



CIRANO

Allier savoir et décision

Fonds de la Francophonie pour les Infrastructures en Afrique (FFIA)

MARCEL BOYER

PING HUANG

2019S-25
CAHIER SCIENTIFIQUE

CS

2019s-25

Fonds de la Francophonie pour les Infrastructures en Afrique (FFIA)

Marcel Boyer, Ping Huang

Série Scientifique
Scientific Series

Montréal
Octobre/October 2019

© 2019 Marcel Boyer, Ping Huang. *All rights reserved.* Reproduction partielle permise avec citation du document source, incluant la notice ©. *Short sections may be quoted without explicit permission, if full credit, including © notice, is given to the source.*



Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations

CIRANO

Le CIRANO est un organisme sans but lucratif constitué en vertu de la Loi des compagnies du Québec. Le financement de son infrastructure et de ses activités de recherche provient des cotisations de ses organisations-membres, d'une subvention d'infrastructure du gouvernement du Québec, de même que des subventions et mandats obtenus par ses équipes de recherche.

CIRANO is a private non-profit organization incorporated under the Quebec Companies Act. Its infrastructure and research activities are funded through fees paid by member organizations, an infrastructure grant from the government of Quebec, and grants and research mandates obtained by its research teams.

Les partenaires du CIRANO

Partenaires corporatifs

Autorité des marchés financiers
Banque de développement du Canada
Banque du Canada
Banque Laurentienne
Banque Nationale du Canada
Bell Canada
BMO Groupe financier
Caisse de dépôt et placement du Québec
Canada Manuvie
Énergir
Hydro-Québec
Innovation, Sciences et Développement économique Canada
Intact Corporation Financière
Investissements PSP
Ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation
Ministère des Finances du Québec
Mouvement Desjardins
Power Corporation du Canada
Rio Tinto
Ville de Montréal

Partenaires universitaires

École de technologie supérieure
École nationale d'administration publique
HEC Montréal
Institut national de la recherche scientifique
Polytechnique Montréal
Université Concordia
Université de Montréal
Université de Sherbrooke
Université du Québec
Université du Québec à Montréal
Université Laval
Université McGill

Le CIRANO collabore avec de nombreux centres et chaires de recherche universitaires dont on peut consulter la liste sur son site web.

Les cahiers de la série scientifique (CS) visent à rendre accessibles des résultats de recherche effectuée au CIRANO afin de susciter échanges et commentaires. Ces cahiers sont écrits dans le style des publications scientifiques. Les idées et les opinions émises sont sous l'unique responsabilité des auteurs et ne représentent pas nécessairement les positions du CIRANO ou de ses partenaires.

This paper presents research carried out at CIRANO and aims at encouraging discussion and comment. The observations and viewpoints expressed are the sole responsibility of the authors. They do not necessarily represent positions of CIRANO or its partners.

ISSN 2292-0838 (en ligne)

Fonds de la Francophonie pour les Infrastructures en Afrique (FFIA)

Marcel Boyer *, *Ping Huang* †

Résumé/Abstract

Pour réellement avoir un impact durable sur le bien-être des citoyens des pays émergents, l'Organisation Internationale de la Francophonie doit se préoccuper du facteur de développement économique et social le plus important à savoir les infrastructures de transports, de télécommunications, d'énergie et d'eau potable. La création d'un Fonds de la francophonie pour les infrastructures en Afrique (FFIA) et de Chaires de recherche associées devrait susciter l'adhésion des États et Gouvernements membres de l'OIF, d'investisseurs institutionnels privés, et d'instances de recherche post secondaires et universitaires. Le Fonds FFIA pourrait servir de pont de coopération entre les pays de la francophonie et la Chine dont le mégaprojet « Une Ceinture, une Route » pourrait offrir des opportunités significatives de coopération. Ce fonds pourrait ainsi devenir un outil de grande envergure pour le développement économique autopropulsé de l'Afrique au bénéfice non seulement des Africains mais aussi de toute la francophonie.

Mots-clés/Keywords : Afrique, OIF, Fonds d'investissement, Infrastructures

* Ph.D., O.C., MSRC. Professeur émérite de sciences économiques, Université de Montréal. Fellow CIRANO.

† Chercheure associée au Groupe de recherche en Cyberdiplomatie et Cybersécurité de l'Institut d'Études Internationales de Montréal.

1. INTRODUCTION - L'OIF ET LA PROBLÉMATIQUE DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE

La gestion de déficit infrastructurel est l'un des plus importants défis pour le développement des pays africains dans les décennies à venir. Les impacts sont multiples sur les plans économique, social, environnemental et culturel. La qualité des infrastructures est un facteur dominant de la croissance économique des pays. À l'inverse, l'insuffisance des infrastructures nuit à la productivité des entreprises et affecte négativement les conditions de vie de la population.

La problématique des infrastructures dans les pays africains est bien connue et documentée par des institutions comme la Banque mondiale et l'Agence française de développement. Des efforts considérables ont été consentis par différentes parties prenantes au cours des dernières décennies pour corriger la situation. Toutefois, les besoins demeurent immenses et l'accès à des infrastructures de base de qualité est loin d'être suffisant.

L'Organisation Internationale de la Francophonie (OIF) « a pour mission de donner corps à une solidarité active entre les 88 États et gouvernements qui la composent (61 membres et 27 observateurs). Une communauté de destin consciente des liens et du potentiel qui procèdent du partage d'une langue, le français, et des valeurs universelles. L'OIF a pour objectif de contribuer à améliorer le niveau de vie de ses populations en les aidant à devenir les acteurs de leur propre développement. Elle apporte à ses États membres un appui dans l'élaboration ou la consolidation de leurs politiques et mène des actions de politique internationale et de coopération multilatérale, conformément aux 4 grandes missions tracées par le Sommet de la Francophonie : Promouvoir la langue française et la diversité culturelle et linguistique; Promouvoir la paix, la démocratie et les droits de l'Homme; Appuyer l'éducation, la formation, l'enseignement supérieur et la recherche; Développer la coopération au service du développement durable. »

On ne retrouve pas au sein de l'OIF une préoccupation concertée du développement des infrastructures. La Déclaration d'EREVAN adoptée lors de la « XVII^e Conférence des chefs d'État et de gouvernement des pays ayant le français en partage » d'octobre 2018 ne fait aucunement mention des infrastructures. Il faut le regretter.

On peut mentionner à titre d'exemple la vague conclusion du XVIIe Sommet de la Francophonie : « Pendant deux jours, les Chefs d'État et de gouvernement francophones ont débattu des grands enjeux mondiaux et de la contribution de la Francophonie pour y répondre, notamment autour de la question du Vivre ensemble qui constituait la thématique principale de leurs travaux ».

On peut ajouter également la programmation 2019-2022 de l'OIF qui reste bien timide sur les infrastructures. On y trouve tout au plus une volonté ou plutôt un simple désir de jouer un « rôle de plaidoyer et de facilitateur pour permettre l'accès de ces pays [émergents] aux expériences et bonnes pratiques qui existent en nombre dans l'espace francophone ... L'OIF représente une force de plaidoyer pour un multilatéralisme ouvert, fondé sur des règles équitables et le multilinguisme ... [reposant] en grande partie sur le développement et la valorisation de l'expertise francophone, mobilisée pour la mise en œuvre de ses activités ». Difficile d'être plus timide.

Le développement économique et social et l'amélioration associée du niveau de vie et de bien-être passent essentiellement par une hausse significative de la productivité, par exemple le PIB réel par emploi et par heure travaillée. Les différences dans la quantité et la qualité des facteurs de production (ressources naturelles, capital et travail) sont certes des facteurs explicatifs importants des différences de niveaux de croissance et de développement, mais, une fois pris en compte ces facteurs, les pays et régions pauvres souffrent de différentiels de productivité résiduels significatifs. Ces différentiels sont dus à l'inefficacité des mécanismes de diffusion des meilleures pratiques et des mécanismes d'allocation des ressources et facteurs de production à leurs meilleures utilisations. Et cette inefficacité est elle-même tributaire en bonne partie d'infrastructures déficientes. D'où l'urgence pour l'OIF de s'intéresser de près à ce dossier des infrastructures.

Pour réellement avoir un impact durable sur le bien-être des pays émergents, l'OIF doit se préoccuper du facteur de développement économique et social le plus important à savoir les infrastructures de transports, de télécommunications, d'énergie et d'eau.

