



Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA): Rapport sur le premier Plan décennal de mise en œuvre

Une Décennie de Transformation
des infrastructures en Afrique



© Agence de développement de l'Union africaine - NEPAD
230 15th Road, Midrand, Johannesburg, Afrique du Sud
Tel: +27-11 256 3600
Email: info@nepad.org
Site Web: www.nepad.org
Compte Twitter: @Nepad_agency
#L'Afriquequenosvoulons

Juin 2023

Les frontières ou les noms des pays ne reflètent pas nécessairement l'approbation ou l'acceptation officielle de la Commission de l'Union africaine. Cette carte n'a qu'un but illustratif et n'implique pas l'expression d'une quelconque opinion de la part de l'AUDA-NEPAD, concernant le statut légal d'un pays ou d'un territoire ou concernant la délimitation de frontières ou de limites.

Citation recommandée :

Agence de développement de l'Union africaine – NEPAD, 2023. Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA): Rapport sur le premier Plan décennal de mise en oeuvre. AUDA-NEPAD, Midrand, Afrique du Sud.

Remerciements

La production du Premier Rapport Décennal de mise en œuvre du PIDA représente un effort collaboratif mené par l'équipe de l'Agence de développement de l'Union africaine-NEPAD (AUDA-NEPAD) dans le cadre d'un processus consultatif approfondi et d'une revue technique, impliquant diverses parties prenantes, notamment la Commission de l'Union africaine (CUA), la Banque africaine de développement (BAD) et la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA). Nous exprimons notre profonde gratitude aux Communautés économiques régionales (CER) et aux États membres pour leur contribution technique et leur examen par les pairs de ce rapport.

Le rapport a été dirigé par M. Amine Idriss Adoum, Directeur en charge des Infrastructures, de l'Industrialisation, du Commerce et de l'Intégration Economique à l'AUDA-NEPAD, avec le soutien de Dr Towela Nyirenda-Jere, Cheffe de la Division Infrastructure et Connectivité. Les auteurs principaux de ce rapport sont M. Ibrah Wahabou et M. Jumpei Sunahara. L'équipe de base était composée de Mme Mercy Fomundam, de M. Mc Neil Mhango, de Mme Nowethu Ngwenya, de M. Simbini Tichakunda, du Dr Arumugam Pillay, de Dr Loreen Katiyo, de M. John Kizito, de Mme Flore Kamdomg et de Mme Flaure Lekpeli.

Un remerciement spécial va au Dr Kamugisha Kazaura, Directeur de l'Infrastructure et de l'Énergie de la CUA, à M. Mike Salawou, Directeur de l'Infrastructure, des Villes et du Développement urbain de la BAD, à M. Robert Tama Lisinge, Directeur par intérim du Développement du secteur privé et des Finances de la CEA, et à M. Niklas Malchow, Chef d'équipe Infrastructure, Digitalisation, PME à la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH.

Nous exprimons notre gratitude à l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) pour son soutien financier à l'élaboration de ce rapport, avec des remerciements particuliers à Son Excellence M. HORIUCHI Toshihiko, Ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, Mission du Japon auprès de l'Union africaine.



► **Message de Son Excellence Monsieur Abdel Fattah El-Sisi,**
Président de la République arabe d'Égypte,
Président du Comité d'Orientation des Chefs d'État et de Gouvernement de AUDA-NEPAD (HSGOC)

Au nom du Comité d'Orientation des Chefs d'État et de Gouvernement de l'AUDA-NEPAD (HSGOC), j'ai le plaisir de présenter ce Rapport sur le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), qui témoigne des progrès remarquables accomplis au cours des dix dernières années de mise en œuvre du PIDA. C'est l'occasion de célébrer les efforts collectifs de notre continent pour faire avancer le développement des infrastructures, pilier essentiel de la croissance durable et inclusive de l'Afrique. Le PIDA est devenu une lueur d'espoir, incarnant notre vision commune d'une Afrique prospère et intégrée. Reconnaisant le rôle essentiel des infrastructures dans la conduite du progrès, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine ont adopté le PIDA en 2012. Aujourd'hui, nous sommes fiers des étapes importantes franchies et de l'impact transformateur observé dans toute l'Afrique.

Je félicite chaleureusement le Secrétariat Exécutif de l'Agence de développement de l'Union africaine - NEPAD (AUDA-NEPAD) pour les efforts louables fournis en vue d'assurer le succès du PIDA le long de cette première décennie de mise en œuvre. Sous le pilotage de l'Agence, le PIDA s'est transformé en un cadre global qui permet de relever efficacement les défis de l'Afrique en matière d'infrastructures et de favoriser le développement du continent.

Au cours de ces dix dernières années, le PIDA a servi de catalyseur du changement, favorisant l'intégration régionale, renforçant la compétitivité et libérant l'immense potentiel du commerce intra-africain. Grâce à des investissements ciblés dans les secteurs des transports, de l'énergie, des eaux transfrontalières et des technologies de l'information et de la communication (TIC), le PIDA a créé un environnement propice au développement économique, à la création d'emplois et à la réduction de la pauvreté. Les réalisations du PIDA témoignent de la détermination, de la collaboration, de la coordination, et de des partenariats efficaces entre tous les acteurs concernés, notamment l'AUDA-NEPAD, la Commission de l'Union africaine (CUA), la Banque africaine de développement (BAD), et la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA). Aujourd'hui, nous reconnaissons et apprécions l'engagement inébranlable de ces institutions pour faire avancer l'agenda du PIDA.

Les plans d'action prioritaires du PIDA (PAP) ont permis d'accélérer les projets prioritaires régionaux et de propulser l'Afrique vers un avenir plus connecté et plus prospère. Dans le cadre du PIDA PAP 1 (2012-2020), des avancées significatives ont été réalisées, avec le développement de milliers de kilomètres de routes et de lignes ferroviaires, la mise en place de postes frontaliers à guichet unique et les progrès considérables réalisés en matière de production et de distribution d'énergie. Ces réalisations ont jeté des bases solides pour la poursuite de nos progrès.

Pour ce qui est de l'avenir, le 2e Plan d'Action Prioritaire du PIDA (2021-2030) tirera partie de ces succès, en alignant les projets sur

nos aspirations collectives à l'intégration régionale, à l'industrialisation et à la réalisation de l'Agenda 2063. Nous réaffirmons notre engagement à assurer la mise en œuvre efficace du plan d'action prioritaire du PIDA, en favorisant le développement durable, la création d'emplois et la réduction de la pauvreté sur l'ensemble du continent.

Cependant, alors que nous célébrons nos réalisations, nous devons également reconnaître les défis qui nous attendent. Le financement du développement des infrastructures reste un défi important, avec un investissement estimé à 360 milliards de dollars E-U destiné à la mise en œuvre de tous les projets du PIDA d'ici 2040. Bien que des engagements substantiels aient été pris, notamment des contributions des États membres de l'UA, des institutions financières internationales et d'autres sources, nous devons explorer d'autres voies pour mobiliser les ressources nécessaires.

Dans cet esprit, j'appelle nos partenaires au développement à soutenir la noble mission du PIDA. L'Afrique regorge d'opportunités en investissant dans nos infrastructures, nous investissons dans un avenir meilleur pour tous. Saisissons cette occasion pour galvaniser le soutien international, en tirant parti de l'expertise et des ressources de nos partenaires pour accélérer la mise en œuvre des projets du PIDA.

Le développement des infrastructures est une priorité absolue pour atteindre nos objectifs en matière de commerce intra-africain, comme le prévoit l'accord sur la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Nous considérons qu'un réseau d'infrastructures bien connecté et efficace est essentiel pour faciliter la circulation des marchandises, des services et des personnes, permettant ainsi d'accroître le commerce et l'intégration économique à travers le continent, et assurer des conditions de vie décentes en Afrique conformément aux aspirations de ses peuples.

Je tiens à remercier vivement toutes les parties prenantes qui ont contribué au succès du PIDA. En effet, ensemble, nous avons accompli des progrès considérables dans la transformation du paysage infrastructurel de l'Afrique. Nous continuons à aller de l'avant avec un nouvel élan, unis dans notre engagement à réaliser la vision du PIDA d'une Afrique prospère, interconnectée et intégrée.

Ensemble, mobilisons les ressources nécessaires et le soutien de nos partenaires au développement pour faire avancer le PIDA et ouvrir la voie à un avenir où les infrastructures africaines constitueront l'épine dorsale de la croissance et du développement de notre continent. Ensemble, nous pouvons construire une Afrique plus forte pour les futures générations.





► **Message de Son Excellence Dr Amani Abou-Zeid,** *Commissaire de l'Union africaine chargé des infrastructures et de l'énergie*

L'intégration régionale est un véritable pas vers le développement durable en Afrique. Pendant trop longtemps, l'insuffisance des infrastructures a entravé la pleine réalisation du potentiel économique de notre continent. Le manque d'accès à une énergie fiable, des réseaux de transport médiocres et une connectivité numérique sous-développée ont entravé la participation de l'Afrique au marché mondial et empêché les citoyens de tirer parti des opportunités qui s'offraient à eux.

L'Union africaine poursuit son noble objectif de promouvoir un environnement propice à l'intégration régionale en remédiant aux insuffisances en matière d'infrastructures. Le PIDA (2012-2040) est une excellente illustration de la vision ambitieuse de l'UA en action. En ce moment où nous lançons un regard du chemin parcouru au cours des dix dernières années, nous nous félicitons des progrès réalisés dans le cadre de la transformation de ce rêve en réalité.

Une impressionnante majorité de projets décrits dans la première phase du PIDA (2012-2020) ont enregistré des progrès considérables. La coopération transfrontalière a permis d'obtenir des résultats considérables avec un impact significatif. Environ 30 millions de personnes ont désormais accès à l'énergie dans des régions autrefois mal desservies. La modernisation des routes, des lignes ferroviaires, des réseaux numériques et des technologies de l'information et de la communication relie désormais les populations et les marchés de manière plus transparente qu'auparavant, facilitant ainsi la circulation des personnes, des biens et des services à une échelle jamais atteinte auparavant.

Au cours de cette décennie, des progrès remarquables ont été enregistrés dans le domaine des infrastructures en Afrique grâce à une direction et à des orientations politiques solides. Les résultats obtenus à ce jour représentent des avancées importantes pour nos communautés et constituent une base solide sur laquelle les générations futures s'appuieront. Cependant, nous devons rester vigilants et ne pas nous reposer sur nos lauriers, car des besoins importants restent à satisfaire sur le continent, si l'on tient compte des objectifs et des buts que nous nous sommes fixés dans le cadre de l'Agenda 2063.

Pour soutenir les progrès et satisfaire les besoins à long terme de l'Afrique, des efforts considérables doivent être déployés dans la modernisation des réseaux d'infrastructures physiques du continent. Il s'agit notamment de poursuivre le développement des routes, des chemins de fer, des ports, des aéroports, des systèmes d'approvisionnement en eau, des réseaux électriques et des télécommunications, à travers lesquels les personnes, les biens, les services et les informations circulent et qui servent de catalyseurs au développement économique et social.

Heureusement qu'une série de perspectives prometteuses se profilent à l'horizon grâce aux initiatives ciblées de l'Union africaine destinées à promouvoir le développement des infrastructures sur tous les fronts. Outre le PIDA, des progrès notables sont enregistrés

dans le domaine de la création de cadres fondamentaux tels que le marché unique de l'électricité en Afrique (AfSEM), le marché unique du transport aérien en Afrique (SAATM), la stratégie de transformation numérique (DTS) et le réseau de chemin de fer intégré à grande vitesse en Afrique (AIHSRN). Avec la création de marchés compétitifs et de liens de transport modernes, ces projets phares permettront d'alimenter davantage le processus de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) et de l'industrialisation.

Ensemble et grâce à un travail de coordination et de collaboration à l'échelle nationale, régionale et continentale, ces initiatives et programmes phares stratégiques de grande envergure offriront un potentiel considérable pour mieux intégrer les économies africaines, faciliter un commerce intra-africain plus robuste et améliorer considérablement la connectivité en vue de réaliser les aspirations de l'Afrique en matière de développement pour les années à venir.

Dans ce contexte, combler l'important déficit de financement des infrastructures reste notre première priorité. Au cours des dix dernières années, 82 milliards de dollars ont été investis dans les infrastructures dans le cadre de la phase initiale du PIDA, dépassant ainsi l'objectif initial de 68 milliards de dollars. Toutefois, ce niveau d'investissement reste toujours insuffisant pour un continent qui a besoin de 170 milliards de dollars par an pour assurer la modernisation de ses infrastructures. Le financement de la phase 2 du PIDA (2021-2030) nécessitera 161 milliards de dollars. Étant donné que le financement du secteur privé ne représente actuellement qu'un maigre 3 pour cent de l'investissement total, contre 16 à 19 pour cent dans d'autres régions, il est impératif pour le continent d'adopter des solutions diverses et d'exploiter de nouvelles possibilités de financement, telles que les engagements de capitaux privés, les obligations vertes et le financement du climat.

La mobilisation à plus grande échelle de l'investissement du secteur privé sera un élément essentiel de cette approche. En tirant parti de manière stratégique des partenariats public-privé et en encourageant la participation du secteur privé au moyen de mécanismes ciblés d'atténuation des risques et de financement mixte, nous pouvons augmenter de manière exponentielle les capitaux accessibles pour le développement des infrastructures et mieux intégrer le financement privé mondial dans le PIDA et d'autres initiatives prioritaires. Notre objectif est d'établir des conditions favorables qui attirent les investissements à long terme et de développer des projets finançables capables d'attirer les investisseurs institutionnels mondiaux. Nous sommes convaincus que cet objectif ne peut être atteint que grâce à des approches coordonnées et innovantes.

L'Afrique est sur le point de connaître une croissance et une prospérité sans précédent, grâce à la jeunesse de sa population et à l'abondance de ses ressources. Dans le cadre de nos efforts destinés à accélérer le développement, nous continuons à nous engager en faveur d'une gestion responsable de nos ressources naturelles et de notre environnement. C'est dans cet esprit que le PIDA PAP2 a été élaboré, suite à une planification diligente qui vise à maximiser la création d'emplois, la durabilité environnementale, la sensibilité aux questions de genre et la connectivité entre les populations urbaines et rurales. Grâce à un choix de projets axés sur l'inclusion, la durabilité environnementale et l'action climatique, nous souhaitons favoriser la transformation de l'Afrique tout en préservant notre planète pour les générations futures.

L'infrastructure est la base sur laquelle nous allons bâtir l'Afrique que nous voulons. Si nous faisons preuve de volonté collective et de persévérance dans la transformation de nos plans ambitieux en réalités concrètes, la prochaine décennie sera gravée dans les mémoires comme celle où nous sommes passés de la parole à "l'acte". Nos efforts combinés d'aujourd'hui auront des répercussions sur les décennies à venir dans la mesure où ils permettront de créer de nouvelles possibilités et de renforcer les bases d'un avenir panafricain radieux.





► **Message de Son Excellence Nardos Bekele-Thomas,** *Secrétaire exécutive de l'Agence de développement de l'Union africaine (NEPAD)*

C'est avec une immense fierté que je vous présente le rapport d'avancement du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) couvrant une période de 10 ans. Cette étape majeure marque une décennie d'efforts sans relâche, d'actions transformatrices et d'engagement inébranlable pour libérer le vaste potentiel de l'Afrique grâce au développement des infrastructures.

Les infrastructures sont au centre du progrès durable et de la prospérité de toute nation ou de tout continent. Conscient de cela, le PIDA s'est imposé comme une lueur d'espoir et de progrès, en propulsant l'Afrique vers un avenir caractérisé par la croissance économique, l'intégration régionale et l'amélioration des moyens de subsistance de millions d'Africains. Au fur et à mesure que nous avançons dans ce rapport, nous constatons l'impact profond que le PIDA a imprimé sur le paysage des infrastructures à travers le continent.

Le processus de l'Afrique vers la réalisation de ses objectifs ambitieux, tels que consacrés dans l'Agenda 2063 de l'Union africaine, nécessite des infrastructures de classe mondiale capables de soutenir sa population en plein essor et son environnement économique en évolution rapide. L'ampleur de cette entreprise ne peut être surestimée. Comblant le fossé en matière d'infrastructures exige des investissements importants, une planification stratégique et une détermination inébranlable. C'est dans ce contexte que le PIDA est apparu comme un catalyseur de changement, en orchestrant un effort de collaboration associant la Commission de l'Union africaine (CUA), l'Agence de développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD), la Banque africaine de développement (BAD), la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA) et les communautés économiques régionales (CER).

Le cadre général du PIDA, qui s'étend de 2012 à 2040, témoigne de la volonté collective du continent de combler les déficits en infrastructures dans des secteurs clés : l'énergie, les transports, l'eau et les technologies de l'information et de la communication (TIC). Avec un coût estimé à environ 360 milliards de dollars pour tous les projets identifiés dans le PIDA de 2012 à 2040, ce cadre définit une feuille de route détaillée permettant de d'aller de l'avant, d'obtenir des résultats concrets et d'ouvrir une nouvelle ère de connectivité, de durabilité et d'opportunités.

