

## **INFRASTRUCTURE AFRICAINE : Entre financement et rendement décroissant**

Dr Yves Ekoué Amaïzo

Directeur du groupe de réflexion, d'action et d'influence *Afrology*

*Commentaires offerts lors d'une interview radiophonique avec Africa numéro 1<sup>1</sup>*

21 septembre 2010

### **1. Introduction : échanges intra-africains en baisse**

Entre 1998 et 2008, les échanges commerciaux entre les pays de l'Afrique subsaharienne ont chuté passant de 12,6 % à 11,5 %<sup>2</sup> du total des échanges. Il va de soi que la faiblesse, la vétusté, le manque de maintenance des infrastructures sur le continent est en partie responsable. En comparaison, le niveau des échanges intra-asiatiques, bien plus élevé que celui d'Afrique subsaharienne, est à mettre en parallèle avec le niveau des infrastructures en Asie de près de 50 % supérieur à celui de l'Afrique subsaharienne.

### **2. Infrastructure : à qui s'adresse-t-on en Afrique subsaharienne en priorité ?**

L'infrastructure doit se comprendre essentiellement comme des projets dans les principaux secteurs suivants : transport, énergie, route, port, air, rail, télécommunications, eau, santé, éducation, etc. Il faut se rendre à l'évidence qu'auparavant tout se faisait avec l'Etat. Aujourd'hui avec la faiblesse des Etats et de leurs ressources, leur incapacité à prendre en charge tous les risques notamment de gestion, les projets d'infrastructures se réalisent de plus en plus avec le secteur privé international et souvent sous la forme de partenariat public-privé. Il ne faut donc pas s'étonner de voir côte à côte des partenaires comme l'Etat/les gouvernements, le secteur privé, les institutions internationales et régionales de financement, les fonds et diverses facilités d'appui (public ou privé), et les opérateurs techniques eux-mêmes y compris les gestionnaires en concession du projet d'infrastructure.

Le vrai problème stratégique est que de nombreuses infrastructures n'ont pas pour objectif premier de servir les populations qui en auraient le plus besoin, malgré la publicité importante qui entoure les initiatives. L'essentiel des infrastructures s'adresse d'abord à des populations riches ou tout au moins une partie aisée de la population. Il suffit de constater l'absence quasi-dramatique des routes piétonnes ou des pistes cyclables alors que l'intérêt pour 60-70 % de la population rurale africaine pour ce genre d'infrastructure routière est évident surtout par temps de pluie. A contrario, les routes asphaltées sont utilisées parfois à moins de 30 % de leur capacité ou alors ne servent qu'à sortir rapidement du pays les matières premières non transformées vers les points d'exportation.

En guise d'exemple, l'extraordinaire progression du commerce de la Chine avec l'Afrique témoigne de ce phénomène inquiétant. Alors que le commerce sino-africain est passé en 2000 de 10 milliards

de \$UD à 106,8 milliards de \$US en 2008<sup>3</sup>, les investissements chinois se sont dirigés prioritairement vers des infrastructures en Afrique qui permettent d'accéder ou de sortir les ressources du sol et du sous-sol du continent. Il faut donc faire attention de ne pas recommencer les erreurs passées en Afrique avec la Chine en fondant la stratégie africaine sur l'échange inégal et non créateur d'emplois : financement des infrastructures par la Chine et en retour fournitures de matières premières non transformées.

Après le "*rush*" vers les projets d'infrastructure dans les télécommunications, il semble que la nouvelle tendance pour les investisseurs privés se porterait vers les projets d'infrastructure dans le domaine de l'énergie et le transport. La santé et l'éducation restent les parents pauvres et supposent un effort accru des Etats et des collectivités locales.

### **3. L'infrastructure en Afrique n'a jamais été considérée comme une non-priorité**

Les principales institutions de financement du développement et leurs partenaires privés estiment qu'il faudrait 31 milliards de \$US pour donner un coup de pouce aux infrastructures en Afrique<sup>4</sup>. Personne ne conteste qu'il faille augmenter substantiellement l'infrastructure et le financement concomitant en Afrique. C'est plutôt comment le faire et au profit de qui, qui est le véritable problème, sans oublier d'ailleurs la véritable rentabilité à long terme du projet infrastructure et la capacité des Etats à assurer la maintenance. En général en Afrique, le projet d'infrastructure se termine plus comme un surplus d'endettement pour le budget de l'Etat qu'une satisfaction générale du public et l'amélioration de la productivité générale du pays. C'est donc cela qu'il faut changer.

