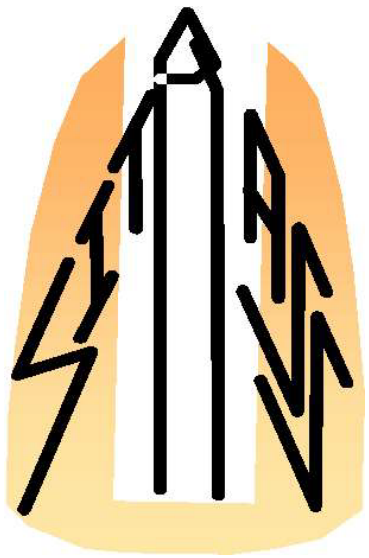




**Séminaire International sur les Transports et la Recherche en
Afrique Sub-Saharienne - SITRASS 10
Lomé les 10, 11 et 12 septembre 2025**

Bilan et perspectives après 40 ans
de programmes et de politiques de transport en Afrique

**Les Partenariats Publics Privés en Afrique Sub-Saharienne :
Y-a-t-il un retard à rattraper dans les transports ?**

Alain Bonnafous

LAET, V.P. de SITRASS

AVANTAGES FINANCIERS DES PPP

Le bilan actualisé socio-économique reste nécessaire avant la décision d'investir.

En PPP, le coût pour les finances publiques est limité au niveau de la subvention éventuellement prévue. Le reste du financement assuré par le partenaire privé (fonds propres et emprunts) est gagé sur les péages.

Mais le partenaire privé devant assurer un profit, le Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC) est alors plus élevé.

En cas de productivité équivalente entre opérateur privé et opérateur public, le coût de l'opération est mécaniquement plus élevé avec un PPP.

Un exemple numérique de coût moyen pondéré du capital (cas de la France pour autoroutes et lignes à grande vitesse)

POUR UN OPERATEUR PUBLIC :

- Le coût de l'emprunt est de 4 %
- La prime de risque est de 4 %

La rentabilité financière requise est donc de 8 %

POUR UN OPERATEUR PRIVE :

(Sur la base d'un partage classique entre emprunt et fond propre.)

- 80 % d'emprunt à 4,5 % plus prime de risque de 4 % soit 8,5 % au total.
- 20 % de fonds propres à 12 % plus prime de risque à 4 % soit 16 % au total.