Lorsque nous examinons la première phase du PIDA, résumée dans le plan d'action prioritaire 1 du PIDA (PIDA PAP1), nous pouvons constater un éventail extraordinaire de réalisations. Au cours des dix dernières années, le PIDA a permis la construction de 16.066 kilomètres de routes et de 4.077 kilomètres de lignes ferroviaires, améliorant ainsi la connectivité et renforçant le commerce intra-africain. Le déploiement de 3.506 kilomètres de lignes de transmission a renforcé l'interconnectivité des réseaux électriques africains, tandis que la phase 1 du Projet d'approvisionnement en eau des hauts plateaux du Lesotho (LHWP) a permis de transférer près de 17.990 millions de mètres cubes d'eau vers l'Afrique du Sud, répondant ainsi à des besoins cruciaux en matière d'approvisionnement en eau. En outre, le PIDA a été le fer de lance de la révolution numérique, avec 17 pays bénéficiant d'une connectivité numérique grâce à des câbles de fibre optique, dépassant ainsi les objectifs initiaux et alimentant la capacité du continent en matière de TIC.

Au-delà des progrès concrets en matière d'infrastructures, le PIDA a contribué à stimuler la croissance économique, à réduire les inégalités et à promouvoir un développement inclusif. Les projets et programmes mis en œuvre au titre du PIDA ont généré 112.900 emplois directs et 49.400 emplois indirects, créé des opportunités d'emploi significatives et transformé des vies sur l'ensemble du continent. En canalisant les ressources et l'expertise vers des infrastructures durables, le PIDA a renforcé les communautés, stimulé l'activité économique et ouvert la voie à un avenir meilleur pour tous.

Malgré ces étapes importantes, nous savons qu'il existe encore des défis et des possibilités d'amélioration pour la prochaine phase, notamment l'insuffisance des capacités pour la préparation des projets à un stade précoce, la nécessité de renforcer l'engagement du secteur privé dans les projets d'infrastructure prioritaires à travers l'Afrique, le besoin de créer un environnement juridique, politique et réglementaire robuste pour améliorer la bancabilité des projets d'infrastructure transfrontaliers, le manque de financement pour le développement des projets et l'absence de projets bancables. Alors que nous entamons la phase suivante, le PIDA PAP2, nous avons à notre disposition des enseignements et des outils inestimables pour relever ces défis.

Nous nous trouvons au seuil d'une phase de consolidation, où les projets ont été choisis avec une précision mûrement réfléchie, en tirant parti d'une approche intégrée des corridors pour optimiser l'efficacité et la synergie dans la planification et la construction des infrastructures transfrontalières. Chaque nouvelle année nous rapproche de la réalisation du PAP 2 du PIDA. Cette étape permettra de stimuler davantage le développement des infrastructures en Afrique et d'apporter des changements positifs significatifs dans le cadre de l'Agenda 2063.

Le rapport d'avancement du PIDA sur 10 ans témoigne de la détermination, de la résilience et de l'esprit inébranlable de l'Afrique. Il inspire les générations futures en démontrant ce qui peut être réalisé lorsque les nations s'unissent, collaborent et donnent la priorité aux infrastructures en tant que catalyseur du développement durable. Chaque étape franchie nous rapproche de notre vision de "l'Afrique que nous voulons" - Afrique intégrée, prospère et pacifique, dirigée par ses propres citoyens et représentant une force dynamique sur la scène mondiale.

Enfin, je tiens à exprimer ma profonde gratitude à toutes les parties prenantes, à tous les partenaires et à toutes les personnes qui ont contribué au parcours remarquable du PIDA. Votre soutien indéfectible et vos efforts inlassables ont propulsé l'Afrique vers un avenir plus radieux. Alors que nous nous penchons sur les pages de ce rapport, nous devons nous féliciter des progrès accomplis jusqu'à présent et nous atteler à nouveau à la tâche monumentale qui nous attend.

Ensemble, nous libérerons tout le potentiel de l'Afrique et forgerons un avenir prospère, inclusif et durable pour tous.





Message de Monsieur Naoki YANASE,

Directeur général du département Afrique, Agence Japonaise de coopération internationale (JICA)

Je voudrais exprimer mes félicitations les plus sincères pour l'achèvement du rapport décennal sur l'état d'avancement du PIDA. Dans ce rapport, l'AUDA-NEPAD, qui est l'organe technique de l'UA et le facilitateur de la mise en œuvre du PIDA, fournit une analyse détaillée des réalisations et des défis du PIDA, ainsi qu'une feuille de route pour l'avenir du PIDA. La JICA se félicite d'avoir pu soutenir le PIDA pendant de nombreuses années, y compris pour la préparation de ce rapport.

Sur la base des philosophies fondamentales de "l'appropriation" et du "partenariat" promues par la Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique (TICAD), la JICA a soutenu des initiatives menées par des Africains, notamment le PIDA. En ce qui concerne le développement des infrastructures en Afrique, la JICA encourage l'approche du développement des corridors depuis la TICAD V en 2013 et s'engage à promouvoir le développement économique et social local dans les principaux axes routiers (corridors) grâce à une approche intégrée combinant le développement de l'infrastructure physique et les capacités institutionnelles.

Par exemple, dans la région de la ceinture de croissance de l'Afrique de l'Ouest, qui comprend le corridor Abidjan-Lagos couvert par les projets PIDA PAP2, la JICA a fourni un soutien important, notamment la formulation des plans de développement des corridors et des plans de développement urbain, l'appui de la facilitation du commerce aux frontières ainsi que le renforcement de la connectivité par le développement d'infrastructures lourdes.

Grâce aux initiatives cruciales de l'AUDA-NEPAD, le développement des corridors s'est imposé comme une approche de développement économique régional qui favorise l'intégration africaine et le commerce intra-africain et conduit à une croissance économique durable et inclusive. Depuis 2021, l'"approche intégrée des corridors" est devenue un concept de base du PIDA PAP2, qui sous-tend le développement de chaînes d'approvisionnement intrarégionales solides en Afrique.

Le présent rapport met en exergue les progrès et les défis du PIDA. Il contribue à l'avancement des projets PAP du PIDA en fournissant des informations utiles aux parties prenantes, aux partenaires et aux investisseurs engagés dans le développement des infrastructures en Afrique. Nous espérons que ce rapport atteindra un large public et permettra de renforcer le développement du PIDA à l'avenir.

Avis de non-responsabilité : Les frontières ou les noms des pays ne reflètent pas nécessairement l'approbation ou l'acceptation officielle de la JICA. Cette carte n'a qu'un but illustratif et n'implique pas l'expression d'une quelconque opinion de la part de la JICA, concernant le statut légal d'un pays ou d'un territoire ou concernant la délimitation de frontières ou de limites.

Table des matières

Liste des schémas	xi
Liste des tableaux	xii
Résumé analytique.....	xiii
Historique du PIDA	xiii
Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (AIDA).....	xiii
Plan d'action prioritaire du PIDA.....	xiv
Besoins en financement du PIDA	xiv
Objectif du PIDA pour la période 2012-2040	xv
Principales réalisations et impact.....	xv
Réalizations pour la mise en œuvre du PIDA.....	xv
Développement d'infrastructures clés résultant de la mise en œuvre du PIDA	xvi
Impact clé résultant de la mise en œuvre du PIDA	xviii
Financement du PIDA.....	xviii
Défis	xviii
Nécessité d'un processus de sélection plus solide.....	xviii
Nécessité d'une liste de projets plus courte mais plus opérationnelle	xix
Défis de la mise en œuvre	xix
Enseignements tirés.....	xix
Sélection des projets du PIDA PAP2.....	xix
Déblocage de l'investissement du secteur privé pour le financement du PIDA	xx
Développement d'instruments institutionnels clés pour la mise en œuvre du PIDA	xx
Partenariat.....	xxi
Perspectives d'avenir	xxii
Tirer parti des possibilités innovantes et émergentes pour accélérer la mise en œuvre des projets.....	xxii
Extension et reproduction des projets réussis.....	xxii
Relever les défis persistants en matière de capacité et de financement.....	xxii
Durabilité et impact à long terme des infrastructures réalisées dans le cadre du PIDA	xxii
Favoriser la collaboration et les partenariats inter-institutionnels.....	xxii
CHAPITRE 1 : INTRODUCTION	1
Aperçu sur le développement des infrastructures en Afrique	2
Historique, objectifs et évolution du PIDA.....	2
Gouvernance institutionnelle du PIDA	4
Instruments mis en place pour soutenir la mise en œuvre du PIDA.....	4
Description et références du document	7
CHAPITRE 2 : LE PIDA APRÈS 10 ANS DE DÉVELOPPEMENT SECTORIEL	8
Objectif sectoriel du PIDA 2012-2040	9
Infrastructures effectivement ajoutées par le biais du PIDA PAP1 (2012-2020)	11
Transport.....	11
Énergie	13

Eaux transfrontalières	14
TIC	16
Principaux impacts résultant du PIDA PAP1	17
CHAPITRE 3 : LE PIDA APRÈS 10 ANS DE DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL	18
État d'avancement général de la mise en œuvre du PIDA à l'horizon 2022	19
Rôle des communautés économiques régionales (CER)	19
Développement régional à travers le PIDA PAP1	21
Union du Maghreb arabe (UMA)	21
Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)	22
Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)	24
Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)	26
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD)	27
Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD)	29
Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)	30
CHAPITRE 4 : FINANCEMENT DU PIDA	32
Besoins de financement du PIDA	33
Financement réel alloué au PIDA PAP1 (2012-2020)	33
Stratégie de financement du PIDA	34
Instruments clés pour la phase de préparation des projets	35
Mécanisme de prestation de services (MPS)	35
Facilité de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD (NEPAD IPPF)	35
Sources de financement pour les phases de construction et d'exploitation	36
Mobilisation des ressources pour le PIDA	36
Système d'information du PIDA	37
Commercialisation et communication du PIDA	38
Participation du secteur privé	39
Principaux enseignements et leçons tirés du financement du PIDA PAP1	41
CHAPITRE 5 : PARTENARIATS	42
Partie prenante du PIDA	43
Banque africaine de développement (BAD)	43
Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA)	44
Communautés économiques régionales (CER)	44
Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA)	44
Coopération pour le développement entre l'Allemagne et l'Union africaine	45
Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA)	45
Banques de développement	46
Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA)	47
Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC)	47
Groupe de la Banque mondiale (GBM)	47

Partenaires au développement	47
Union européenne (UE).....	47
Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ).....	48
Agence japonaise de coopération internationale (JICA).....	48
USAID/Power Africa.....	51
Organisations internationales	52
Partenariat mondial pour l'eau (GWP).....	52
Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).....	52
Forum économique mondial (FEM).....	53
CHAPITRE 6 : L'AGENDA 2063 ET LES INITIATIVES EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES CONTINENTALES POUR GÉNÉRER DES IMPACTS SOCIO-ÉCONOMIQUES	55
Agenda 2063	56
Projets phares de l'Agenda 2063	56
Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).....	56
Réseau intégré de trains à grande vitesse en Afrique (AIHSRN).....	57
Marché unique africain du transport aérien (SAATM).....	58
Le projet de barrage du Grand Inga.....	58
La cybersécurité.....	59
Autres initiatives continentales visant à stimuler la croissance socio-économique en Afrique	59
Le Marché unique de l'électricité en Afrique (AfSEM).....	59
L'Initiative présidentielle des Champions des infrastructures (PICI).....	60
Réseau africain pour les femmes dans les infrastructures (ANWIn).....	61
Cohérence politique entre le PIDA et les initiatives continentales en matière d'infrastructures	62
CHAPITRE 7 : PERSPECTIVES ET VOIE À SUIVRE	63
Une attention concertée sur l'engagement et la préparation des projets à un stade précoce	64
Accélérer et intensifier la mise en œuvre	65
Tirer parti des possibilités innovantes et émergentes pour accélérer la mise en œuvre des projets.....	65
Extension et reproduction des projets réussis.....	65
Financement durable, pérenne et innovant	65
Partenariats stratégiques et écosystème de développement des infrastructures	66
Synergie, cohérence et complémentarité	66
Développement de corridors et approches Nexus	67
Avantages économiques plus larges et effets durables	68
Renforcement des capacités et développement des capacités institutionnelles à multiples facettes	68
Engagement et appropriation politiques durables	69
Suivi, évaluation et apprentissage	69
Enduring principles.....	70
Investissements dans des infrastructures de qualité	70
Infrastructures vertes, intelligentes et résilientes au changement climatique	70
Conclusion	71
Abréviations et acronymes	72

Liste des schémas

Schéma 1: Mécanisme de coordination du PIDA	xv
Schéma 2: Plan d'action prioritaire (PAP) du PIDA.....	xvi
Schéma 3: Besoins de financement pour les PIDA PAP1 et PAP2.....	xvi
Schéma 4: Objectif du PIDA pour la période 2012-2040	xvii
Schéma 5: Tendances des étapes des projets PIDA entre 2017 et 2022.....	xvii
Schéma 6: Kilomètres de routes et de voies ferroviaires construits.....	xviii
Schéma 7: Kilomètres de lignes de distribution et GW produits.....	xviii
Schéma 8: Projet d'approvisionnement en eau des hauts plateaux du Lesotho	xviii
Schéma 9: Capacité en matière de TIC	xix
Schéma 10: Impact clé du PIDA.....	xix
Schéma 11: Sources de financement pour le PIDA PAP1.....	xx
Schéma 12: Plan d'action prioritaire du PIDA.....	2
Schéma 13: Echancier du PIDA PAP1.....	3
Schéma 14: Infrastructures supplémentaires à construire dans le cadre du PIDA entre 2012 et 2040	9
Schéma 15: Projets du PIDA jusqu'en 2040.....	10
Schéma 16: Résultats spécifiques de PIDA PAP1 en un coup d'œil.....	11
Schéma 17: Kilomètres de routes et de chemins de fer construits.	12
Schéma 18: Statut du projet de transport du PIDA PAP1	12
Schéma 19: Kilomètres de lignes de transmission et GW générés.....	14
Schéma 20: Statut du projet énergétique sur le PIDA PAP1.....	14
Schéma 21: Statut du projet d'eau transfrontalière du PIDA PAP1.....	15
Schéma 22: Capacité en TIC	16
Schéma 23: Statut du projet TIC dans le cadre du PIDA PAP1.....	16
Schéma 24: Impact clé du PIDA.....	17
Schéma 25: Tendances du stade des projets PIDA entre 2017 et 2022.....	19
Schéma 26: CER et principaux corridors.....	20
Schéma 27: Scores d'intégration régionale pour le continent africain et les CER	20
Schéma 28: Stade du projet de la Région UMA	22
Schéma 29: Étape du projet de la région COMESA en 2022.....	23
Schéma 30: Photo : Pont de Kazungula (AUDA-NEPAD).....	23
Schéma 31: Étape du projet de la région CAE en 2022	25
Schéma 32: Carte : Agence de facilitation des transports en commun du corridor central (CCTTFA).....	26
Schéma 33: Étape du projet de la région ECCAS en 2022.....	27
Schéma 34: Étape du projet de la région ECOWAS en 2022.....	28
Schéma 35: Étape du projet de la région IGAD en 2022.....	30
Schéma 36: Carte : Programme tripartite de facilitation du transport et du transit - TTTFP	31
Schéma 37: Étape du projet de la région SADC en 2022	31
Schéma 38: Besoin de financement du PIDA	33
Schéma 39: Sources de financement pour le PIDA.....	34
Schéma 40: Part du secteur privé	34

Schéma 41: Facilités de préparation des projets (PIDA)	35
Schéma 42: Plan d'activité stratégique de la NEPAD IPPF 2016-2020	36
Schéma 43: Cadre de l'AID	37
Schéma 44: Tableau de bord de l'AID	38
Schéma 45: Développement historique de la semaine PIDA	38
Schéma 46: Photo de groupe au sommet sur le financement de Dakar en 2023	39
Schéma 47: Aperçu du rôle du CBN	40
Schéma 48: Cadres stratégiques pour les partenariats	43
Schéma 49: Aperçu du mécanisme de l'IAIDA	45
Schéma 50: Total des engagements en matière d'infrastructures parmi les membres de l'ICA 2012-2020	46
Schéma 51: L'approche de corridor de la JICA	49
Schéma 52: Approche du développement des corridors 2.0	50
Schéma 53: Utilisation stratégique des TIC dans le développement des corridors	50
Schéma 54: Photo de groupe sur le lancement de la 3ème édition du manuel de référence de l'OSBP	51
Schéma 55: Signature de partenariats entre l'AUDA-NEPAD et le GWP	52
Schéma 56: Discussions entre l'AUDA-NEPAD et le secrétariat de la ZLECAf	56
Schéma 57: Carte Plan directeur AIHSRN 2033	57
Schéma 58: CARTE du plan directeur de l'AIHSRN 2043	57
Schéma 59: Pays cibles pour l'impact de la libéralisation intra-africaine sur le trafic	58
Schéma 60: Photo : Projet hydroélectrique du Grand Inga (AUDA-NEPAD)	58
Schéma 61: Chronologie des étapes de PICI	60
Schéma 62: Réseau africain pour les femmes dans les infrastructures (ANWIN)	61
Schéma 63: Schéma : Lien entre le PIDA et les initiatives d'infrastructures continentales	62

Liste des tableaux

Tableau 1: Sources de financement pour les phases de construction et d'exploitation	36
---	----

Résumé analytique

Historique du PIDA

Le développement des infrastructures favorise le progrès du continent africain et constitue un élément clé d'une croissance économique durable et inclusive. Son rôle central dans l'amélioration de la compétitivité et de l'intégration du continent dans l'économie mondiale est incontestable. Si l'insuffisance des infrastructures peut constituer un obstacle majeur à la croissance à long terme de l'Afrique, elle représente également une opportunité significative, car le développement des infrastructures est soutenu par le commerce intra-africain.