Concernant le financement des infrastructures en Afrique, s'agit-il simplement d'aller s'endetter selon des montages financiers les plus complexes où les intermédiaires ne sont jamais les perdants ? En réalité, les Africains feraient mieux de ne pas économiser sur un débat réel sur leur vision afrocentrique de ce que doit recouvrir la notion d'infrastructure et de s'interroger s'il ne faut pas simplement s'appuyer sur des ressources non génératrices d'endettement qui existent en Afrique si la solidarité et les freins à la corruption redeviennent des priorités pour des responsables politiques, lesquels optent assez souvent pour l'option d'aller chercher l'argent chez les autres. Feu Professeur Joseph Ki-Zerbo avait bien caractérisé cette approche dans son livre sur "*la natte des autres*"<sup>5</sup>.

### **4. La vision à long terme existe, mais ne se concrétise pas en termes de productivité**

On ne peut pas dire qu'il n'y a pas eu de vision à long terme en Afrique. Depuis les années 1960, les dirigeants africains avaient élaboré avec l'aide de la Commission Economique pour l'Afrique des Nations Unies un programme chronologique de maillage et de développement des infrastructures en Afrique. D'ailleurs, les projets d'infrastructure retenus dans le cadre du NEPAD (Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique) n'ont fait que mettre à jour et sélectionner quelques

uns de ces projets qui ne trouvent toujours pas de financement. A côté de la recherche de financement externe à l'Afrique, les responsables africains devraient revoir leur stratégie interne d'organisation de la solidarité à partir de leur capacité financière tirée des matières premières.

Une prise de conscience des responsables pour investir dans l'infrastructure en Afrique a repris le dessus au cours de ces dernières années. C'est ainsi que la formation brute du capital en Afrique subsaharienne est passée de 4,5 % de croissance annuelle entre 1990-2000 à 8,5 % entre 2000-2008<sup>6</sup>. Il y a donc bien une volonté de renforcer les infrastructures en Afrique.

L'infrastructure en Afrique souffre tant au moment de la préparation des investissements et des financements, qu'au cours des phases de renouvellement des équipements, de gestion et de maintenance de dysfonctionnement graves, ce qui obstrue la pérennisation des actions. Chacun sait qu'avec des infrastructures médiocres et mal entretenues, l'Afrique ne peut avoir que des "manque-à-gagner" qui se résument à une chute de son niveau de croissance économique, estimée par certains à 2 %, ce qui de toutes les façons réduit considérablement la productivité dans tous les secteurs.

Aussi, il faut déterminer s'il y a une responsabilité et une volonté politique réelle en Afrique pour réaliser l'infrastructure ou ne s'agit-il que d'un très bon argument pour organiser une corruption dans laquelle l'Etat n'est pas neutre ?

Les difficultés sont connues : l'anticipation à long terme, le développement du cadre légal de partenariat public privé (PPP) pour attirer plus d'investisseurs à participer tant dans la réalisation que dans le financement des infrastructures en Afrique, trouver des expertises techniques et éthiques pour faciliter la réalisation d'un processus complexe de préparation, de réalisation et de financement de projets d'infrastructures en Afrique. En effet, la remise en cause des contrats et la corruption constituent des freins considérables au succès des partenariats publics-privés par exemple. Le commerce intra-régional demeure la priorité mais rien n'a vraiment pas l'air de bouger malgré les grandes incantations et gesticulations des institutions de financement y compris la BAD.

Tout le problème revient à se demander si un projet d'infrastructure est rentable et pour qui ? Le marché a répondu car l'essentiel du secteur privé s'oriente vers les télécommunications et moins vers la santé, l'éducation ou les routes. Rappelons encore que le commerce intra-régional en Afrique subsaharienne a perdu 1,1 % en dix ans alors que les exportations de l'Afrique subsaharienne avec les pays de l'hémisphère nord se sont ralenties de 64,7 % en 1998 à 61,1 % en 2008. Les principaux bénéficiaires se trouvent dans la région Asie et les pays émergents. Les exportations comme au demeurant les importations de l'Afrique subsaharienne en dehors de ses frontières ont eux progressé passant respectivement et dans les mêmes proportions de 10,0 % en 1998 à 26,1 % en 2008<sup>7</sup>.

