



LABORATOIRE MIXTE INTERNATIONAL
MACOTER
RECONFIGURATIONS MALIENNES
COHESIONS - TERRITOIRES - DEVELOPPEMENT



Campus de Kabala, Bâtiment de la Faculté des Sciences Humaines et des Sciences de l'Éducation, 2^e étage droite / www.lmi-macoter.net

Douzième rencontre (première de l'année 2021) des doctorants/masterants du LMI-MaCoTer

Bamako, 05 mars 2021

Présentateur : Amadou NIANG

Modérateur : Hama YALCOUYE

Rapporteur : Soumana A MAÏGA

Introduction

« Partenariat Public Privé dans les domaines de l'électricité et du chemin de fer au Mali », était le sujet de recherche autour duquel se sont rencontrés, le vendredi 05 mars 2021, les doctorants du laboratoire MaCoTer au campus de Kabala. Cette douzième rencontre (première de l'année 2021) s'inscrit dans la continuité de celles que nous avons entamées depuis 2019. Elles servent de cadres d'échange scientifique permettant aux doctorants du laboratoire MaCoTer et d'autres du Mali et d'ailleurs, de présenter leurs travaux de recherche et de partager leurs expériences.

Le tableau ci-dessous présente les personnes qui ont participé à cette douzième rencontre.

N°	PRENOM	NOM	DISCIPLINE	NIVEAU	ADRESSE E-MAIL
1	Gilles	HOLDER	Anthropologie	Docteur	holder.gilles@gmail.com
2	Hama	YALCOUYE	Sociologie	Doctorant	hmyalcouye@yahoo.fr
3	Amidou	SOGODOGO	Sociologie	Doctorant	sogohamid@yahoo.fr
5	Nana	KIMBIRI	Anthropologie	Doctorante	nanakimbiri@yahoo.com
6	Issa	TOGOLA	Géographie	Doctorant	itogola12@yahoo.fr
7	Amadou	NIANG	Economie	Doctorant	niang2008@yahoo.fr
8	Soumana A	MAÏGA	Géographie	Doctorant	maigasoumanaa@gmail.com

Texte présenté

Thème : Partenariat Public Privé dans les domaines de l'électricité et du chemin de fer au Mali.

Amadou NIANG, doctorant en Economie du Développement à l'IPU

Directeur de thèse : Professeur Marc RAFFINOT, Membre du LMI-MaCoTer

A) Problématique

Les initiatives internationales soutiennent la promotion du PPP pour la réalisation des infrastructures publiques nécessaires au développement, mais sa mise en œuvre demeure difficile pour des raisons économiques et sociales.

Le concept du PPP est assez complexe. Sur le plan économique, on met l'accent sur son efficacité, en comparant la gestion publique des infrastructures à celle du privé.

Cette comparaison repose sur deux logiques. La logique de l'offre qui est basée sur la disponibilité des services publics et celle de la demande qui est soutenue par l'opportunité de la dépense d'investissement.

Dans la littérature économique, on met plus l'accent sur les conditions de réussite du PPP.

Demzset(1968) a montré que le PPP est efficace dans une situation de monopole naturel, grâce aux économies d'échelles et à la capacité du secteur privé à innover.

Par contre, Williamson et Goldbert(1976) ont soutenu que le PPP n'est pas efficace dans la fourniture des services publics, à cause du coût élevé des investissements et du niveau d'incertitude de la demande.

Sur le plan social, on s'intéresse plus à l'impact du PPP sur les populations, à travers l'accès au service public et sa contribution au bien-être des populations. La performance sociale du PPP constitue une innovation majeure, elle repose sur la transformation de la gouvernance publique, avec un Etat régulateur, qui définit les objectifs à atteindre, contrôle les réalisations (**Gilbert, 2000**) et rend compte aux bénéficiaires (**Goldsmith et al, 2004**).

En dépit des controverses théoriques, les bonnes pratiques en matière de PPP mettent l'accent essentiellement sur ses caractéristiques, son mode de financement, ainsi que la transformation de la gouvernance publique.