Malgré les progrès réalisés dans l'interconnexion des infrastructures régionales sur le continent depuis la création de l'Union africaine et le lancement de son programme NEPAD au début des années 2000, l'Afrique reste confrontée à de graves lacunes en matière d'infrastructures dans tous les secteurs, tant pour ce qui concerne l'accès que la qualité. En réponse à ces défis, les chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine ont adopté en juillet 2012 le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), qui est le plan directeur continental pour le développement des infrastructures dans les domaines des transports, de l'énergie, des eaux transfrontalières et des technologies de l'information et de la communication (TIC) pour la période 2012-2040.

Le PIDA fournit un cadre stratégique pour des projets prioritaires en vue de transformer l'Afrique par la construction d'infrastructures modernes afin de renforcer la compétitivité de l'Afrique et son intégration dans l'économie mondiale. Sous les auspices de l'Union africaine, le PIDA est coordonné conjointement par la Commission de l'Union africaine (CUA), l'AUDA-NEPAD, la Banque africaine de développement (BAD) et la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA).

Le PIDA se distingue des précédentes initiatives d'intégration des infrastructures régionales parce qu'il repose sur une vision partagée de l'intégration régionale et sur des objectifs à long terme. Il consolide les initiatives en matière d'infrastructures continentales et comble les lacunes en proposant des projets prioritaires pratiques et abordables, alignés sur les objectifs de développement à long terme de l'Afrique. Le PIDA souligne l'importance de l'appropriation locale, de la diversité des financements et de stratégies de mise en œuvre solides pour garantir l'efficacité des investissements.

Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (AIDA)

Compte tenu de leur portée, de leur couverture géographique, des ressources nécessaires et de la coordination, il était clair que la mise en œuvre réussie des projets du PIDA nécessitait une architecture institutionnelle sophistiquée. Les mécanismes de mise en œuvre et de coordination du PIDA ont été élaborés avant son lancement et la structure mise en place est l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA). L'IAIDA définit le cadre institutionnel du PIDA et décrit les différents rôles et responsabilités des principales parties prenantes dans les processus de prise de décision et de mise en œuvre, pour un pilotage et une coordination efficaces et efficients.

Plan d'action prioritaire du PIDA

La phase 1 du plan d'action prioritaire du PIDA (PIDA PAP1), comportait des projets régionaux prioritaires à mettre en œuvre au cours de la période 2012-2020. Le PIDA PAP1 visait à accélérer la mise en œuvre de programmes et de projets d'intégration régionale. Les projets ont été classés par ordre de priorité sur la base de l'éligibilité, de l'intégration régionale, de la faisabilité et de l'état de préparation et de l'impact sur le développement. Cinquante et un programmes d'infrastructures transfrontalières ont été décomposés en environ 409 projets individuels.

Le PIDA PAP2, qui couvre la période 2021-2030 comporte des projets visant à promouvoir l'intégration régionale et l'industrialisation en vue de la réalisation de l'Agenda 2063. La hiérarchisation des projets est basée sur l'approche des corridors intégrés et sur d'autres facteurs tels que la connectivité rurale et urbaine, la création d'emplois, le genre et le respect du climat. Ses projets couvrent l'ensemble

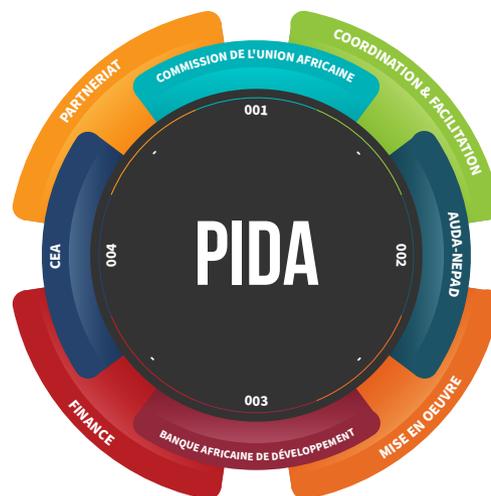


Schéma 1: Mécanisme de coordination du PIDA

du continent, tant sur la partie terrestre que sur les îles et s'appuient sur les enseignements du PIDA PAP1. Il fait également appel à des stratégies et des outils plus élaborés.

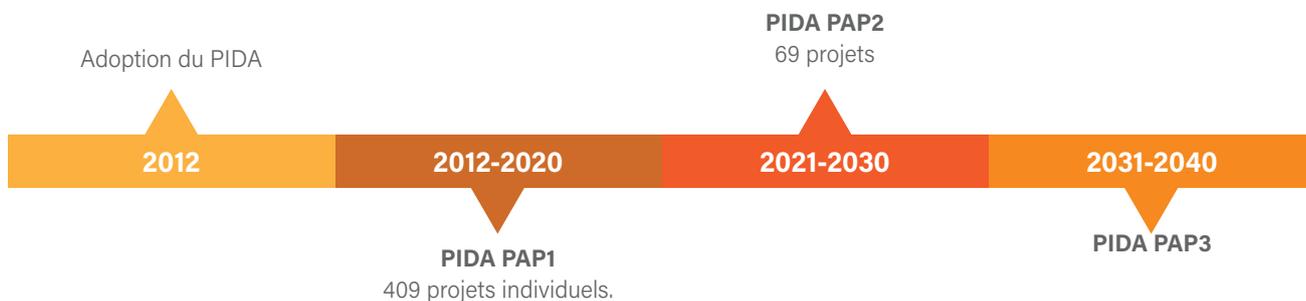


Schéma 2: Plan d'action prioritaire (PAP) du PIDA

Besoins en financement du PIDA

Le coût estimatif de la mise en œuvre de tous les projets du PIDA en vue de répondre aux besoins d'infrastructure prévus d'ici 2040 est de **360 milliards de dollars E-U**. Le PIDA PAP1 a nécessité un investissement de **67,9 milliards de dollars E-U** devant être réalisé avant 2020. Le PIDA PAP2 comporte 69 projets dans les secteurs des transports, de l'énergie, des transports transfrontaliers et des TIC, pour une valeur d'investissement de **160,7 milliards de dollars E-U**.

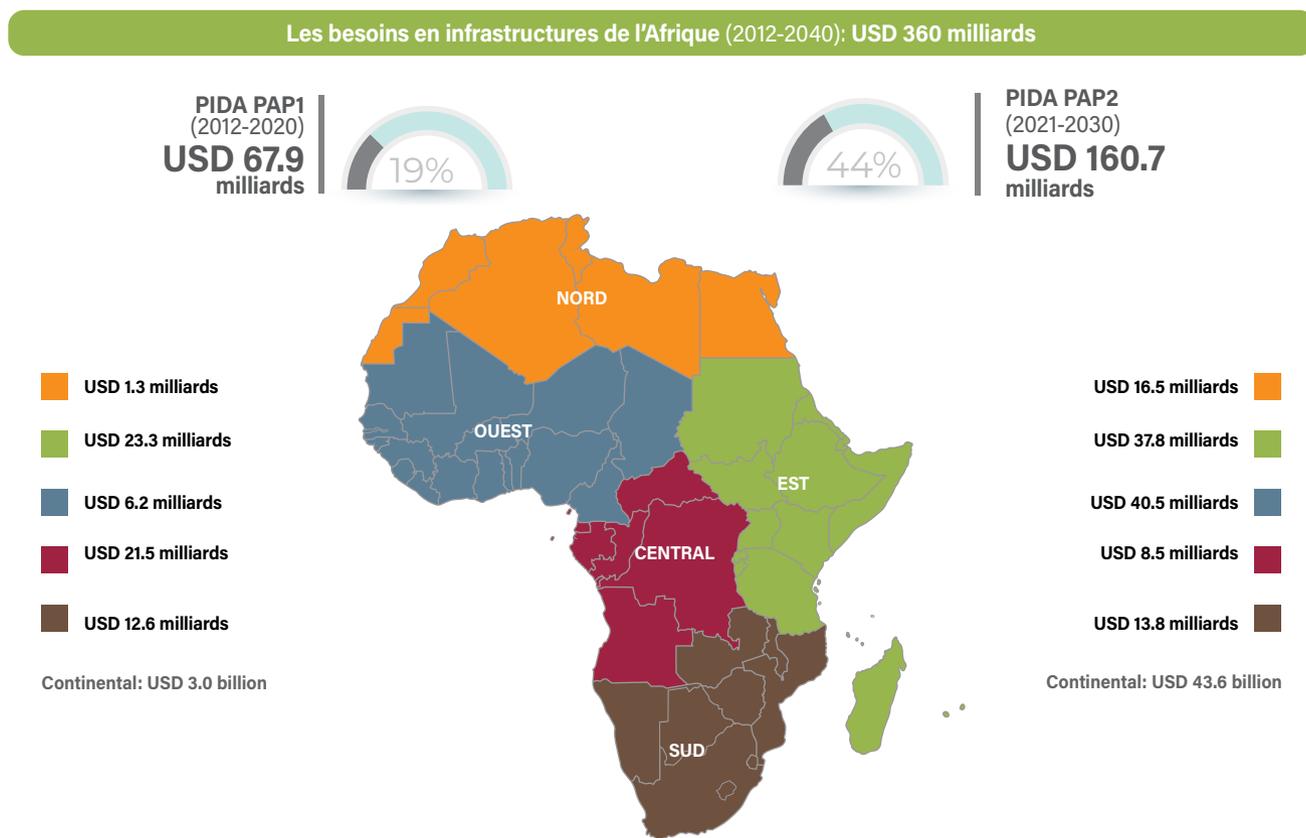


Schéma 3: Besoins de financement pour les PIDA PAP1 et PAP2

Objectif du PIDA pour la période 2012-2040

L'objectif premier du PIDA est de relever les défis omniprésents de la connectivité régionale et intrarégionale en Afrique grâce au développement des infrastructures. Dans son acception la plus large, le PIDA vise à fournir non seulement un nombre suffisant d'infrastructures, mais aussi des infrastructures de transformation qui permettront à l'Afrique de passer à un niveau supérieur de développement et de se positionner en tant qu'acteur reconnu dans l'économie mondiale. Grâce à ses différentes phases, le PIDA vise à améliorer la connectivité à travers le continent et à faciliter ainsi la croissance des échanges intra-africains de marchandises et de services, ainsi que la circulation des personnes. Cet objectif sera atteint à travers, entre autres, la réduction du coût de la conduite des affaires et la libre circulation des capitaux financiers et humains sur le continent. Les infrastructures physiques suivantes nécessitent d'être construites dans le cadre du PIDA entre 2012 et 2040 :

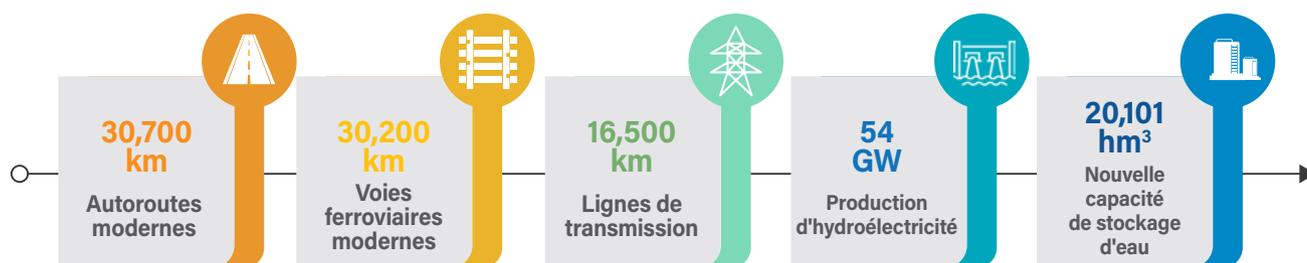


Schéma 4: Objectif du PIDA pour la période 2012-2040

Principales réalisations et impact

Réalisations pour la mise en œuvre du PIDA

Des efforts croissants sont déployés pour mettre en œuvre les projets PIDA qui relèvent du rôle principal de l'AUDA-NEPAD, soixante-sept projets sont opérationnels, 65 sont en cours de construction, 26 sont au stade de l'appel d'offres et 15 sont à la phase de l'appui aux transactions et en voie de clôture financière. Plus de **50 %** sont passés de la phase de la conceptualisation et des étapes initiales. La majorité des projets PIDA PAP1 sont en phase d'exploitation, de construction, de transaction financière ou de structuration.

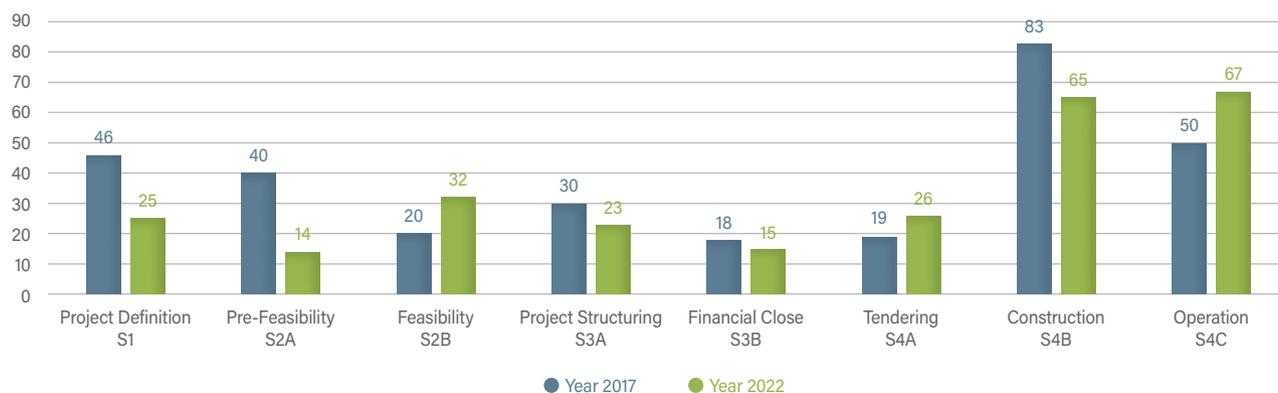


Schéma 5: Tendances des étapes des projets PIDA entre 2017 et 2022

Développement d'infrastructures clés résultant de la mise en œuvre du PIDA.

Au cours des dix dernières années, le PIDA a connu une augmentation considérable dans les domaines du transport, de l'énergie, des TIC et des ressources en eau transfrontalières.

Transport

Dans un paysage mondial de plus en plus changeant, la stimulation du commerce intra-africain est une voie crédible et réalisable pour la souveraineté économique de l'Afrique. En tant que continent, l'Afrique a réalisé des progrès considérables avec la ZLECAf. Toutefois, pour permettre le changement que nous souhaitons, elle doit mettre en place l'infrastructure nécessaire qui sera le moteur essentiel du commerce intra-africain. Conformément à cet objectif, **16.066 km de routes et 4 077 km de voies ferrées** ont été construits depuis la création du PIDA. Les postes frontaliers à guichet unique (OSBP) sont important pour la connexion de cette infrastructure transfrontalière. Jusqu'à présent, près de **120 OSBP** ont été soit planifiés ou mis en œuvre.

52 % de l'objectif de 2040 atteint

Autoroute moderne: 16,066 km en 2023

14% de l'objectif de 2040 atteint

Voie ferroviaire moderne: 4,077 km en 2023

Postes frontaliers à guichet unique (OSBP) : 120 OSBP

Schéma 6: Kilomètres de routes et de voies ferroviaires construits

Énergie

Le secteur de l'énergie en Afrique est confronté à des défis tels que la faible capacité de production, les coûts élevés, l'instabilité de l'approvisionnement en énergie et les faibles taux d'accès, entre autres. Le **plan directeur des systèmes électriques continentaux africains (CMP)** est donc planifié dans le contexte des efforts en cours pour mettre en place le **marché unique africain de l'électricité (AfSEM)** - l'un des plus grands marchés de l'électricité au monde. Il crée un processus de planification à long terme à l'échelle du continent pour la production et la distribution d'électricité impliquant les cinq pools énergétiques africains. Jusqu'à présent, **3 506 km** de lignes de distribution ont été développés pour fournir **232 GW** d'électricité destinés à accroître la liaison entre les réseaux électriques africains. Avec plus de 54 bassins fluviaux partagés en Afrique, la coopération dans la gestion et le développement des ressources en eau transfrontalières est un élément clé de l'intégration régionale et économique. L'hydroélectricité est l'énergie renouvelable la plus importante dans le secteur de l'électricité en Afrique, avec une capacité installée de **7 GW** dans le cadre de projets PIDA.

