STEAZ DAILY NEWS

L'INFO QUOTIDIENNE QUI FAIT SENS.

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

CAMEROUN
AFRIQUE
MONDE
ÉCONOMIE
SOCIÉTÉ
INNOVATION

AFRIQUE • BÉNIN • FINANCEMENT

500 MILLIONS € MOBILISÉS

La garantie qui ouvre l'accès au capital

328 milliards FCFA mobilisés sur douze ans : partager le risque pour financer les capacités productives. La prochaine preuve sera celle de l'exécution.

DOSSIER • PAGES 4–5



Illustrations générées par IA • Scènes non documentaires

CAMEROUN



Prometal : 26,2 milliards FCFA pour sécuriser les intrants

PAGE 10

MONDE • IA



Amazon sécurise vingt ans de nucléaire pour l'IA

PAGE 13

MAROC

270 M€ pour les aéroports : préparer la capacité économique

P. 6

RDC

Électricité : produire plus ne suffit pas

P. 7

ZAMBIE

Après la dette, le FMI veut parler de croissance

P. 8

AFRIQUE • RAIL

Rail : construire les lignes ne sera que la moitié du travail

P. 9

CAMEROUN • ÉLECTRICITÉ

500 MW de déficit possible : financer l'offre avant la demande

P. 11

CAMEROUN–TCHAD

538 M$ pour le corridor : le temps des contrats

P. 12

MONDE • FINANCE

IA : 450 milliards $ de dette, un risque financier

P. 14

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

ÉDITORIAL



Désiré ODODI

Directeur de publication

STEAZ DAILY NEWS

LE CAPITAL NE TRANSFORME RIEN TANT QU'IL NE DEVIENT PAS CAPACITÉ

Cette édition du 1er octobre raconte, sous des formes différentes, une même histoire : celle du passage du capital à la capacité économique réelle.

Au Bénin, 500 millions d'euros ont été mobilisés avec l'appui d'une garantie du Fonds africain de développement. Au Maroc, 270 millions d'euros doivent accompagner la modernisation de quatre grandes plateformes aéroportuaires. Au Cameroun, Prometal obtient une facilité de 40 millions d'euros pour sécuriser ses intrants sidérurgiques, tandis que les discussions avec Citi cherchent des solutions de financement pour éviter que le système électrique ne soit dépassé par la croissance future de la demande industrielle. Sur le corridor Douala–N'Djamena, 538 millions de dollars ont déjà été mobilisés : la question n'est plus seulement celle du financement, mais celle des contrats, des travaux et des résultats.

Ces dossiers montrent une chose simple.

L'argent n'est jamais la dernière étape.

Il est parfois même seulement la première.

Entre un financement annoncé et une économie transformée existe toute une chaîne que nous avons trop souvent tendance à raccourcir : le risque doit être structuré, les ressources doivent être mobilisées, les contrats signés, les fonds décaissés, les infrastructures construites, les équipements mis en service, puis les capacités réellement utilisées.

C'est cette chaîne qui détermine si le capital devient développement ou s'il reste une ligne dans un communiqué.

Le cas béninois est particulièrement intéressant parce qu'il montre que le problème du financement africain ne se résume pas à l'absence d'argent dans le monde. Les capitaux existent. Mais ils ne circulent pas partout aux mêmes conditions.

Le risque perçu détermine le prix, la durée et parfois même l'existence du financement.

En partageant une partie de ce risque à travers une garantie multilatérale, le Bénin ne crée pas de l'argent nouveau. Il modifie les conditions dans lesquelles des prêteurs acceptent de mettre leur capital à disposition sur une période plus longue.

Cette logique mérite d'être observée bien au-delà du Bénin.

Si des ressources concessionnelles limitées peuvent permettre de mobiliser plusieurs fois leur valeur en capitaux supplémentaires, alors la question du financement du développement africain change légèrement de nature. Elle ne consiste plus seulement à demander davantage de ressources aux institutions de développement. Elle consiste aussi à leur demander comment utiliser leurs bilans, leurs garanties et leur capacité d'absorption du risque pour attirer davantage de capital privé.

Mais le levier financier ne vaut que si ce capital trouve ensuite des projets capables de l'absorber.

C'est ici que commencent les difficultés.

