoins d'impliquer davantage le

privé dans le financement de leurs projets. La figure¹ 1 montre l'évolution de la participation du privé dans les projets de l'Afrique.



Source : Base de données du PPI de la Banque mondiale pour 2008

Source : (mondiale, 2008)

Figure 1 : l'évolution de la participation du privé sur le financement des projets

Les partenaires privés ont une bonne influence sur les infrastructures, mais certains vont au-delà des intérêts attendus par le pouvoir public : par exemple les représentants du public ou le public lui-même ont tendance à surestimer ou à sous-estimer les recettes générées par le projet. Cette situation joue très souvent en faveur du privé lors de l'exploitation de l'ouvrage. En réalité, le privé profite de ce type de situation pour multiplier ses profits au détriment de l'État avec qui il a signé le partenariat (Williamson 1981). Nous prendrons l'exemple du Sénégal pour illustrer à partir de quelques projets la gestion des PPP.

1.2. Les contrats de PPP en Afrique de l'Ouest : l'exemple du Sénégal

Le Sénégal est un pays très remarquable au cours de ces dix dernières années en termes d'infrastructures et notamment dans le secteur routier. Bien que ce pays présente une situation

¹ (mondiale, 2008)

économique déficitaire, les dirigeants arrivent à trouver un moyen de financer les infrastructures. Nous allons ainsi découvrir la situation du pays dans la croissance de ses infrastructures.

1.2.1. Les infrastructures sénégalaises

Situé en Afrique de l'Ouest, le Sénégal est un pays ayant un potentiel croissant en termes de ressources comme le gaz, l'or, le pétrole, et le zircon ; ce qui fait en quelque sorte la particularité de son avancée économique (Ndiaye 2018). Depuis plusieurs années, l'avancée économique ne cesse de croître, et cela grâce au fonctionnement des différents secteurs d'activités. Comme tout pays, le commerce occupe un poids important dans le PIB du Sénégal et ceci grâce à la montée en puissance des infrastructures de transport, notamment les routes. Plusieurs projets ont été réalisés depuis 2012 et certains bien avant cette date. L'émergence du pays est une préoccupation quotidienne du gouvernement. En effet, l'actuel gouvernement dans le but d'améliorer les conditions de vie de la population, a mis en place un projet de développement PSE (plan Sénégal émergent) regroupant des dizaines de projets. L'une des motivations de ce projet est de relier la capitale Dakar aux différentes régions qui sont aux alentours selon Ndiaye (2018). Des projets, comme l'autoroute Dakar-Diamniadio, permettent un déplacement plus facile des personnes, des produits commercialisés vers la nouvelle ville de Diamniadio et une décentralisation de plusieurs organismes publics. De manière générale, le PPP au Sénégal a connu un très grand succès surtout dans le domaine des routes. En parallèle, nous verrons comment la Côte d'Ivoire avance elle aussi dans les PPP, en comparaison avec le Sénégal.

1.2.3 Les infrastructures en Côte d'Ivoire

La Côte d'Ivoire est un pays différent des autres pays de l'Afrique de l'Ouest sur le plan économique et d'ailleurs c'est ce qui lui permet d'être le plus développé en termes

d'infrastructures (Moustapha 2018). Ce pays ne cesse de mettre en place des stratégies facilitant l'échange des produits commerciaux entre les différentes villes. En effet, la Côte d'Ivoire est un pays qui exporte beaucoup de matières premières, ce qui l'oblige à renforcer ses infrastructures afin de répondre aux besoins de la population. D'après la Banque africaine de Développement, Abidjan est le principal fournisseur des produits et services qui font de la Côte-d'Ivoire l'un des principaux pays exportateurs en Afrique, le troisième après l'Égypte et l'Afrique du Sud envers les autres pays africains. Cette situation peut être un élément motivateur en termes de développement des infrastructures. Cependant, le manque de ressources convenables pour assurer le fonctionnement de ces dernières devient une contrainte pour la durabilité des biens publics.

Le Sénégal et la Côte d'Ivoire sont deux pays qui ne cessent de trouver des opportunités de faire évoluer leurs infrastructures. Leur besoin en infrastructures reste tout de même considérable. En effet, ces deux pays adoptent de plus en plus le partenariat public-privé dans la réalisation de leurs infrastructures. Il est important de prendre conscience de l'impact du PPP sur l'économie. Comme le pense Angles (2012), les PPP sont considérés comme la méthode privilégiée pour investir dans les infrastructures de transport. En effet le modèle fonctionne bien parce que les risques, à un stade précoce, sont partagés entre les partenaires public et privé (Kauffmann 2008). C'est dans ces perspectives que nous orientons nos recherches sur l'impact du PPP sur le développement des projets d'infrastructures au Sénégal.