21% de l'objectif de 2040 atteint

Lignes de distribution : 3.506 Km

13% de l'objectif de 2040 atteint

Production d'hydroélectricité : 7GW

Plan directeur des systèmes électriques continentaux africains (CMP)

Schéma 7: Kilomètres de lignes de distribution et GW produits

Gestion des eaux transfrontalières

À la fin du PIDA PAP1, 33 % des 9 projets dans le domaine de l'eau avaient atteint la phase de la mise en œuvre. Environ **17.990 millions de mètres cubes** d'eau ont été transférés vers l'Afrique du Sud depuis la mise en service de la phase 1 du Lesotho Highlands Water Project (LHWP) en 2004. Deux projets PIDA PAP1 ont été menés à bien : le développement conjoint du programme d'action stratégique pour le système aquifère de grès nubien (NSAS) par quatre pays (le Tchad, l'Égypte, la Libye et le Soudan), et les études multisectorielles sur les possibilités d'investissement dans le bassin du Cubango-Okavango (C-O MSIOA). Le nombre de projets d'infrastructures hydrauliques dans le portefeuille PIDA est passé à 16, dans le cadre du PIDA PAP2. Cependant, le financement de la mise en place d'infrastructures hydrauliques en Afrique

reste inférieure à l'objectif des 30 milliards de dollars E-U requis chaque année pour atteindre l'objectif 6 du développement durable. Le groupe international de haut niveau sur les investissements dans l'eau pour l'Afrique du Programme continental d'investissement dans l'eau (AIP) a élaboré un rapport présentant des pistes d'action permettant aux pays de mobiliser au moins 30 milliards de dollars E-U



17.990 millions de mètres cubes

Schéma 8: Projet d'approvisionnement en eau des hauts plateaux du Lesotho

par an d'ici à 2030. En outre, le tableau de bord de l'investissement dans l'eau du AIP-PIDA mobilisera le leadership politique, renforcera la responsabilité mutuelle et suivra les progrès accomplis dans l'accélération des investissements dans l'eau sur le continent.

TIC

Plusieurs projets TIC ont été mis en œuvre avec succès, portés par une demande pressante en matière d'économie numérique sur le continent. La majorité des projets TIC du PIDA PAP1 sont actuellement mis en œuvre et **17 pays** ont atteint la connectivité numérique par le biais de câbles à fibres optiques. La capacité des TIC est actuellement de l'ordre de **9 térabits**, alors que l'objectif est de 6 térabits d'ici à 2020. La cybersécurité revêt une importance croissante sur le continent. Dans le cadre du PIDA, la **Convention de l'UA sur la cybersécurité et la protection des données personnelles (AUCC)** a été établie en tant que cadre crédible pour la cybersécurité en Afrique par l'organisation des transactions électroniques, la protection des données personnelles, la promotion de la cybersécurité, la gouvernance en ligne et la lutte contre la cybercriminalité. L'AUCC a été **signée par 19 États membres** et **ratifiée par 15 États**.

150% de l'objectif de 2040 atteint

Capacité à haut débit

25% de l'objectif de 2040 atteint

Convention de l'UA sur la cybersécurité

Points d'échange Internet : 38

Câbles à fibres optiques : 17 pays

Schéma 9: Capacité en matière de TIC

Impact clé résultant de la mise en œuvre du PIDA.

Près de 30 millions de personnes ont obtenu l'accès à l'électricité, avec un accès actuel à l'électricité d'environ **44 %**. Une légère augmentation des exportations intra-africaines de **16 %** des échanges a eu lieu pour les infrastructures routières et ferroviaires. Le PIDA permet de mettre en place les infrastructures de stockage de l'eau nécessaires à la production et au commerce des denrées alimentaires. Le taux de pénétration du haut débit dans les TIC est désormais supérieur à **25 %** et dépasse l'objectif de 10 %. L'un des résultats escomptés du PIDA est également d'aborder les questions de marginalisation économique et d'exclusion sociale en facilitant la création d'opportunités économiques et d'emplois décents. Pendant la phase de construction et d'exploitation, **112 900** emplois directs et **49 400** emplois indirects ont été créés.

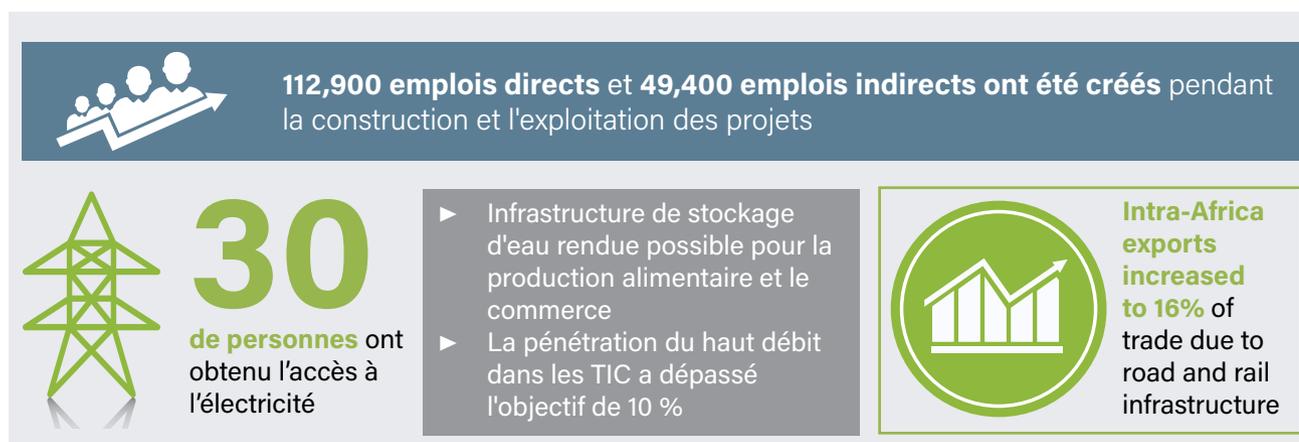


Schéma 10: Résultats spécifiques du PIDA PAP1 en bref

Financement du PIDA

À la fin de l'année 2020, les engagements d'investissement avaient dépassé l'estimation initiale du PIDA PAP1 de **14 milliards de dollars E-U** (20 % de plus que l'objectif initial) pour atteindre **82 milliards de dollars E-U**. Différentes sources de financement ont été allouées au PIDA PAP1 dont **34,35 milliards de dollars E-U** (42 %) provenant des États membres de l'UA, **19,67 milliards de dollars E-U** (24 %) des membres de l'ICA (y compris le Groupe de la Banque mondiale, la BAD, les BMD de l'ICA et les IFD), **19,42 milliards de dollars E-U** (24 %) de la République Populaire de Chine, **2,28 milliards de dollars E-U** (3 %) du secteur privé, et **5,88 milliards de dollars E-U** (7 %) d'autres sources. La part du financement du secteur privé (3 %) dans les projets PIDA a été particulièrement faible par rapport à d'autres économies émergentes, telles que l'Inde (19 %) et le Mexique (16 %).

Le principe d'appropriation est essentiel à la réussite des projets de développement d'infrastructures promus par le PIDA dans toute l'Afrique. Son principe repose sur la conviction que les projets de développement d'infrastructures doivent répondre avant tout aux besoins des pays africains. Dans cette optique, il est nécessaire de reconnaître que la source d'engagements financiers la plus importante pour le PAP1 du PIDA (42 %) est constituée par les États membres de l'UA. L'absence de prise en compte de l'appropriation peut conduire à une mise en œuvre insuffisante et à l'échec éventuel des projets d'infrastructure.

Défis

Alors que plus de 50 % des projets du PIDA PAP1 ont dépassé la phase de la conceptualisation et des premières phases, certaines inefficacités ont été observées au niveau de la planification et de la mise en œuvre.

Nécessité d'un processus de sélection plus solide.

L'approche générale de la sélection des projets a conduit à la constitution d'un vaste portefeuille de projets (433) considérés comme éligibles au PIDA PAP1. Ces projets ne sont pas toujours alignés sur les priorités énoncées dans l'Agenda 2063, telles que la protection de l'environnement, l'inclusion et les impacts économiques régionaux.

Nécessité d'une liste de projets plus courte mais plus opérationnelle.

Le processus de sélection du PIDA PAP1 a débouché sur un vaste portefeuille de projets. Cela n'a pas attiré les investisseurs, qui préfèrent souvent recevoir un nombre limité de projets. Les investisseurs se sont interrogés sur la qualité et la viabilité des projets sélectionnés.

Défis de la mise en œuvre

L'un des principaux problèmes qui affectent le rythme de la mise en œuvre est l'allocation inadéquate de ressources pour la préparation des projets aux phases initiales. Ceci a entraîné une baisse de la qualité de la préparation des projets et, par conséquent, un manque d'engagements financiers pour leur mise en œuvre.

Enseignements tirés

Sélection des projets du PIDA PAP2

Le portefeuille du PIDA PAP2 a été conçu à partir d'une sélection minutieuse de projets qui contribuent aux objectifs de l'Agenda 2063 et a l'approche des corridors intégrés en améliorant l'efficacité et les synergies entre les quatre secteurs du PIDA (transport, énergie, eau, TIC) et en ouvrant l'accès aux régions éloignées et enclavées de l'arrière-pays. Il s'agissait d'une approche holistique et innovante pour sélectionner une réserve réaliste de projets d'infrastructure transfrontaliers transformateurs.



Schéma 11: Sources de financement pour le PIDA PAP1

Elle est notamment passée de l'accent mis sur les projets et programmes individuels vers une approche intégrée des corridors comme base conceptuelle de la mise en œuvre du PIDA. Le processus développé pour le PIDA PAP2 s'articule autour de 5 étapes clés, comme l'illustre le schéma ci-dessous.

Schéma 15: Processus de planification PIDA PAP2

Source : Élaboration du plan d'action prioritaire 2021-2030 pour le programme de l'UA pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA)

Débloccage de l'investissement du secteur privé pour le financement du PIDA

Plus de **34 milliards de dollars E-U** provenant des États membres de l'UA ont été alloués au PAP1 du PIDA entre 2012 et 2020, ce qui se traduit par des engagements d'investissement qui ont dépassé l'estimation initiale de **14 milliards de dollars E-U** (20 % de plus que l'objectif initial) pour atteindre **82 milliards de dollars**. Derrière cet engagement se cache le fait que le PIDA est un cadre continental fondé sur le principe de l'**appropriation africaine**. Les contributions des États membres de l'UA ne représentant que **51 %** des besoins de financement estimés, le financement des membres de l'ICA et du secteur privé est vital.

Le PIDA n'a pas optimisé son potentiel de déblocage des investissements du secteur privé car le financement provenant du secteur privé était de **3 %** seulement. Il serait souhaitable de susciter l'intérêt des investisseurs institutionnels et du secteur privé qui, jusqu'à présent, ont hésité à inclure le PIDA comme un actif dans leur portefeuille par le biais du mécanisme de commercialisation du PIDA (Semaine du PIDA et DFS) et du Continental Business Network. La mobilisation des ressources identifiées dans la stratégie de financement du PIDA inclue l'examen de l'aspect pratique de chaque source de financement, l'optimisation des instruments nécessaires et le renforcement des capacités des différents acteurs du projet.

Développement d'instruments institutionnels clés pour la mise en œuvre du PIDA

Partant des enseignements tirés du PIDA PAP1, les parties prenantes du PIDA concentrent leurs efforts sur la préparation optimale des projets, la maximisation du potentiel de création d'emplois des projets d'infrastructure et la promotion de mécanismes innovants de financement et d'atténuation des risques pour les projets du PIDA. Avec le soutien de leurs partenaires, les parties prenantes du PIDA ont pris le temps de développer des outils et des instruments adaptés pour relever les défis spécifiques auxquels est confrontée la mise en œuvre du PIDA. Le diagramme suivant présente les initiatives de mise en œuvre du PIDA, des instruments, des programmes continentaux africains et des opportunités externes qui ont accéléré le processus de mise en œuvre du PIDA.

Schéma 16: Initiatives, outils et instruments de mise en œuvre du PIDA

Partenariat

La mise en œuvre de projets d'infrastructure à grande échelle nécessite des ressources importantes, de l'expertise et une coordination entre les différentes parties prenantes. Par conséquent, les partenariats entre les institutions régionales, continentales et internationales, ainsi qu'avec les CER, les États membres de l'UA et le secteur privé, sont essentiels pour une mise en œuvre réussie des projets PIDA. Les partenariats peuvent fournir des ressources financières, une expertise technique et un soutien institutionnel pour la préparation, la mise en œuvre et la durabilité des projets.

Par exemple, le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) est un partenariat entre les pays du G7 et plusieurs pays du G20, ainsi que des banques de développement qui soutiennent le développement des infrastructures en Afrique. Le PIDA a également établi des partenariats avec des banques de développement nationales et régionales qui ont apporté un soutien financier et technique. Les partenariats peuvent améliorer la collaboration, le partage des connaissances et le renforcement des capacités entre les parties prenantes, ce qui est essentiel pour la réussite de la mise en œuvre du PIDA. Il est donc nécessaire d'explorer le partenariat et les ressources supplémentaires pour prendre les mesures nécessaires à la réalisation du PIDA.

Perspectives d'avenir

Les enseignements tirés des dix dernières années peuvent être intégrés dans le PIDA en vue de réaliser les cibles de l'Afrique en matière d'infrastructures et de combler le déficit d'infrastructures sur le continent.

Tirer parti des possibilités innovantes et émergentes pour accélérer la mise en œuvre des projets

Le processus PIDA peut gagner en rapidité en exploitant les opportunités émergentes, telles que les technologies, les infrastructures innovantes et le financement. Les progrès rapides de la technologie, de la numérisation et des solutions d'énergie renouvelable ouvrent de nouvelles perspectives pour le développement des infrastructures. Saisir ces opportunités permettra d'améliorer la connectivité et de promouvoir l'innovation, la création d'emplois et la croissance économique. En outre, ces opportunités ouvrent de nouvelles fenêtres de financement et de nouveaux mécanismes de financement pour le développement des infrastructures en Afrique. En particulier, l'Afrique devrait tirer parti du financement du secteur privé et de l'investissement institutionnel, y compris les obligations vertes et le financement climatique. Cela devrait permettre d'accroître les investissements dans les projets PIDA.

Extension et reproduction des projets réussis

Le PIDA a démontré que l'intégration et la coopération régionales sont essentielles pour répondre aux besoins de l'Afrique en matière d'infrastructures. Dans le secteur des TIC, l'Afrique a atteint 150 % des objectifs du PIDA. Il est essentiel de réfléchir sur la manière d'étendre ces projets réussis et de reproduire les meilleures pratiques sur l'ensemble du continent et dans différents secteurs. Les leçons tirées de ces projets devraient être documentées et le partage d'expérience devrait être encouragé. À cet égard, le Centre virtuel d'information sur le PIDA (VPIC), en tant que plateforme de partage des connaissances, et les initiatives de renforcement des capacités devraient être encouragés pour permettre aux pays africains d'adapter et de reproduire des projets PIDA réussis.

Relever les défis persistants en matière de capacité et de financement

La prochaine génération de projets PIDA devrait remédier à l'insuffisance des capacités de préparation des projets et à la disponibilité limitée des fonds. Un financement insuffisant, une préparation inadéquate des projets et des lacunes en matière de coordination entravent l'exécution efficace et en temps voulu des projets d'infrastructure. Pour relever ces défis, une approche globale est nécessaire. Le renforcement des partenariats public-privé appropriés pour la phase de développement des projets, l'amélioration des études de faisabilité et la rationalisation des cadres réglementaires peuvent renforcer l'attrait des investissements et combler le déficit de financement. Toutefois, une telle approche nécessite une intervention audacieuse de renforcement des capacités des institutions africaines, y compris la promotion de bonnes pratiques de gouvernance en vue de garantir une mise en œuvre efficace des projets.

Durabilité et impact à long terme des infrastructures réalisées dans le cadre du PIDA

La maintenance des infrastructures est l'une des phases les plus négligées du développement des projets en Afrique. La prochaine génération de projets PIDA devrait inclure un plan de maintenance systémique et identifier des stratégies appropriées pour le financer. La durabilité environnementale, sociale et économique devrait également constituer la pierre angulaire de la hiérarchisation des projets PIDA. Les initiatives en matière d'infrastructures vertes, l'intégration des énergies renouvelables et la résilience au changement climatique devraient être intégrées dans les projets PIDA afin de garantir des avantages à long terme et de minimiser les effets négatifs sur l'environnement. En outre, l'inclusion sociale et la promotion de l'égalité des sexes dans la planification et la mise en œuvre des infrastructures favoriseront une croissance équitable et ne laisseront personne de côté.