Le Maroc peut financer des terminaux, des pistes et des systèmes aéroportuaires. Mais la véritable mesure sera le trafic supplémentaire, l'activité touristique, les connexions économiques et les flux logistiques effectivement générés.

La RDC peut revoir ses coûts, ses tarifs et les règles de raccordement. Mais le véritable résultat sera un secteur électrique suffisamment lisible pour financer l'entretien, l'extension des réseaux et les nouvelles capacités.

La Zambie peut stabiliser ses équilibres après plusieurs années dominées par la dette. Mais la stabilité n'aura de valeur durable que si elle permet de financer de nouveaux investissements, de transformer davantage de cuivre localement, de diversifier l'économie et de créer des emplois.

Même logique pour le rail africain.

Construire des voies n'est pas encore construire un réseau.

ÉDITORIAL • SUITE

DU CAPITAL À LA CAPACITÉ, DE LA CAPACITÉ AUX RÉSULTATS

Un réseau suppose des normes compatibles, des matériels interopérables, des procédures frontalières fluides, des opérateurs compétents et un modèle financier capable de maintenir l'infrastructure en exploitation.

L'Afrique ne manque donc pas uniquement de projets.

Elle manque encore trop souvent de continuité entre le financement, l'exécution et l'exploitation.

Et cette question dépasse le continent.

L'accord de vingt ans conclu entre Amazon et Constellation pour sécuriser 690 MW d'électricité nucléaire montre que les grandes entreprises technologiques pensent désormais leur approvisionnement énergétique sur plusieurs décennies.

Elles ne raisonnent plus seulement en data centers, en processeurs ou en modèles d'intelligence artificielle.

Elles sécurisent l'électricité avant même que toute la demande future ne soit matérialisée.

C'est un enseignement industriel puissant.

L'infrastructure doit parfois précéder la croissance qu'elle veut rendre possible.

Mais l'autre article de cette édition rappelle également le revers de cette logique.

Lorsque les investissements deviennent gigantesques, le financement devient lui-même une source de risque. Les quelque 450 milliards de dollars de dette liés à l'intelligence artificielle évoqués par la Banque d'Angleterre montrent que la course technologique devient progressivement une question de bilan, de levier et de stabilité financière.

Derrière chaque infrastructure existe donc une même exigence : savoir qui finance, qui supporte le risque, quels revenus sont attendus et ce qui se passe si ces revenus n'arrivent pas.

C'est probablement le fil directeur de cette édition.

Le capital est nécessaire.

Mais le capital ne suffit pas.

Il doit être structuré, orienté, absorbé, transformé et mesuré.

Pour l'Afrique, le défi des prochaines années ne sera donc pas seulement de lever davantage d'argent.

Il sera de construire les institutions, les projets, les entreprises, les réseaux et les mécanismes financiers capables de transformer cet argent en capacité productive réelle.

Parce qu'un financement n'est pas encore une centrale.

Une garantie n'est pas encore une route.

Un contrat n'est pas encore un rail.

Un budget n'est pas encore une usine.

Et un investissement annoncé n'est pas encore une transformation.

Notre travail, à STEAZ, consiste précisément à suivre ce passage.

Du capital à l'exécution.

De l'exécution à la capacité.

Et de la capacité aux résultats.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

BÉNIN • ANALYSE

500 M€ : LA GARANTIE QUI OUVRE L'ACCÈS AU CAPITAL

Avec l'appui du Fonds africain de développement, le Bénin mobilise environ 328 milliards FCFA sur 12 ans. Au-delà du montant, l'opération montre comment le partage du risque peut devenir un instrument de mobilisation du capital de long terme en Afrique.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

Le Bénin vient de conclure un financement bancaire international de 500 millions d'euros, soit environ 328 milliards FCFA, destiné à soutenir des investissements prioritaires dans l'éducation, la santé, l'accès à l'eau, les infrastructures, les énergies renouvelables, l'agriculture ainsi que l'emploi des jeunes et des femmes. L'opération, finalisée le 18 septembre 2026, présente une maturité de douze ans.

Mais le chiffre n'est pas l'élément le plus important.

Ce qui mérite d'être observé est le mécanisme qui a permis de mobiliser ce capital.

Le financement bénéficie d'une garantie partielle de crédit du Fonds africain de développement (FAD), complétée par une assurance de seconde perte fournie par la filiale d'assurance du Groupe de la Banque islamique de développement. Autrement dit, une partie du risque supporté par les prêteurs est couverte par des institutions multilatérales.

