

# Un partenariat public-privé au service de 30 000 Africains

La vie des habitants de l'île Bugala, en Ouganda, s'améliore de jour en jour grâce à un PPP qui met en place des infrastructures vitales. Une solution originale pour combler le déficit d'infrastructures en Afrique.

**B**ugala est une île de 30 000 âmes située au nord-ouest du lac Victoria. Région rurale excentrée, elle bénéficie d'un vaste projet d'infrastructures comprenant de nouvelles liaisons par ferry, un réseau routier, l'approvisionnement en électricité et en eau potable. Kalangala Infrastructure Services (KIS) – un partenariat public-privé (PPP) entre le gouvernement ougandais, les bailleurs de fonds européens et le secteur privé – est chargé de construire et exploiter ces équipements. KIS est une filiale d'InfraCo Africa ([www.infracoafrica.com](http://www.infracoafrica.com)), une organisation financée par plusieurs gouvernements, et travaille en partenariat avec eleQtra ([www.eleQtra.com](http://www.eleQtra.com)), une société spécialisée dans le développement d'infrastructures privées en Afrique. Leurs progrès sont tels qu'ils bouleversent la perception populaire quant au rôle du secteur privé au service des populations rurales.

**KIS exploitera deux nouveaux ferries**, construits pour un coût de 50 millions de dollars, ainsi qu'une route de 66 km revêtue de graviers – la première véritable route desservant toute l'île. D'une technologie moderne, les ferries Ro-Ro (Roll on/Roll off) à double coque transporteront passagers et véhicules entre Bugala et le continent. KIS installe aussi une centrale électrique hybride solaire-diesel de 1,8 mégawatt et un réseau de transport et de distribution d'électricité pour desservir les habitants et les commerces. KIS leur fournira également l'eau potable grâce à un réseau et une station de pompage à énergie solaire.

**Le premier des deux ferries, le MV Pearl, est en service depuis un an et demi. Le second, MV Ssesse, sera opérationnel à partir de septembre.** « Le ferry a transformé l'économie de l'île en la rapprochant de la terre ferme, explique John Opiro, Directeur Général de KIS. L'entrée en service du deuxième navire va permettre d'accélérer le développement économique, de stimuler les investissements dans de nouvelles entreprises et dans le tourisme. »

**Les nouvelles liaisons vont en effet accélérer les échanges commerciaux entre Bugala et le reste du pays**, transformant radicalement la situation économique de l'île et de sa population. « L'ancien ferry assurait six voyages par jour, chacun durant à peu près une heure et vingt minutes, poursuit John Opiro. Chacun des deux nouveaux ferries peut transporter jusqu'à 200 passagers et 20 véhicules en seulement 25 minutes et ce, dix fois par jour. Les camions pourront ainsi faire jusqu'à trois allers et retours par jour. »

## Démontrer aux gouvernements que le privé est efficace

**InfraCo et eleQtra font partie de ces organisations et sociétés qui agissent là où d'autres jugent les projets d'infrastructures trop risqués.** En s'adaptant à la réglementation, eleQtra a obtenu une licence de producteur d'électricité et une autre de transport fluvial – la première en Ouganda. Grâce à elles et en renforçant les compétences locales, elle a pu mener à bien le projet Kalangala. De telles entreprises réussissent et assument les coûts directs et les risques dans des régions désertées par les opérateurs privés depuis les crises financières de 1997 et 2008 et les récessions économiques qu'elles ont déclenchées.

**En dépit de ce contexte, l'Afrique est aujourd'hui la deuxième région la plus dynamique au monde**, après l'Asie. Dix pays africains réalisent les croissances les plus fortes de la planète. Mais ces performances ne dureront pas si les gouvernements africains, les bailleurs de fonds et les investisseurs étrangers n'adoptent pas des plans d'urgence et des formules originales pour mettre en place et développer les infrastructures dont le continent a tant besoin.