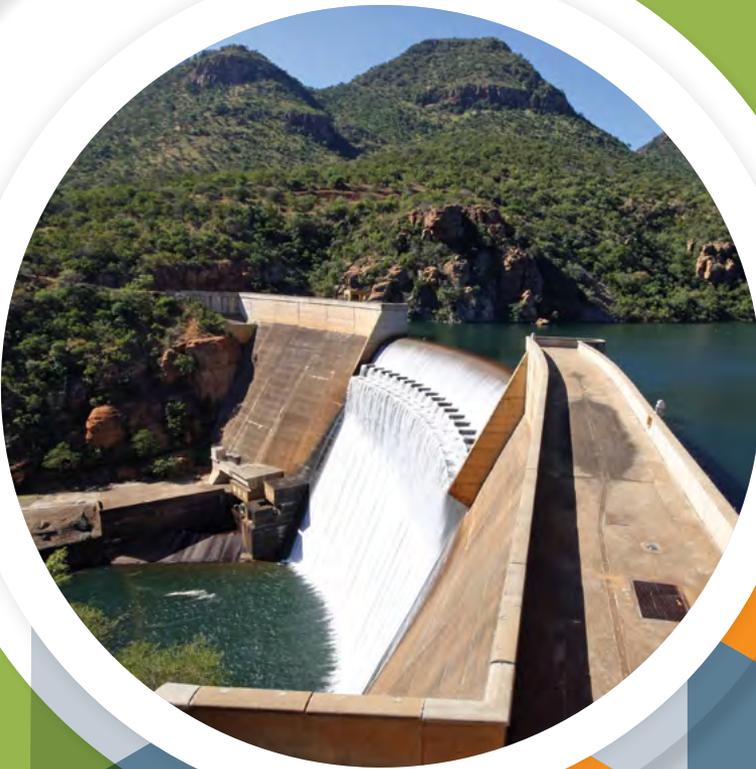
Favoriser la collaboration et les partenariats inter-institutionnels

La collaboration et les partenariats ont joué un rôle déterminant dans le succès du PIDA jusqu'à présent, et ils resteront essentiels pour sa mise en œuvre future. Une coordination efficace entre les institutions de l'UA, les CER, les partenaires de développement et le secteur privé est essentielle pour mobiliser les ressources, partager l'expertise et promouvoir l'échange de connaissances. Le renforcement de ces efforts de collaboration facilitera la mise en œuvre des projets PIDA, maximisera leur impact et garantira une approche harmonisée du développement des infrastructures en Afrique.

Grace à une action concertée, nous pourrions collectivement relever les défis, saisir les nouvelles opportunités et transformer le paysage des infrastructures en Afrique.

Chapitre 1

Introduction



Aperçu sur le développement des infrastructures en Afrique

Les infrastructures constituent le socle du développement en Afrique, contribuant de manière significative à la croissance économique, à la réduction de la pauvreté et à la réalisation des objectifs de développement durable. Elles sont essentielles pour accroître le commerce régional, l'intégration et la réalisation de la vision à long terme de l'Afrique décrite dans l'Agenda 2063 et la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). Cependant, le continent reste confronté à un déficit d'infrastructures important qui entrave le progrès social et économique, avec un déficit d'investissement annuel estimé à 108 milliards de dollars E-U. L'Afrique est le deuxième plus grand continent, avec une population de 1,34 milliard d'habitants en 2021 et qui devrait atteindre 1,7 milliard d'ici 2030. L'Afrique doit produire des marchandises et des services destinés à la consommation intérieure et au commerce mondial pour parvenir à une croissance économique durable et améliorer son niveau de vie. L'insuffisance des infrastructures est un obstacle significatif qui empêche l'Afrique de tirer parti des conditions émergentes en matière de commerce, de croissance et de création d'emplois. Cette insuffisance qui concerne tant la quantité que la qualité, augmente les coûts de production et de transformation, réduit la compétitivité des entreprises et entrave le développement économique et social. Elle engendre également un environnement défavorable pour les entreprises, ce qui les rend moins attractives pour les investissements directs étrangers. Les options de service limitées et la qualité réduite des infrastructures affectent les catégories vulnérables de la population.

Les efforts déployés par les pays africains en vue de développer leurs infrastructures se sont heurtés à des déficits de financement importants en raison des coûts élevés qu'ils impliquent. Les pays africains ont adopté, par le biais de l'Union africaine et des communautés économiques régionales, le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) pour remédier à ces insuffisances et améliorer la connectivité. Le PIDA vise à stimuler le développement des infrastructures physiques dans les domaines du transport, de l'énergie, des TIC et des ressources en eau transfrontalières. Le programme met l'accent sur l'efficacité de la préparation, de la mise en œuvre et de l'exploitation des projets afin de fournir les services requis et d'améliorer le niveau de vie. En considération du rôle essentiel des infrastructures pour le développement, l'Agence de développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD) s'est vu confier la coordination de la planification, la mobilisation des ressources et la mise en œuvre du PIDA. L'AUDA-NEPAD collabore étroitement avec les États, la Commission de l'Union africaine (CUA), les Communautés économiques régionales (CER), la Bafd, la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA), les institutions panafricaines, les partenaires au développement et d'autres parties prenantes concernées par le développement des infrastructures. L'AUDA-NEPAD vise à faire progresser les infrastructures dans toute l'Afrique grâce à son partenariat avec ces entités.

Historique, objectifs et évolution du PIDA

Lors de la transformation de l'OUA en UA en 2002, l'UA s'est lancée, par l'intermédiaire du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), dans un programme global visant à améliorer la connectivité continentale dans les domaines du transport, de l'énergie, des TIC et des ressources en eau transfrontalières. A cet effet, un plan d'action à court terme (PACT) a été adopté en 2002. Le PACT comprend un nombre limité de projets identifiés, sélectionnés et classés par ordre de priorité en vue d'une mise en œuvre rapide.

Etant un plan d'action à court terme, le PACT devait être suivi d'un cadre stratégique à moyen et long terme (CSMLT) visant à articuler les politiques et les stratégies, à définir les priorités et à contribuer à l'établissement de partenariats visant à promouvoir l'intégration économique et le soutien au développement des échanges et du commerce. Le CSMLT a finalement été transformé en PIDA à la suite d'études et de consultations approfondies. L'élaboration du PIDA s'étant achevée en 2012, celui-ci a été adopté comme un programme évolutif à long terme basé sur des études élaborées avec de larges consultations des parties prenantes afin d'établir des priorités ainsi que des structures institutionnelles solides pour la mise en œuvre des programmes et des projets.

Le PIDA s'appuie sur des plans directeurs et des plans d'action régionaux et continentaux ainsi que sur d'autres travaux pertinents entrepris par l'Union africaine (UA), les communautés économiques régionales (CER), les agences techniques régionales et continentales (y compris les organisations africaines des bassins (fluviaux et lacustres) (L/RBO) et les pools énergétiques (PP)), ainsi que les pays concernés. Le programme de développement des infrastructures proposé articule les priorités à court (2020), moyen (2030) et long (2040) terme pour combler les lacunes identifiées en matière d'infrastructures d'une manière cohérente avec le cadre stratégique convenu - basé sur des visions de développement social et économique à long terme, des objectifs stratégiques et des politiques sectorielles - et étayé par une stratégie de mise en œuvre des plans d'action prioritaires (PAP).



Schéma 17: Plan d'action prioritaire du PIDA

Le PIDA est un programme axé sur quatre secteurs d'infrastructure différents visant un large éventail d'objectifs :

- ▶ **Transport** : permettre la libre circulation des marchandises et des personnes grâce à des services de transport efficaces, sûrs, abordables et fiables. Ce secteur comprend les routes, les lignes ferroviaires, les ports, les aéroports, ainsi que les projets de services de transport connexes.
- ▶ **Énergie** : développer des réseaux énergétiques efficaces, fiables, abordables et respectueux de l'environnement et améliorer l'accès à des services énergétiques modernes. La production et la distribution d'électricité propre, les oléoducs et gazoducs de grande capacité et les projets d'énergie renouvelable peuvent tous relever du secteur de l'énergie du PIDA.
- ▶ **Eau** : promouvoir et améliorer la gestion intégrée des ressources en eau par le développement d'infrastructures transfrontalières et le renforcement des institutions pour une coopération efficace sur les ressources en eau partagées.
- ▶ **Technologies de l'information et de la communication (TIC)** : améliorer l'accès de tous les Africains à des réseaux TIC fiables et abordables, répondre à la demande de l'Afrique en matière de haut débit à un coût abordable, améliorer l'accès et la sécurité de l'accès aux services internet et promouvoir le commerce électronique intra-africain.

Le PIDA et son premier plan d'action prioritaire (PIDA PAP1) ont été adoptés par les chefs d'État et de gouvernement africains de l'UA en 2012 couvrant la période 2012-2020. Les étapes importantes du PIDA sont présentées dans le chronogramme ci-dessous :

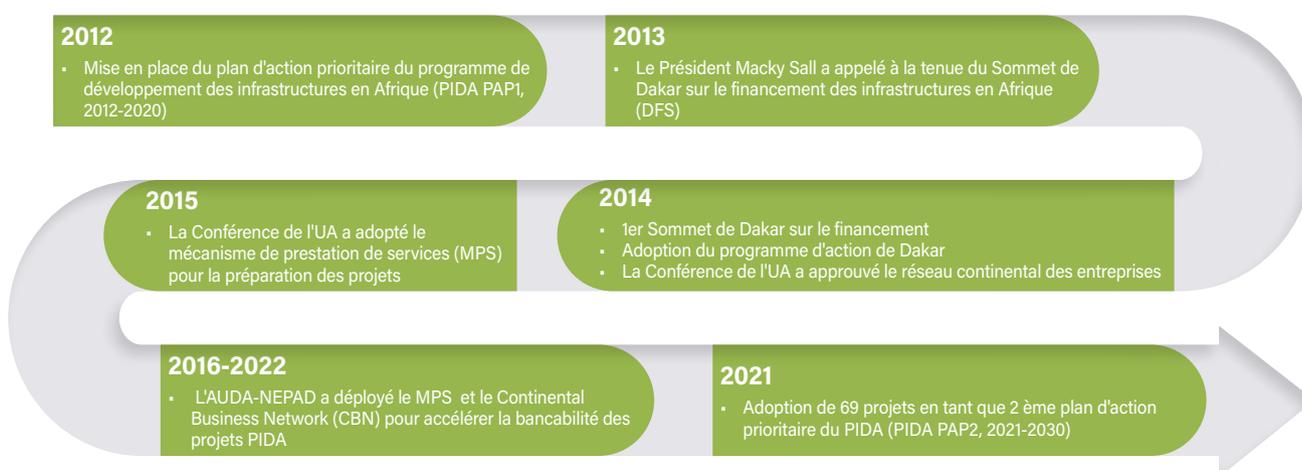


Schéma 12: Echancier du PIDA PAP1

Le PIDA PAP1 est constitué de **51 programmes d'infrastructures transfrontalières**, comprenant plus de 400 projets, sélectionnés pour être mis en œuvre jusqu'en 2020. Le PIDA PAP2 est composé de 69 projets couvrant la période 2021-2030.

▶ Étude de cas : Objectifs du PIDA et intégration régionale

Le PIDA repose sur une vision partagée de l'intégration régionale et sur un programme à long terme qui soutiendra les objectifs du traité d'Abuja instituant l'Union africaine. Il devrait en outre permettre d'atteindre les objectifs suivants:

- Réduire les coûts de transport et stimuler le commerce intra-africain grâce à des gains d'efficacité en matière de transport s'élevant à environ 172 milliards de dollars E-U dans le réseau régional d'intégration des transports africains (ARTIN) et à un potentiel d'économies plus significatives au fur et à mesure de l'ouverture des couloirs commerciaux ;
- La réduction des coûts énergétiques et l'amélioration de l'accès à l'énergie permettront à l'Afrique de réaliser des économies de 30 milliards de dollars E-U par an sur les coûts de production de l'électricité jusqu'en 2040. L'accès à l'électricité devrait passer de 39 % en 2009 à près de 70 % en 2040, ce qui permettra à 800 millions de personnes supplémentaires d'y avoir accès ;
- Accroître la connectivité mondiale à haut débit en augmentant la pénétration du haut débit de 10 %, ce qui devrait augmenter le PIB de 1 % en renforçant les connexions entre les marchandises et les marchés et entre les personnes et les emplois ; et
- Garantir la sécurité de l'eau et de l'alimentation en Afrique, où la capacité de stockage de l'eau et l'agriculture irriguée sont les plus faibles du monde et où la moitié du continent est confrontée au stress hydrique ou à la rareté de l'eau.

Gouvernance institutionnelle du PIDA

Le sommet de l'Union africaine de 2012 a adopté l'architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA) afin de soutenir la mise en œuvre harmonieuse du PIDA. L'objectif principal de l'IAIDA est de créer un environnement de gestion intégré et favorable capable de renforcer la capacité de l'Union africaine et de ses institutions à rationaliser tous les efforts pour obtenir des résultats concrets. L'IAIDA comprend deux mécanismes, à savoir la prise de décision et la mise en œuvre, qui sont définis en fonction des mandats politiques des institutions participantes.

Au niveau continental, les principales parties prenantes du PIDA, sont la CUA et l'AUDA-NEPAD, qui assure le suivi et le plaidoyer de la mise en œuvre du PIDA, et la BAD, qui assure le leadership financier. En outre, les CER sont responsables du suivi des projets spécifiques développés dans leur région et de l'harmonisation et de la mise en œuvre des mesures de politique non contraignante dans les différents pays. Les États membres et leurs agences gouvernementales correspondantes jouent également un rôle essentiel, en élaborant des plans directeurs et en identifiant des infrastructures régionales intégratrices, ainsi qu'en pilotant et en détenant des projets spécifiques et en créant les instruments spéciaux nécessaires pour chacun d'entre eux. Dans l'ensemble, l'écosystème des parties prenantes du PIDA est riche, incluant des parties appartenant au secteur public national, régional et continental, des pools sectoriels, la communauté des investisseurs, des institutions financières et multilatérales, des entreprises et organisations du secteur privé, des partenaires de la coopération internationale, des universités ou des groupes d'intérêt.

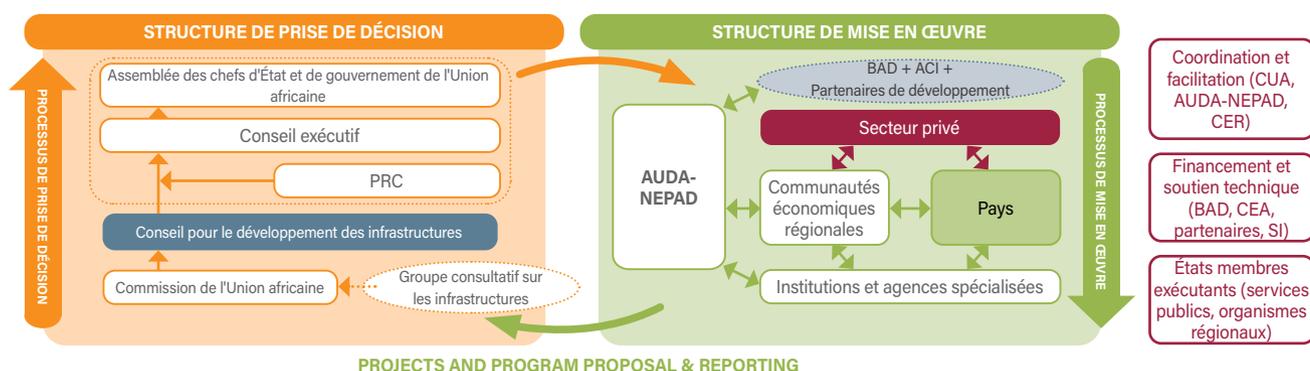


Schéma 13: Architecture institutionnelle de l'IAIDA

Instruments mis en place pour soutenir la mise en œuvre du PIDA

Les chefs d'État et de gouvernement africains ont identifié les lacunes de la préparation des projets à un stade précoce comme l'un des principaux goulots d'étranglement pour la mise en œuvre du PIDA (Sommet de Dakar sur le financement, 2014). Le manque de capacités techniques et financières entraîne l'inexistence de concepts de projets valables et la prolifération de propositions non abouties. Parmi les aspects fondamentaux n'ayant pas toujours été pris en compte, il convient de citer : la capacité de mise en œuvre, le cadre réglementaire, les conditions d'investissement, la propriété des actifs, les garanties gouvernementales et l'harmonisation transfrontalière. Environ 25 % des 400 projets sélectionnés pour le PIDA PAP1 n'ont pas atteint la phase de la faisabilité en raison de leur manque de maturité. Depuis le lancement de la première phase du PIDA en 2012 et le Sommet de Dakar sur le financement (DFS) de 2014, qui a identifié les lacunes pour la mise en œuvre harmonieuse des projets du PIDA, l'AUDA-NEPAD a mis en place un système de gestion des projets. L'AUDA-NEPAD a mis au point plusieurs instruments institutionnels pour accélérer l'avancement des projets PAP PIDA. Parmi ces instruments clés, il y a :

A. Les instruments de préparation des projets

- ▶ **Le mécanisme de prestation de services (MPS)** : il vise à remédier au manque de capacités et de ressources financières pour la préparation des projets à un stade précoce au niveau national et régional et à insuffler la dynamique initiale aux projets PIDA.
- ▶ **Le pool d'experts du MPS** : le MPS dispose de la structure et des ressources nécessaires pour mobiliser rapidement des experts de plusieurs disciplines et à un coût limité. Cela fournit aux sponsors des projets un soutien sur mesure sur différents fronts et des conseils spécialisés au cas par cas.
- ▶ **La boîte à outils MPS pour l'évaluation précoce des projets** : fournit une méthode objective et directe pour réaliser le processus d'évaluation de projet de manière simple et rapide (dans les 30 jours)
- ▶ **Le label de qualité PIDA (PQL)** : une reconnaissance de qualité par le MPS de l'AUDA-NEPAD qui reflète l'adhésion d'un projet aux meilleures pratiques internationales dans la préparation et la structuration du projet pour la bancabilité, augmentant ainsi la probabilité du projet d'atteindre la clôture financière.
- ▶ **La boîte à outils du PIDA pour la création d'emplois** permet une évaluation de l'impact total sur l'emploi lors de la préparation, de la construction et de l'exploitation du projet considéré et fournit ainsi une base pour l'élaboration de stratégies d'optimisation de la création d'emplois dans le cadre des projets du PIDA.
- ▶ **La facilité de préparation des projets d'infrastructure (IPPF) du NEPAD** : elle aide les États membres et les communautés économiques régionales en fournissant des subventions et des financements pour la préparation des projets, en encourageant les partenariats pour la mise en œuvre et en promouvant un environnement propice au développement des infrastructures transfrontalières et régionales.