Soit : $0,8 \times 8,5\% + 0,2 \times 16\% = 10\%$

La rentabilité financière requise est donc de 10 %

Une rentabilité financière inférieure requiert une subvention qui est à calculer

Un projet standard représenté par le modèle a-b-c-d

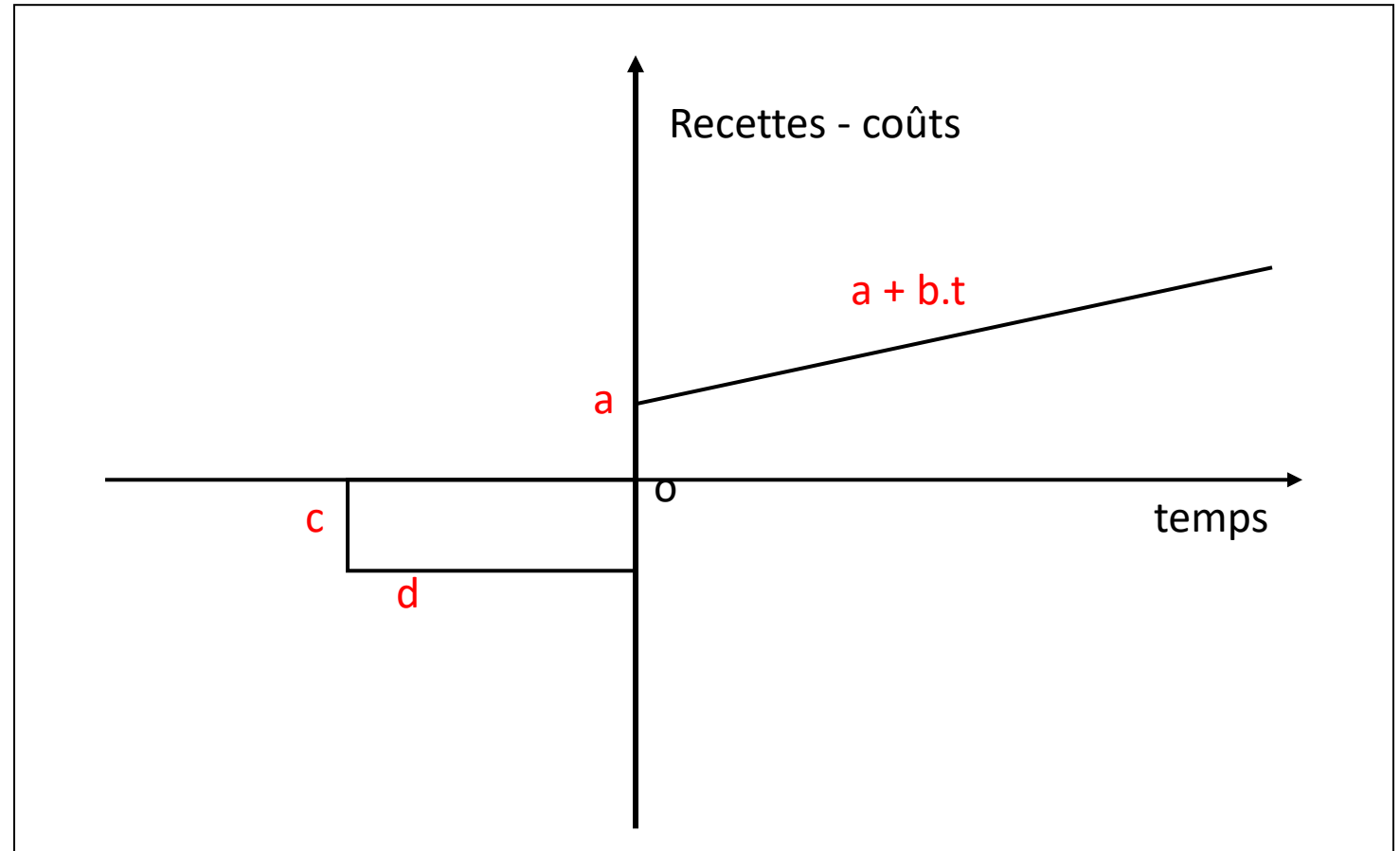
Notations :