2. UN PROJET DE CRÉATION D'UN FONDS DE LA FRANCOPHONIE POUR LES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE (FFIA)

Le projet proposé ici vise la création d'un fonds de la francophonie pour les infrastructures en Afrique (FFIA) et de Chaires de recherche associées. Un tel projet, une fois suffisamment bien défini et articulé, devrait susciter l'adhésion des États et Gouvernements de l'OIF, d'investisseurs institutionnels privés, et d'instances de recherche post secondaires et universitaires. La réalisation d'un document de référence à l'intention des éventuels bailleurs de fonds publics et privés et faisant état de ce que pourrait être à terme le FFIA – objectifs, financement, gouvernance – devrait être une priorité de l'OIF.

L'OIF devrait être le fer de lance d'un nouvel esprit de Bandung défini pour la Francophonie. À l'initiative de la Chine et de plusieurs pays africains, membres du Tiers-Monde dans l'appellation de l'époque, un partenariat de développement est né à Bandung en Indonésie en avril 1955 avec aujourd'hui des résultats significatifs : la Chine est devenu le principal partenaire commercial de l'Afrique devant les USA, en est devenu un des principaux créanciers, un des plus importants investisseurs étrangers en particulier en infrastructure, et un des plus importants fournisseurs de compétences de pointe. La Chine a profité du tarissement des sources traditionnelles de financement en Afrique. La route ou les routes de la soie en constituent la pointe de l'iceberg. Où est la Francophonie ?

La mise en œuvre du fonds FFIA pourrait être confirmée lors de la XVIII^e Conférence des chefs d'État et de gouvernement qui se tiendra à Tunis en Tunisie à l'automne 2020. Les délais sont courts et le travail à accomplir est important et exigeant, mais l'impact réel de l'OIF et d'une certaine manière sa survie dépendent de sa capacité à dépasser son statut actuel d'organisme à minima diplomatique, culturel et somme toute artisanal.

Le Fonds FFIA projeté comprendra deux volets :

- A. La mise sur pied d'un fonds d'investissement de plusieurs milliards à finalité Afrique francophone et financé à partir de diverses sources :
 - Les États et Gouvernements des pays développés et des pays émergents de la francophonie
 - Les États et Gouvernements des pays d'Afrique francophone

- Des institutions privées de financement à long terme (banques d'investissement, investisseurs institutionnels, fonds de retraite, et autres)
- B. La mise sur pied d'un réseau intégré d'au moins quatre (4) Chaires de recherche associées, basées dans les universités du Nord (2) et du Sud (2), financées par des consortia publics-privés, et rattachées à des Centres de recherche universitaires (par exemple au CIRANO). Les thématiques de ces Chaires seraient au cœur de la finance et de l'économie des infrastructures :
- La gestion des risques
 - L'évaluation économique, financière et environnementale des investissements en infrastructures
 - Les énergies vertes (hydro, solaire, éolien)
 - La finance durable (cycle de vie long terme des investissements : construction et entretien)
 - Le numérique et les TIC (Internet, télécoms, commerce électronique)
 - Les infrastructures d'échanges et du commerce (ports, chemins de fer, routes).

Les gouvernements canadien, québécois et français, de concert avec deux ou trois gouvernements africains, pourraient reprendre cette idée et en tirer une proposition formelle, en association avec des partenaires investisseurs privés lors de la tenue du prochain sommet des Chefs d'États et de Gouvernements de la francophonie.

Ce projet est cohérent avec entre autres les prises de position et déclarations récentes du Président Emmanuel Macron de France, du Premier Ministre Justin Trudeau du Canada, du Président Nana Akufo-Addo du Ghana, du Président Paul Kagame du Rwanda et du Premier Ministre François Legault du Québec.

- (i) Lors de son voyage en Chine, le Président Macron a déclaré que la France souhaitait être présente aux côtés de la Chine dans le programme d'investissement et d'échanges des nouvelles routes de la soie *Une Ceinture Une Route*.¹
- (ii) Dans son allocution prononcée à l'Assemblée nationale française, 17 avril 2018, le Premier Ministre du Canada Justin Trudeau a appelé la nécessité pour le Canada et la

¹ Transcription de la conférence de presse du Président de la République au Grand Palais de Beijing le 12 janvier 2018. <http://www.elysee.fr/declarations/article/transcription-de-la-conference-de-presse-du-president-de-la-republique-au-grand-palais-en-chine/>.

France de travailler ensemble pour faire de la langue française un outil de modernité, de travail, de prospérité².

- (iii) Lors de la récente tournée africaine du Président Macron en Afrique en 2017, le Président Nana Akufo-Addo du Ghana, pays membre observateur de l'OIF, a insisté sur la nécessité pour les Africains de se prendre en main de manière responsable au-delà des aides et de la charité des pays occidentaux³.

À ce titre, le FFIA n'est pas un fonds d'aide mais un fonds d'investissement avec toute la rigueur de gouvernance socialement responsable et les objectifs de rentabilité que cela exige.

- (iv) À l'occasion du Forum sur la coopération sino-africaine 2018, le Président rwandais Paul Kagame a souligné que la prospérité de l'Afrique dépend de sa connectivité aux marchés mondiaux et que le continent souhaite être partie intégrante de l'initiative chinoise *Une Ceinture Une Route*⁴.

- (v) Pendant sa visite à Paris en janvier 2019, le Premier Ministre du Québec François Legault a affirmé la volonté du Québec d'augmenter les échanges économiques avec l'Afrique⁵.

De plus, ce projet pourrait recueillir rapidement l'appui des États et Gouvernements aussi bien des pays développés que de ceux en émergence (Afrique) au sein de la francophonie⁶.

Ce fonds pourrait devenir un outil de grande envergure pour le développement économique autopropulsé de l'Afrique au bénéfice non seulement des Africains mais aussi de toute la francophonie. Le processus pourrait mener à terme à un accord de libre-échange et de développement durable entre les pays de la francophonie.

² Discours du Premier Ministre à l'Assemblée nationale française 17 avril 2018.

<https://pm.gc.ca/fra/nouvelles/2018/04/17/discours-du-premier-ministre-lassemblee-nationale-francaise>

³ Voir Kwasi Gyamfi Asiedu, "A speech by Ghana's president calling for Africa to end its dependency on the West is a viral hit", *Quartz Africa*, 4 décembre 2017: <https://qz.com/africa/1145953/ghanas-president-akufo-addo-shocks-frances-macron-with-africa-non-dependent-speech/>. Voir aussi : https://www.youtube.com/watch?v=kg_7Y4nG8dg

⁴ Discours du Président Paul Kagame, Sommet de Beijing 2018 du Forum sur la Coopération Sino-Africaine, 3 septembre 2018. <http://paulkagame.com/?p=13342>

⁵ « François Legault quitte Paris satisfait », *Le Devoir*, 23 janvier 2019.

<https://www.ledevoir.com/politique/quebec/546084/legault-quitte-paris-satisfait>.

⁶ À ce sujet, nous pourrions compter sur l'appui du réseau des économistes rattachés à l'Observatoire de la francophonie économique dont Marcel Boyer a été le premier Directeur.

3. LES INFRASTRUCTURES : UN DÉFI D'ENVERGURE POUR L'AFRIQUE FRANCOPHONE

Pourquoi les niveaux de vie diffèrent-ils tellement d'un pays à l'autre ou d'une région à l'autre ? C'est l'une des questions que se posent les économistes depuis bien des années. Dans la littérature sur le développement économique, le consensus veut que les niveaux relatifs de productivité (par ex. PIB réel par heure travaillée) soient une source importante voire la source dominante de ces différences. Une fois prises en compte les différences dans la quantité et la qualité des facteurs de production tels que les ressources naturelles, le capital et le travail, les pays et régions pauvres produisent beaucoup moins par travailleur, par emploi et par heure travaillée que les pays et régions plus riches. Ce différentiel de productivité résiduelle explique en grande partie les variations de PIB par habitant, de revenu par habitant et de bien-être entre les pays.

Mais pourquoi les niveaux de productivité sont-ils si différents ? Il n'y a pas de réponse simple à cette question. Deux explications sont particulièrement crédibles et supportées par l'évidence empirique⁷. L'observation des économies nationales ou régionales moins développées suggère que la diffusion lente des meilleures pratiques et la mauvaise allocation des ressources sont toutes deux pertinentes : les technologies de pointe et les meilleures pratiques et méthodes tardent à se répandre vers et au sein des pays à faible revenu et les pays à faible revenu ne sont pas aussi efficaces dans l'allocation de leurs facteurs de production à leur utilisation la plus efficace. En d'autres termes, les mécanismes de diffusion des meilleures pratiques sont inefficaces et les mécanismes d'allocation des ressources et facteurs de production à leurs meilleures utilisations sont aussi inefficaces.

