

ÉTUDES DE CAS

Les études de cas couvriront les services d'infrastructure qui jouent un rôle public. Il y aura des degrés variables de participation privée qui comprennent des contrats de travaux publics purs, des concessions de services, des concessions complètes, des PPP, des accords SOE-PPP. Les cas couvriront des secteurs comme l'énergie, le transport, et l'eau. Pour tous les cas, l'actif aura atteint le stade opérationnel; l'orateur sera soit un représentant pour le public ou le côté privé ; l'accord aura respecté les principes de bonne gouvernance, de manière générale.



SESSION 1 ET SESSION 2

Projet d'approvisionnement en eau potable transfrontière de Sogakope-Lome

Le projet d'eau potable Togo-Ghana Sogakope est un projet d'eau potable visant à améliorer la disponibilité de l'eau au Ghana et au Togo. Des négociations sont en cours sur la structuration du projet et un mémorandum d'accord entre les deux gouvernements a été signé décrivant les négociations. Un traité devra être signé entre les deux pays gouvernant le projet ainsi que les concessions et autres accords traditionnellement associés à une transaction basée sur un financement de projet. Puisque le Ghana est anglophone et le Togo est francophone, il existe différentes traditions juridiques qui rendent la transaction unique. Les autres questions qui devront être discutées sont la propriété des installations, la propriété de l'eau, la tarification de l'eau et le paiement, y compris comment traiter avec plusieurs devises dans la structure de remboursement (Cedi et CFA) puisque les consommateurs seront à la fois côtés de la frontière, etc. Le projet est particulièrement intéressant pour les raisons suivantes: 1) projet transfrontalier nécessitant la coordination de deux gouvernements voisins ayant des systèmes juridiques différents; 2) PPP dans le secteur de l'eau qui est traditionnellement financé par le secteur public dans les deux pays; et 3) les ressources en eau situées dans un pays (Ghana), mais les bénéficiaires se répartissent entre les deux pays, et principalement dans l'autre pays (Togo).

Eau rurale du Bénin

En 2014, dans le cadre de la mise en œuvre des contrats d'affermage au Bénin (où l'opérateur privé est responsable de l'exploitation et de la maintenance du système, mais pas du financement de l'investissement), 270 systèmes d'exploitation d'opérateurs privés distribuaient de l'eau courante à 1,6 million de personnes dans les zones rurales et les petites villes, ce qui représente 28 % de la population rurale et semi-rurale du Bénin. Toutefois, le manque de moyens et la médiocrité des modalités d'attribution des marchés ayant détérioré le service, l'État a sollicité l'appui de la Banque mondiale pour améliorer l'efficacité et la performance des opérateurs du secteur de l'eau.

En réponse à la demande de l'État, la Banque mondiale a obtenu un engagement d'un million de dollars du Fonds de coopération des Pays-Bas afin de financer les dépenses d'équipement pour un projet pilote de distribution d'eau en zone rurale. Au titre de ce projet, IFC et le programme Eau et assainissement de la Banque mondiale ont établi et mis en œuvre quatre contrats de concession d'une durée de huit ans couvrant 10 systèmes de distribution d'eau courante dans trois municipalités. Pour chacune des dix contrats de concession, un opérateur privé a été sélectionné afin de réhabiliter et exploiter ledit système.

GUILAB Télécommunications

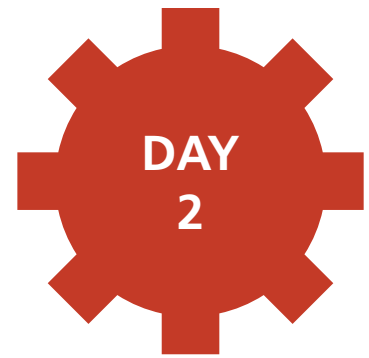
Le GUILAB est un exemple novateur de partenariat public-privé qui, pour la première fois, a permis de mettre en place la connectivité haut débit internationale en République de Guinée. Bien que cette collaboration unique entre le gouvernement et les acteurs privés nationaux ait permis de surmonter de nombreux problèmes, elle a également soulevé des défis et des opportunités inattendus. L'étude de cas GUILAB se concentrera sur le financement du projet et la gouvernance mise en place pour assurer la performance opérationnelle et la durabilité à long terme.