a = une rentabilité immédiate

b = pente des recettes nettes

c = coût annuel des travaux

d = durée des travaux



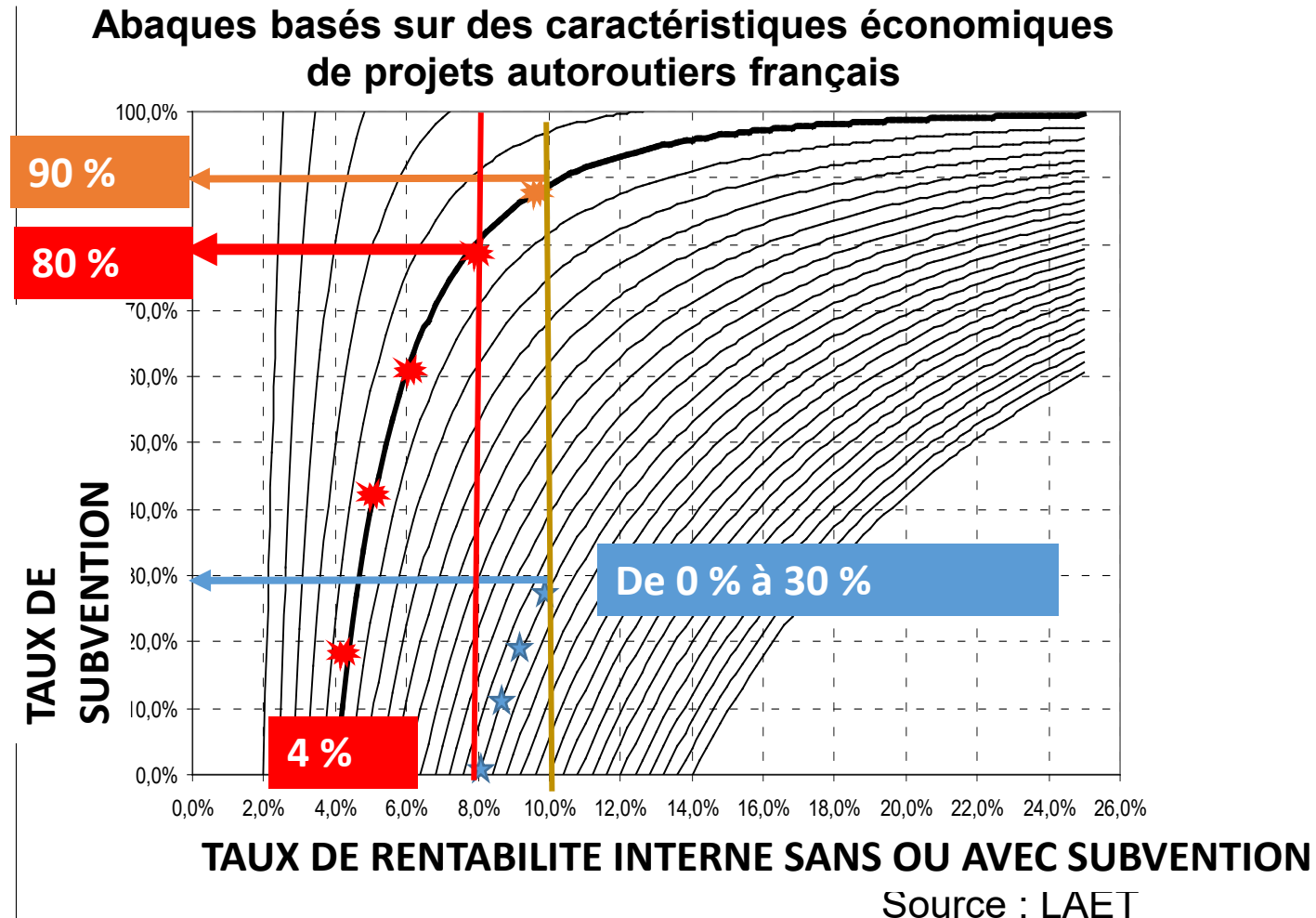
Remarque : cette représentation permet de procéder à des calculs en fonction continue de la VAN :

$$NPV_f = \int_{-d}^0 -c.e^{-\alpha.t}.dt + \int_0^T (a + b.t).e^{-\alpha.t}.dt$$