La corruption et les interventions directes des gouvernements faussent souvent l'allocation des ressources et détournent celles-ci de leurs utilisations plus efficaces ou productives, en particulier et de manière plus navrante dans les économies nationales et régionales plus pauvres. Plus généralement, le déplacement de facteurs ou intrants d'activités ou d'établissements moins productifs vers des activités et établissements plus productifs est une composante importante de la croissance agrégée de la productivité.

⁷ Voir en particulier Restuccia D, et Rogerson R. (2017), "The Causes and Costs of Misallocation", *Journal of Economic Perspectives* 31(3), 151-174.

La lenteur avec laquelle les meilleures pratiques et méthodes se répandent et les freins naturels et artificiels à la mobilité des ressources d'utilisations moins productives à des utilisations plus productives (exemples : les mesures de protection ou de favoritisme en emploi, les contraintes et restrictions d'accès aux marchés) se feront sentir à court terme par la destruction de valeur potentielle. Cette lenteur et ces freins et les mauvaises allocations de facteurs qui en résultent se répercuteront et interféreront également sur le développement à moyen et long terme du tissu commercial et industriel, perpétuant de facto les inégalités de productivité, de développement et de création de richesse et engendrant ainsi le cercle vicieux du sous-développement.

Une mauvaise allocation des ressources peut refléter des dispositions discrétionnaires prises par le gouvernement ou d'autres entités (telles que des banques) qui favorisent ou pénalisent certaines entreprises. De telles dispositions sont souvent appelées « capitalisme / socialisme de copinage ». Des exemples parmi d'autres prennent la forme de subventions, d'allégements fiscaux ou de prêts à faible taux d'intérêt accordés à des entreprises spécifiques, ainsi que des pratiques d'appel d'offres biaisées pour les contrats gouvernementaux, d'accès préférentiel aux marchés ou d'application sélective des taxes et réglementations.

Pour toutes ces raisons et afin de contrecarrer les effets à court et long termes des différences de productivité nationale ou régionale, plusieurs pays se préoccupent de la mobilité géographique et pendulaire de leurs travailleurs dans le but de favoriser une meilleure adéquation entre offre et demande de travail et par ricochet une meilleure performance économique.

Les politiques en question visent typiquement et systématiquement un accroissement de la mobilité des biens et services, du capital et des personnes (entrepreneurs et travailleurs) par des encouragements fiscaux et autres (par ex. une meilleure infrastructure de transport pour différents modes de déplacements) à la réduction des freins naturels ou artificiels (réglementaires) à la mobilité.

Une mobilité plus fluide des biens et services, du capital et des ressources humaines de tous types ou catégories favorise les gains de productivité, le développement des compétences, la dissémination des meilleures pratiques et méthodes, la croissance et donc l'augmentation du niveau de vie et ce, dans le respect des préférences individuelles et des stratégies commerciales et industrielles.

Au cœur de cette mobilité se trouvent les infrastructures.

Les infrastructures, toutes catégories confondues – énergie, eau, transport, télécommunications, etc.– sont vitales pour le développement du continent africain. Elles conditionnent les gains de productivité et par conséquent le potentiel d'accroissement du niveau de vie et de croissance durable. Les études confirment une forte corrélation entre les investissements en infrastructure et la performance des secteurs privé et public.

Un document de l'AFD et de la Banque Mondiale⁸ a permis de confirmer que, pour la période 1990-2005 « les infrastructures ont, à travers l'Afrique, apporté 99 points de base à la croissance économique par habitant, contre 68 points de base pour les autres politiques structurelles » (p. 2). Inversement, la détérioration de l'infrastructure énergétique a enlevé 11 points de base à la croissance par habitant dans l'ensemble de l'Afrique. De plus, « Dans la plupart des pays africains, en particulier les pays à faible revenu, les infrastructures apparaissent comme la principale contrainte imposée aux affaires, faisant baisser la productivité des entreprises d'environ 40 % ». Très souvent, les effets négatifs de l'insuffisance des infrastructures sont au moins aussi pénalisants que ceux de la criminalité, la bureaucratie, la corruption et les contraintes des marchés financiers.

Dans plusieurs pays, l'énergie apparaît comme le facteur de limitation de loin le plus important, cité par plus de la moitié des entreprises dans une grande majorité des pays comme un obstacle majeur aux affaires. Dans d'autres pays, l'inefficacité des activités portuaires et du dédouanement des marchandises est également très grande. Les insuffisances des services de transport et des TIC sont moins souvent citées mais peuvent être substantielles dans certains cas" (p. 2).

Bien que des efforts considérables aient été déployés par les différentes parties prenantes au cours des dernières décennies, les pays africains font face à un déficit significatif d'infrastructures : « environ 4,2 milliards de dollars EU dépensés par les gouvernements africains pour subventionner l'énergie et l'eau, n'apportent pratiquement que très peu d'avantages aux populations vulnérables »⁹. Pour les services de base, les populations africaines paient deux fois plus que

⁸ Foster, V. et Briceño-Garmendia, C. (editors, 2009). « Infrastructures africaines : une transformation impérative ». Banque mondiale et Agence française de développement.

⁹ Foster, V. et Briceño-Garmendia, C. (2009), op.cit., note 7.

partout ailleurs dans le monde. Le taux d'accès routier en Afrique est seulement de 34%, contre 50% en moyenne dans les autres pays en développement. Et 5% des terres sont irriguées en Afrique contre 37% en Asie et 14% en Amérique latine (BDA, 2012). Dans des pays comme le Cameroun, le Ghana, la Mauritanie, le Niger et la Tanzanie, plus de 20% de la population nationale doivent parcourir plus de 2 kilomètres pour accéder à leur principale source d'eau. Le taux moyen de pénétration d'Internet est de 21%, avec d'importantes disparités entre les pays¹⁰.

La consommation d'énergie en Afrique est la plus faible au monde : avec 16% de la population mondiale, elle consomme environ 3,3% de l'énergie primaire mondiale, résultat d'un manque important en matière d'accès et de production énergétiques¹¹.

Les gouvernements africains et les bailleurs de fonds internationaux reconnaissent depuis longtemps que le manque d'infrastructures constitue un défi majeur pour le développement du continent. Après des décennies marquées par des successions de programmes et projets, le continent poursuit une trajectoire beaucoup plus longue que celle des autres régions en développement et se trouve au plus bas du classement mondial en termes de la performance d'infrastructure, souligne le dernier Rapport du Forum économique mondial (WEF, 2017¹²) sur la compétitivité de l'Afrique. D'importants déficits qu'enregistre le stock d'infrastructures africaines persistent et demeurent la principale entrave à l'amélioration de la compétitivité du continent¹³. L'Index de la compétitivité global (GCI) de l'Afrique n'a progressé que de 5% depuis 2008 (WEF).

¹⁰ Agence Ecofin. « Le taux d'accès à Internet et sa progression dans chacun des 54 pays africains, selon Internet Live Stats », le 28 janvier 2017. <https://www.agenceecofin.com/gouvernance/2801-44329-le-taux-d-acces-a-internet-et-sa-progression-dans-chacun-des-54-pays-africains-selon-internet-live-stats>

¹¹ « Énergie : tout ce qu'il faut savoir de la consommation africaine », *Le Point Afrique*, le 8 février 2018. http://afrique.lepoint.fr/economie/energie-l-afrique-peut-et-doit-mieux-faire-08-02-2018-2193459_2258.php

¹² World Economic Forum, 2017. *The Africa Competitiveness Report 2017*.

¹³ Le rapport souligne également d'autres obstacles qui empêchent les économies africaines d'offrir un environnement qui facilite de meilleures opportunités d'emploi et d'entrepreneuriat pour ses citoyens : le manque important de compétences, l'adoption lente de nouvelles technologies, la faiblesse des institutions, le faible développement du secteur financier, les niveaux relativement faibles du commerce et d'intégration régionale.

A. Transports

a.1. Les routes et les chemins de fer

L'Afrique subsaharienne est la seule région au monde où la densité des routes a régressé au cours des vingt dernières années. En 2011, l'Afrique subsaharienne a enregistré la plus faible densité des réseaux routiers parmi les régions en voie de développement, avec une moyenne de 0,09 km de routes par kilomètre carré¹⁴. Il s'agissait d'une baisse de 18% (0,02 km) par rapport à 1990. En comparaison, l'Asie du Sud a enregistré une hausse de 0,17 km pour la même période, avec une moyenne nationale de 0,48 km de routes par kilomètre carré en 2011, soit 5 fois plus dense que l'Afrique subsaharienne. En ce qui concerne le réseau ferroviaire, l'Afrique subsaharienne affiche en moyenne le taux le plus faible du monde, avec moins de 0,002 kilomètre de voie ferrée par kilomètre carré en 2014, soit une baisse de 50% par rapport à 1990 (GBM, 2017).