B. Instruments d'atténuation des risques et de mobilisation des investissements

- ▶ **Le Continental Business Network (CBN)** : vise à mobiliser des financements et un soutien pour des projets d'infrastructure en créant une plateforme de collaboration entre les secteurs public et privé.
- ▶ **L'Agenda des 5 % et le Mécanisme africain de garantie des infrastructures (AIGM)** : visent à mobiliser la communauté des investisseurs institutionnels africains dans les infrastructures, y compris les fonds de pension africains et les fonds souverains, afin de combler les déficits de financement actuels et de renforcer l'atténuation des risques pour les projets du PIDA.

C. Initiative de pilotage politique

- ▶ **L'initiative présidentielle des Champions des infrastructures** : accélère les projets en leur donnant une visibilité politique et en mobilisant les ressources nécessaires sous la direction des chefs d'État et des décideurs de haut niveau.

D. Les instruments de gestion de l'information et de capitalisation des connaissances

- ▶ **La Base de données sur les infrastructures en Afrique (AID) et le Centre d'information virtuel PIDA (VPIC)** pour faciliter le suivi de la communication et de la coopération entre les parties prenantes du PIDA
- ▶ **La base de données de la FPP** fournit une compréhension précise de la situation de la FPP en Afrique et des sources potentielles de financement pour la préparation des projets.
- ▶ **La Base de données des investisseurs et des institutions financières**: fournit une compréhension précise des principales entités financières en Afrique dans le secteur des infrastructures.

Pour le développement de la deuxième phase du plan d'action prioritaire du PIDA (PIDA PAP2), qui a identifié les projets prioritaires pour la prochaine décennie de mise en œuvre du PIDA (2021-2030), les États membres ont adopté les éléments suivants, qui s'appuient sur les progrès réalisés au cours de la première phase de mise en œuvre du PIDA :

- ▶ **L'approche intégrée des corridors du PIDA** : un cadre multisectoriel pour le développement des infrastructures qui vise à élargir le développement social du PIDA par la conception et la structuration de projets visant à maximiser la **création d'emplois**, à améliorer la **compatibilité avec le climat**, à améliorer la **connectivité entre les zones urbaines et rurales**, à relier les infrastructures à **d'autres secteurs économiques**, et à intégrer la **dimension du genre** dans toutes les phases du développement des infrastructures.
- ▶ **La stratégie de mise en œuvre du PIDA** : elle fournit une vue d'ensemble de la manière dont les projets du PAP 2 seront développés et progresseront tout au long du cycle de vie du projet (de la planification à la clôture financière) pour répondre à l'Agenda 2063 - tout en améliorant la bancabilité du projet. La stratégie définit la structure institutionnelle, les **principes de mise en œuvre de l'approche intégrée des corridors**, et les instruments PIDA disponibles que les maîtres d'ouvrage peuvent utiliser pour accélérer le développement des projets, et présente les outils de suivi, de contrôle et d'évaluation des données qui seront utilisés pour suivre le développement des projets et du portefeuille global du PAP 2.

- **Les lignes directrices pour la mise en œuvre du PIDA** : Elles sont en cours d'élaboration et fourniront des procédures opérationnelles standard et des processus pour la préparation des projets, conformément aux meilleures pratiques internationales, afin de garantir la normalisation, le contrôle et l'assurance de la qualité à chaque étape du cycle de préparation du projet, conformément aux exigences des PQL1, PQL 2 et PQL 3.

Le diagramme suivant présente les initiatives de mise en œuvre du PIDA, des instruments, des programmes continentaux africains et des opportunités externes qui ont accéléré le processus de mise en œuvre du PIDA.



Schéma 14: Initiatives, outils et instruments de mise en œuvre du PIDA

Description et références du document

Ce rapport d'avancement décennal du PIDA présente une vue d'ensemble du parcours, des réalisations, de l'impact et des perspectives du PIDA depuis sa création en 2012 jusqu'à l'achèvement du premier plan d'action prioritaire du PIDA (PIDA PAP1) en 2021.

Il établit un compte rendu détaillé des principales réalisations de PIDA au cours de la dernière décennie. De même, il met en évidence l'identification, la hiérarchisation et la coordination réussies des projets d'infrastructure dans des secteurs vitaux tels que les transports, l'énergie, l'eau et les technologies de l'information et de la communication (TIC). Ces projets ont considérablement amélioré la connectivité, favorisé l'intégration régionale et facilité les échanges au sein des pays africains et entre eux. Le rapport se penche sur les effets concrets des efforts du PIDA. Il explore la manière dont la mobilisation des ressources financières par le PIDA, grâce à des partenariats stratégiques avec des institutions de développement, des gouvernements et des acteurs du secteur privé, a stimulé les investissements dans des projets d'infrastructure. Ces investissements ont joué un rôle crucial dans la croissance économique, la création d'emplois et la réduction de la pauvreté dans la région.

En outre, le rapport met en lumière la contribution du PIDA à la mise en place de cadres politiques et réglementaires qui créent un environnement propice au développement des infrastructures. Les efforts déployés par le PIDA pour promouvoir l'harmonisation, la normalisation et les meilleures pratiques ont permis d'éliminer les obstacles et de rationaliser les processus d'investissement dans les infrastructures, favorisant ainsi une intégration harmonieuse entre les nations africaines.

Outre l'évaluation des réalisations passées, le rapport offre une perspective d'avenir passionnante pour la mise en œuvre du PIDA. Il présente le deuxième plan d'action prioritaire, PIDA PAP2, soit de 2021 à 2030. Le PIDA PAP2 compte s'appuyer sur les réalisations du PIDA PAP1 et à répondre aux besoins évolutifs de l'Afrique en matière d'infrastructures. Le plan met l'accent sur l'accélération de la mise en œuvre des projets, en se concentrant sur la rationalisation des processus, le renforcement de la coordination et la résolution des problèmes. Le PIDA PAP2 définit également une approche durable et résiliente du développement des infrastructures. Il préconise l'intégration d'infrastructures vertes, de solutions d'énergie renouvelable, de mesures d'adaptation au changement climatique et de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans les projets futurs. Le plan reconnaît le potentiel de transformation de la participation du secteur privé et vise à promouvoir une participation accrue par le biais de partenariats public-privé (PPP) et de modèles de financement innovants.

Le présent rapport témoigne de l'engagement et des efforts de collaboration de tous les acteurs participant au cheminement du PIDA vers une Afrique prospère, connectée et durable.



Chapitre 2

Le PIDA après 10 ans de Développement sectoriel



Objectif sectoriel du PIDA 2012-2040

L'objectif premier du PIDA est de relever les défis omniprésents de la connectivité régionale et intrarégionale sur le continent grâce au développement des infrastructures. Dans son acception la plus large, le PIDA vise à fournir non seulement un nombre suffisant d'infrastructures, mais aussi des infrastructures de transformation qui permettront à l'Afrique de passer à un niveau supérieur de développement et de se repositionner en tant qu'acteur reconnu dans l'économie mondiale. A travers ses différentes phases, le PIDA vise à améliorer la connectivité sur le continent et à faciliter ainsi la croissance des échanges intra-africains de marchandises et de services, ainsi que la circulation des personnes. Cet objectif sera atteint grâce, entre autres, à la réduction du coût de la conduite des affaires et à la libre circulation des capitaux financiers et humains sur le continent. Ainsi, les infrastructures physiques à réaliser dans le cadre du PIDA entre 2012 et 2040 (4) se résument comme suit :



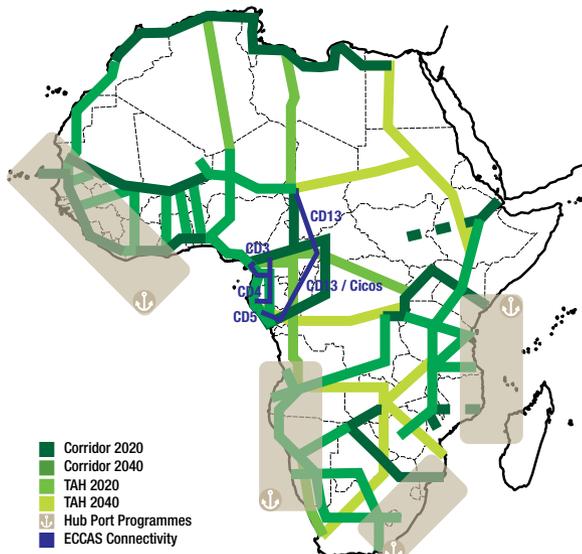
Schéma 15: Infrastructures supplémentaires à construire dans le cadre du PIDA entre 2012 et 2040

Source : Synthèse de l'étude PIDA¹

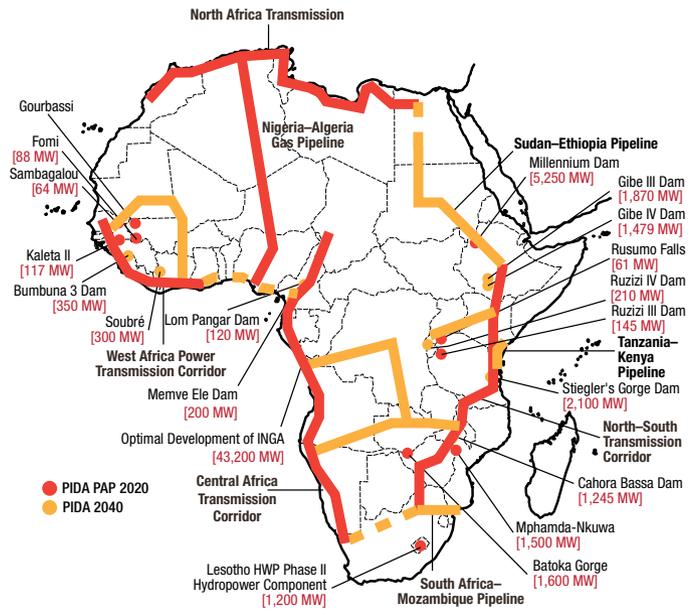
- (i) Les plans de **transport du PIDA** relient les principaux centres de production et de consommation, assurent la connectivité entre les villes, définissent les meilleurs ports pivots et itinéraires ferroviaires et ouvrent les pays enclavés à l'amélioration du commerce régional et continental. Les objectifs à atteindre d'ici 2040 dans le secteur des transports sont **30 700 km** d'autoroutes modernes et **30 200 km de** lignes ferroviaires modernes.
- (ii) Les plans d'infrastructure énergétique du PIDA prévoient le développement de grands projets hydroélectriques pour produire les **54 GW** d'électricité nécessaires pour répondre à l'augmentation prévue de la demande d'électricité résultant de l'accroissement de la consommation des ménages, de l'industrie et de l'agriculture, ainsi que de l'élargissement de l'accès à l'électricité. Les plans énergétiques prévoient également des lignes de transmission de **16 500 km** pour relier les pools énergétiques du continent et permettre une augmentation significative du commerce interrégional de l'énergie. Un oléoduc régional et le gazoduc Nigeria-Algérie sont également inclus dans le projet énergétique du PIDA.
- (iii) Le programme **PIDA pour les eaux transfrontalières** vise à développer des barrages polyvalents, des infrastructures de gestion des ressources en eau et d'approvisionnement en eau. Il renforce les capacités des organisations africaines des bassins (fluviaux et lacustres) afin qu'elles puissent planifier et développer des infrastructures hydrauliques. Il pourrait également contribuer à combler le déficit alimentaire qui se profile à l'horizon. L'objectif à atteindre en matière de nouvelles capacités de stockage d'eau d'ici 2040 est de **20.101 hm³**.
- (iv) Le volet **TIC** du PIDA contribue à la mise en place d'un environnement favorable à l'achèvement de l'infrastructure terrestre de fibre optique de l'Afrique et à l'installation de points d'échange Internet (IXP) dans les pays. Il relie chaque pays à deux câbles sous-marins différents afin de tirer parti de la capacité nouvellement établie autour de l'Afrique, d'interconnecter les pays et d'établir des IXP.

¹ BAD, Synthèse de l'étude PIDA, 2011. Disponible sur: https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Project-and-Operations/PIDA_Synthèse_de_l'étude.pdf

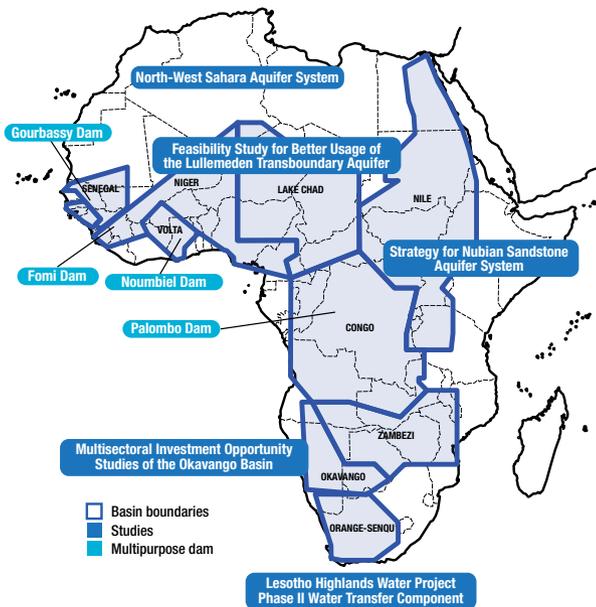
Réseau de transport PIDA en 2012 et 2040



Programmes PIDA de production et de transport d'énergie pour 2020 et 2040



Ressources en eau transfrontalières du PIDA



Le programme TIC du PIDA

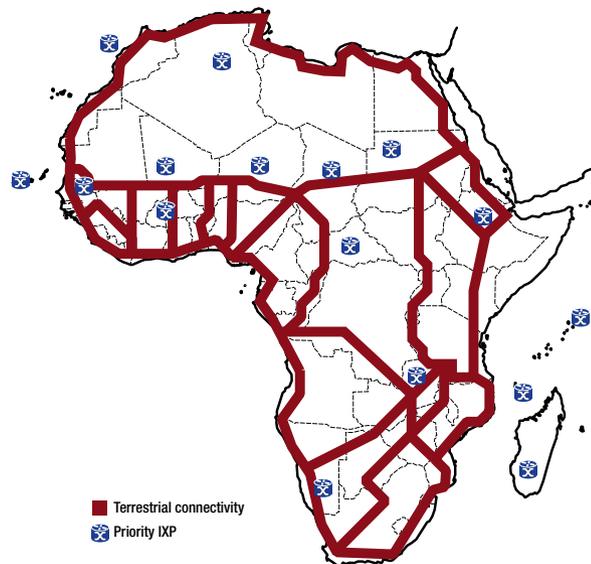


Schéma 16: Projets du PIDA jusqu'en 2040

Source : Synthèse du PIDA²

² BAD, CUA, NEPAD, CEA, Résumé du PIDA, 2011. Disponible sur: <https://www.au-pida.org/download/pida-executive-summary/>

Infrastructures effectivement ajoutées par le biais du PIDA PAP1 (2012-2020)

Le PIDA PAP1 comprend 51 programmes avec 433 projets dans les quatre secteurs principaux : Transport, énergie, eau et TIC. Les projets PIDA PAP1 se concentrent sur la construction, la réhabilitation et la modernisation des infrastructures existantes, ainsi que sur le soutien au développement de nouvelles infrastructures afin d'améliorer la connectivité économique et l'intégration régionale sur le continent. Parmi les infrastructures ajoutées par le PIDA PAP1 Schémant la modernisation des ports, des lignes ferroviaires, du transport aérien, des barrages polyvalents et des projets de transfert d'eau pour la production d'énergie et la gestion des ressources en eau, ainsi que le développement d'environnements réglementaires pour les TIC. Des projets d'interconnexion, de développement de pipelines et de centres de production d'énergie hydroélectrique faisaient également partie des projets du PIDA PAP1.

Le graphique suivant montre les résultats concrets obtenus par le PIDA PAP1 dans les secteurs du transport, de l'énergie, des eaux transfrontalières et des TIC entre 2012 et 2022. Une analyse plus détaillée des progrès réalisés en matière de développement des infrastructures est fournie dans les sous-sections qui suivent.