LES SUBVENTIONS REQUISES

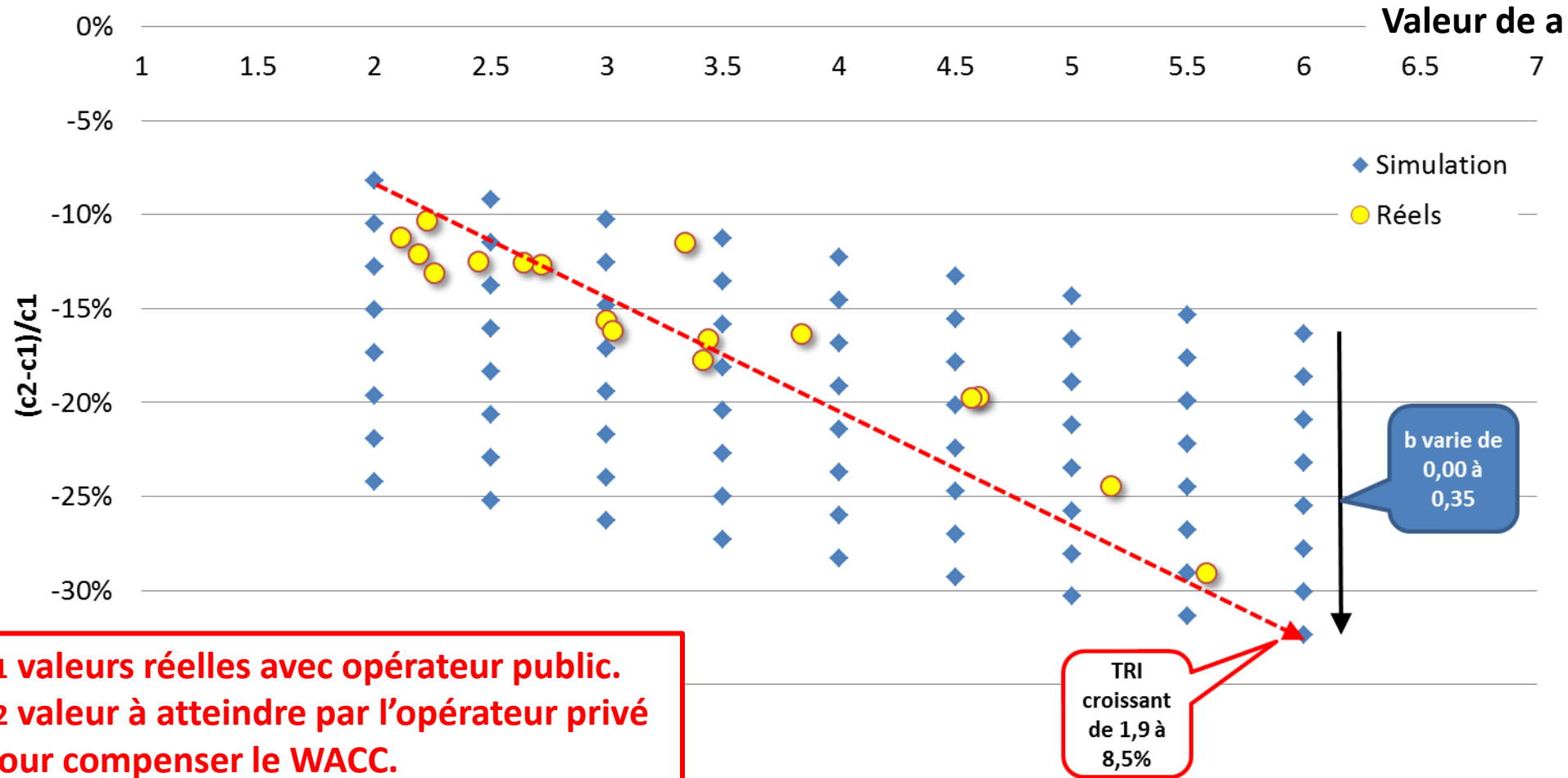
Selon la rentabilité financière des projets