La Banque mondiale a développé deux indicateurs pour mesurer la qualité de transport : la proportion de routes pavées et la perception de la qualité des routes et des voies ferrées¹⁵. Pour le premier indicateur, l'Afrique subsaharienne est la région la moins performante à l'échelle mondiale. Le taux de routes pavées est tombé de 17% en 1990 à 16% en 2010, pendant que la région du Moyen-Orient et Afrique du Nord a fait progresser son taux de 54% à 79% (GMB, 2017¹⁶).

Selon les constats du Forum économique mondial, la performance globale de l'Afrique en matière de qualité des infrastructures de transport a diminué de 6% au cours des 10 dernières années (WEF, 2017¹⁷). En 2015, les résultats de l'enquête réalisée auprès de chefs d'entreprises ont révélé que la région d'Afrique subsaharienne enregistrait la plus faible perception des qualités de routes et des voies ferrées (GBM, 2017).

¹⁴ Pour évaluer la performance des infrastructures de transports, la Banque mondiale mesure l'évolution des densités des réseaux routiers et ferroviaires, sous forme de la superficie totale des réseaux dans le pays (en kilomètre carré).

¹⁵ Pour évaluer la perception, la Banque mondiale a utilisé les notes attribuées par le Forum économique mondiale.

¹⁶ Groupe de la Banque mondiale, 2017. *Africa's Pulse. An analysis of issues shaping Africa's economic future*

¹⁷ World Economic Forum, 2017. *The Africa Competitiveness Report 2017*.

a.2 Ports

Le commerce international de l'Afrique dépend fortement des navires et ports : 95% de son commerce extérieur se fait par la voie maritime, ce qui n'empêche pas que les ports africains restent modestes à l'échelle mondiale, représentant seulement 4 % du volume du trafic mondial de marchandises conteneurisées, comparé à 8% pour l'Amérique du Nord, 16% pour l'Europe et 64% pour l'Asie¹⁸.

La connectivité maritime du continent africain est inférieure à la moyenne mondiale. Cette mauvaise connectivité rend vulnérables les pays africains économiquement faibles, pénalisant les délais de traitement et le coût de passage portuaire.

Une enquête commandée par le Forum économique mondial en 2017 a souligné que les chefs d'entreprises africaines ont vu une baisse de qualité dans les infrastructures de ports et aéroports au cours de dix dernières années (GBM, 2017).

On observe une grande disparité dans les infrastructures portuaires entre les différents pays et régions. Les pays ayant une situation aux extrémités du continent, tels l'Égypte, le Maroc et l'Afrique du Sud sont mieux connectés, tandis que les États d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale font face à des infrastructures portuaires et terrestres désuètes et inadaptées.

Pour aider l'Afrique à réaliser son potentiel, il faut améliorer la connectivité de ses transports maritimes, construire des réseaux terrestres et augmenter la capacité de ses ports. Rappelons que les ports africains sont généralement de petites tailles et aucun ne figure dans la liste des plus grands ports au monde. Le premier port régional situé au Togo a réalisé un trafic de 1,05 million d'EVP¹⁹, contre plus de 20 millions d'EVP transits par le port de Ningbo-Zhoushan (Chine)²⁰.

¹⁸ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. 2018. Le commerce maritime et l'Afrique. <https://unctad.org/fr/Pages/PressRelease.aspx?OriginalVersionID=476>

¹⁹ « Équivalent vingt pieds » est une unité de mesure de conteneur qui regroupe à la fois de conteneurs de 20 pieds et de 40 pieds.

²⁰ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. 2018. Le commerce maritime et l'Afrique. <https://unctad.org/fr/Pages/PressRelease.aspx?OriginalVersionID=476>

a.3 Aéroports

Le transport aérien est reconnu comme un catalyseur de la production économique et de l'intégration régionale du continent africain, en assurant une meilleure connectivité de transport et la dynamique des économies d'échelle (BAD, 2015).

Or, les aéroports du continent africain souffrent d'importantes insuffisances, et ce, sous différentes formes, à savoir : la disparité de développement, la faible connectivité, la détérioration de l'infrastructure due au manque d'entretien et à la faible conformité aux normes de sécurité (BAD, 2015)²¹.

L'Afrique est le continent où le niveau d'aéronefs par habitant est le plus bas du monde. Avec 15% de la population mondiale, les compagnies aériennes africaines n'exploitent que 5,5% des passagers aériens du monde. En plus, l'âge moyen des appareils de flottes africaines est de 17 ans, contre 13 ans pour la moyenne mondiale. A cela s'ajoute la faible connectivité intra-africaine et chez les importants aéroports du continent²².

Par conséquent, la croissance de l'industrie aérienne africaine est loin d'être assurée. En termes de « passagers-kilomètres payants »²³, en 2015, le continent comptait une part timide de 2,2% à l'échelle mondiale, comparé à 31,9% en Asie, 26,7% en Europe, 24,7% en Amérique du Nord, 9,2% au Moyen-Orient ou encore 5,3% en Amérique latine²⁴.

²¹ Selon l'OACI, seuls 40% des aéroports africains sont conformes aux normes de sécurité, par rapport à 60% pour la moyenne mondiale (BAD, 2015).

²² Infrastructure Consortium for Africa, 2014. Opening up Aviation Services in Africa.

²³ L'indicateur « passagers-kilomètres payants (PKP) », ou « Revenu passager-kilomètres (RPKs) » en anglais, est le total du nombre de kilomètres parcourus par l'ensemble des passagers payants.

²⁴ Transport aérien africain : le décollage plombé par la « déconnectivité »

<https://afrique.latribune.fr/entreprises/services/transport-logistique/2017-07-21/transport-aerien-africain-le-decollage-plombe-par-la-deconnectivite-744694.html>

B. Télécommunications²⁵

Au cours de 25 dernières années, les infrastructures des TIC en Afrique se sont améliorées considérablement, mais restent hétérogènes à travers le continent. Par rapport à l'Afrique du Nord qui a connu une croissance plus rapide, la région d'Afrique subsaharienne est à la traine (GBM, 2017 ; WEF, 2017).

La connexion de lignes téléphoniques est le sous-secteur qui enregistre le plus important progrès. En Afrique subsaharienne, la pénétration de lignes téléphoniques fixes et mobiles est passée de 3 en 1990 à 736 en 2014 (nombre de lignes pour 1 000 personnes), mais loin derrière le taux de pénétration de 1323 pour le Moyen-Orient et Afrique du Nord. De 2005 à 2015, la densité d'Internet (le nombre d'utilisateurs d'Internet pour 100 personnes) a été multipliée par près de 13, passant de 1,3 à 16,7, distancée néanmoins par d'autres régions de développement (51,6 en Amérique latine et Caraïbes, 48,5 au Moyen-Orient et en Afrique du Nord). De même la densité d'abonnements Internet à large bande n'est que de 0,19, alors que le ratio en Amérique latine et Caraïbes était de 8,09, soit 42 fois plus.

La vitesse mondiale de l'Internet à large bande n'a cessé d'augmenter au cours de quinze dernières années. En 2015, l'Amérique latine et Caraïbes a trôné à la tête des régions en voie de développement avec une vitesse de 44 Kbits par seconde et par internaute, tandis que l'Afrique subsaharienne s'est trouvée à la queue du classement avec une vitesse 10 fois moins rapide (GBM, 2017).

En 2019, on recense 435 millions d'internautes sur le continent. L'essor d'Internet ouvre de nouvelles possibilités économiques aux entreprises africaines. Selon McKinsey, les revenus annuels du e-commerce africain franchiraient la barre de 75 milliards de dollars en 2025, soit près de dix fois plus qu'en 2014²⁶.

²⁵ Quatre indicateurs peuvent être utilisés pour mesurer la performance des infrastructures de télécommunications en Afrique : le nombre de lignes téléphoniques fixes et mobiles, le nombre d'utilisateurs d'Internet, le nombre d'abonnements d'Internet à large bande et la vitesse de l'Internet à large bande (nombre de bits par seconde et par internaute) (GBM, 2017).

²⁶ McKinsey. 2013. "Lions go digital: The Internet's transformative potential in Africa". <https://www.mckinsey.com/industries/technology-media-and-telecommunications/our-insights/lions-go-digital-the-internets-transformative-potential-in-africa>

Pour tirer pleinement profit de la révolution numérique, l'Afrique doit intégrer la question de cybersécurité dans son plan stratégique afin de faire de ce secteur un atout de l'économie africaine. Selon l'Indice mondial de la cybersécurité établi par l'Union internationale des télécommunications, seize pays africains se trouvent dans la catégorie des nations « matures » dans le domaine de la protection des actifs numériques²⁷.