Dans le cas du Mali, le cadre institutionnel du Partenariat Public Privé(PPP) a été mis en place en 2016. Mais avant, l'Energie du Mali(EDM), le Chemin de fer du Mali, constituent, entre autres, des modèles de référence en la matière.

Il est donc intéressant d'analyser ces expériences déjà réalisées et d'en tirer les leçons.

En effet, l'économie malienne est structurellement sous capacitaire, les dépenses en infrastructures publiques représentent moins de 5% du PIB.

Au Mali, les contraintes budgétaires et financières limitent les capacités de l'Etat à réaliser les infrastructures nécessaires au développement. Par conséquent, une grande partie des populations, notamment rurales, sont privées de services publics de base comme l'accès à l'eau, à l'énergie, au transport, entre autres.

Cette insuffisance, dans l'offre de services publics, est généralement une source de tensions sociales, voire une menace pour la cohésion sociale dans de nombreuses localités.

Ainsi, de nombreux travaux ont mis l'accent sur les conditions de réussite du PPP, mais Il existe encore peu d'études sur son efficacité ou sa contribution au bien-être des populations.

La principale difficulté à mettre en œuvre le PPP réside dans le partage des risques entre le partenaire public, le partenaire privé et la population.

Cette étude vise à répondre aux questions suivantes :

- le PPP est -t- il plus efficace que la gestion publique?
- alors, quelle est son incidence sur les populations ?

Il s'agit donc d'analyser l'efficacité du PPP dans les domaines de l'électricité et du chemin de fer au Mali, ainsi que ses effets sur les populations.

Les résultats obtenus vont conforter «une interface entre les sciences sociales et les politiques publiques et internationales du développement. »

B) Méthodologie

1) Analyse de l'efficacité du PPP

La démarche consiste à s'appuyer sur deux études de cas pour analyser l'efficacité du PPP. Le premier cas, c'est l'EDM, où la mise en œuvre du projet a été confrontée à d'énormes difficultés, à cause des divergences entre l'Etat et le partenaire privé. Le deuxième cas, c'est le Chemin de Fer où le partenaire privé n'a pas pu réussir la restructuration de la société.

La mise en œuvre du PPP s'effectue en deux phases, la phase d'investissement et la phase d'exploitation. A partir de ces deux phases, on va déterminer le coût social et la valeur ajoutée supplémentaire pour apprécier l'efficacité du PPP.

Soit VAS, la valeur ajoutée supplémentaire du projet, elle représente la contribution du PPP à la production du service public.

$VAS = \text{Situation avec le projet} - \text{Situation avant le projet}.$

Situation avant le projet (U_0) = $P_0 Q_0$ où P_0 représente le prix du service avant le PPP et Q_0 est la quantité de service offerte avant le PPP.

P_0 et Q_0 sont constants, car ils relèvent de la situation de référence du projet.

Situation après le projet (U_t) = $P_t Q_t$ où P_t représente le prix du service offert avec le PPP et Q_t est la quantité du service offert avec le PPP et U_t est la valeur du service offert avec le PPP.

On aura donc : $VAS = U_t - U_0$

- **Hypothèse1** : Si la VAS est supérieure à zéro, le PPP entraîne une augmentation de la valeur de l'offre de service public.
- **Hypothèse2** : Si la VAS est inférieure à zéro, le PPP entraîne une diminution de la valeur de l'offre de service public.

Soit le coût social (CS), il représente le coût du projet pour la collectivité. Les opérations qui sont considérées comme de simples transferts entre les agents économiques sont défalquées, puisqu'elles ne contribuent pas à la production du service public.

$\text{Coût social (CS)} = \text{Investissement (It)} - \text{Transferts (Tt)}$

It : Investissements prévus dans le cadre du PPP

Tt : l'ensemble des subventions accordées par l'Etat dans le cadre du PPP

- **Hypothèse3** : lorsque la VAS est supérieure au CS, le PPP est plus efficace
- **Hypothèse4** : lorsque la VAS est inférieur au CS, le PPP est moins efficace.