Parc Eolien Taiba Ndiaya au Senegal

Le projet éolien de Taiba Ndiaye, le premier du genre au Sénégal, a pour ambition de permettre au pays de construire, dans la ville rurale de Taiba Ndiaye (région de Thiès), la plus grande centrale éolienne en Afrique de l'Ouest dotée d'une capacité de 158MW. Ce projet, attribué à un promoteur sous forme de PPP (type BOO – Construction, Exploitation, Maintenance), vise notamment à diversifier l'approvisionnement en énergie du Sénégal et à encourager le développement des énergies renouvelables. La société de projet regroupe des actionnaires internationaux et nationaux. L'ALSF est intervenu à un stade ultérieur du projet, au moment de la renégociation du contrat d'achat d'électricité devenu nécessaire notamment pour se conformer aux exigences des prêteurs.

CASE STUDIES

The case studies will cover infrastructure services that perform a public role. There will be varying degrees of private participation, i.e. pure public works contracts, service concessions, full concessions, PPPs, SOE-PPP arrangements. The cases will cover a range of sectors such as energy, transport, and water. For all the cases, the asset will have reached the operational stage. The speaker will either be a representative for the public or private side in the deal. The deal will have lived up to good governance principles, broadly speaking.



SESSION 1 AND SESSION 2

Sogakope-Lomé Transboundary Potable Water Supply Project

The Togo-Ghana Sogakope water project is a potable drinking water project aimed at improving the availability of water to both Ghana and Togo. Negotiations are underway on the structuring of the project and a memorandum of understanding between the two governments has been signed outlining the negotiations. A treaty will need to be signed between the two countries governing the project as well as the concession and other agreements traditionally associated with a project finance-based transaction. Since Ghana is anglophone and Togo is francophone, there are differing legal traditions which make structuring the deal unique. Other issues which will need to be discussed are the ownership of the facilities, the ownership of the water, the water pricing and payment, including how to deal with multiple currencies in the repayment structure (Cedi and CFA) since the consumers will be on both sides of the border, etc. The project is of particular note for the following reasons: 1) cross-boundary project requiring the coordination of two neighboring governments with different legal systems; 2) PPP in the water sector which is traditionally financed by public sector in both countries; and 3) water resource located in one country (Ghana), but beneficiaries split between both countries, and mainly in the other country (Togo).

Benin Rural Water

By 2014, under lease, 270 privately-operated systems were supplying piped water to an estimated 1.6 million people in rural areas and small towns, which is 28 percent of Benin's rural and semi-urban population. However, as weak capacity and poor contracting arrangements led to poor service, the government requested World Bank Group assistance to improve water contractors' efficiency and performance.

In response to the government's request, the World Bank mobilized a commitment of up to \$1 million from the Dutch Cooperation Fund to support the capital expenditures of a rural water service pilot project. Under this pilot, IFC and the World Bank's WSP developed and implemented four eight-year concession contracts for 10 piped water systems in three municipalities. For each concession, private operators were selected to rehabilitate and manage the systems.

GUILAB Telecommunications

GUILAB is an innovative example of public-private partnership that, for the first time, has allowed international broadband connectivity to be brought to the Republic of Guinea. While this unique collaboration between the Government and national private players has overcome many issues, it has also raised unexpected challenges and opportunities. The GUILAB case study will focus on the project financing and the governance put in place to ensure operational performance and long-term sustainability.