**« L'huile de palme et la pêche sont deux activités très porteuses sur l'île Bugala, explique John Opiro.** Les infrastructures que nous avons mises en place améliorent les conditions de vie de la population et permettent d'attirer de nouvelles compétences. Les habitants estiment que nous les avons libérés de la pauvreté. Ce projet a totalement changé leur perception du rôle du secteur privé. Il a aussi démontré au gouvernement que le secteur privé sait être efficace. »

## Les PPP ne sont pas réservés aux mégaprojets

**Pour InfraCo et eleQtra, l'ensemble sera opérationnel d'ici à la fin 2014. Un véritable tour de force, pour le Directeur Général de KIS.** « Du début à la fin, tout a été long et difficile, dit John Opiro. Il a fallu composer avec la lenteur bureaucratique, avec les exigences liées à la réglementation du transport, de l'électricité, de l'eau... Parfois huit à dix autorités différentes, sachant qu'un retard dans un domaine et c'est tout le projet qui est retardé. » Un changement de ministre et le temps nécessaire à sa prise de fonction ont fait partie des retards imprévus – et ce ne fut pas le plus long ! « Il s'agit de la première ligne privée de transport par ferry du pays, poursuit Opiro. C'est sans précédent. Tout le monde a dû apprendre et s'adapter au fur et à mesure. »

**KIS est financé par différents fonds publics et par un prêt à long terme accordé par les banques commerciales et les institutions financières étatiques.** Dans un tel montage, les bailleurs de fonds utilisent leur assise financière pour garantir la signature de l'accord auprès des investisseurs commerciaux. C'est une approche nouvelle, particulièrement adaptée aux infrastructures rurales. « La plupart des investisseurs privés ont une approche à court

terme, rarement plus de cinq ans, explique John Opiro. C'est rarement suffisant pour des projets d'infrastructures en Afrique. Dans notre cas, le soutien de l'Agence américaine pour le développement international (USAID) a permis un allongement partiel du crédit sur 15 ans. »

**Selon la Banque mondiale, il faudrait investir près de 100 milliards de dollars par an pendant dix ans pour que l'Afrique subsaharienne dispose d'infrastructures en électricité, transports, télécoms et eau potable d'un niveau comparable à celui des autres régions en développement.** Chaque année, il manque quelque 40 milliards de dollars pour y parvenir. La Banque mondiale, le FMI et bien d'autres institutions financières internationales, comme la Banque africaine de développement et DBSA, la banque sud-africaine de développement, sont mobilisées pour réunir les financements de mégaprojets, comme le barrage hydroélectrique d'Inga3, en RD Congo – 4 800 mégawatts pour un coût de 12 milliards de dollars – ou le corridor routier Nord-Sud, reliant Dar es Salaam en Tanzanie à Durban en Afrique du Sud (10 milliards de dollars). Ce faisant, elles ont tendance à négliger de plus petits programmes, qui n'en sont pas moins essentiels pour transformer les conditions de vie en Afrique subsaharienne.

**Avec des projets d'énergie éolienne au Cap-Vert, de production d'électricité au Ghana et en Zambie, de réhabilitation ferroviaire au Kenya, d'énergies renouvelables au Mozambique,** les développeurs d'infrastructure du secteur privé comme eleQtra sont en train de faire la différence. Alliant leur savoir-faire en infrastructures avec une connaissance technique, juridique et réglementaire, de telles entreprises installent des équipements novateurs dans de multiples secteurs, conduisent leurs projets de A à Z, et permettent l'installation d'infrastructures vitales dans des pays en développement que d'autres jugent à haut risque.

Michael Dyne

## **Uganda - Kalangala Infrastructure Services**

The lives of 30,000 people living on Bugala Island in the northwest part of Lake Victoria are being transformed by a novel public-private sector partnership that is delivering a package of vitally needed transport, power generation and clean water infrastructure to a remote region of rural Uganda that other infrastructure providers have hitherto failed to reach.

InfraCo Africa, a multi-government funded organisation providing early stage development capital alongside eleQtra an experienced developer of privately operated infrastructure in African markets, are implementing the island's new ferry services, road link, electricity and clean water supplies. The results of which are revolutionising popular perceptions of the role of the private sector, and showing how Africa's yawning infrastructure deficit can be bridged.

Kalangala Infrastructure Services (KIS) - a public-private partnership between the Ugandan government, European donors and the private sector, is in the final stages of delivering a \$50 million package of two state-of-the-art, double-hulled, roll-on roll-off ferries operating on Lake Victoria between Bugala and the Ugandan mainland, along with a 66 kilometre gravel road running the length of the island – Bugala's first and only engineered road.

As part of the multifaceted infrastructure package, KIS is also building a 1.8 megawatt hybrid solar-diesel power generation unit and a complete transmission and distribution grid to bring a much-needed regular electricity supply to the 30,000 residents and businesses on the island, and a safe and reliable supply of water through the construction and operation of a solar-powered, pump-based, water supply systems.

The first passenger and vehicle ferry – the MV Pearl, has been in service for a year and a half, with the second ferry, MV Ssesse operational in September. "The ferry has really helped to change the economy of the island," John Opiro, KIS's Managing Director, said. "It has brought the island nearer to the mainland. The second ferry will accelerate that economic development, boosting investment in new businesses, and tourism, and helping to increase trade to and from the island," he added.