C. Énergie

c.1 L'électrification en Afrique - défis et opportunités

L'électrification est un défi de taille pour le continent africain. Selon les données de l'Agence internationale de l'énergie (OECD/IEA, 2016), 635 millions d'habitants, soit les deux tiers de la population d'Afrique subsaharienne n'ont pas accès à l'électricité. C'est dix-sept fois la population totale du Canada. Dans les zones rurales, le taux d'électrification est encore plus faible puisqu'il est inférieur à 10%²⁸.

La population de l'Afrique devrait doubler d'ici 2050 pour atteindre 2,5 milliards d'habitants. Les besoins en énergie du continent seront donc en forte croissance. Sans changements importants dans les infrastructures, en 2030, près de 600 millions de personnes en zone rurale n'auront toujours pas accès à l'électricité, et un nombre encore plus important de personnes n'aura pas accès à des combustibles et technologies de cuisson propres (IRENA, 2013, P.24).

L'électricité conditionne l'accès à l'eau potable, et le développement de secteurs vitaux comme la santé, l'éducation, le transport, l'industrie, ou l'agriculture. Le faible taux d'électrification constitue donc un obstacle majeur au développement social et à la croissance économique des pays africains, provoquant des baisses de productivité pouvant atteindre 40% qui coutent au moins 2% (points de pourcentage) de croissance annuelle²⁹. Prenons l'exemple du secteur

²⁷ La Tribune Afrique. « Cyber-sécurité : l'Égypte et Maurice parmi les meilleurs au monde ». <https://afrique.latribune.fr/africa-tech/2017-07-08/cyber-securite-l-egypte-et-maurice-parmi-les-meilleurs-au-monde-743265.html>. Les pays classés dans la catégorie « maturité » sont ceux qui ont développé des engagements complexes et participé à des programmes et initiatives de cybersécurité.

²⁸ Énergies pour l'Afrique. « Les enjeux de l'électrification de l'Afrique », le 12 septembre 2015. http://www.energiespourlafrique.org/fr/Les_enjeux_de_l_electrification_de_l_Afrique_685.html

²⁹ The Economist Corporate Network, 2015. *Spanning Africa's infrastructure gap. How development capital is transforming Africa's project build-out*, p.13.

agricole : il concerne 65% des emplois et compte pour 35 % du PIB du continent (Banque mondiale, 2016). Il reste pourtant un secteur peu modernisé et sa productivité est généralement faible.

Du côté industriel, après avoir connu une croissance économique soutenue au cours des 15 dernières années, avec des taux de croissance annuelle dépassant parfois les 5%, le PIB de l'Afrique devrait être multiplié par trois d'ici 2030 et par sept d'ici 2050. L'Agence internationale de l'énergie prévoit que la demande en électricité sera doublée (OECD/IEA, 2014). Toutefois, sans un secteur énergétique plus développé, une telle expansion économique ne sera pas possible.

Du côté de l'offre, les données montrent que l'Afrique subsaharienne dispose de suffisamment de ressources énergétiques pour répondre à sa propre demande de consommation : les ressources en pétrole seront suffisantes pour les 100 prochaines années, le charbon pour plus de 400 ans et le gaz pour au moins 600 ans (OECD/IEA, 2014). De plus, selon l'estimation de l'Agence internationale pour les énergies renouvelables, le continent possède un grand potentiel en matière d'énergie renouvelable, pouvant répondre à la plus grande partie de sa demande énergétique future : l'énergie solaire pourrait fournir une capacité de plus de 10000 GW, 109 GW proviendraient de l'énergie éolienne, 350 GW de l'énergie hydraulique et près de 15 GW de l'énergie géothermique (IAER, 2016), un potentiel qui demeure néanmoins largement inexploité.

Autrement dit, l'Afrique pourrait jouer un rôle important dans la production mondiale des énergies renouvelables. Mais cela ne sera pas possible sans une aide extérieure pour concevoir des centrales électriques utilisant les énergies renouvelables.

c.2 Production, transport et distribution

En plus de la faiblesse des taux d'électrification, le continent africain fait face au déficit de capacité de production. Telles sont les conclusions de la Banque mondiale, la capacité de production d'électricité de l'Afrique subsaharienne a peu évolué depuis ces vingt dernières années. En 2012, la région disposait d'une capacité électrique de 0,04 mégawatt (MW) pour 1 000 habitants (GBM, 2017), alors que la province du Québec en produisait 24,35 mégawatts (MW) pour 1 000 habitants. En d'autres mots, l'Afrique subsaharienne avec 1 078 millions d'habitants produit moins d'électricité que le Québec avec 8,4 millions d'habitants.

À l'échelle du continent, le développement est très différent. Sur l'ensemble de 48 pays d'Afrique subsaharienne, l'Afrique du Sud possède à elle seule environ 50% de la capacité de production électrique de la région (Eberhard, 2015³⁰). Quant aux pays les moins avancés, ils restent toujours à la traîne, avec une capacité de production quasi inchangée au cours de deux dernières décennies (0,03 mégawatt pour 1 000 personnes en 2012 par rapport à 0,02 mégawatt en 1990). Côté du groupe à revenu intermédiaire (tranche supérieure), les pays ont vu leurs capacités doubler, passant de 0,33 MW pour 1 000 personnes en 1990 à 0,72 MW pour 1 000 personnes en 2012 (GBM, 2017 : P.47).

La faiblesse de la production énergétique s'accompagne d'un système d'approvisionnement énergétique inefficace et coûteux. L'Afrique subsaharienne se trouve au bas du classement mondial en matière de qualité de l'alimentation électrique en 2015. Dans certains pays, les ménages et entreprises doivent faire face à 56 jours de coupure de courant par an en moyenne³¹. Sur l'ensemble de la période de 1990 à 2014, ses pertes d'énergie électrique (en pourcentage de la production d'électricité) ont passé de 15,5% à 16,7%, alors que la plupart des régions de développement ont connu une amélioration (à l'exception du Moyen-Orient et Afrique du Nord).

Les coûts engendrés par les pertes élevées de transport et de distribution (T&D) d'énergie électrique viennent augmenter les tarifs de l'électricité des pays. Selon l'Agence internationale de l'énergie, les coûts liés aux pertes de T&D, aux frais investis dans le T&D et aux services peuvent ajouter environ de 60 à 100 dollars (par MWh) au coût total de l'électricité. En moyenne, les tarifs de l'électricité subsahariens de l'Afrique peuvent aller de 130 à 140 de dollars par mégawattheure, soient les plus élevés du monde. À titre comparatif, en Amérique latine et en Asie de l'Est, les tarifs estimés sont environ 80 dollars par mégawattheure (IEA, 2014).

³⁰ Eberhard, A., 2015. « Garantir l'accès à l'électricité en Afrique : les défis à relever en matière de financement et de réformes ». *Revue d'économie du développement*, 3 (23), p. 43-53.

³¹ *Le Monde*, 2015, « À Dubaï, l'Afrique cherche des idées pour sortir de l'insécurité énergétique ». http://www.lemonde.fr/afrique/article/2015/06/10/a-dubai-l-afrique-cherche-des-idees-pour-sortir-de-l-insecurite-energetique_4650918_3212.html#DZXDEZ02vrkUJl.99

D. Eau potable et eaux usées

À l'échelle mondiale, 768 millions de personnes n'ont pas accès aux points d'eau améliorés³² et 45% (344 millions) d'entre eux vivent en Afrique. L'accès à l'eau potable et aux installations d'assainissement améliorées est ainsi l'un des principaux défis auxquels font face les pays africains (GBM, 2017).

La situation des infrastructures d'assainissement est similaire : sur environ 2,5 milliards de personnes qui vivent sans infrastructures d'assainissement améliorées, un quart (612 millions) d'entre eux se trouvent en Afrique subsaharienne (OMS et UNICEF, 2013). En 2015, seuls 29% des habitants d'Afrique subsaharienne ont accès aux installations d'assainissement améliorées, contre près de 55% en Asie du Sud, plus de 80% dans la région de l'Amérique latine, dans les Caraïbes et en Asie de l'Est et Pacifique.

Pourtant, le déficit de l'Afrique en eau potable est loin d'être un problème de manque des ressources. Le continent dispose d'un potentiel important pour l'exploitation des ressources en eau. L'Afrique compte également un nombre élevé de bassins hydrographiques transfrontaliers qui couvrent 64% des terres du continent et représentent 93% du total de ses eaux de surface. En plus, l'Afrique reçoit plus de précipitations par an que le continent européen : 670 mm /an contre 545 mm/an³³.