Fonctions
établies avec le
modèle a-b-c-d



Gain sur le coût c pour compenser la différence du WACC

Niveau d'efficacité sur le coût d'investissement c2

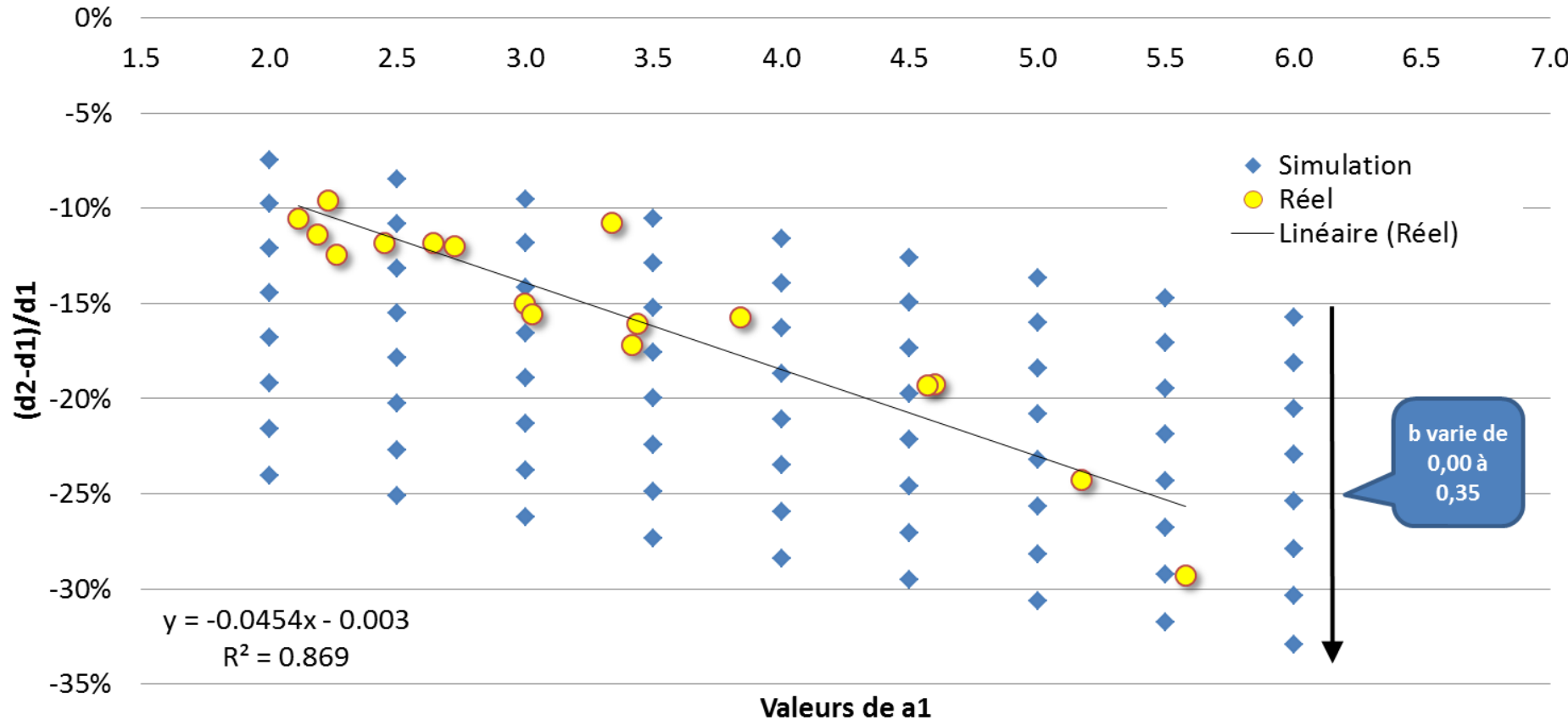


- c1 valeurs réelles avec opérateur public.
- c2 valeur à atteindre par l'opérateur privé pour compenser le WACC.