## **5. La densité de l'infrastructure s'améliore pourtant en Afrique subsaharienne**

La formation brute du capital en Afrique subsaharienne est passée de 4,5 % de croissance annuelle entre 1990-2000 et a doublé, passant à 8,5 % entre 2000-2008<sup>8</sup>. La crise financière de 2008 devrait

empêcher ce chiffre d'augmenter. Mais, la réalité est que ce sont les interventions importantes de la Chine, accessoirement de l'Inde, de certains pays pétrolier du Golfe qui ont permis un tel progrès. La part des Africains dans l'infrastructure reste modeste. Paradoxalement, cela n'a pas favorisé le développement des exportations africaines mais plutôt celui des importations africaines. C'est ainsi que l'Afrique subsaharienne a vu la croissance annuelle de ses exportations baisser, passant de 5,0 % 1990-2000 à 4,3 % entre 2000-2008, alors que les importations africaines ont augmenté passant de 6 % entre 1990-2000 à 8,7 % entre 2000-2008<sup>9</sup>.

53,7 % de la part totale des importations de l'Afrique subsaharienne proviennent principalement des pays industriels riches en 2008<sup>10</sup>. C'est comme si les infrastructures africaines servent à plus importer des biens, ce qui signifie que les dirigeants n'ont rien compris à l'économie et à la création d'emplois, car c'est en transformant localement que l'on développe les capacités productives, ce qui permet la création d'emplois décents.

Mais mieux, c'est aussi le volontarisme politique des dirigeants qui peut faciliter l'amélioration institutionnel et légal de l'environnement des affaires, ce qui permet à terme de dégager des marges commerciales, c'est à dire d'importer moins, de produire plus, de créer plus d'emplois dans la proximité et donc d'exporter plus. C'est ce que fait la Chine. L'Afrique subsaharienne fait tout le contraire en continuant à exporter des matières premières non transformées en échange de biens manufacturiers. Ainsi, l'Afrique subsaharienne joue contre l'épargne des Africains et est mal placée alors pour réaliser des investissements dans l'infrastructure sans recourir substantiellement à l'emprunt. Ce système de rendement décroissant ne fait que générer à terme de nouvelles formes de pauvreté budgétaire, réduisant d'autant la capacité décisionnelle de l'Etat africain, et bien sûr augmente sa dépendance vis-à-vis des sociétés qui réalisent l'infrastructure en question.

## **6. Mauvaise gouvernance et infrastructure en Afrique : impunité ?**

Le vrai problème économique que cela pose est de savoir s'il convient de s'endetter pour réaliser les infrastructures en Afrique ? Ne faut-il pas peut-être retrouver la capacité endogène africaine de dégager de l'épargne notamment au niveau de l'Etat africain et de la recycler dans les infrastructures ?

Comment est-ce que des pays comme le Mozambique, premier fournisseur mondial en aluminium, la Côte d'ivoire avec son café (premier mondial) et son cacao (deuxième mondial), ainsi que bien d'autres pays comme le Congo Démocratique, l'Algérie, le Nigéria, etc. ne peuvent-ils pas s'engager dans de vrais projets d'infrastructures régionaux sans attendre les pays voisins qui ne bénéficient pas des mêmes marges budgétaires ? Bref, c'est bien de solidarité effective africaine dont il est question. Avec le niveau hors pair atteint par la corruption dans ces pays, c'est donc bien l'incapacité ou le refus des dirigeants africains d'organiser et de défendre une capacité endogène d'épargne et d'investissement qui pose problème. Le vrai problème de la faiblesse de l'infrastructure

en Afrique relève d'abord d'un problème de gouvernance, de corruption et de mauvaise allocation des ressources.

Dans un tel contexte, aller chercher des ressources génératrices d'endettement pour des infrastructures où plus de 50 % de l'argent investi repart dans la corruption n'est pas acceptable et donc pas recommandable. Les structures financières qui se contentent de proposer aux pays africains de s'endetter, et au passage se touchent de très confortables commissions et frais d'engagements, ne peuvent servir de conseils aux pays africains. Il ne s'agit pas d'aller chercher 31 milliards pour s'endetter mais bien de revoir son système de financement des infrastructures en Afrique en cherchant des solutions endogènes et pérennes qui freinent la dépendance du continent tout en évitant que les projets d'infrastructure ne servent qu'à faciliter la sortie "*rapide*" des richesses minérales ou autres africaines, oubliant au passage de créer des emplois et de distribuer du pouvoir d'achat décent.