C'est ici que l'opération béninoise dépasse le seul cas du Bénin.

LE RISQUE AVANT LE CAPITAL

L'un des problèmes du financement du développement africain ne réside pas uniquement dans la disponibilité mondiale des capitaux. Il réside également dans les conditions auxquelles ces capitaux acceptent de financer des États, des infrastructures ou des projets africains.

Lorsqu'un risque est jugé élevé, le financement peut devenir plus coûteux, plus court ou simplement plus difficile à mobiliser.

Une garantie ne crée pas mécaniquement de nouveaux capitaux. Elle peut en revanche modifier la répartition du risque entre l'emprunteur, les prêteurs et les institutions qui apportent leur couverture.

C'est précisément l'effet recherché ici.

La Banque africaine de développement estime que l'association de la garantie du FAD et de mécanismes complémentaires de partage des risques a permis au Bénin de mobiliser des ressources importantes à long terme dans des conditions qu'elle qualifie de compétitives.

Le mécanisme peut se résumer ainsi :

GARANTIE → RISQUE PARTAGÉ → FINANCEMENT MOBILISÉ → INVESTISSEMENT

Cette logique est particulièrement importante pour l'Afrique : au lieu de demander aux institutions de développement de financer seules l'intégralité des besoins, leurs ressources peuvent également être utilisées pour faire levier sur des capitaux supplémentaires.

LE BÉNIN EN FAIT DÉJÀ UNE STRATÉGIE

L'opération n'est d'ailleurs pas une première.

En 2023, le Bénin avait déjà utilisé une garantie partielle du FAD pour mobiliser un financement international consacré aux Objectifs de développement durable. La documentation du FAD indique qu'une garantie d'environ 213 millions de dollars avait contribué à sécuriser un prêt de 382 millions de dollars.

La nouvelle opération de 500 millions d'euros constitue donc une deuxième utilisation de cette logique de mobilisation.

Elle intervient alors que les besoins restent considérables. Dans son rapport pays 2026, la Banque africaine de développement estime que le Bénin devrait mobiliser environ 2,43 milliards de dollars supplémentaires par an jusqu'en 2030 pour accélérer sa transformation économique, notamment dans les transports, l'énergie, l'éducation et l'innovation.

Le sujet n'est donc pas seulement de lever une somme exceptionnelle.

Il est de savoir si ces instruments peuvent devenir une méthode reproductible de financement de la transformation.

Sources : BAD, communiqué du 29 septembre 2026 ; rapport pays Bénin 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

500 M€ : LA GARANTIE QUI OUVRE L'ACCÈS AU CAPITAL



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

DE LA MOBILISATION À LA TRANSFORMATION

Il reste toutefois une étape essentielle.

500 millions d'euros mobilisés ne signifient pas encore 500 millions d'euros de résultats.

L'efficacité réelle de l'opération devra être mesurée à travers l'affectation des ressources, les décaissements, l'exécution des investissements et, finalement, les infrastructures et services effectivement produits.

C'est à cet endroit que STEAZ devra revenir sur ce dossier.

GARANTIR → MOBILISER → DÉCAISSER → INVESTIR → LIVRER → MESURER

Car l'innovation financière n'a de valeur économique durable que lorsqu'elle se transforme en capacités réelles.

CE QUE CELA SIGNIFIE POUR L'AFRIQUE

Le cas béninois pose une question plus large au continent : et si l'un des leviers du financement africain consistait moins à rechercher uniquement de nouveaux prêteurs qu'à construire de meilleurs mécanismes de partage du risque ?

Les garanties ne résoudront pas à elles seules le déficit de financement de l'Afrique. Mais elles peuvent permettre à des ressources concessionnelles limitées d'exercer un effet de levier plus important sur le capital privé.

Dans cette perspective, le Bénin ne vient pas seulement de mobiliser 500 millions d'euros.

Il expérimente une manière de transformer la capacité financière des institutions multilatérales en capacité de mobilisation du capital.

La prochaine preuve sera désormais celle de l'exécution.