Selon la Banque africaine de développement, seuls 5 % des ressources en eau disponibles du continent sont exploitées (BAD, 2015)³⁴. En plus, il existe des différences significatives entre les pays en matière de répartition des ressources en eau. L'Afrique enregistre des taux élevés d'évaporation qui entraînent des pertes d'eau considérables : 20% seulement des précipitations (ressources en eau renouvelables) sont récupérées. Rappelons que les eaux souterraines,

³² Selon la définition de l'OCDE, une source d'eau améliorée peut être définie ainsi : *l'eau courante à l'intérieur ou à l'extérieur du domicile, fontaine publique, pompe manuelle, forage ou puits protégé.*
<https://www.oecd.org/fr/pays/malawi/38582002.pdf>

³³ Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO).
<http://www.fao.org/nr/water/aquastat/didyouknow/printfra1.stm>

³⁴ Groupe de la Banque africaine de développement. 2015. *Approvisionnement en eau potable et assainissement en Afrique : conclusions, leçons et bonnes pratiques pour de meilleurs résultats.*

généralement réalimentées ou rechargées par la pluie ³⁵, représentent plus de 75% des ressources en eau potable de la population de l’Afrique (AMCOW, 2012 : 3)³⁶.

4. LE PARADOXE DU DEFICIT DE FINANCEMENT

La Banque africaine de développement estimait en 2018 que les besoins de financement du continent africain pour combler son déficit d’infrastructures s’élèveront à 130-170 milliards de dollars par an, ce qui représente un gap de financement allant de 68 à 108 milliards de dollars³⁷. Pour l’ensemble des pays en développement, les déficits de financement annuel sont entre 1 000 et 1400 milliards de dollars³⁸. Pourtant, ce déficit de financement est loin d’être un problème de manque de liquidité mondiale. À l’échelle mondiale, le stock d’actifs financiers se chiffre à 218 mille milliards (*trillions*) de dollars tandis que le montant annuel d’épargne est de 22 mille milliards (*trillions*) de dollars. La plupart de ces montants restent investis par les pays développés dans des actifs à faible rendement³⁹. Cette situation milite en faveur d’actions pour canaliser les actifs financiers disponibles vers des projets de développement d’infrastructures.

Les fonds souverains suivent une double approche : la mobilisation et la complémentarité. Ils investissent dans les domaines où les offres commerciales sont plutôt absentes en raison de problèmes de risques élevés. Le financement par les fonds souverains permet aussi d’attirer des capitaux d’investisseurs privés.

Nous avons dressé un inventaire des principaux fonds européens et chinois consacrés à l’Afrique, afin de préciser les caractéristiques des fonds, les secteurs prioritaires, les principales zones géographiques concernées, etc. (Tableau 1). Au total, nous avons recensé six fonds européens et

³⁵ Les ressources en eaux souterraines sont réalimentées ou rechargées par la pluie et la fonte des neiges en fonction des conditions climatiques. <http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Groundwater/fr>

³⁶ African Ministers’ Council on Water (AMCOW), 2012. Rapport de situation sur l’application des approches intégrées de la gestion des ressources en eau en Afrique

³⁷ African Development Bank (2018). *Perspectives économiques en Afrique*.

³⁸ Bhattacharya, A. et Romani, M. (2013). *Meeting the Financing Challenge for Sustainable Infrastructure*. Paper prepared for the Global Green Growth Summit 2013 ‘The Future of Green Growth: Finance, Innovation and Policy’, Incheon City, 10–11 June.

³⁹ UNCTAD (2016), *The role of development banks in promoting growth and sustainable development in the south*, p.5-6.

cinq fonds chinois (ou initiés par la Chine). Les résultats montrent que l'Europe et la Chine ont adopté chacune leur propre approche aux investissements pour le développement.

L'engagement financier de l'Union européenne en faveur des pays africains remonte à la création de la Communauté économique européenne (CEE) en 1957, avec la mise en place du Fonds européen de développement (FED)⁴⁰.

Au début des années 2000, les pays européens ont décidé de se retirer de l'aide financière accordée au développement des infrastructures économiques des pays africains pour se concentrer sur l'aide à l'infrastructure sociale, tels que la gouvernance, l'agriculture durable, la sécurité alimentaire. Un seul fonds, le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures est destiné aux domaines de l'énergie, du transport et des télécommunications avec un montant relativement modeste (700 millions d'euros pour 2007-2016).

La Chine, quant à elle, s'engage dans des investissements en infrastructures économiques dans des secteurs délaissés par les donateurs européens. À titre d'exemple, les investissements de la Chine représentent 30% des nouveaux réseaux de production d'électricité construits pendant la période de 2010-2020 (IEA, 2016).

Voir le Tableau 1 en annexe

5. LE FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE.

Les financements dans les infrastructures en Afrique se regroupent en deux principales formes : l'aide extérieure et les dépenses en capital public. Pour l'ensemble de la période de 2009 à 2015, les pays africains ont octroyés environ 2% du PIB par an à leurs dépenses en infrastructure, selon l'estimation du Groupe de la Banque mondiale (2017)⁴¹. Le transport routier est le secteur qui bénéficiait la plus grande part des dépenses en capital public des pays africains, soit les deux tiers des dépenses totales d'investissements publics. Les secteurs de l'électricité, de l'eau et de l'assainissement accaparaient chacun 15% des dépenses totales en capital public.

⁴⁰ Les pays bénéficiaires du FED sont les 79 pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) et les pays et territoires d'Outremer (PTOM) sauf Cuba et l'Afrique du Sud.

⁴¹ Idem, note 11.

En 2016, le montant total du financement alloué au développement des infrastructures en Afrique s'est établi à 62,5 milliards \$, soit le niveau le plus bas depuis 2012, selon le dernier rapport du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA, 2017)⁴². Le Consortium a additionné, d'une part, les engagements financiers souscrits par ses membres, dont les pays du G8, la République d'Afrique du Sud, le Groupe de la Banque Mondiale, le Groupe de la Banque africaine de développement (BAD), la Commission européenne, la Banque européenne d'investissement, la Banque de développement d'Afrique australe, et, d'autre part, les crédits budgétaires déclarés par les gouvernements nationaux africains, les engagements déclarés par les organismes de financement publics en Chine, en Inde et en Corée du Sud, les fonds Arabes, les investisseurs privés (Tableau 2).

Voir le Tableau 2 en annexe

Les points importants du rapport de l'ICA *Tendances du Financement des Infrastructures en Afrique – 2016*(ICA, 2017) :

- Par rapport au 78,9 milliards déclaré en 2015, le montant total des engagements financiers souscrits en 2016 a subi une réduction nette de 21%, qui s'est traduite essentiellement par la forte baisse des investissements en provenance de la Chine (de 20,9 milliards en 2016 à 6,4 milliards en 2015) et des investisseurs privés (de 7,4 milliards à 2,6 milliards).
- Les 46 gouvernements nationaux africains, qui ont injecté 26,3 milliards soit 42% du montant total engagé dans l'année 2016, demeuraient les principales sources de financement pour les infrastructures en Afrique, suivi par les membres de l'ICA (18,6 milliards, 29,8%), la Chine (6,4 milliards, 10,3%), le Groupe de Coordination des Donateurs Arabes (ACG) (5,5 milliards, 8,8 %).

⁴² Le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA), 2017. « Tendances du Financement des Infrastructures en Afrique – 2016 ». Le Consortium a été lancé au sommet du G8 à Auchterarder (Écosse) en 2005. Il comprend les pays du G7, la Russie, la République d'Afrique du Sud, le Groupe de la Banque mondiale, le Groupe de la Banque africaine de développement, la Banque européenne d'investissement et la Banque de développement de l'Afrique australe. Le Consortium agit, d'une part, comme la plateforme permettant de soutenir ses membres dans les projets d'infrastructures et, d'autre part, d'améliorer la coordination des activités entre ses membres et d'autres sources importantes de financement des infrastructures, dont la Chine, l'Inde, les bailleurs de fonds Arabes et Islamiques, les banques régionales de développement et le secteur privé.