Senegal Taiba Ndiaya Wind Farm

The Taiba Ndiaye wind project, the first of its kind in Senegal, aims to enable the country to build, in the rural town of Taiba Ndiaye (Thiès region), the largest wind farm in West Africa with a capacity of 158MW. This project was awarded to a promoter in the form of PPP (BOO type – Build, Own, Operate). The objective is to diversify the energy supply of Senegal and encourage renewable energy development. The project company contains both international and national shareholders. The ALSF's intervention came at a later stage when the Power Purchase Agreement (PPA) was renegotiated to comply with the lender requirements. The ALSF's assistance has not only been requested by the Government of Senegal, but also strongly encouraged by the project promoters and lenders. The renegotiation covered several elements, such as the strengthening of Senelec's role in the implementation of the project, the transfer obligation of the power station, and the reduction of the price of electricity before reception. A key element of the discussions was related to the opening of offshore foreign currency accounts for debt servicing (since the financing was in US Dollars but project revenues in CFA).

L'assistance de l'ALSF a non seulement souhaité et demandé par le Gouvernement du Sénégal, mais également fortement encouragé par les promoteurs du projet et les prêteurs. La renégociation a porté sur plusieurs éléments tels que le renforcement du rôle de la Senelec sur la mise en œuvre du projet, l'obligation de transfert de la centrale ou encore la réduction du prix de l'électricité avant réception. Un élément clé des discussions a été la question de l'ouverture de comptes off-shore en devises pour le service de la dette (puisque le financement était en dollars américains mais le produit du projet en CFA). Puisque le Sénégal fait partie de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), ses fonctions de banque centrale sont efficacement coordonnées au niveau régional par la Banque centrale des Etats d'Afrique de l'Ouest (BCEAO). Ce sujet a donc nécessité pour le Gouvernement et les organismes régionaux de se coordonner avec les prêteurs et les promoteurs de projets pour convenir d'une solution appropriée. Ce projet est particulièrement intéressant pour les raisons suivantes 1) le CAE a été signé mais doit être renégocié pour tenir compte des accords de financement; 2) l'ouverture de comptes offshore a dû être coordonnée avec les autorités nationales et régionales; 3) les implications pour les projets existants et futurs à développer au Sénégal et dans la région ont été considérées ; et 4) ce projet prévoit une participation et des retombées positives pour les communautés locales.

Autoroute à Péage Dakar-Diamniadio

La construction de l'autoroute à péage Dakar-Diamniadio (DDTH) a été réalisée en quatre phases qui ont débuté en 2005 et se terminent en 2015 avec un total de 32 km d'autoroute à péage reliant Dakar au nouveau centre économique de Diamniadio. La construction a affecté un nombre considérable de ménages. Le projet a amélioré le problème de congestion à Dakar et réduit considérablement le temps de conduite de plus de 90 minutes à 15-30 minutes. Dans le même temps, les voies de circulation autres que les péages sont restées en service et le trafic a donc pu être divisé, ce qui a créé davantage d'espace pour les véhicules. La réduction des embouteillages et les temps de déplacement ont permis de réaliser d'importantes économies de carburant et, par conséquent, de réduire la pollution. Le projet a également facilité la fermeture d'un site de rebut à ciel ouvert à Mbeubeuss et la création d'un nouveau site d'enfouissement plus écologique. En outre, il a contribué à la construction de nouveaux services d'assainissement et au reboisement de la zone environnante. Le modèle de péage a généré les revenus prévus et créé un flux de revenus stable. Le projet a également généré des opportunités d'emploi et contribué à réduire la pauvreté et à améliorer les conditions de vie des communautés locales dans la zone touchée. Les efforts de l'APIX pour créer le premier partenariat public-privé (PPP) réussi dans la région, qui a été formellement établi à mi-parcours du projet en 2009, ont démontré la forte collaboration entre les institutions publiques et privées. La large collaboration entre le gouvernement sénégalais, les entreprises privées et les organisations internationales de développement a créé un climat fructueux pour le projet DDTH. Les principaux financements ont été fournis conjointement par le gouvernement sénégalais, la Banque mondiale, l'Agence française de développement (AFD) et la Banque africaine de développement (BAD).