Gain sur la durée des travaux d pour compenser la différence du WACC

Niveau d'efficience sur la durée des travaux d2

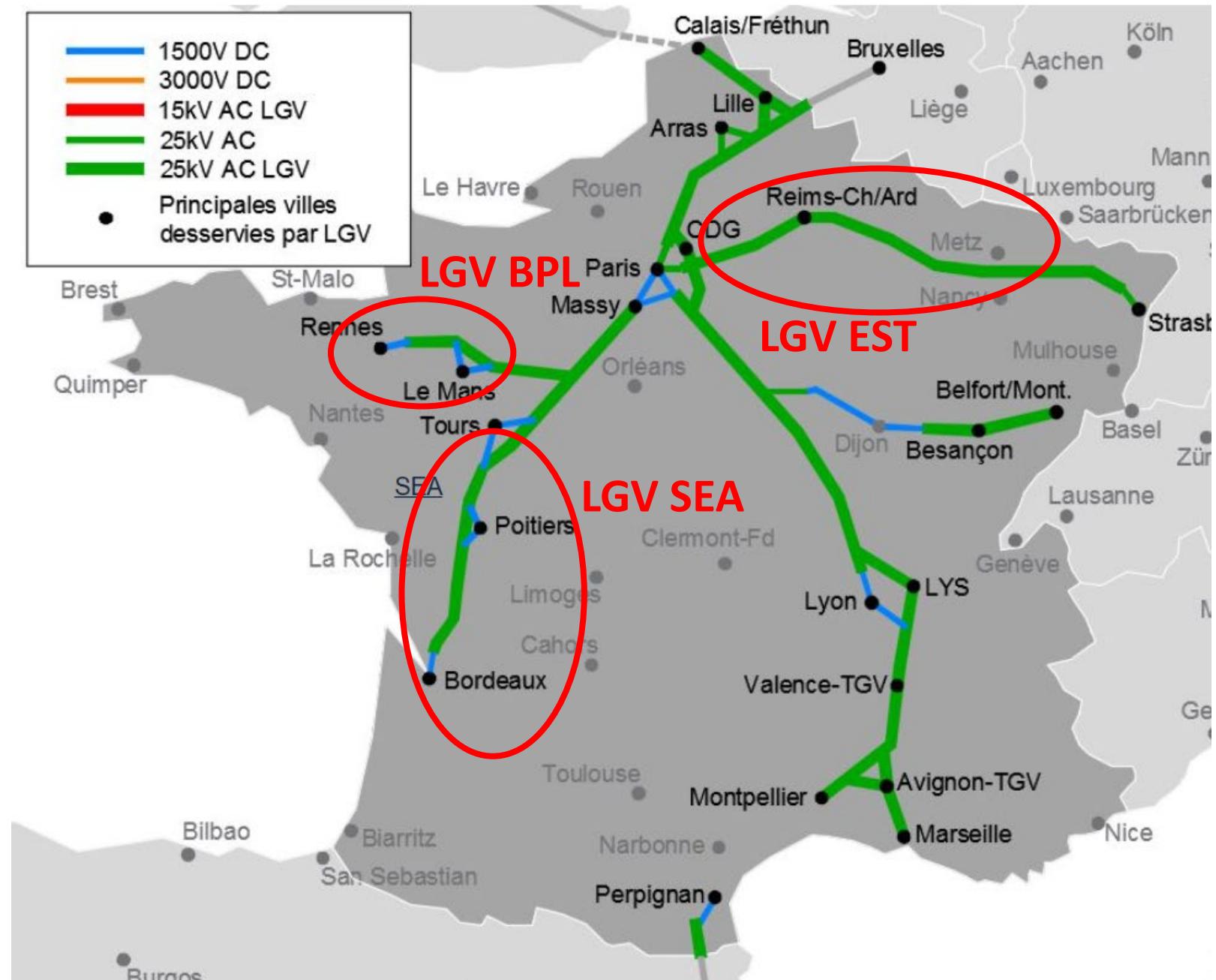
- d1 valeurs réelles avec opérateur public.
- d2 valeur à atteindre par l'opérateur privé pour compenser le WACC.



De multiples cas concrets montrent que la différence de WACC est très souvent compensée dans la réalité :

- Les autoroutes concédées depuis 2000.

- Les nouvelles LGV.



**L'implication d'opérateurs
privés peut également
favoriser des innovation
technologiques importantes
et bénéficier de la réactivité
du secteur privé.
(A l'exemple du viaduc de
Millau)**

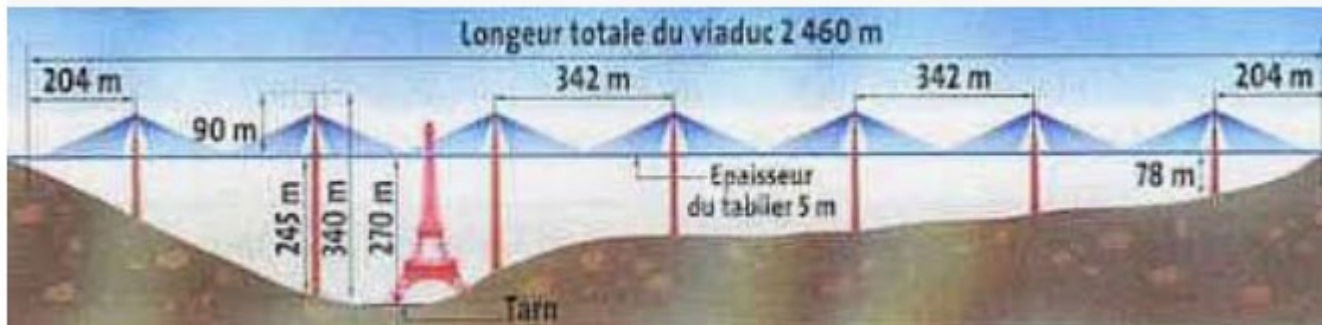


Tableau comparatif des PPP dans les pays en développement (ordres de grandeur)