L'efficacité dans la production et la distribution du service public repose sur la satisfaction des besoins des populations. Il s'agit donc d'optimiser le surplus économique du PPP sous contrainte du coût social.

2) Analyse de l'impact du PPP sur les populations

L'objet de cette étude est d'analyser la relation entre le PPP et la satisfaction des besoins des populations dans les domaines de l'électricité et du chemin de fer au Mali. Elle vise à répondre aux questions suivantes :

La lumière nocturne permet-il de mesurer le bien-être des populations ?

Le taux d'électrification et le taux de trafics ferroviaires sont-ils corrélés à la lumière nocturne ?

Quel est l'impact du PPP sur les populations dans les domaines de l'électricité et du chemin de fer au Mali?

La méthodologie adoptée pour cette étude se présente en deux temps. Dans un premier temps les données collectées sont présentées et dans un second les variables de l'étude sont décrites.

3) Les données

Les données collectées viennent essentiellement du National Geophysical Data Center (NOAA-NGDC), sur six localités du Mali, pour l'année 2006. Les localités retenues constituent des régions où la densité de la population est forte : Bamako, Kayes, Sikasso, Ségou, Mopti et Gao.

La collecte des données spatiales repose sur un système satellitaire capable d'observer globalement l'emplacement, la forme et le niveau de développement dans différentes localités. Ce système permet de mesurer la distribution de la lumière nocturne dans les différentes localités. Il est déterminé sans l'utilisation de mesures monétaires de la richesse et est capable de fournir une représentation spatiale des différences de développement à l'intérieur des pays.

Les données numériques les plus récentes vont être utilisées pour produire des statistiques mondiales annuelles de la lumière nocturne pour la période de 1992 à 2008 (Elvidge et al., 2001). Les données peuvent être téléchargées sur :

<http://www.ngdc.noaa.gov/dmsp/downloadV4composites.html> (accès le 2 août, 2010)

Les données complémentaires vont être issues de :

- l'entrepôt de données économiques et financières de la BCEAO ;
- l'Institut National de la Statistique (INSTAT) ;
- Enquête auprès des populations

Le choix de ces sources de données est motivé principalement par la qualité et la disponibilité des statistiques, afin de garantir la fiabilité des données collectées.

a. Les variables

Les différentes variables retenues dans cette étude sont :

Variable endogène, dépendante ou expliquée : Indice de mesure de la lumière nocturne par localité (IMLNL).

L'indice de mesure de la lumière nocturne par localité dérive de l'imagerie satellitaire nocturne et est disponible à l'échelle mondiale sur le site de NOAA.

L'indice de mesure de la lumière nocturne détermine la part des personnes vivant dans une zone sans l'électricité. Il permet de mesurer le niveau de développement économique et humain d'une localité et traduit son niveau de richesses, de l'éducation et de la santé. Plus l'indice de mesure de la lumière nocturne par localité est élevé, plus le niveau de développement économique et humain sera faible dans cette localité. Le développement humain concerne l'éducation et la santé. Le niveau de l'éducation se mesure par le taux de fréquentation et la durée des études. Enfin, le niveau de la santé concerne le taux de mortalité infantile et le nombre de naissances assistées par les agents de santé. Cependant, une augmentation de l'indice de mesure de la lumière nocturne se traduit par un faible niveau de richesse, un faible taux de fréquentation et une courte durée des études. En outre, cette augmentation se traduit par un taux de mortalité élevé et un faible niveau des naissances assistées par des agents de santé.

Variables exogènes, explicatives ou indépendantes : la taille de la population par localité (PPL), le taux d'électrification par localité (TEL) et les dépenses de transports des ménages par localité.