- Le financement des infrastructures du continent africain dépend largement des ressources provenant de l'Asie. En dépit d'une baisse des investissements chinois en 2016, les pays asiatiques demeurent les principaux fournisseurs externes. Les investissements en provenance du Japon sont passés de 1,8 milliards en 2015 à 2,4 milliards en 2016. L'Inde a doublé ses engagements financiers à 1,2 milliards, tandis que la Corée du Sud s'est engagée à verser 432 millions, une forte hausse par rapport à 81 millions en 2015.
- Quatre secteurs sont l'objet des investissements prioritaires : transports, eau, énergie et TIC. En 2016, les engagements financiers souscrits sont allés en gros pour 39,2% au secteur des transports, 31,9% à l'énergie, 16,9% aux projets d'eau et 2,6% aux secteurs des TIC.
- L'analyse des engagements souscrits au niveau des sous-secteurs révèle que les priorités en matière de financement sont très différentes entre les gouvernements et organismes suivant les différentes approches nationales et régionales. Le sous-secteur des routes est l'objet d'une attention importante des pays de G8 qui y ont attribué 44% de leurs engagements en faveur des transports, tant dis que les chemins de fer n'en ont obtenu que 4,1%, un vide qui a été comblé par la Chine qui a consenti un prêt concessionnel de 7,6 milliards \$ pour la construction d'un chemin de fer reliant le Burundi et le Rwanda à la Tanzanie. Les non-membres de l'ICA ont attaché une grande importance au sous-secteur maritime et portuaire. En plus, la Chine a signé des accords de prêts pour financer les projets d'agrandissement du port de Kribi (Cameroun, 482 M) et de terminal à conteneurs du port de Tema (Ghana, 472M), soit plus de la moitié du montant total reçu par le secteur de ports.
- En ce qui concerne les TIC, les membres de G8, la Commission européenne, le Groupe de la Banque Mondiale interviennent activement dans les infrastructures « fixes » de télécommunications, à savoir la large bande et la fibre optique, et y ont consacré près de 75% des engagements déclarés destinés au secteur des TIC. Quant aux pays non-membres de l'ICA, ils accordaient une priorité aux réseaux mobiles et sans fil.
- Près de 90% des engagements en faveur du secteur de l'eau provenaient des membres de l'ICA (4,7 milliards, 44%) et des gouvernements nationaux africains (4,4 milliards, 41%). Les régions de l'Afrique du Nord (2,6 milliards) et de l'Afrique de l'Est (2,4 milliards) ont

été les principaux bénéficiaires des engagements déclarés, en absorbant la moitié du montant total destiné au secteur.

- L'analyse des tendances de deux dernières années a permis de signaler un changement des priorités des investisseurs chinois qui ont laissé le secteur des transports pour miser sur celui de l'énergie. Rappelons que pendant la période de 2011-2013, le montant souscrit par la Chine dans les transports était beaucoup plus important que celui dans le secteur de l'énergie.
- L'évolution récente des engagements souscrits dans les différentes régions africaines laisse entrevoir de nouvelles stratégies de développement. L'Afrique du Nord a vu sa part des financements baisser de 31,5% en 2014 à 20% en 2016, tandis que la part des engagements en Afrique de l'Ouest a progressé de 15,7% à 26,1%. Il est à noter que l'Afrique de l'Est reste la zone préférée du financement chinois. Pour sa part, les fonds Arabes veulent se concentrer dans les régions du Nord (3,3 milliards, 60%) et de l'Ouest (1,5 milliards, 27%) (ICA 2017).
- Des réformes sont nécessaires afin de rendre les fonds de retraite et les obligations d'infrastructure disponibles pour financer les infrastructures africaines. Les nouveaux instruments tels que le modèle financement mixte (Blended Finance)⁴³ présente du potentiel pour attirer les investisseurs philanthropiques et privés afin de construire une base d'investisseurs plus diversifiés.

6. L'INTÉRÊT DE METTRE EN PLACE UN FONDS DE LA FRANCOPHONIE POUR LES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE (FFIA)

Pour un partenariat stratégique entre le Canada/Québec, la Francophonie et l'Afrique

Le Canada a fait son entrée dans le continent suite à la vague de l'indépendance des pays africains dans les années 1960. Depuis, l'Afrique occupe une place importante dans la politique étrangère canadienne. Malgré les changements et réformes expérimentés par l'Ottawa pendant les six

⁴³ Selon la définition de l'OCDE, le financement mixte est l'utilisation stratégique de financement du développement pour la mobilisation de fonds additionnels favorisant un développement durable dans les pays en développement. Voir "OECE DAC Blended Finance principles for unlocking commercial finance for the Sustainable Development Goals". <http://www.oecd.org/development/financing-sustainable-development/blended-finance-principles/>

dernières décennies, la politique africaine du Canada s'est arrimée à deux volets : l'aide au développement et le commerce.

Ce qui explique que le Canada jouissait historiquement d'un statut privilégié sur le continent africain et figurait comme « généreux bienfaiteur » et « compatissant », résultat de la politique d'aide internationale poursuivie par les gouvernements canadiens depuis les dernières décennies, à savoir : la paix, la générosité, la lutte contre le sous-développement (Fall et Dimé, 2015⁴⁴).

Aujourd'hui, le Canada est confronté à de nombreux défis, par exemple la détermination de la France et de la Chine à renforcer leur influence dans les pays africains, la défaite de Michaëlle Jean à Erevan pour la réélection à la tête de la Francophonie mondiale, ou encore l'échec du Sommet du G7 de Charlevoix avec la mise à côté de sujets africains.

Agir en tant que leader dans la création d'un fonds d'investissement pour le développement des infrastructures en Afrique est une opportunité d'accroître de manière significative le niveau d'engagement du Canada au sein de la francophonie.

Réduction des dettes publiques

Le Fonds FFIA permettrait de réduire les dettes publiques des pays africains. Certains ont tiré la sonnette d'alarme sur la capacité de remboursement des pays africains, en pointant le fait que les banques et les entreprises chinoises ont prêté 86 milliards de dollars à l'Afrique⁴⁵. Mais dettes et actifs doivent être évalués conjointement et le développement rationnel des infrastructures ne peut qu'améliorer le bilan économique de l'Afrique et de l'Afrique francophone en particulier.

Progressivement, la Chine commence à afficher une démarche multilatérale en matière d'investissement en Afrique, telle que la création du « Fonds de développement Chine-Afrique » et du « Fonds pour la coopération sino-africaine sur les capacités de production ». Cette approche permettra de diversifier le financement des projets et de réduire l'importance des prêts publics. Dans ce contexte, la présence d'entreprises chinoises dans les appels d'offres internationaux (c.-à-d. la Banque mondiale, la Banque européenne d'investissement) continue de croître tandis que

⁴⁴ Fall, M. et Dimé, M. 2015. « Stephen Harper et l'Afrique : ignorance, désintérêt, compassion ou le business avant tout ? », *Études canadiennes / Canadian Studies*, 78, p. 105-129.

⁴⁵ « L'Afrique sera-t-elle écrasée par le poids de sa dette envers la Chine ? », *Le Monde*, 16 juin 2017. http://www.lemonde.fr/afrique/article/2017/06/19/l-afrique-sera-t-elle-ecrasee-par-le-poids-de-sa-dette-envers-la-chine_5147440_3212.html

la part des projets chinois financés par des donateurs bilatéraux ou multilatéraux pourrait augmenter dans un proche avenir.

Coopération multipartite FFIA – Chine et « Une Ceinture, une Route »

Le Fonds FFIA pourrait servir de pont de coopération entre les pays de la francophonie et la Chine. Le mégaprojet « Une Ceinture, une Route » pourrait ainsi offrir des opportunités pour cette coopération. Ce projet vise à construire un réseau d'infrastructures et de commerce qui raccordera l'Asie, l'Europe et l'Afrique par la voie terrestre, d'une part, et par des liaisons maritimes, d'autre part. Le Canal de Suez en Égypte, les ports au Kenya, à Djibouti, en Tanzanie et au Mozambique sont présentement les composants essentiels de la route maritime⁴⁶.

Du point de vue financier, la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (BAII, dont le Canada et la France sont membres) destinée à soutenir les besoins financiers des projets a accueilli parmi ses membres dix-sept pays africains⁴⁷ : l'Afrique du Sud, l'Algérie, le Bénin, le Côte d'Ivoire, le Djibouti, l'Égypte, l'Éthiopie, le Ghana, la Guinée, le Kenya, la Libye, le Madagascar, le Maroc, le Rwanda, le Soudan, le Togo et la Tunisie. Ainsi, le fonds FFIA pourrait joindre la BAII, mais également le Fonds de la route de la soie pour devenir des financeurs potentiels de projets d'énergie et d'infrastructures en Afrique.

6. GOUVERNANCE

Pour l'aider à s'acquitter de ses responsabilités, le conseil d'administration du Fonds FFIA réunirait des représentants des gouvernements, des secteurs industriels, des milieux financiers et juridiques, de l'industrie du capital de risque et du secteur de l'économie sociale. Il établirait les orientations stratégiques du Fonds, s'assurerait de leur mise en application, s'enquerrait de toute question qu'il juge importante, se servirait d'outils de planification conçus en collaboration avec les partenaires, dont le plan stratégique, le plan d'action annuel et les résultats prévisionnels, ainsi que d'outils de suivi, dont les états financiers, les tableaux de bord périodiques et le rapport annuel d'activités et de développement durable présentant l'évolution des résultats par rapport aux objectifs et aux cibles fixés.