Par milliard d'habitants

5,8 milliards de \$

12,5 milliards de \$

36 milliards de \$

53 milliards de \$

Région / Sous-continent	Importance des PPP	Secteurs clés	Volume annuel moyen d'investissements en PPP*	Défis majeurs
Afrique subsaharienne	Très forte nécessité (infrastructures en retard)	Énergie, routes, TIC, eau	~5–10 Mds USD/an	Cadres juridiques inégaux, risques politiques, faible bancabilité
Afrique du Nord	Moyenne à forte (surtout énergie & eau)	Énergie solaire/éolien, eau dessalée, transport	~2–5 Mds USD/an	Dépendance aux bailleurs, climat social/politique
Asie du Sud (Inde, Pakistan, Bangladesh)	Cruciale pour soutenir la croissance	Transport urbain, routes, énergie, santé	~20–30 Mds USD/an (dont l'Inde = 80% du total)	Gouvernance, risques contractuels
Asie de l'Est & Pacifique (hors Chine)	Importante	Métros, autoroutes, ports, énergie	~15–25 Mds USD/an	Transparence, dépendance aux capitaux étrangers
Chine (cas particulier)	Très importante mais modèle hybride (État + privé)	Transport, énergie, eau, santé	>50 Mds USD/an (grands PPP domestiques)	Risque de projets « quasi-PPP » où l'État reste dominant
Amérique latine & Caraïbes	Expériences plus anciennes et diversifiées	Autoroutes, ports, aéroports, énergie	~30–40 Mds USD/an (Brésil, Mexique, Chili = principaux)	Volatilité politique et renégociation fréquente
Moyen-Orient (Golfe)	Stratégique pour diversifier hors pétrole	Énergie solaire, eau, santé, infrastructures urbaines	~10–20 Mds USD/an	Dépendance aux prix du pétrole, risque de projets trop capitalistiques

Sources : Banque mondiale – *Private Participation in Infrastructure (PPI) Database* ; rapports régionaux BERD, BAD, BID. Les montants sont des fourchettes annuelles (2020-2023).

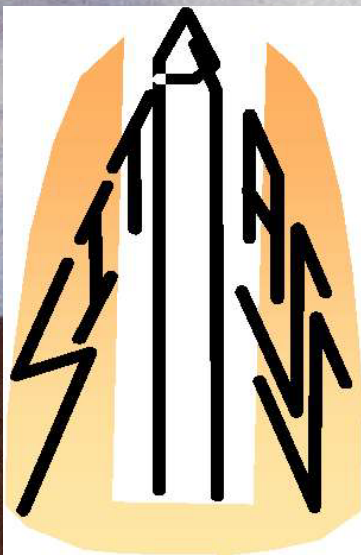
Ce que préconise la BAD

Adopter des lois PPP modernes.

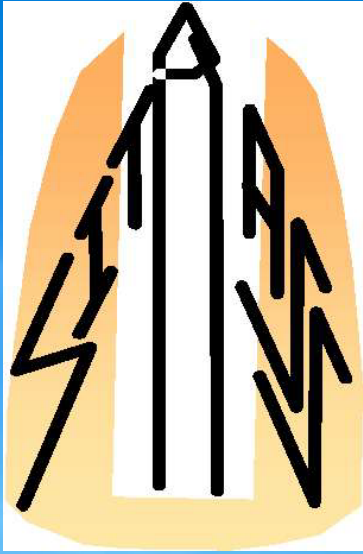
Créer des unités PPP autonomes et compétentes.

**Préparer soigneusement les projets.
(études techniques, financières, juridiques)**

**Harmoniser les réglementations régionales pour
faciliter les PPP transfrontaliers**



MERCI



MERCI