La taille de la population par localité (PPL)

La taille de la population et l'indice de développement évoluent de façon comparable. Lorsque la part de la population est corrélée positivement à l'indice de développement de la lumière nocturne. L'augmentation de la population entraîne une augmentation des besoins en ressources, en éducation et en santé au niveau de la localité.

Taux d'électrification par localité(TEL)

Les résultats de nombreux travaux montrent que l'indice de mesure de la lumière nocturne et le taux d'électrification sont corrélés négativement. Plus le taux d'électrification augmente, plus l'indice de développement de la lumière nocturne diminue, donc une amélioration des richesses, du niveau de l'éducation et de la santé.

Part des transports dans le budget des ménages(PTBM)

Les Enquêtes démographiques(INSTAT) ont montré que la part du transport dans le budget des ménages dans les zones urbaines est plus élevée que celle des zones rurales.

Ainsi, les signes attendus des paramètres de la variable endogène et des variables explicatives sont:

Variables	Taux d'électrification	Taille de la population	Part du transport dans le budget des ménages
Signes	-	+ ou -	-

Le traitement des données va être effectué à l'aide des logiciels SPSS et Excel, à travers différentes analyses statistiques. Pour répondre aux questions de recherche, une analyse descriptive des variables va être réalisée dans un premier temps. Le calcul des corrélations et l'analyse des régressions se feront ensuite.

Discussions et observations sur le sujet exposé

La présentation du texte ci-dessus a été centrée sur la problématique du sujet de recherche. La fin de l'exposé a donné lieu à des discussions avec l'assistance composée d'un professeur et des doctorants. Les discussions étaient composées des questions, des remarques, des suggestions méthodologiques et des renvois à d'autres références nécessaires à l'enrichissement du travail doctoral déjà entamé.

Sous la modération de YALCOUYE, les discussions ont été ouvertes par le professeur HOLDER. Il a fait essentiellement des remarques et des suggestions sur le sujet de recherche d'Amadou NIANG. Après avoir souligné la pertinence du sujet de recherche, il s'est attelé à apporter plus d'éclaircissement sur le partenariat public privé.

Selon lui, le partenariat public privé, s'inscrit dans l'idéologie libérale. Il vise à décharger l'Etat dans l'offre des services publics, auxquels HOLDER propose l'expression « **services d'utilité publique** ». L'énergie et le chemin de fer, objets du sujet de recherche en sont des exemples.

Il affirme également que depuis les années 1990, on ne parlait que de ce type de partenariat. Mais, il est embryonnaire au Mali, car, l'Etat ne peut pas tout faire, mais veut tout garder. D'ailleurs la part de l'Etat malien dans les infrastructures est de 5%, un pourcentage jugé très faible.

Malgré ce faible investissement de l'Etat dans les infrastructures et le caractère embryonnaire du partenariat public privé, cet anthropologue se pose la question de savoir, quel bailleur acceptera de venir investir au Mali où il existe une insécurité fiscale fulgurante ? La question reste posée. Mais ce qui est essentiel à retenir est que l'acteur principal de l'insécurité fiscale est l'Etat lui-même. Ce dernier ne paie pas ses factures, comme en atteste les factures de l'EDM, non payées au niveau de l'ORTM, de l'assemblée nationale, du palais présidentiel...

Cette première intervention du professeur est suivie par celle du doctorant A. SOGODOGO. Ce dernier, en plus des observations positives qu'il a portées sur le sujet de recherche, mais également de sa participation au débat, a posé essentiellement deux questions au doctorant NIANG. La première question consiste à connaître la zone d'étude de l'auteur, car, selon SOGODOGO, en parlant de l'énergie, le sujet lui paraît, comme inscrit dans une dimension nationale. Pour répondre à cette interrogation, l'auteur du sujet, affirme qu'il utilise la lumière nocturne. Ainsi, aussi bien la ville de Bamako que certaines capitales régionales du sud comme du nord du pays seront concernées par l'étude.