Transport

- Routes : 16.066 km
- Voies ferroviaires: 4.077 km
- Postes frontaliers à guichet unique (OSBP) : 120 OSBP

Énergie

- Lignes de distribution : 3.506 Km
- Production d'hydroélectricité : 7GW
- Plan directeur des systèmes électriques continentaux africains (CMP)

Gestion des eaux transfrontalières

- Transfert d'eau : 17.990 millions de mètres cubes d'eau entre le Lesotho et l'Afrique du Sud
- Études d'opportunité d'investissement multisectoriel pour le bassin Cubango-Okavango (C-O MSIOA)
- Programme d'action stratégique pour le système aquifère des grès nubiens (NSAS)

TIC

- Câbles à fibres optiques : 17 pays
- Points d'échange Internet : 38
- Capacité à haut débit : 9 téraabits
- Convention de l'UA sur la cybersécurité et la protection des données à caractère personnel (AUCC) : 19 pays ont signé, 15 pays ont ratifié

Schéma 17: Résultats spécifiques de PIDA PAP1 en un coup d'œil

Source : Stratégie de financement³ du PIDA PAP2, 3 -ème édition du Guide de l'OSBP⁴, Déclaration de l'AUDA-NEPAD⁵, Programme d'investissement dans le secteur de l'eau en Afrique⁶

Transport

Dans un paysage mondial de plus en plus changeant, la stimulation du commerce intra-africain est une voie crédible et réalisable pour la souveraineté économique de l'Afrique. En tant que continent, l'Afrique a réalisé des progrès considérables avec la ZLECAf. Toutefois, pour changer la donne comme nous le souhaitons, elle doit mettre en place l'infrastructure nécessaire qui sera le moteur essentiel du commerce intra-africain. Conformément à cet objectif, **16.066 km de routes** et **4.077 km de lignes ferroviaires** ont été construites depuis le début du PIDA³. Les postes frontaliers à guichet unique (OSBP) sont également un élément crucial de la connexion de cette infrastructure transfrontalière. Jusqu'à présent, près de **120 OSBP** planifiés ou mis en œuvre ont été recensés⁴.

En ce qui concerne la réalisation des objectifs fixés en 2012, **52 %** de l'objectif relatif aux autoroutes modernes a déjà été atteint, car le continent est de plus en plus conscient de l'importance de l'approche du développement des corridors. D'autre part, le

³ BAD, Stratégie de financement du PIDA PAP2, 2022. Disponible sur: <https://www.au-pida.org/download/pida-pap2-financing-strategy/>

⁴ AUDA-NEPAD, 3 -ème édition du manuel de l'OSBP, 2022. Disponible sur: <https://www.nepad.org/publication/one-stop-border-post-sourcebook>

⁵ AUDA-NEPAD. Disponible sur: https://www.un.org/ldc5/sites/www.un.org/ldc5/files/unldcs_arm_session_5_feb_24_auda_nepad_towela_nyirenda_jere.pdf

⁶ Programme d'investissement pour l'eau en Afrique. Disponible sur: <https://aipwater.org/>

développement des chemins de fer nécessite d'importants investissements en capital qui peuvent ne pas être facilement disponibles auprès de sources publiques, ce qui se traduit par un **taux de réalisation de 14 %** par rapport à l'objectif, en 2023. Les capacités insuffisantes des compagnies ferroviaires et leurs performances financières, associées à des environnements géopolitiques, juridiques et réglementaires difficiles, peuvent également constituer des défis opérationnels pour les investissements ferroviaires modernes. En raison de la nature hautement réglementée du développement des transports ferroviaires, les projets ferroviaires modernes nécessitent généralement un engagement important avec de multiples parties prenantes dans le secteur des transports afin de garantir le respect des normes juridiques, de sécurité, opérationnelles et environnementales. Malgré ces défis, les investissements dans des projets ferroviaires modernes ont le potentiel d'offrir des avantages à long terme tels que la facilitation du commerce et de l'intégration régionale, la réduction de la congestion du trafic, la diminution des émissions, l'amélioration de la sécurité et la promotion d'une croissance économique durable et inclusive.

Le secteur des transports du PIDA compte le plus grand nombre de projets dans le portefeuille et affiche également des résultats relativement bons en matière de mise en œuvre, avec **73** projets en phase de construction ou d'exploitation. L'une des raisons possibles de la réussite relative de la mise en œuvre peut être le niveau plus élevé de normalisation et de prévisibilité dans la construction des autoroutes. Celle-ci suit souvent des spécifications uniformisées et fait l'objet de techniques de conception et de construction similaires dans de nombreuses régions du monde. Elle peut également nécessiter moins de permis et d'approbations que d'autres secteurs, ce qui facilite l'approbation et accélère les délais de mise en œuvre. Une autre raison possible est que le secteur privé joue généralement un rôle crucial dans le financement, l'élaboration et l'exploitation des projets de transport. La participation du secteur privé est susceptible d'accélérer la mise en œuvre du projet, car les parties privées peuvent être plus innovantes, plus réactives et plus efficaces dans l'exécution du projet.

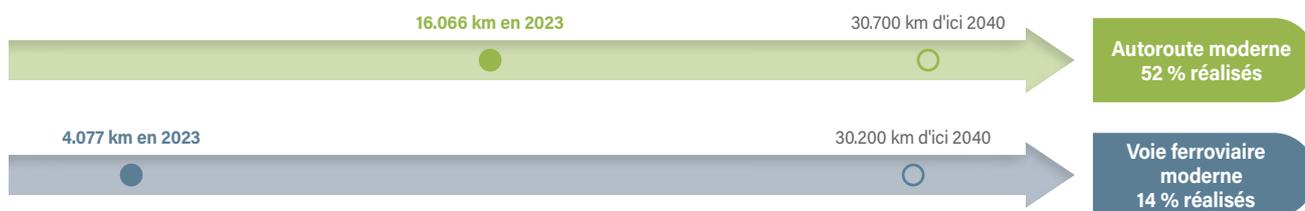


Schéma 18: Kilomètres de routes et de chemins de fer construits.

Source : Synthèse de l'étude du PIDA¹, Stratégie de financement³ du PIDA PAP2

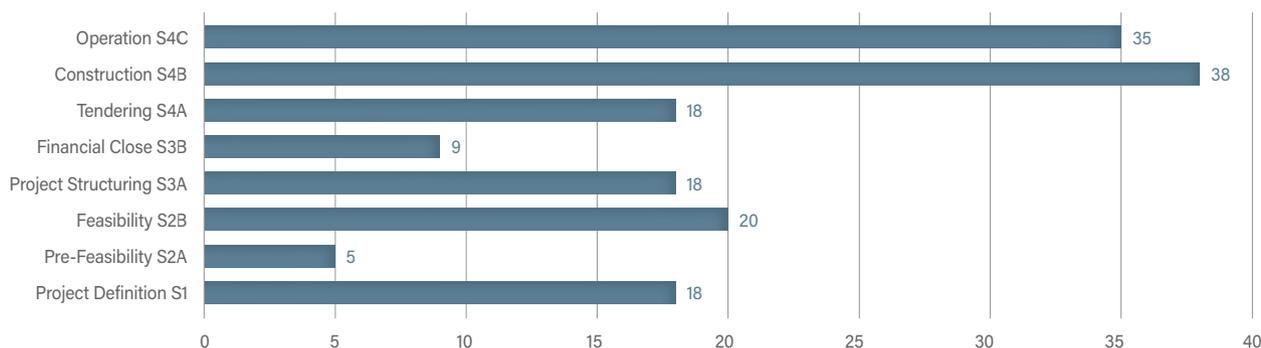


Schéma 19: Statut du projet de transport du PIDA PAP1

Source : Exercice de collecte de données PIDA par l'AUDA-NEPAD, 2022⁷

⁷ Collecte de données sur le PIDA par l'AUDA-NEPAD, 2022

► Étude de cas n° 1: Ligne ferroviaire à écartement standard (SGR)

1. Le **SGR Djibouti/Addis-Abeba** est une liaison ferroviaire entre la capitale éthiopienne Addis-Abeba et le port de Djibouti à Djibouti. Le projet a été achevé en 2018 et est considéré comme un corridor de transport vital pour les importations et les exportations de l'Éthiopie, et comme une liaison de transport régionale essentielle. Les lignes ferroviaires couvrent une distance d'environ 768 km et ont permis de réduire le temps de voyage entre le port de Djibouti et Addis-Abeba d'environ trois jours à seulement 10-12 heures.
2. Le **SGR Mombasa/Nairobi** est une ligne ferroviaire à écartement standard de 472 km qui relie la ville portuaire de Mombasa au Kenya à la capitale du pays, Nairobi. Cette ligne a été achevée en 2017 et est entrée en opération depuis lors, réduisant le temps de trajet entre les deux villes d'environ 12 heures à seulement 4,5 heures. Elle devrait s'étendre jusqu'à Kampala, en Ouganda, et Kigali, au Rwanda, une fois toutes les phases achevées.
3. Le **SGR Dar es Salaam/Dodoma** fait partie du réseau SGR du Corridor central en Tanzanie, qui vise à relier la ville portuaire de Dar es Salaam à la capitale Dodoma, et éventuellement à atteindre la frontière avec le Rwanda. Le projet ferroviaire, d'une longueur de 550 km, a été divisé en trois phases, la première couvrant une distance de 203 km et achevée en 2019. La deuxième phase, qui couvre 422 km, devrait être achevée en 2023. L'achèvement de la SGR devrait stimuler le transport de marchandises et de passagers et favoriser la croissance économique et la création d'emplois dans la région.

Source : Rapport d'avancement du PIDA 2019⁸, Centre virtuel d'information sur le PIDA (VPIC)⁹

Énergie

Le secteur de l'énergie en Afrique est confronté à des défis tels que la faible capacité de production, les coûts élevés, l'instabilité de l'approvisionnement en énergie et les faibles taux d'accès, entre autres. Le **plan directeur des systèmes électriques continentaux africains (CMP)** est donc planifié dans le contexte des efforts en cours pour mettre en place le **marché unique africain de l'électricité (AfSEM)** - l'un des plus grands marchés de l'électricité au monde. Il crée un processus de planification à long terme à l'échelle du continent pour la production et la distribution d'électricité impliquant les cinq pools énergétiques africains. Jusqu'à présent, **3.506 km³** de lignes de distribution ont été développés pour fournir **232 GW¹⁰**, la capacité totale installée pour la production d'électricité sur le continent, afin d'augmenter la liaison entre les réseaux électriques de l'Afrique. Avec plus de 54 bassins fluviaux partagés en Afrique, la coopération dans la gestion et le développement des ressources en eau transfrontalières est crucial pour l'intégration régionale et économique. L'hydroélectricité est l'énergie renouvelable la plus importante dans le secteur de l'électricité en Afrique, avec une capacité installée de **7 GW** dans le cadre de projets PIDA⁵.

La mise en œuvre du secteur de l'énergie du PIDA est relativement lente par rapport à celle du secteur des transports. Il existe notamment un léger retard dans la réalisation des projets hydroélectriques (**13 %**) par rapport à la réalisation des lignes de distribution (**21 %**). Le développement de projets hydroélectriques est soumis à des facteurs géologiques, environnementaux et sociaux complexes, qui peuvent créer des risques difficiles à gérer. Les difficultés qui peuvent être rencontrées sont, entre autres, l'évaluation de l'impact sur l'environnement, la préparation du projet, l'acquisition de terrains et la réinstallation des communautés touchées. En outre, les accords de financement pour les projets hydroélectriques sont souvent à long terme et nécessitent la participation de plusieurs investisseurs ou partenaires, ce qui les rend plus vulnérables aux risques politiques et économiques.

En outre, les projets hydroélectriques peuvent nécessiter un investissement initial important en capital pour les études de faisabilité, les travaux de conception et les coûts de construction. Les défis d'ordre réglementaire peuvent également inclure l'obtention de permis et de licences pour la construction et l'exploitation. Malgré ces défis, les projets hydroélectriques constituent une source considérable d'énergie renouvelable essentielle pour le développement économique et durable. Ces projets peuvent stimuler la croissance économique grâce à la production énergétique à long terme, offrant ainsi des avantages économiques à long terme.

⁸ Rapport d'avancement du PIDA AUDA-NEPAD, 2019. Disponible sur: <https://www.au-pida.org/download/pida-progress-report-2019/>

⁹ Centre virtuel d'information sur le PIDA. Disponible sur: <https://www.au-pida.org/>

¹⁰ Position commune africaine sur l'accès à l'énergie et la transition énergétique Document technique, Union Africaine, 2022.

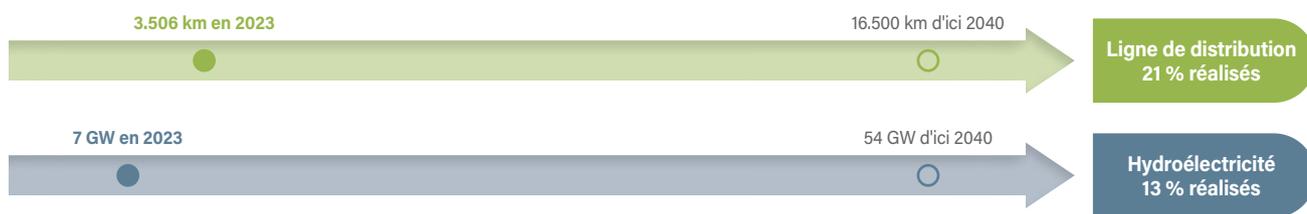


Schéma 20: Kilomètres de lignes de transmission et GW générés

Source : Synthèse de l'étude du PIDA¹, Stratégie de financement³ du PIDA PAP2, Déclaration de l'AUDA-NEPAD⁵

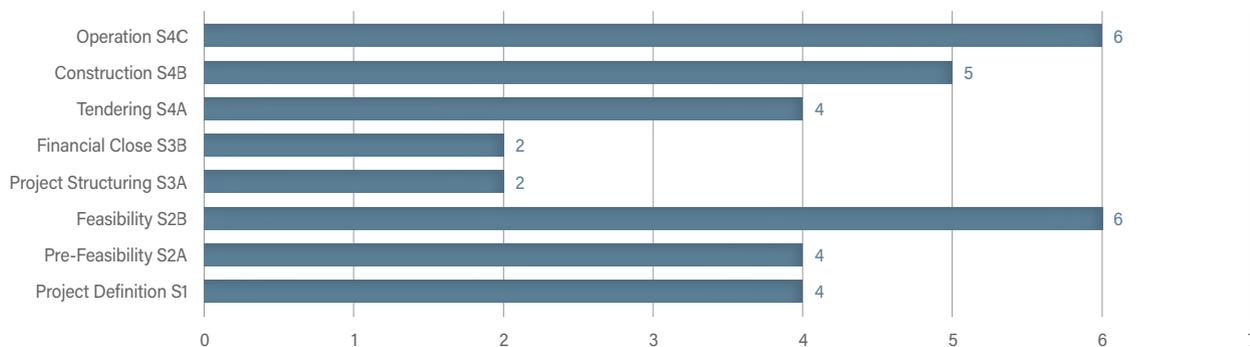


Schéma 21: Statut du projet énergétique sur le PIDA PAP1

Source : Collecte de données sur le PIDA par l'AUDA-NEPAD, 2022⁷

► Étude de cas n° 2 : Ligne de transport d'électricité

Le **projet d'interconnexion Zambie-Tanzanie-Kenya**, également connu sous le nom d' **interconnexion ZTK**, est désormais opérationnel. La ligne de transmission ZTK peut transporter jusqu'à 400 kV d'électricité et s'étend sur 1 350 km, reliant les réseaux électriques de la Zambie, de la Tanzanie et du Kenya, et a le potentiel d'étendre la connectivité électrique à d'autres pays voisins. Ce projet d'interconnexion électrique permet aux pays de partager leurs excédents d'électricité, offrant des avantages économiques pour la région. Le Kenya a déjà commencé à importer de l'électricité d'Éthiopie par la ligne de distribution et à exporter de l'électricité vers la Tanzanie, en particulier pendant la saison sèche, lorsque la Tanzanie a besoin d'aide pour répondre à la demande d'électricité. D'autres pays de la région, tels que l'Ouganda, le Rwanda et la République démocratique du Congo, devraient bénéficier de cette interconnexion et être bientôt connectés à cette autoroute de l'électricité.

Source : Centre d'information virtuel PIDA (VPIC)⁹

Eaux transfrontalières

Bien que les données consolidées sur les nouvelles capacités de stockage d'eau soient rares, près de **17 990 millions de mètres cubes** d'eau ont été transférés vers l'Afrique du Sud depuis la mise en service de la phase 1 du Lesotho Highlands Water Project (LHWP) en 2004. Deux projets du PIDA PAP1 sont entrés avec succès dans la phase opérationnelle : le développement conjoint du programme d'action stratégique pour le système aquifère de grès nubien (NSAS) par les quatre pays que sont le Tchad, l'Égypte, la Libye et le Soudan, et les études d'opportunités d'investissement multisectorielles pour le bassin du Cubango-Okavango (C-O MSIOA). Le premier projet a débouché sur des outils techniques permettant de mieux comprendre le système aquifère régional et sur un programme d'action stratégique visant à mettre en place les réformes politiques et institutionnelles nécessaires à la gestion collective des ressources en eaux souterraines partagées et à répondre aux préoccupations transfrontalières majeures des quatre pays, tant au niveau régional que national. La mise en œuvre de ce dernier projet a abouti à la création du Cubango-Okavango River Basin Fund (CORB), un fonds hybride (fonds d'amortissement et fonds de dotation) destiné à mobiliser des ressources à long terme pour

permettre aux pays de fournir un soutien plus coordonné aux moyens de subsistance locaux et à l'utilisation durable des ressources en eau. La fourniture d'infrastructures d'eau en Afrique reste inférieure à l'objectif d'au moins 30 milliards de dollars supplémentaires requis chaque année pour atteindre l'objectif de développement durable n° 6. Ainsi, le **groupe international de haut niveau sur les investissements dans** le secteur de l'eau en Afrique du Programme continental d'investissement dans l'eau (PIA) étudie les **moyens d'action permettant aux pays de mobiliser au moins 30 milliards de dollars U-E par an d'ici 2030**⁶. En outre, le **tableau de bord de l'investissement dans l'eau du PIA-PIDA** mobilisera le leadership politique, renforcera la responsabilité mutuelle et suivra les progrès accomplis dans l'accélération des investissements dans l'eau sur le continent.