SESSION 3 ET SESSION 4

Maroc Complexe solaire de Ouarzazate - Phase 1

Le complexe solaire de Ouarzazate fait partie du programme Moroccan Solar (NOOR) développé dans le cadre de la stratégie énergétique nationale. L'objectif de NOOR est de développer des projets solaires d'une capacité totale de 2 000 MW d'ici 2020. Comparé aux centrales électriques au fioul des réacteurs nucléaires, NOORo I empêche le rejet de 240 000 tonnes de dioxyde de carbone dans l'atmosphère. Ce complexe solaire est prévu pour être construit en trois étapes (i) NOORo I - Centrale solaire thermique concentrée (CSP) de 160 MW avec 3 heures de stockage; (ii) NOORo II et III - deux centrales CSP de 200 MW et 150 MW respectivement et de 7 à 8 heures de stockage; (iii) NOORo IV - Centrale photovoltaïque de 70 MW (PV). D'autres infrastructures du complexe solaire (voies d'accès, adduction d'eau, télécommunications, sécurité ...) ont été construites au cours de cette première phase.

Pont Henri Konan Bédié

Le pont Henri Konan Bédié (HKB) est une autoroute interurbaine de 7 km à Abidjan qui relie le boulevard François Mitterrand au boulevard Valéry Giscard d'Estaing, notamment par un viaduc emblématique de 1,5 km traversant la lagune. Le pont a considérablement soulagé la congestion dont souffre la capitale ivoirienne, en particulier sur les autres ponts existants (le pont Houphouët Boigny, construit en 1958 et le pont Charles de Gaulle 1967). Le nouveau pont offre aux usagers des économies de temps, d'essence et de distance parcourue, libérant du pouvoir d'achat à la population. Un autre avantage majeur lié à l'allègement de la circulation est la réduction de milliers de tonnes d'émissions de CO₂ (90.000).

Since Senegal is part of the West African Economic and Monetary Union (UEMOA), its central bank functions are effectively coordinated in a regional structure by the Central Bank of West-African States (BCEAO). This issue therefore required the Government and regional organizations to coordinate with lenders and project promoters to agree on a solution. This project is of note for the following reasons: 1) the PPA was signed but needed to be renegotiated to accommodate financing agreements; 2) offshore account holdings required coordination with regional and national authorities; 3) implications for existing and future projects to be developed in Senegal and the region were considered; and, 4) this project provides for participation and positive impact for local communities.

The Dakar-Diamniadio Toll Highway in Senegal

The Dakar-Diamniadio Toll Highway (DDTH) construction was undertaken in four phases which began in 2005 and completed by 2015 with a total of 32km toll highway connecting Dakar with the new economic hub of Diamniadio. The construction affected a considerable number of households. The project has improved the congestion problem in Dakar and decreased the driving time substantially from over 90 minutes to 15-30 minutes. At the same time, the non-toll traffic routes remained in operation, and the traffic could therefore be split, creating more room for vehicles. [Reduced congestion and travel times have resulted in substantial fuel savings and consequently in less pollution. The project has also facilitated the closure of an open-air waste site in Mbeubeuss and the creation of a new, greener landfill site.] In addition, it has contributed to the construction of new sanitation services and the reforestation of the surrounding area. The toll model has resulted in the anticipated amounts of revenue and has created a steady income stream. The project has also generated job opportunities and helped to reduce poverty and improve living conditions for local communities within the affected area. APIX*'s efforts in creating the first successful public-private partnership (PPP) in the region, which was formally established halfway through the project in 2009, demonstrated the strong collaboration between public and private institutions. The broad collaboration between the Senegalese government, private companies, and international development organizations created a fruitful climate for the DDTH project. The principal funding was provided jointly by the Senegalese government, the World Bank, Agence Française de Développement (AFD), and the African Development Bank (AfDB).

SESSION 3 AND SESSION 4

Morocco – Ouarzazate solar complex project– Phase I (Centrale NOORo I)

The Ouarzazate solar complex is part of the Moroccan Solar program (NOOR) developed within the national energy strategy framework. NOOR's objective is to develop solar projects of 2,000 MW total capacity by 2020. Compared to oil-fired power plants to nuclear reactors, NOORo I prevents about 240,000 tonnes of carbon dioxide being released into the atmosphere. This solar complex is scheduled to be constructed in three stages (i) NOORo I - 160 MW thermal Concentrated Solar Power (CSP) plant with 3 hours of storage ; (ii) NOORo II et III - two CSP plants of 200 MW and 150 MW respectively and 7 to 8 hours of storage ; (iii) NOORo IV – 70 MW photovoltaic power plant (PV). Other infrastructure of the solar complex (access roads, water supply, telecommunications, security...) have been constructed during this first phase.