La seconde question de SOGODOGO, porte sur la problématique du train transport-voyageur. En d'autres termes, pourquoi, il n'y a toujours pas un projet de train transport-voyageur ? Les réponses apportées à cette question prouvent que c'est un projet dans lequel, les bailleurs ne

veulent pas s'engager, pour la simple raison que la rentabilité n'est pas assurée au niveau de l'entreprise.

Cette question de rentabilité était un point sur lequel plusieurs participants se sont appesantis. I. TOGOLA, dans son intervention, a commencé par décrire les problèmes d'organisation interne de l'Etat malien. Pour lui, l'Etat du Mali est confronté à un problème d'organisation interne. Il existe un problème de gestion interne, notamment au niveau du train (objet du débat) dont les acteurs fondamentaux (chauffeurs par exemple) et leurs proches parents ne paient pas pour leurs bagages. Une telle organisation interne défavorable pour la rentabilité du partenariat autour du chemin de fer, a amené à s'interroger encore sur cette même rentabilité au niveau étatique.

Pour répondre à cette dernière question concernant la rentabilité au niveau de l'Etat, professeur HOLDER, souligne que, le chemin de fer est stratégique pour les intérêts vitaux de l'Etat. Ainsi, il peut être rentable pour celui-ci, mais cette rentabilité requiert des conditions dont notamment une tarification modérée au niveau national et élevée au niveau international.

Pour finir, le doctorant TOGOLA a posé au présentateur du jour, deux questions. La première se rapporte à la méthodologie de recherche. Le doctorant NIANG, affirme que sa méthodologie est basée sur la lumière nocturne qui permet de voir l'offre de l'électricité dans les différentes villes du Mali. Concernant l'impact du chemin de fer sur les populations, des enquêtes démographiques seront menées auprès de celles-ci. La seconde et dernière question de TOGOLA est de savoir pourquoi l'auteur n'a-t-il pas pris un seul secteur, en raison de l'étalement urbain qui est réfractaire à l'offre des services publics et qui rend une analyse de ceux-ci très complexe. Le choix de ces deux secteurs selon l'auteur (NIANG) s'explique par son souhait d'en faire une analyse comparative.

La pertinence du sujet et le fait que le texte à présenter n'était pas mis au préalable à la disposition des participants, contrairement aux séminaires passés, poussent à poser plus de questions. Ainsi, dans sa prise de parole, N. KIMBIRI demande à savoir les raisons qui justifient le choix de l'énergie et du chemin de fer comme sujet de recherche. Selon NIANG, son choix se justifie par le fait que l'électricité est une ressource rare au Mali. Il ajoute quant au choix du chemin de fer, que le Mali est un pays d'importation dont le trafic des marchandises est beaucoup centré sur les voies routières qui sont dispendieuses alors que le chemin de fer permet un transport à faible coût.

Dans la continuité de ces questions réponses, YALCOUYE demandait à savoir si l'auteur s'est intéressé aux discours que tenaient les cheminots lors de leur grève de 2019. La réponse à cette question est que durant la période de la grève, ce qui ressort des discours est que les cheminots cherchaient à être dans leurs droits. Pour les populations de la ligne ferroviaire, au-delà de l'intérêt économique qu'apporte le train, le chemin de fer constitue une culture, un symbole ou encore une référence identificatrice de ces populations.

Les dernières questions ayant clos cette phase ont été posées par le doctorant MAÏGA. Ses questions portaient essentiellement sur les perceptions des populations par rapport à l'offre de ces services publics, la part de l'Etat dans les deux secteurs du partenariat public privé et la population concernée par l'étude. En réponse à ces questions, les perceptions des populations ne sont pas encore analysées. Elles rentrent donc, dans les suggestions qu'a apportées l'assistance à l'auteur. Quant à la part de l'Etat dans les secteurs de l'énergie et du chemin fer, l'auteur a répondu en levant une confusion qui explique d'ailleurs cette question. Pour NIANG, le partenariat public privé n'est pas à confondre avec la privatisation et que c'est au sein de cette dernière qu'on parle de part.