Sources : BAD, communiqué du 29 septembre 2026 ; rapport pays Bénin 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

MAROC • ANALYSE

270 M€ : QUAND L'AÉROPORT DEVIENT UNE INFRASTRUCTURE ÉCONOMIQUE

La BAD finance l'extension et la modernisation des aéroports de Marrakech, Agadir, Tanger et Fès. Derrière les terminaux, le Maroc prépare surtout sa capacité à absorber davantage de voyageurs, de commerce et d'activité à l'horizon 2030.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

Le Maroc et la Banque africaine de développement ont signé le 29 septembre un accord de financement de 270 millions d'euros, soit environ 177 milliards FCFA, destiné au Programme d'extension et de modernisation des infrastructures aéroportuaires.

Quatre plateformes sont concernées : Marrakech, Agadir, Tanger et Fès.

Le programme prévoit notamment l'extension et la rénovation des terminaux, l'aménagement des aires de stationnement et voies de circulation, une nouvelle tour de contrôle à Marrakech ainsi que la modernisation des systèmes de sûreté et de traitement des bagages.

Mais l'enjeu dépasse les bâtiments.

L'AÉROPORT COMME CAPACITÉ PRODUCTIVE

Un aéroport peut être considéré comme une infrastructure de transport. Mais lorsqu'un pays augmente simultanément les capacités de plusieurs plateformes, il construit également une capacité d'absorption économique.

Plus de voyageurs peuvent soutenir davantage de tourisme. Une meilleure connectivité peut faciliter les déplacements d'affaires. Des infrastructures plus performantes peuvent renforcer l'attractivité territoriale et les chaînes logistiques.

Le Maroc cherche précisément à accompagner la croissance attendue du trafic à l'horizon 2030, période durant laquelle le Royaume coorganisera également la Coupe du monde de football.

La stratégie peut être résumée ainsi :

CAPACITÉ AÉROPORTUAIRE → CONNECTIVITÉ → FLUX → ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Le président de la BAD, Sidi Ould Tah, inscrit d'ailleurs l'opération dans l'ambition de renforcer le positionnement marocain comme hub aérien et logistique régional reliant l'Afrique, l'Europe et le reste du monde.

LA VRAIE MESURE VIENDRA APRÈS 2030

Les 270 millions d'euros constituent un financement, pas encore un résultat.

STEAZ devra donc suivre les capacités effectivement ajoutées, l'avancement des travaux, l'évolution du trafic, la qualité opérationnelle des plateformes et surtout l'activité économique supplémentaire rendue possible par cette infrastructure.

Pour l'Afrique, la question dépasse donc l'organisation d'un événement international :

comment transformer une échéance exceptionnelle en capacité économique permanente ?

Sources : BAD, communiqué du 30 septembre 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

RDC • ANALYSE

ÉLECTRICITÉ : LE PROBLÈME N'EST PAS SEULEMENT DE PRODUIRE PLUS

Kinshasa engage une réforme des coûts, des tarifs et des raccordements. Derrière les mégawatts manquants apparaît une autre condition de l'investissement électrique : rendre le secteur financièrement lisible.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

En République démocratique du Congo, la réforme du secteur électrique entre dans une dimension moins visible que la construction de centrales, mais potentiellement déterminante : combien coûte réellement le service électrique, comment fixer les tarifs et selon quelles règles raccorder les consommateurs ?

Du 21 au 25 septembre, l'Autorité de régulation du secteur de l'électricité, la BAD et les principaux acteurs du secteur ont travaillé sur l'étude du coût du service, l'harmonisation de la méthodologie tarifaire et le cadre réglementaire applicable aux raccordements.

PRODUIRE DES MW NE SUFFIT PAS

Un système électrique peut disposer d'un potentiel énergétique considérable et rester structurellement fragile si les opérateurs ne connaissent pas précisément leurs coûts, si les tarifs sont imprévisibles ou si les recettes ne permettent pas d'entretenir et d'étendre les réseaux.

L'enjeu devient alors :

COÛT RÉEL → TARIF LISIBLE → RECETTES → INVESTISSEMENT → EXTENSION DU RÉSEAU

La difficulté consiste évidemment à préserver l'accessibilité de l'électricité pour les ménages tout en donnant aux opérateurs suffisamment de visibilité économique pour investir.

La réforme cherche donc un équilibre entre accessibilité sociale et viabilité financière.

L'ÉLECTRICITÉ EST AUSSI UNE ÉCONOMIE

C'est probablement l'enseignement le plus important pour l'Afrique.