The Henri Konan Bédié Toll Bridge in the heart of Abidjan

The Henri Konan Bédié (HKB) bridge is a 7km interurban highway in Abidjan that connects Boulevard François Mitterrand to Valéry Giscard d'Estaing Boulevard, including an iconic 1.5 km viaduct crossing the lagoon. The bridge has considerably eased the congestion in the Ivorian capital, particularly on the other existing bridges (the Houphouët Boigny bridge, built in 1958 and the Charles de Gaulle bridge in 1967). The new bridge offers users savings of time, fuel and distance traveled, freeing up purchasing power for the population. Another major benefit of reducing traffic is the reduction of thousands of tonnes of CO2 emissions (90,000).

The project was funded in senior debt by the African Development Bank (AfDB), the West African Development Bank (BOAD), the Bank for Investment and Development of ECOWAS (EBID), the Moroccan Bank for Development Foreign Trade (BMCE), the Dutch Development Bank (FMO) and Africa Finance Corporation (AFC). Subordinated debt is provided by Pan African Investment Development Fund (PAIDF), Africa Finance Corporation (AFC), Dutch Development Bank (FMO) and Bouygues Travaux Publics (BYTP). The project is a 30-year concession at guaranteed traffic risk during the loan repayment period. It was built on time and on budget. All the actors of this flagship project, public and private, have taken charge and managed their share of risk and the project works to the satisfaction of all.

* APIX is a public company with the strategic mission of promoting major investments which the government gave the responsibility of supervising DDTH construction.

Le projet a été financé en dette senior par la Banque africaine de développement (BAD), la Banque ouest-africaine de développement (BOAD), la Banque pour l'Investissement et le Développement de la CEDEAO (BIDC), la Banque Marocaine pour le Commerce Extérieur (BMCE), la Banque néerlandaise de développement (FMO) et Africa Finance Corporation (AFC). La dette subordonnée est apportée par PAIDF (Pan African Investment Development Fund), Africa Finance Corporation (AFC), la Banque néerlandaise de développement (FMO) et Bouygues Travaux Publics (BYTP). Le projet est une concession de 30 ans à risque trafic garanti pendant la durée de remboursement des prêts. Il fut construit dans les délais et le budget. Tous les acteurs de ce projet phare, public et privé, ont pris en charge et géré leur part de risque et le projet fonctionne à la satisfaction de tous.

Subventions conditionnelles préalables: le programme d'assainissement de la municipalité du district d'Amathole

L'objectif du programme était d'accélérer le programme de fourniture de services d'eau et d'assainissement aux communautés pauvres en vue d'améliorer la qualité de vie des communautés bénéficiaires. Les projets spécifiques étaient les travaux de traitement de l'eau, les travaux de traitement des eaux usées et la technologie d'assainissement VIP. Le cadre d'emprunt permet aux municipalités de promettre des subventions en capital pour accéder au financement du développement auprès des institutions de financement. En promettant leurs subventions, les municipalités peuvent utiliser leurs subventions prévues, garanties dans la Loi sur la répartition des revenus, comme garantie pour emprunter de l'argent pour des projets qui ont été motivés dans leur demande de subvention d'infrastructure municipale. La promesse de dons de revenus agit comme un mécanisme de rehaussement de crédit par lui-même. Les promesses de recettes provenant de subventions futures garantissent aux prêteurs qu'une municipalité sera en mesure de rembourser la dette, ce qui permettra d'améliorer l'évaluation de la solvabilité de la municipalité et de réduire le coût de la dette.

