

Prêts d'APD et financement des investissements du secteur privé

Apports d'aide concessionnelle pour soutenir le développement et l'appropriation des régions en développement

Contribuer au développement durable des régions en développement

Dans bien des pays en développement, l'infrastructure économique et sociale est insuffisante, notamment les services de l'électricité, du gaz, des transports et des communications. Ces dernières années, des enjeux mondiaux tels que le VIH/sida et d'autres maladies transmissibles, la pollution de l'air et de l'eau, le changement climatique, les conflits et le terrorisme, ainsi que les crises financières sont venus s'ajouter aux problèmes de pauvreté. Pour répondre à ces enjeux, la communauté internationale a fixé des objectifs communs, les OMD (objectifs du Millénaire pour le développement), tandis que chaque pays formulait une série de mesures.

Les prêts d'APD constituent des apports de fonds relativement importants, accordés à des conditions concessionnelles aux pays et régions en développement, afin de soutenir leurs efforts de croissance et leurs initiatives de développement.

Prêt d'APD

Axer l'aide sur l'appropriation des pays en développement

L'appropriation est essentielle pour la croissance économique et la réduction de la pauvreté des pays en développement. Étant assortis d'un remboursement, les prêts d'APD favorisent une utilisation efficiente des fonds empruntés et une supervision adaptée des projets qu'ils financent, facilitant ainsi l'appropriation des pays en développement. Les prêts d'APD exercent par ailleurs une pression budgétaire relativement faible pour l'État japonais et constituent par conséquent un instrument pérenne de l'APD.

Déroulement des prêts d'APD

—Cycle du projet—

Les prêts d'APD comportent six étapes. Les enseignements tirés de l'évaluation ex post, qui constitue la dernière étape du cycle du projet, sont réinjectés dans les nouveaux projets. Cet enchaînement de phases est appelé le « cycle du projet ».

Nature des prêts d'APD

1. Prêts pour les projets

1) Prêts-projets

La grande majorité des prêts d'APD sont des prêts-projets. Ce type de financement permet la fourniture d'installations, d'équipements et de services ou la réalisation de travaux de génie civil et d'autres travaux associés, notamment des routes, des centrales électriques ou des installations d'irrigation, d'approvisionnement en eau et d'assainissement.

2) Prêts pour les services d'ingénierie

Les prêts de ce type sont utilisés pour les services d'ingénierie nécessaires aux stades de l'étude et de la planification des projets. Ces services comprennent des études de faisabilité, études approfondies du projet sur site, avant-projets détaillés et préparation des documents d'appel d'offres. Comme pour le prêt-projet, l'obtention de ce type de prêt est subordonnée à l'exécution préalable d'une étude de faisabilité ou similaire et à la confirmation de la nécessité et de la pertinence du projet.

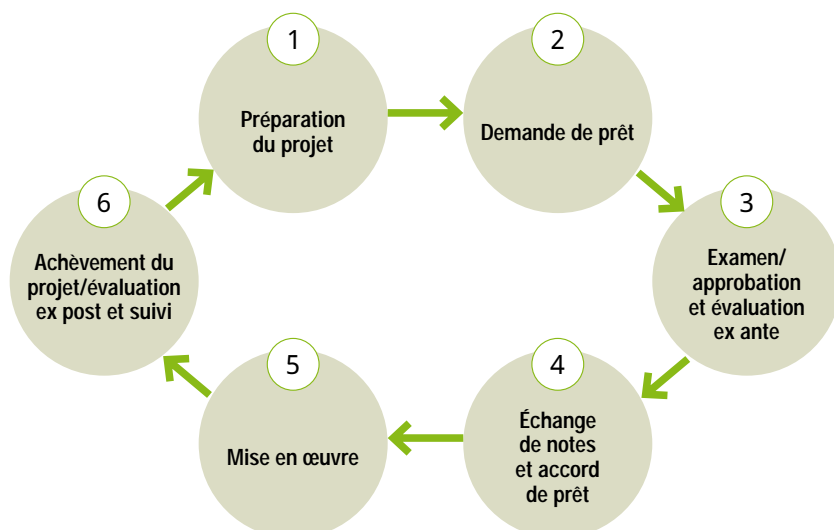
3) Prêts aux intermédiaires financiers

Ces prêts sont octroyés aux institutions financières du pays bénéficiaire en s'appuyant sur le système financier du pays concerné. Ils financent la mise en œuvre des politiques définies, notamment la promotion des PME dans les secteurs de la production manufacturière, de l'agriculture et des autres industries spécifiées, ainsi que la construction d'installations destinées à améliorer le niveau de vie des plus démunis. Ces prêts sont dits « en deux temps », car les fonds transitent par au moins deux institutions financières avant de parvenir aux bénéficiaires finaux. Ce type de prêt permet de proposer des fonds à un grand nombre de bénéficiaires finaux dans le secteur privé. Étant accordés par des institutions financières locales, ils permettent également de renforcer les capacités opérationnelles de ces institutions et de développer le secteur financier des pays bénéficiaires.

4) Prêts sectoriels

Les prêts sectoriels servent à la fourniture de matériels et d'équipements, de services et de conseils requis pour la mise en œuvre des plans d'aménagement d'un secteur particulier comprenant plusieurs sous-projets. D'autre part, ils servent aussi à renforcer les capacités opérationnelles

Cycle d'un projet de prêt d'APD



de ces institutions et à développer le secteur financier des pays bénéficiaires.