Construire une centrale est spectaculaire. Construire un système tarifaire crédible, des règles de raccordement prévisibles et une régulation fiable l'est beaucoup moins.

Pourtant, sans cette architecture économique, les capitaux nécessaires à la production, au transport et à la distribution restent plus difficiles à mobiliser.

La transition électrique africaine ne sera donc pas seulement une bataille de mégawatts.

Elle sera aussi une bataille de régulation, de données, de coûts et de modèles économiques viables.

Sources : ACP / Congo Press, atelier ARE du 21 au 25 septembre 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

ZAMBIE • ANALYSE

APRÈS LA DETTE, LE FMI VEUT PARLER DE CROISSANCE

Une mission du FMI est à Lusaka pour discuter d'un nouveau programme. Après plusieurs années dominées par la restructuration de la dette et la stabilisation, la Zambie veut déplacer le débat vers l'investissement, l'emploi et la diversification.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

La Zambie a ouvert de nouvelles discussions avec une mission du Fonds monétaire international en vue d'un programme successeur à l'accord de 1,7 milliard de dollars arrivé à échéance en janvier. Aucun nouvel accord n'est encore conclu.

Cette nuance est importante.

Il s'agit pour l'instant de négociations.

Mais leur orientation mérite attention.

Le précédent programme avait accompagné une période dominée par la restructuration de la dette et le rétablissement des équilibres macroéconomiques. Le FMI constatait déjà en mai une remontée des réserves à 6,4 milliards de dollars, soit 4,4 mois d'importations, et un retour de l'inflation dans la bande cible de la banque centrale.

PASSER DE LA STABILISATION À LA TRANSFORMATION

Le problème de la Zambie change donc progressivement de nature.

Restaurer les équilibres ne suffit pas si l'économie ne construit pas ensuite de nouveaux moteurs de croissance.

Le FMI identifie notamment la diversification, l'amélioration de la productivité, la transformation du cuivre, la résolution des contraintes énergétiques ainsi que le développement de l'agro-industrie, du tourisme et du textile parmi les priorités discutées.

La séquence devient :

RESTRUCTURER → STABILISER → INVESTIR → DIVERSIFIER → PRODUIRE

C'est cette transition qu'il faudra surveiller.

La réussite du prochain programme éventuel ne pourra donc pas être évaluée uniquement à travers les déficits, les réserves ou l'inflation.

La question plus exigeante sera de savoir si la stabilité retrouvée devient suffisamment solide pour attirer l'investissement privé et modifier la structure productive de l'économie zambienne.

Sources : FMI, mission du 14 mai 2026 ; Reuters, 30 septembre 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

AFRIQUE • ANALYSE

RAIL : CONSTRUIRE LES LIGNES NE SERA QUE LA MOITIÉ DU TRAVAIL

La BAD et l'Allemagne ouvrent une coopération sur le développement ferroviaire africain. Interopérabilité, financement, compétences et exploitation deviennent aussi importants que les kilomètres de voies.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

La Banque africaine de développement et le ministère allemand de la Coopération économique et du Développement ont signé une lettre d'intention pour renforcer leur coopération dans le ferroviaire africain.

Le constat est considérable : selon la BAD, l'Afrique ne représente actuellement que 8 à 10 % du réseau ferroviaire mondial, alors que la ZLECAf crée théoriquement un marché de plus de 1,4 milliard de personnes dont l'intégration nécessitera davantage de mouvements transfrontaliers de marchandises et de voyageurs.

Mais construire davantage de voies ne suffira pas.

LE PROBLÈME DES FRONTIÈRES

Un réseau continental n'existe véritablement que si les différents systèmes peuvent fonctionner ensemble.

Normes techniques, équipements, exploitation, maintenance, passage des frontières, compétences professionnelles et financement doivent donc être pensés au-delà des projets nationaux.

La BAD place cinq sujets parmi ses priorités : marché continental, report modal, standards interopérables, financement capable d'attirer du capital privé et compétences nécessaires à l'exploitation.

Une étude de faisabilité doit également préparer un African Rail Competence Center. Le lancement de cette étude est attendu à partir d'octobre 2026.

La logique devient :

RAILS → INTEROPÉRABILITÉ → CORRIDORS → MARCHÉ CONTINENTAL

Pour la ZLECAf, c'est fondamental.