En guise d'exemple récent, on peut citer la construction d'une autoroute de plus de 450 km en Algérie effectuée par les entreprises chinoises... 6 voies dont 3 voies dans chaque sens mais toute la partie qui a été gérée localement est partie en corruption... donc pas de station d'essence, pas d'aires de stationnement, pas d'espaces de repos, pas de toilettes, pas de moyens de traverser l'autoroute par des ponts pour piétons, etc. Bref, ce n'est pas une mauvaise prévision, encore moins des erreurs de l'étude de faisabilité. C'est tout simplement que l'Etat ne fonctionne pas dans sa globalité et que des poches de pouvoir autonome et indépendant ont mis en place un système d'impunité permettant d'enrichir quelques particuliers et appauvrissant l'Algérie et le Peuple algérien. Car imaginez que vous avez une panne sur cette autoroute, pas de cabine téléphonique et personne ne s'arrête pour vous secourir ! Pire, vous pourriez vous faire attaquer notamment s'il y a des femmes à bord...

Il ne faut donc pas devenir membre de la secte regroupant ceux qui sont devenus des adeptes de la promotion de l'endettement de l'Afrique dans l'infrastructure sous prétexte qu'il y a besoin d'infrastructure en Afrique. Pourquoi les grandes institutions financières ne forment-elles pas leurs responsables à corriger l'approche générale du "manque-à-gagner" dans les projets d'infrastructures ? Pourquoi les Etats ne mettent pas en place et organisent par des structures indépendantes les audits, les sanctions afin de limiter ou tout au moins de ne plus favoriser l'impunité ? Enfin, pourquoi les autorités africaines ne proposent-elles pas des projets qui répondent aux besoins des populations pauvres et non des populations aisées, minoritaires par ailleurs sur le continent ? Ce serait faire preuve d'un peu de fraternité économique !

## **7. Infrastructure : libérer le pouvoir des consommateurs**

Personne ne peut oublier que le pouvoir des consommateurs africains ne peut qu'aller en s'accéléralant. Ce nouveau pouvoir des consommateurs africains signifie aussi que l'économie africaine sera tirée par la consommation des Africains eux-mêmes. Il faudrait seulement que ces derniers comprennent qu'en achetant systématiquement des produits non-africains, ce n'est pas

comme cela qu'ils pourront créer des emplois localement. Il y a donc besoin de responsables éclairés qui comprennent que l'augmentation du pouvoir d'achat doit aller de pair avec un patronat qui accepte de payer des emplois et distribuer des salaires décents. C'est paradoxalement ce salaire distribué qui viendra soutenir la croissance économique des pays africains et ainsi contribuer à atteindre plus rapidement et durablement les objectifs du millénaire pour le développement. L'Afrique sur ce plan est bien partie puisque les dépenses liées à la consommation des ménages est en train de s'accélérer en Afrique subsaharienne. En effet, de 3,1 % de croissance de cette dépense entre 1990-2000, le continent au sud du Sahara a déjà atteint 5,3 % entre 2000-2008 largement au dessus de la moyenne mondiale de 3,0 %<sup>11</sup>. La vraie contrainte consiste à produire localement, créer des emplois dans la proximité et surtout distribuer des salaires et un pouvoir d'achat décents. Ce niveau de consommation devrait doubler d'ici 2050 avec une classe moyenne africaine qui devrait constituer le moteur économique du continent. La crise financière de 2008 n'a eu qu'un impact minimal sur l'augmentation de la consommation des ménages africains<sup>12</sup>, ce qui cache l'augmentation de la misère abjecte dans les banlieues de ville et dans certaines zones rurales où les pluies ne viennent pas comme prévues.