Construire l'infrastructure avec intégrité: comment la MCC met en pratique les principes dans la construction d'infrastructures routières au Sénégal

Au cours de ses quatorze années d'existence, MCC a investi près de 13 milliards de dollars, dont les trois quarts dans les infrastructures - routes, ports, ponts, lignes électriques, irrigation, wat-san, bâtiments spécialisés et autres biens durables. En tant qu'organisme financé par les contribuables américains, MCC est tenu de respecter les normes techniques, environnementales, sociales, financières et d'approvisionnement les plus élevées lors de la conception et de la mise en œuvre de projets. Dans cette présentation, nous allons partager comment nous mettons nos principes en pratique pour construire une infrastructure avec intégrité. En particulier, nous partagerons des exemples de la manière dont une institution financière intervient de la conception à la livraison, tout en aidant à renforcer les capacités techniques et de gestion de projet des institutions du pays hôte pour assurer la durabilité à long terme des investissements en infrastructures. En outre, nous partagerons également des exemples de la façon dont notre financement par subvention nous permet d'introduire des réformes politiques et institutionnelles fortes pour créer un environnement propice aux affaires afin d'attirer des investissements supplémentaires.

Les clés de succès d'une bonne gouvernance en infrastructures

L'expérience démontre que la performance des infrastructures dépend de la manière dont les autorités publiques gouvernent leur montage. Trois facteurs améliorent significativement la performance : le cadre juridique et institutionnel dans lesquels les projets sont mis en œuvre, les mécanismes permettant d'optimiser la dépense publique, ainsi que les mécanismes d'apprentissage. Face à ce constat, lorsque nous appuyons la mise en place de cadres juridiques et institutionnels PPP, nous veillons à ce qu'ils intègrent les trois principaux piliers d'une bonne gouvernance des infrastructures que sont principalement les procédures décisionnelles, les infrastructures de soutien et les systèmes de révision de la qualité ainsi que les mécanismes d'apprentissage. Nous proposons de vous présenter comment ces trois piliers sont pris en compte dans les cadres juridiques et institutionnels PPP que nous appuyons.

Front Loading Conditional Grants: Amathole Sanitation Program

The objective of the program was to accelerate the service delivery program for water and sanitation to the poor communities with a view to enhance the quality of life of the beneficiary communities. The specific projects were water treatment works, wastewater treatment works, and VIP sanitation technology. The borrowing Framework allows municipalities to pledge capital grants to access development finance from financing institutions. In pledging their grants, municipalities can use their anticipated grants, guaranteed in the Division of Revenue Act as security to borrow money for projects, which have been motivated in their municipal infrastructure grant application. Pledging revenue grants acts as a credit enhancement mechanism by itself. Pledging future grant revenues provides security to lenders that a municipality will be able to repay the debt, leading to an improved assessment of the municipality's creditworthiness and a lower cost of debt.

Building Infrastructure with Integrity: How MCC Put Principles into Practice in Building Road Infrastructure in Senegal

In its fourteen years of operation, MCC has invested close to \$13 billion, of which three fourths have been in infrastructure – roads, ports, bridges, power lines, irrigation, wat-san, specialty buildings, and a variety of other hard assets. As a US tax-payer funded agency, MCC is required to uphold the highest technical, environmental, social, financial, and procurement standards when designing and implementing projects. In this presentation, we will share how we put our principles into practice to build infrastructure with integrity. In particular, we will share examples of how as a financing institution we get involved from design to delivery, while helping to build technical and project management capacities of host-country institutions to insure long term sustainability of infrastructure investments. Furthermore, we will also share examples of how our grant financing allows us to introduce strong policy and institutional reforms to create a business-enabling environment to help crowd-in additional investment.

Good infrastructure governance: The keys to success

Experience shows that the performance of infrastructures depends on the way in which the public authorities govern. Three factors significantly improve performance: the legal and institutional framework in which projects are implemented, mechanisms to optimize public spending, and learning mechanisms. Given this fact, when we support the setting up of legal and institutional PPP frameworks, we ensure that they integrate the three main pillars of good infrastructure governance, which are primarily decision-making procedures, support infrastructure and quality review systems and learning mechanisms.