Un accord commercial peut réduire les barrières juridiques. Mais si déplacer physiquement une marchandise entre deux économies africaines reste lent ou coûteux, l'intégration demeure incomplète.

Le défi ferroviaire africain ne consiste donc pas seulement à construire davantage de rails.

Il consiste à construire un système ferroviaire capable de fonctionner comme un réseau continental.

Sources : BAD–BMZ, communiqué du 30 septembre 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

CAMEROUN • ANALYSE

PROMETAL : 26,2 MILLIARDS FCFA POUR SÉCURISER LA PRODUCTION D'ACIER

Afreximbank accorde une facilité renouvelable de 40 millions d'euros au groupe industriel. L'enjeu se situe en amont de l'usine : disposer en permanence des intrants nécessaires pour maintenir les capacités de transformation en activité.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

Prometal SA a signé le 28 septembre au Caire une facilité renouvelable de fonds de roulement de 40 millions d'euros, soit environ 26,2 milliards FCFA, avec Afreximbank.

Cette enveloppe doit notamment financer et garantir les besoins de fonds de roulement de l'entreprise et soutenir l'approvisionnement nécessaire à ses opérations sidérurgiques.

Le sujet peut sembler moins spectaculaire que l'inauguration d'une nouvelle usine.

Il est pourtant directement lié à la capacité industrielle.

UNE USINE SANS INTRANTS NE PRODUIT PAS

La capacité installée ne constitue qu'une partie de l'équation industrielle.

Pour transformer de l'acier en produits finis, il faut disposer régulièrement des matières et produits intermédiaires nécessaires, financer les stocks, gérer les délais d'importation et préserver suffisamment de liquidités pour maintenir le cycle de production.

La chaîne devient :

FINANCEMENT DU FONDS DE ROULEMENT → INTRANTS → PRODUCTION → PRODUITS FINIS → MARCHÉS

C'est précisément le rôle d'une facilité renouvelable : financer non pas seulement un investissement ponctuel, mais le cycle d'exploitation.

LA QUESTION INDUSTRIELLE CAMEROUNAISE

Pour le Cameroun, le dossier pose une question plus large.

Développer une industrie locale ne consiste pas seulement à construire des capacités de transformation. Il faut également sécuriser leur alimentation, leur énergie, leur financement et leurs débouchés.

L'enjeu sera donc de mesurer si cette facilité permet effectivement à Prometal d'accroître et de stabiliser sa production de produits sidérurgiques transformés localement.

Car une politique industrielle ne se mesure pas seulement en usines construites.

Elle se mesure également à la capacité de ces usines à produire durablement.

Sources : Afreximbank, communiqué du 30 septembre 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

CAMEROUN • ANALYSE

ÉLECTRICITÉ : 500 MW DE DÉFICIT POSSIBLE EN 2030, COMMENT FINANCER L'OFFRE AVANT LA DEMANDE ?

Yaoundé discute avec Citi de refinancement, de garanties et de nouveaux financements alors que de nouvelles demandes industrielles pourraient accentuer la pression sur le système électrique.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

Le Cameroun a tenu le 29 septembre des discussions avec le groupe bancaire Citi autour de plusieurs options de financement du secteur électrique, notamment le refinancement de dette, les garanties et le financement de nouveaux projets.

Le contexte donne à ces discussions une portée stratégique.

Selon les éléments rapportés à l'issue des échanges, le pays pourrait faire face à un déficit électrique atteignant 500 MW à l'horizon 2030 si aucune nouvelle capacité n'est livrée, tandis qu'environ 150 MW de nouvelles demandes industrielles sont attendues dès 2027.

Autrement dit, le problème n'est plus seulement celui de la demande actuelle.

Il faut financer aujourd'hui une capacité dont l'économie aura besoin demain.

L'ÉLECTRICITÉ AVANT L'USINE

Lorsqu'un projet industriel est prêt mais que l'électricité nécessaire n'existe pas, l'énergie devient une contrainte directe à l'investissement.

La séquence devrait donc être anticipée :

DEMANDE INDUSTRIELLE FUTURE → FINANCEMENT → NOUVELLE CAPACITÉ → ÉLECTRICITÉ DISPONIBLE → PRODUCTION

Attendre que le déficit soit matérialisé avant de financer de nouvelles capacités reviendrait à laisser l'infrastructure énergétique courir derrière l'économie.