Il importe de s'assurer que les politiques de renforcement de l'infrastructure en Afrique ne conduisent pas à promouvoir ce que les économistes appellent les rendements décroissants en Afrique. C'est à dire qu'au lieu de servir de levier ou catalyseur de croissance économique, l'infrastructure devient une charge pour les budgets des Etats africains justement à cause d'un endettement mal structuré et un transfert de risque du secteur privé vers l'Etat. L'absence de provision pour la maintenance des infrastructures, les charges récurrentes que cela pose au budget des Etats, la réalisation d'infrastructure dont les coûts induits non "*rentables*" pour la majorité des populations, le choix de la facilité consistant à recourir systématiquement au crédit plutôt que de recycler intelligemment les recettes tirées des matières premières sont autant d'erreurs internes aux responsables africains et qui constituent au fil du temps des gouffres financiers et accentuent l'endettement d'un pays.

## **8. S'organiser pour réussir les Partenariats publics publiés (PPP)**

Les approches de partenariat public-privé (PPP) ne sont intéressantes que lorsque l'Etat ne se défausse pas sur le privé en croyant se dessaisir de son risque et de sa responsabilité. Le secteur privé, essentiellement international dans ce dossier, ne doit pas s'illusionner en croyant faire de bonnes affaires en misant uniquement sur la déresponsabilisation des responsables de l'Etat qui parfois signent des contrats de réalisation d'infrastructures en Afrique en offrant des garanties et contre-garanties par l'Etat, faisant de l'Etat africain en cas de défaillance dans le projet, un payeur en dernier ressort. Ce quiproquo dans le PPP doit être arrêté si l'infrastructure doit servir de levier.

Les projets doivent pouvoir s'analyser d'abord comme des contributions à long terme à la productivité totale d'un pays. Seule la transparence et la vérité des comptes publics permettent cela.

Mais qui souhaite véritablement la transparence dans les comptes publics en Afrique ? On peut les compter sur les cinq doigts de la main aujourd'hui. Mais il y en a !

Par ailleurs, il existe des compétences africaines en matière de réalisation d'infrastructures. Si en partenariat sud-sud, des approches triangulaires se mettent en place, il va de soi que les réalisations de qualité ne devraient pas tarder à émerger partout en Afrique. Ce partenariat avec les pays émergents doit être privilégié car après 50 ans avec les pays industrialisés du nord, l'Afrique doit malheureusement conclure que ces derniers n'ont pas fait grand chose non sans avoir organisé de nombreux séminaires, symposiums et conférences sur le sujet. Avec des financements des pays du golfe arabe, avec la Libye, maintenant la Chine, la Russie, le Brésil, l'Inde et même l'Afrique du sud, les outils d'organisation de la montée en phase des infrastructures africaines sont en place.

Il suffit d'avoir des acteurs africains qui offrent une véritable volonté non hypocrite et s'inscrivent dans une logique non alimentaire des projets de développement. Les secteurs émergents dans l'infrastructure où les investisseurs étrangers pourraient apporter leur contribution sans que l'Afrique ne perde le contrôle de sa souveraineté sont une combinaison entre le transport, la logistique, l'eau/irrigation, l'énergie en continu, la route et le fret rail, l'accès facilité et moins cher à l'internet et la téléphonie collective. Cela ne peut se résoudre autour de 31 milliards par an mais bien autour 60-100 milliards avec de nombreux projets d'infrastructures de proximité en sous-traitance pour les acteurs locaux.

Les services financiers d'accompagnement devraient aussi suivre à tous les niveaux tels que la microfinance, le financement de la consommation, les services de logistiques financières comme l'affacturage de proximité, les crédits collectifs pour des réalisations d'infrastructures de proximité, etc. On ne peut donc qu'accueillir favorablement les efforts de développement de fonds d'investissement pour les infrastructures tels que le *Rising Africa Infrastructure Fund (RAIF)* doté d'un capital de 500 millions de dollars avec une participation de la BAD de 25 millions de \$US<sup>13</sup>.

Mais rien ne sera possible sans un environnement politique stable avec des responsables légitimes élus démocratiquement et un environnement prévisible des affaires, une séparation des pouvoirs et un système judiciaire efficace et impartial. C'est cela qui fera prospérer le secteur privé productif, et par contagion l'Afrique et sa population. Le financement des infrastructures ne servira plus pour enrichir certains irresponsables déresponsabilisés à la cause de l'Afrique. Par ricochets, ce financement, alliant ressources internes et externes, offrira enfin à l'Afrique l'effet de levier tant attendu fondant la base d'une nouvelle accumulation de rendement croissant au sein d'une Afrique émergente. YEA.