Quant à la dernière question de MAÏGA, Amadou NIANG affirme que la population d'étude comprend, les acteurs étatiques qui évoluent dans le domaine de deux secteurs choisis pour l'étude ; ceux de deux entreprises liées à l'Etat par ce partenariat ; les populations de la ligne ferroviaire (de Bamako jusqu'à Kayes) et enfin, les travailleurs de ces deux secteurs de services publics.

Suggestions méthodologiques et documentaires

Si certains participants ont seulement posé des questions, d'autres vont plus loin en faisant des suggestions en plus de leurs questions et leur participation au débat. Les différentes suggestions faites au doctorant NIANG sont entre autres.

Dans le deuxième volet de sa première intervention, le professeur HOLDER, a fini par souligner le lien qui existe entre le sujet présenté et la notion de suppléance qui est en exploration au sein du laboratoire MaCoTer. Ainsi, il suggère à l'auteur du sujet (NIANG) de prendre en compte la notion de suppléance dans son analyse ; de penser à comment l'Etat malien pourra régulariser cette suppléance qui se crée autour de l'offre des services publics.

Aussi, il lui suggère de s'interroger sur la libéralisation des Etats africains, de laquelle découle ce type de partenariat ; de contextualiser l'Etat pour savoir qu'est-ce que l'Etat ; de réfléchir et de définir, la notion de service public dans le contexte malien. En d'autres mots, de contextualiser le sujet et les concepts. Concernant ces derniers, I. TOGOLA, ajoute, de prendre en compte des concepts pour donner une orientation au sujet afin de prouver ce qu'il veut réellement traiter.

Sur le plan méthodologique, HOLDER recommande au doctorant NIANG de dépasser surtout les modèles anciens élaborés aux Etats unis (lumière nocturne par exemple) de compréhension de telles problématiques. Il lui suggère explicitement de prendre en compte le qualitatif, une méthode rarement utilisée par les économistes dans leurs méthodologies de recherche.

MAÏGA, quant à lui, suggère à NIANG de prendre en compte les perceptions des populations quant à l'offre de ces deux services publics, au-delà des enquêtes sociodémographiques qui permettent de mesurer l'impact de ces services sur les populations. Cette suggestion confirme le caractère essentiel du qualitatif suggéré ci-dessus par HOLDER.

Avant de passer aux divers, I. TOGOLA a suggéré au présentateur de lire le roman « **Les bouts de bois de Dieu** » de Sambène OUSMANE, un roman historique qui construit par la fiction les étapes de la grève des cheminots du Dakar-Niger en 1947-1948.

Divers

Ces derniers étaient organisés notamment autour de la notion de suppléance. Beaucoup de participants ont donné des exemples de formes de suppléance qu'ils ont observées autour des services publics dans la société malienne. En termes d'illustration, on peut parler de ces acteurs qui s'organisent dans le cadre de l'assainissement ou de l'accès à l'eau pour jouer en partie le rôle des autorités. Un autre exemple, a porté sur les personnes qui apportent l'électricité dans les localités qui en sont dépourvues et la vendent aux populations à travers un ensemble de connexions des sous-compteurs branchés au compteur principal de celui ou de celle qui a amené l'électricité dans la localité.

Conclusion

Ce douzième séminaire a été le premier qui a jusque-là, porté sur un sujet d'économie. Il était riche en débat, en interrogations entre autres. La présentation de la problématique a permis à

chacun de participants d'être édifié sur l'expression partenariat public privé, qui, au-delà du fait qu'elle est relative aux secteurs d'énergie et du chemin de fer, permet globalement de discuter des problèmes internes de l'Etat malien.

Un autre séminaire est prévu pour le 12 mars 2021, il portera sur un sujet de thèse de Géographie qui s'intitule « **Mobilité individuelle dans les quartiers périphériques à Bamako** ». Il sera présenté par Issa TOGOLA. C'est un sujet qui sera bientôt soutenu en Côte d'Ivoire.