2. Prêts hors projets

1) Prêts-programmes

Les prêts de ce type soutiennent la mise en œuvre de stratégies nationales et de réduction de la pauvreté des pays en développement qui souhaitent améliorer leurs politiques et réaliser des réformes systémiques. Ces dernières années, le prêt le plus courant est celui dont le produit est directement intégré dans le budget du pays ciblé. Après confirmation de la mise en œuvre des premiers éléments de réforme, les consultations se poursuivent dans le cadre d'un soutien aux réformes à long terme. Dans de nombreux cas, les prêts de ce type prennent la forme d'un cofinancement avec la Banque mondiale ou d'autres banques multilatérales de développement (BMD).

2) Prêts de soutien à la balance des paiements

Ces prêts sont accordés aux pays en développement confrontés à des difficultés économiques et exposés à des taux de change toujours plus défavorables. Ils permettent de financer les importations urgentes et essentielles de matériels, et de stabiliser l'économie. Ces prêts sont souvent utilisés pour importer des marchandises dont les gouvernements du Japon et du pays bénéficiaire auront convenu au préalable : machinerie industrielle et matières premières, engrais et pesticides, machines agricoles ou d'autres types.

3) Prêts-programmes sectoriels

Ce sont des prêts de soutien à la balance des paiements qui servent également à soutenir les politiques de développement dans

les secteurs prioritaires des pays partenaires. Les fonds en devises locales (fonds de contrepartie), d'un montant correspondant à celui qui a été versé à l'importateur en devises étrangères, sont utilisés pour des investissements destinés au développement d'un secteur spécifique.

Financement des investissements du secteur privé

Le 25 janvier 2011, le Cabinet a donné son approbation pour la « réalisation de la Nouvelle Stratégie de croissance 2011 », qui prévoit la reprise par la JICA des activités de financement des investissements du secteur privé.

Suite à cette mesure, la JICA a adopté une approche pilote* pour financer des projets, en optimisant l'efficacité de l'aide, via les investissements du secteur privé, conformément au plan de développement et aux autres politiques des pays en développement.

[→ voir page 139].

* Mettre en œuvre des projets pilotes spécifiques afin de : 1) vérifier et améliorer le système d'exécution ; et 2) finaliser les règles concernant la sélection des projets.

Étude de cas Vietnam Projet de construction du pont de Cuu Long (Can Tho)

Un pont de rêve dans le delta du Mékong

Achévé en avril 2010, le pont de Can Tho est l'un des plus grands du fleuve Mékong. Il a été construit avec des prêts d'APD et il a permis d'améliorer significativement les transports et la distribution de marchandises dans le delta, contribuant ainsi au développement économique et social de la région.

Hier, les ferries, aujourd'hui, un pont : « Un rêve vieux de 100 ans devient réalité »

Situé à 170 km au sud-ouest de Hô-Chi-Minh, la ville de Can Tho est le plus grand centre urbain de la région du delta du Mékong. Avec le développement économique récent, les industries agricoles et manufacturières de la région ont enregistré une croissance importante. Les exportations ont

augmenté, ce qui a provoqué une explosion du trafic. Mais le transport de marchandises sur les affluents du Mékong, qui est très large à certains endroits, a toujours été difficile. Jusqu'à récemment, le transport était assuré par un système de ferries, mis en place il y a plus de 100 ans. Selon le moment de la journée, les usagers étaient parfois contraints d'attendre plusieurs heures avant de pouvoir embarquer sur un ferry, ce qui provoquait d'importants embouteillages sur les routes proches du fleuve.

Pour atténuer ces problèmes, le pont Can Tho a été ouvert le 24 avril 2010. De nombreux membres du gouvernement, notamment le premier ministre Tan Dung, ont assisté à la cérémonie d'inauguration. Tous ont célébré avec enthousiasme l'entrée en service du pont. Un journal a rapporté que les résidents locaux étaient remplis de joie. Certains seraient même allés jusqu'à dire qu'avec ce pont

« c'est un rêve vieux de 100 ans qui devient réalité ». Depuis l'ouverture du pont, le trafic s'est amélioré au-delà des attentes. Cette infrastructure a fortement contribué à la fluidité de la circulation des biens et des personnes dans la région du delta du Mékong. Le pont de Can Tho est relié à un tronçon de l'autoroute nationale n° 1, c'était il y a peu la seule partie où il fallait traverser par bateau. Cette autoroute parcourt le Vietnam du nord au sud et relie dorénavant la ville de Can Tho à d'autres grandes villes, notamment la capitale, Hanoi, et Ho-Chi-Minh. Cela explique que ce projet d'envergure représente la réalisation d'un rêve pour la population vietnamienne. En permettant le développement de la région du delta du Mékong et du pays dans son ensemble, le pont a contribué à améliorer les conditions de vie. Il demeurera sans doute un symbole de l'amitié qui lie le Japon et le Vietnam pour de nombreuses années.



Avec un tronçon principal de 1 010 mètres, le pont de Can Tho est le plus long pont à haubans d'Asie du Sud-Est.