© www.afrology.com et www. amaizo.info

- 
- <sup>1</sup> **INTERVIEW RADIOPHONIQUE** (Postcast/enregistrement audio : non disponible).  
Emission : Les matins d'Eugénie  
Date : Jeudi 16 septembre 2010, 11h30 - 11h55.  
Thème : **Les infrastructures en Afrique et leur financement.**  
Journaliste : **Eugénie Diecky**, Journaliste Africa numéro 1.  
Invité : **Mr. Charles Bambara**, Journaliste spécialisée de la finance africaine auprès "Les Afriques", qui fait un compte rendu de propositions africaines sur la question : voir <<http://www.lesafriques.com/focus/infrastructures-l-afrique-cherche-31-milliards-de-dollars-p-3.html?Itemid=308>>  
Invité : **Dr Yves Ekoué Amaïzo**, Directeur du Think Tank *Afrology*  
(Commentaires écrits ci-dessus)
- <sup>2</sup> World Bank, *WBI 2010*, p. 369.
- <sup>3</sup> Financial Times, "Into Africa", Questions and Answers, in *FT online*, 7 juillet 2010 ; Invité : Hisham El-Khazindar, PDG de *Citadel Capital*, la société d'investissement en capital le plus importante en Afrique avec 19 Fonds d'investissements de plus de 8,3 milliards de \$US ; voir <<http://www.ft.com/cms/s/0/7f13bb62-88f4-11df-8925-00144feab49a.html>> accédé 21 septembre 2010.
- <sup>4</sup> Voir Mr. Charles Bambara, "L'Afrique cherche 31 milliards de dollars", in "*Les Afriques*", voir <<http://www.lesafriques.com/focus/infrastructures-l-afrique-cherche-31-milliards-de-dollars-p-3.html?Itemid=308>>
- <sup>5</sup> Joseph Ki-Zerbo, *La natte des autres*, Actes de Colloque, Bamako 1989, in CODESRIA et Centre de recherche pour le développement endogène, Karthala, Paris, 1989, 494 pages.
- <sup>6</sup> World Bank, *WDI 2010*, p. 260.
- <sup>7</sup> World Bank, op. cit., p. 369.
- <sup>8</sup> Ibid, p. 260.
- <sup>9</sup> Ibid, p.260.
- <sup>10</sup> Cette part était de 71,8 % en 1998, Ibid, p. 369.
- <sup>11</sup> Ibid, p. 260.
- <sup>12</sup> Yves Ekoué Amaïzo, Crise financière mondiale : Réponse alternative de l'Afrique, collection « interdépendance africaine », éditions Menaibuc, Paris, 2010, 204 pages, 15 euros ([www.fnac.com](http://www.fnac.com)) et Librairie Edilac/Menaibuc, 18 rue Armand Carrel, 75009, Paris (métro Laumière) ; tel: 0033 142 63 62 88 - fax : +33 1 42 63 62 88 - Email : [espacemenaibuc@gmail.com](mailto:espacemenaibuc@gmail.com).
- <sup>13</sup> Africa Investor, "New approaches rise up", in *Africa-investor.com*, 1er mars 2009, voir : <<http://www.africa-investor.com/article.asp?id=4674>>, accédé 21 septembre 2010 ainsi que Louis S Amédé, "La BAD et NATIXIS lancent un fonds pour le PPP", in *Les Afriques*, 23 août 2008, voir : <<http://www.lesafriques.com/actualite/la-bad-et-natixis-lancent-un-fonds-pour-le-ppp.html?Itemid=89>> ; Les ressources de ce fonds viendront seront offerts comme des fonds propres et quasi-fonds propres dans de nouveaux projets d'infrastructures dans les secteurs tels que : le transport, l'énergie, l'eau et l'assainissement, les technologies de l'information et de la communication, la santé, l'éducation, les sports et loisirs. Le fonds ciblera principalement l'Afrique du Nord, l'Afrique centrale et l'Afrique de l'Ouest. Il sera géré par Natixis Environnement & Infrastructures (NEI), filiale de la banque d'investissement française Natixis, qui pourrait éventuellement s'appuyer sur des relais sous-régionaux pour une plus grande efficacité de ses interventions et devrait permettre des transferts de compétences en matière de structuration et de gestion des projets dans les pays choisis.