⁴⁶ « L'Égypte présente des projets autour du canal de Suez à des investisseurs chinois », CCTV, 20 janvier 2016. <http://fr.cntv.cn/2016/01/20/VIDEzWwtgC4LHPOPpzG2GVa160120.shtml>

⁴⁷ Juillet 2019, la BAII compte 100 membres.

Le conseil d'administration ferait appel aux comités suivants : comité exécutif, comité de gouvernance, comité de vérification, comité de gestion des risques, comité de financement, comité de suivi des dossiers et investissements.

Le Fonds FFIA agirait à la fois comme un agent de développement économique et comme un gestionnaire de risques, c'est-à-dire qu'il assumerait généralement un niveau plus élevé de risque que ne le ferait un prêteur traditionnel, tout en veillant à obtenir une rentabilité durable. Le Comité de gestion des risques aurait notamment pour fonction de s'assurer que soient mis en place un processus de gestion des risques et une culture générale de gestion des risques. Il devrait également comprendre et suivre l'évolution des risques importants auxquels le Fonds FFIA est exposé, recommander au conseil d'administration l'approbation de politiques d'encadrement systématique, proactif et continu de la gestion des risques, selon les meilleures pratiques du marché et les objectifs fixés. Les risques ne peuvent être éliminés en totalité, mais seraient prioritairement atténués à l'aide de mesures de gestion des risques et devrait être adéquatement compensé. Le Fonds FFIA serait un fonds d'investissement financé par des sources publiques et privées, tant étatiques que paraétatiques, institutionnelles et corporatives. À ce titre, il serait incité à un haut niveau de responsabilité et d'imputabilité et serait tributaire d'une gouvernance rigoureusement axée sur les résultats.

Le Fonds FFIA pourrait servir de catalyseur pour l'ensemble des investissements en infrastructures en Francophonie africaine. Le Fonds pourrait administrer, pour le compte des gouvernements partenaires, les programmes d'aide financière aux entreprises des divers secteurs des infrastructures.

Le Fonds FFIA serait responsable devant les structures gouvernementales partenaires de l'administration de ses programmes et de l'exécution des mandats que lui donneraient ces derniers.

Le Fonds FFIA disposerait de bureaux dans plusieurs pays tant africains, asiatiques et nord-américains qu'euro-péens.

7. CONCLUSION : PROCHAINES ÉTAPES

Afin de concrétiser ce projet d'envergure, il faudrait

1. Développer un document de référence faisant état des enjeux économiques et financiers du Fonds FFIA projeté (besoins en infrastructures selon les secteurs et régions ; besoins de financement ; capacité de développement local ; et besoins de partenaires étrangers)
2. Développer les principes de gouvernance du Fonds FFIA pour un développement durable et socialement responsable (critères d'investissement et de financement ; rentabilité anticipée)
3. Établir la liste des partenaires publics (Gouvernements et fonds souverains) et privés (fonds d'investissement) du FFIA
4. Établir une stratégie de mise en place.

Et donner un mandat en ce sens.

ANNEXE

Tableau 1 : Les principaux fonds d'investissement en Afrique

Fonds	Date de création	Investissement (dollars US)	Secteurs prioritaires	Zones géographiques ciblées
Fonds de développement Chine-Afrique	2006	4,3 milliards	<u>Infrastructure</u> , agriculture/ moyens de subsistance, coopération de capacité de production, développement de ressources	Pays africains
Fonds de la route de soie	2014	40 milliards	<u>Infrastructure</u> , ressources, coopération financière et industrielle	Asie, Europe, Afrique, Amérique du Sud
Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures	2015	100 milliards	<u>Infrastructure</u>	Asie, Europe, Afrique, Océanie, Amérique latine
New Development Bank	2015	100 milliards	<u>Infrastructure</u> et énergies renouvelables	BRICS, pays émergents
Fonds européen de développement	1957	30,5 milliards (2014-2020)	Gouvernance, agriculture durable et sécurité alimentaire, énergie	79 pays de la région d'Afrique subsaharienne (sauf Afrique du Sud), de Caraïbes et de Pacifique
Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures	2007	700 millions € (2007-2016)	Énergie, Transports, Eau, TIC.	Afrique de l'Est et Afrique de l'Ouest
Instrument européen de voisinage	2013	15,43 milliards (2014-2020)	Démocratie, des droits de l'homme, bonne gouvernance, développement durable	Les pays situés à l'est et au sud de l'UE (incluant les pays d'Afrique du Nord)
Programme panafricain (Instrument de coopération au développement) (Commission européenne)	2014	845 millions € (2014-2020)	Paix et sécurité; démocratie, bonne gouvernance et droits de l'homme; développement humain; développement et croissance durable et inclusif et intégration continentale; questions globales et émergentes	Pays africains
Fonds de pension du gouvernement global (Norvège)	1996	412 milliards	Investissement réalisé dans 9,000 sociétés dispersées dans 77 pays	En 2016, Europe - 36,0% ; Amérique du Nord-42,3% ; Asie-15,8%, Afrique-0,6%,
Fonds norvégien d'investissement pour les pays en développement	1997	1,95 milliards	Énergies renouvelables ; institutions financières et agro-industrie	Afrique subsaharienne, Ghana, certains pays d'Asie du Sud-Est et d'Amérique centrale
Global Infrastructure Facility (26 pays dont Chine, Canada, Australie, Japon, Singapour, et les institutions financières EIB, Caisse de dépôt et placement du Québec)	2017	40,86 millions	Énergie, eau et environnement, transport et communications	Asie, Europe, Afrique, Amérique du Sud

Tableau 2 (2 pages) : Les pays et organismes qui ont financé les infrastructures africaines en 2016

Pays	Engagements (\$)	Instruments de financement
Canada	140,3 M	NA
France	2,8 milliards (puis 600 M€ avec CDC)	Agence Française de Développement (AFD) : Proparco et Fonds Français pour l'Environnement Mondial (FFEM)
Allemagne	1,1 milliards	DEG, GIZ et KfW
Italie	28,8 M	Cassa Depositi e Prestiti (CDP), Fonds pour l'Afrique
Japon	2,4 milliards (1,8 milliards en 2015 et 2 milliards en 2014)	Agence Japonaise de Coopération Internationale (JICA)
Royaume-Uni	569,4 M (Dfid - 281,7M, CDC - 287,7 M)	Département Britannique pour le Développement ; International (Dfid) et CDC (CDC Group plc, IDF du RU)
Chine	6,4 milliards (20,9 milliards en 2015, 3,1 milliards en 2014)	China Exim Bank, China Development Bank, ICBC, China African Development Fund, Bank of China
Inde	1,2 milliards (524 M en 2015)	Banque d'Export-Import de l'Inde
Corée du Sud	432 M (81 M en 2015)	Banque d'Export-Import de Corée
Groupe de Coordination des Donateurs Arabes (ACG)	5,5 milliards (4,4 milliards en 2015 et 3,5 milliards en 2014)	Fonds Arabe pour le Développement Économique et Social (FADES), Banque Islamique de Développement (BID), Fonds Koweïtien pour le Développement Économique des Pays Arabes (KFAED), Fonds d'Abu Dhabi pour le Développement (FAAD), Fonds de OPEP pour le Développement International (OFID), Banque Arabe pour le Développement Économique en Afrique (BADEA), Fonds Saoudien de Développement (FSD)
Banque Africaine de Développement (BAD)	4 milliards	NA
Banque de Développement de l'Afrique Australe	1,2 milliards	NA
Commission européenne	1,4 milliards	-Fonds Européen de Développement (contribué aux Fonds Fiduciaire UE-Afrique pour les Infrastructures – UE-AITF et à la Facilité d'Investissement pour l'Afrique - AfIF) ; - Instrument de Coopération au Développement pour les pays d'Afrique du Nord
Banque Européenne d'Investissement	1,3 milliards	NA
Société Financière Internationale	413,3 M (246 M en 2015 et 621 M en 2014)	NA
Banque Mondiale	4,1 milliards (6 milliards en 2015 et 5,9 milliards en 2014)	NA
Nouvelle Banque de	180 M	NA

Développement		
Banque européenne de reconstruction et de développement (BERD)	105 M	NA
IFD des Pays-Bas (FMO)	239 M	NA
Banques régionales de développement (BRD) (non membres de l'ICA)	942 M	Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD); Banque d'Investissement et de Développement de la CEDEAO (BIDC); Banque de Commerce et de Développement (TDB); Banque de Développement de l'Afrique de l'Est (EADB)

Source : ICA, 2017