Mais les discussions avec Citi ne constituent pas encore un financement acquis. C'est précisément le point que STEAZ devra suivre : quels instruments seront finalement retenus ? Quels montants seront sécurisés ? Quels projets seront effectivement financés ? Et à quelle date les capacités supplémentaires entreront-elles en service ?

La question énergétique camerounaise devient ainsi une question de synchronisation entre finance, infrastructure et industrialisation.

Sources : MINEE / Actu Cameroun, compte rendu du 29 septembre 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

CAMEROUN–TCHAD • ANALYSE

538 M$ POUR LE CORRIDOR : LE TEMPS DES CONTRATS

CAMRAIL est appelé à accélérer la finalisation des contrats ferroviaires du corridor Douala–N'Djamena. Après le financement, l'enjeu devient l'exécution et la réduction mesurable des coûts logistiques.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

Les autorités camerounaises ont demandé à CAMRAIL d'accélérer la finalisation et la signature des contrats concernant la composante ferroviaire du projet de corridor Douala–N'Djamena. L'instruction a été donnée lors d'échanges avec une délégation de la Banque mondiale le 29 septembre.

Le programme régional bénéficie d'un financement de 538 millions de dollars de l'Association internationale de développement, approuvé par la Banque mondiale pour améliorer les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que la fluidité des échanges entre le Cameroun et le Tchad.

C'est précisément ici que commence la partie la plus difficile.

LE FINANCEMENT N'EST PAS L'INFRASTRUCTURE

Un financement approuvé ne réduit aucun coût de transport tant que les contrats ne sont pas signés, les travaux exécutés et les infrastructures effectivement mises en service.

La chaîne de preuve est donc :

FINANCEMENT → CONTRATS → TRAVAUX → INFRASTRUCTURE LIVRÉE → TEMPS RÉDUIT → COÛT LOGISTIQUE RÉDUIT

Le corridor concentre une part importante de l'activité économique des deux pays et constitue une infrastructure vitale pour le Tchad, pays enclavé. La Banque mondiale estime qu'environ 12 millions de personnes vivent dans sa zone d'influence.

L'accélération demandée à CAMRAIL indique donc que le dossier change d'étape.

STEAZ devra désormais surveiller non seulement les contrats mais les dates de travaux, les sections effectivement réhabilitées et, surtout, l'évolution réelle du temps et du coût du transport entre Douala et N'Djamena.

Parce que pour un corridor économique, la véritable unité de mesure n'est pas le montant investi : c'est la friction logistique supprimée.

Sources : Business in Cameroon, 30 septembre 2026 ; projet IDA, 2022.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

MONDE • ANALYSE

IA : AMAZON SÉCURISE 20 ANS DE NUCLÉAIRE

Un accord avec Constellation porte sur 690 MW et doit soutenir plus de 3 milliards de dollars d'investissements ainsi que 190 MW de capacité nucléaire supplémentaire. Derrière l'IA apparaît une nouvelle bataille : sécuriser l'électricité sur plusieurs décennies.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

Amazon et Constellation ont annoncé le 30 septembre un accord d'achat d'électricité d'une durée de 20 ans autour de la centrale nucléaire de Calvert Cliffs, dans le Maryland.

L'accord porte sur 690 MW, dont environ 190 MW de nouvelle capacité attendue entre 2030 et 2032. Constellation indique que l'engagement doit permettre plus de 3 milliards de dollars d'investissements dans les infrastructures du site.

Pourquoi une entreprise technologique s'engage-t-elle aussi longtemps sur l'électricité ?

L'IA CHANGE LA VALEUR STRATÉGIQUE DU MÉGAWATT

Les infrastructures numériques liées à l'intelligence artificielle nécessitent d'importantes quantités d'électricité disponibles de manière stable.

La compétition ne porte donc plus uniquement sur les modèles, les semi-conducteurs ou les data centers.

Elle descend jusqu'à l'énergie qui les alimente.

IA → DATA CENTERS → DEMANDE ÉLECTRIQUE → CONTRATS LONG TERME → NOUVELLES CAPACITÉS

Amazon obtient ainsi davantage de visibilité sur une partie de son approvisionnement énergétique tandis que Constellation obtient, grâce à l'engagement de long terme, davantage de visibilité sur les revenus nécessaires aux investissements.

C'est une relation entre demande garantie et capacité financée.