The contrast between the old ferry and its new private sector-built and operated successor could not be more dramatic. "The ferry used to make six trips a day, each taking about an hour and twenty minutes," Opiro said.

"The new ferry is making ten crossings a day, transporting up to 200 passengers and 20 vehicles, and taking only 25 minutes to complete each journey. The second ferry will have an equally big impact. Truckers are now able to make up to three trips to and from the island every day. These ferries will transform the economic fortunes of Bugala and its people," he added.

### **Investment in Africa**

Private sector infrastructure developers such as eleQtra, and donor-funded project development facilities like InfraCo, are active where other infrastructure providers invariably see such projects as too risky. By negotiating the regulatory landscape, including securing Uganda's first marine transport license, obtaining a power generation license, and building local capacity, eleQtra was able drive the Kalangala project forward.

These companies also help shoulder the direct costs and risks of early stage project development in a region of the world that has suffered an exodus of private sector operators providing new infrastructure since the 1997 Asian financial crisis, followed by the 2008 global financial crisis and economic downturn.

Despite these setbacks, Africa has since emerged as the world's second fastest growing region after Asia, and is currently host to ten of the world's fastest growing economies. That growth could be put in jeopardy unless African governments, foreign donors and investors find new ways to deliver increased infrastructure, ensuring that the continent remains on the path to growth and prosperity.

"There is a lot of disposable income generated on Bugala Island from oil palm farmers and fishing," Opiro said. "By providing backbone infrastructure, we can improve their standard of living, and attract others to the island. People feel that we are delivering them from poverty. This project has totally changed their perceptions

about the role of the private sector, and made the government realise that the private sector can be more effective.”

### **Challenges**

KIS is a subsidiary of InfraCo, which partnered with eleQtra to deliver Bugala’s new ferry, road, power and water supply package, and eleQtra is confident of completing all components of the infrastructure project by the end of 2014. While eleQtra has been the driving force behind the delivery of Bugala’s new infrastructure, Opiro concedes that the project has been a formidable challenge right from the outset.

“It was extremely difficult to get the project up and running,” Opiro said. “Government bureaucracy, having to work with the different regulatory authorities for power, water and transport – some eight to ten authorities in all, meant that a delay in one sector had a knock-on delay on all the others,” Opiro said.

Delays caused by unanticipated breaks in long decision making chains – particularly where there was a change of minister as the new minister understandably took time to settle into their role, weren’t the only obstacle. “This is the first private sector ferry operator in Uganda, so there were no precedents to follow. Everyone had to learn how to arrange the deal as they went along,” he added.

KIS has been financed by a mixture of public funded equity, with the debt component provided by commercial banks and publicly funded financial institutions. The project’s structure shows the benefit from a new approach in the delivery of rural infrastructure, in which donors use their financial muscle to help underwrite the deal – giving greater confidence to commercial lenders.

“Most commercial lenders have very short lending horizons in Africa – rarely more than five years,” Opiro said.” That is rarely enough to get an infrastructure project off the ground. “But the US Agency for International Development (USAID) issued a partial credit enhancement for 15 years, enabling the stretching of debt tenor.”

The World Bank estimates that sub-Saharan Africa needs to spend almost \$100 billion a year over the next decade in order to bring its infrastructure provision in the key power, transport, telecoms and water sectors, up to a level roughly comparable with to other developing regions – but it is suffering a persistent shortfall of some \$40 billion a year.

The attention of the World Bank, the IMF and most of the other development finance institutions such as the African Development Bank, and the Development Bank of Southern Africa, are currently focused on how to finance the continent’s ever-growing pipeline of mega projects, such as the proposed \$12 billion, 4,800 mega watt hydroelectric Inga 3 dam in the Democratic Republic of Congo, and the \$10 billion North-South Corridor between Dar es Salaam in Tanzania and Durban in South Africa. They tend to neglect the role that can be played by smaller projects scale which are changing lives on the ground across Africa.

From wind power projects in Cape Verde, to power generation schemes in Ghana and Zambia, and from commuter rail rehabilitation projects in Kenya, to renewable energy schemes in Mozambique, private sector infrastructure developers such as eleQtra are quietly making a difference.

Leveraging their infrastructure development skills with in-house technical, legal and regulatory expertise, firms such as eleQtra are delivering greenfield infrastructure projects in multiple sectors, managing them through the development cycle, and enabling vital infrastructure to be built in higher-risk developing countries.

Michael Dynes