CE QUE CELA SIGNIFIE POUR L'AFRIQUE

Le sujet mérite une attention particulière sur le continent.

Si l'Afrique veut attirer davantage de data centers, de cloud et à terme de capacités de calcul liées à l'IA, la disponibilité d'une électricité abondante, fiable et compétitive deviendra un facteur de localisation aussi important que la fibre, le foncier ou la fiscalité.

La course mondiale à l'IA devient donc progressivement aussi une course à l'infrastructure énergétique.

Et dans cette course, le mégawatt pourrait devenir presque aussi stratégique que la puce.

Sources : Constellation, communiqué du 30 septembre 2026.

STEAZ DAILY NEWS

Quotidien N°56 / jeu / 01 / 10 / 2026 / 0 €

MONDE • ANALYSE

IA : 450 MILLIARDS $ DE DETTE, LA COURSE TECHNOLOGIQUE DEVIENT UN RISQUE FINANCIER

La Banque d'Angleterre alerte sur l'augmentation rapide du financement par dette des investissements liés à l'intelligence artificielle. Plus les marchés financent l'IA, plus une déception technologique ou économique pourrait se transmettre au système financier.



Illustration générée par IA • Scène non documentaire

La course mondiale à l'intelligence artificielle change d'échelle.

Elle change aussi de bilan.

Selon une estimation de Morgan Stanley reprise par le Financial Policy Committee de la Banque d'Angleterre, les émissions mondiales de dette liées à l'IA atteignaient environ 450 milliards de dollars début septembre 2026, soit plus du double du total enregistré sur l'ensemble de 2025.

Ce chiffre révèle une transformation importante.

L'expansion de l'IA n'est plus financée uniquement par les gigantesques flux de trésorerie des groupes technologiques.

Une part croissante passe par les marchés de dette.

QUAND LA COURSE À L'IA ENTRE DANS LE SYSTÈME FINANCIER

Data centers, puces, réseaux électriques et autres infrastructures nécessaires à l'IA exigent des investissements massifs.

La Banque d'Angleterre note également une estimation de JPMorgan selon laquelle environ 4 100 milliards de dollars de dépenses d'investissement liées à l'IA pourraient être financés par dette entre 2026 et 2030. Morgan Stanley estime parallèlement que quelque 700 milliards de dollars de dépenses de data centers entre 2026 et 2028 pourraient être financés par le crédit privé.

La chaîne devient alors :

ATTENTES SUR L'IA → INVESTISSEMENTS → DETTE → INFRASTRUCTURES → REVENUS ATTENDUS

Tant que les revenus et gains de productivité correspondent aux anticipations, cette mécanique peut fonctionner.

Le risque apparaît si les attentes changent.

LE RISQUE N'EST PAS L'IA ELLE-MÊME

La Banque d'Angleterre ne dit pas qu'une crise financière provoquée par l'IA est inévitable.

Elle avertit que la hausse de l'endettement élargit l'exposition des marchés financiers au secteur, tandis que certains montages présentent davantage de levier, d'opacité et parfois des arrangements circulaires. Une révision brutale des anticipations de profits ou de productivité pourrait alors affecter non seulement les actifs technologiques, mais également d'autres segments financiers, y compris les marchés de dette souveraine.

C'est là que l'histoire devient stratégique.

La première phase de la révolution de l'IA était technologique.

La deuxième est infrastructurelle.

La troisième pourrait être financière.

PUCES → DATA CENTERS → ÉLECTRICITÉ → CAPITAUX → DETTE → RISQUE SYSTÉMIQUE

Le véritable indicateur à surveiller n'est donc plus seulement la progression des modèles d'intelligence artificielle.

Il faudra également observer qui finance les infrastructures, avec quel niveau d'endettement, sur quelles hypothèses de revenus et qui supportera le risque si ces hypothèses ne se réalisent pas.

Sources : Banque d'Angleterre, Financial Policy Committee, septembre 2026.

steaz TV info

L'info qui éclaire l'avenir.

La chaîne panafricaine
de l'information stratégique.



DISPONIBLE SUR TOUTES VOS PLATEFORMES

TÉLÉVISION · STREAMING · MOBILE · RÉSEAUX SOCIAUX

Scannez pour nous suivre

steaztv.info

S'INFORMER AUJOURD'HUI POUR CONSTRUIRE DEMAIN.