L'infrastructure transfrontalière de l'eau de PIDA demande de l'attention car il n'existe pratiquement pas de projets d'eau présentés dans le PIDA PAP1. Par conséquent, il est urgent d'intensifier les efforts de développement des infrastructures hydrauliques transfrontalières et de s'attaquer aux effets néfastes du changement climatique pour la transformation et le développement socio-économique afin de parvenir à l'intégration régionale en Afrique. L'un des principaux défis à relever est la nécessité d'une participation et d'une coopération précoces de la part de multiples parties prenantes dans différents pays. Les différents pays participant au projet peuvent avoir des intérêts, des priorités et des cadres de gouvernance divergents, ce qui complique la coordination et l'alignement des objectifs. Malgré ces défis, les projets transfrontaliers dans le domaine de l'eau offrent une opportunité d'intégration régionale, d'amélioration de la connectivité et d'augmentation de la croissance socio-économique globale de la région. Une bonne planification des projets, l'engagement des parties prenantes et la mise en œuvre de stratégies d'atténuation des risques peuvent réduire ces difficultés, rendant ainsi plus réalisable l'investissement dans des projets transfrontaliers dans le domaine de l'eau.

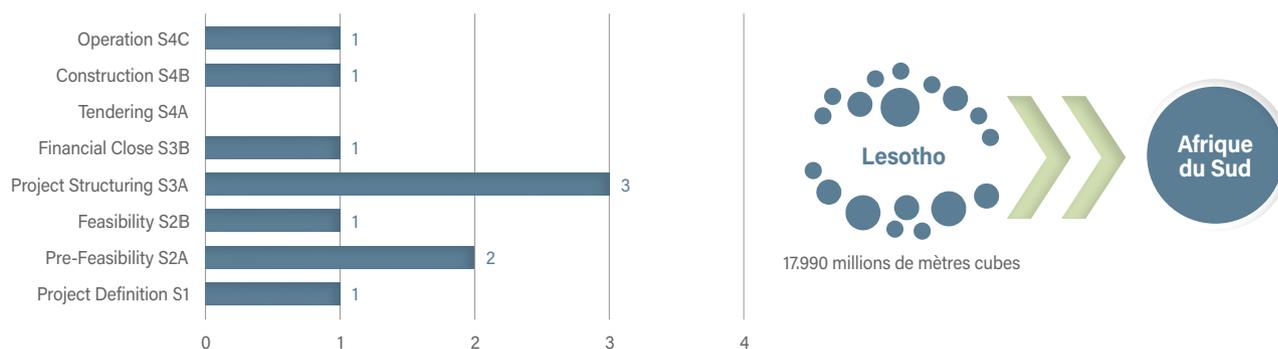


Schéma 22: Statut du projet d'eau transfrontalière du PIDA PAP1

Source : Collecte de données sur le PIDA par l'AUDA-NEPAD, 2022⁷

► Étude de cas n° 3 : Eaux transfrontalières

Le Lesotho Highlands Water Project (LHWP) est un projet en plusieurs phases visant à approvisionner en eau la région de Gauteng en Afrique du Sud et à produire de l'hydroélectricité pour le Lesotho. La phase 1 du LHWP multi-phases comprenait la construction du barrage de Katse, des barrages de Mohale, du tunnel de dérivation de Matsoku et de la centrale hydroélectrique de Muela. Le Lesotho bénéficie d'un approvisionnement énergétique durable et indépendant qui répondra à ses besoins en électricité et aux recettes tirées des redevances du projet. Au contraire, l'Afrique du Sud bénéficie de la sécurité de l'approvisionnement en eau de haute qualité qui est transférée dans le système de la rivière Vaal pour un usage domestique et industriel dans la province de Gauteng. Près de 17.990 millions de mètres cubes d'eau ont été transférés vers l'Afrique du Sud depuis la mise en service de la phase 1 du LHWP en 2004.

La phase II du LHWP sera mise en œuvre en deux volets distincts : un système d'adduction d'eau pour augmenter l'approvisionnement en eau de l'Afrique du Sud et un système de production d'énergie hydroélectrique, qui augmentera la capacité actuelle de production d'électricité au Lesotho.

Source : Centre d'information virtuel PIDA (VPIC)⁹

TIC

Le développement de projets TIC est considéré comme une réussite suite à une demande pressante pour l'économie numérique sur le continent. La plupart des projets TIC du PIDA PAP1 sont en cours de mise en œuvre et **17 pays** ont atteint la connectivité numérique par le biais de câbles à fibres optiques³. La capacité des TIC est actuellement de l'ordre de **9 térabits**, alors que l'objectif est de 6 térabits en 2020⁵. La cybersécurité revêt une importance croissante dans le continent. Dans le cadre du PIDA, la **Convention de l'UA sur la cybersécurité et la protection des données personnelles (AUCC)** a été établie pour créer un cadre crédible pour la cybersécurité en Afrique par l'organisation des transactions électroniques, la protection des données personnelles, la promotion de la cybersécurité, de la gouvernance en ligne et de la lutte contre la cybercriminalité. L'AUCC a été **signée par 19 États membres et ratifiée par 15 autres**¹¹.

Contrairement à la construction d'infrastructures physiques telles que des routes, des chemins de fer ou des ponts, la mise en œuvre de projets TIC implique le développement et le déploiement de logiciels et d'infrastructures numériques. Les infrastructures numériques, telles que les centres de données, les réseaux à large bande et les plateformes d'informatique en nuage, peuvent être construites en beaucoup moins de temps et de ressources que les infrastructures traditionnelles. Les outils et applications basés sur des logiciels utilisés dans les projets TIC peuvent être ajustés, adaptés et mis à jour plus rapidement que les infrastructures physiques équivalentes. Ainsi, **68 %** des projets TIC sont en phase de construction ou d'exploitation. Néanmoins, le développement et la mise en œuvre de l'infrastructure des TIC ne sont pas exempts de défis et de risques. L'infrastructure des TIC étant fortement interdépendante, les nouveaux systèmes peuvent être confrontés à des difficultés lorsqu'ils s'intègrent à des systèmes existants ou s'adaptent à des bases d'utilisateurs plus importantes. Les projets d'infrastructure TIC nécessitent une planification minutieuse, l'engagement des parties prenantes et un suivi pour garantir une mise en œuvre réussie.

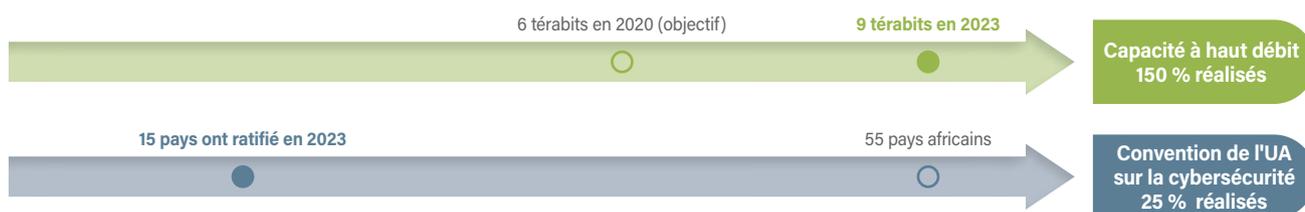


Schéma 23: Capacité en TIC

Source : Synthèse de l'étude du PIDA¹, Stratégie de financement³ du PIDA PAP2, Convention de l'Union africaine sur la cybersécurité et la protection des données personnelles¹¹

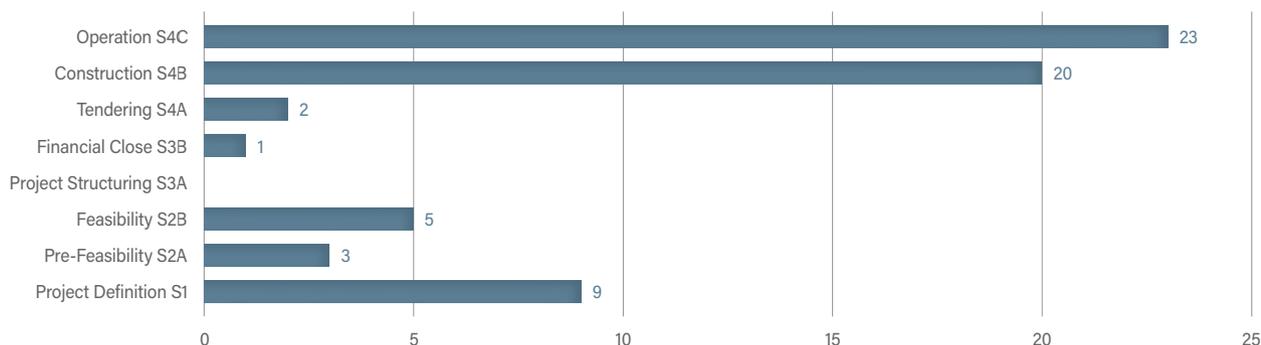


Schéma 24: Statut du projet TIC dans le cadre du PIDA PAP1

Source : Collecte de données sur le PIDA par l'AUDA-NEPAD, 2022⁷

¹¹ Convention de la CUA sur la cybersécurité et la protection des données personnelles, 2023. Disponible sur: https://au.int/sites/default/files/treaties/29560-sl-AFRICAN_UNION_CONVENTION_ON_CYBER_SECURITY_AND_PERSONAL_DATA_PROTECTION.pdf

► Étude de cas n° 4 : TIC

Les **points d'échange Internet (IXP)** sont des lieux physiques où les fournisseurs de services Internet (ISP) et les opérateurs de réseaux s'interconnectent pour échanger le trafic Internet local. La mise en place d'IXP en Afrique peut permettre de réaliser des économies considérables et d'améliorer la connectivité internet sur tout le continent en favorisant la création de contenu local, en permettant de réduire les coûts pour les fournisseurs de services Internet et en améliorant la qualité du service pour les utilisateurs finaux. En outre, la prolifération des IXP en Afrique aide les gouvernements de mieux gérer ou réguler le trafic internet dans leur pays, ce qui améliore la cybersécurité. Grâce au PIDA PAP1, plus de 40 pays sont reliés par des câbles régionaux en fibre optique et par une connectivité internet via des points d'interconnexion (IXP).

Source : Centre d'information virtuel PIDA (VPIC)⁹

Principaux impacts résultant du PIDA PAP1

Le PIDA PAP1 a facilité l'expansion des infrastructures de transport, d'énergie, d'eau transfrontalière et de TIC. Au cours des dix dernières années, le PIDA a aidé à renforcer l'intégration régionale, la connectivité économique, le développement socio-économique et le développement des TIC. Alors que le PIDA est toujours en cours pour atteindre les objectifs à long terme d'ici 2040, les principaux impacts de la mise en œuvre du PIDA sont décrits ci-dessous.

L'impact de la mise en œuvre du PIDA se traduit par l'accès à l'électricité de près de **30 millions de personnes**, l'accès actuel à l'électricité étant de l'ordre de **44 %**⁵. Les exportations intra-africaines ont légèrement augmenté pour atteindre **16 %**⁵ des échanges grâce aux infrastructures routières et ferroviaires. Le PIDA permet de mettre en place les infrastructures de stockage de l'eau nécessaires à la production et au commerce des denrées alimentaires. Le taux de pénétration des TIC à haut débit est désormais supérieur à **25 %** et dépasse l'objectif de 10 %⁵.

L'un des résultats escomptés du PIDA est également d'aborder les questions de marginalisation économique et d'exclusion sociale en facilitant la création d'opportunités économiques et d'emplois décents. Un total de **112.900 emplois directs** et **49.400 emplois indirects** ont été créés pendant la construction et l'exploitation³ des projets PIDA.



Schéma 25: Impact clé du PIDA



Chapitre 3

Le PIDA après 10 ans de Développement régional



État d'avancement général de la mise en œuvre du PIDA à l'horizon 2022

L'état d'avancement des projets PIDA a montré des progrès dans certains domaines et des difficultés dans d'autres, ce qui reflète la complexité des efforts de développement des infrastructures sur le continent. Les projets PIDA identifiés ont progressé à des degrés variables, certains projets avançant rapidement, tandis que d'autres ont connu des retards. Sur la base des données disponibles, la phase du projet PIDA mentionné dans le rapport d'avancement PIDA 2017¹ constituait la base de référence disponible. Cependant, certains progrès par rapport à son lancement en 2012 doivent être considérés.

Les efforts déployés pour mettre en œuvre les projets PIDA, qui constituent le rôle principal de l'AUDA-NEPAD, sont de plus en plus importants : **67** projets sont opérationnels, **65** projets sont en cours de construction, **26** projets sont au stade de l'appel d'offres, **15** projets sont à la phase de l'appui aux transactions et travaillent à la clôture financière, et 23 projets sont à la phase de la création d'une structure commerciale et technique, tandis que **69 %** des projets sont passés du stade de la conceptualisation à celui des premières étapes. Les tendances relatives à la sortie de la phase de définition et de pré-faisabilité en 2022 sont plus prononcées par rapport à la base de référence de 2017, ce qui signifie que la plupart des projets PIDA PAP1 sont soit en phase de structuration, de clôture financière, d'appel d'offres, d'exploitation ou de construction.

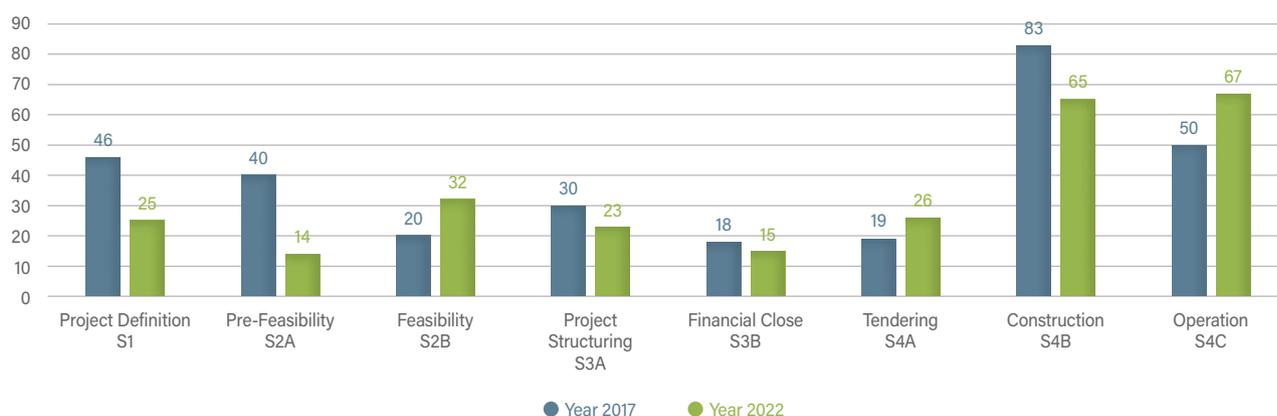


Schéma 26: Tendances du stade des projets PIDA entre 2017 et 2022

Source : Rapport d'avancement du PIDA 2017¹² et l'Étude de collecte de données PIDA (2022)⁷

Rôle des communautés économiques régionales (CER)

Le rôle des communautés économiques régionales (CER) dans le PIDA est de servir de banques de connaissances, d'aider à la préparation des projets, d'agir en tant que promoteurs du PIDA et de suivre l'évolution des projets du PIDA. Les CER sont également chargées d'aligner les priorités nationales en matière d'infrastructures sur les intérêts du continent et de faciliter la coopération entre les États membres. Au niveau des projets régionaux, les CER sont responsables du suivi des projets spécifiques développés dans leur région et veillent à l'harmonisation et à la mise en œuvre des mesures de politique non contraignante dans les différents pays.

En 2019, l'indice d'intégration régionale en Afrique (IIRA) a été publié pour évaluer la situation et les efforts d'intégration régionale des pays membres des huit CER reconnues par l'Union africaine. Le rapport évalue l'intégration régionale à l'aide de cinq dimensions : la libre circulation des personnes, l'intégration commerciale, l'intégration productive, l'intégration des infrastructures régionales et l'intégration macroéconomique. Le rapport présente un indice global pour chaque pays et sa moyenne régionale, ainsi qu'un indice pour chaque dimension. Les principaux corridors et les scores d'intégration régionale des CER respectives sont illustrés comme suit :

¹² Rapport d'avancement du PIDA AUDA-NEPAD, 2017. Disponible sur : <https://www.au-pida.org/download/pida-progress-report-2017/>



Schéma 27: CER et principaux corridors

Source : Étude de collecte de données sur le développement des corridors en Afrique, JICA¹³

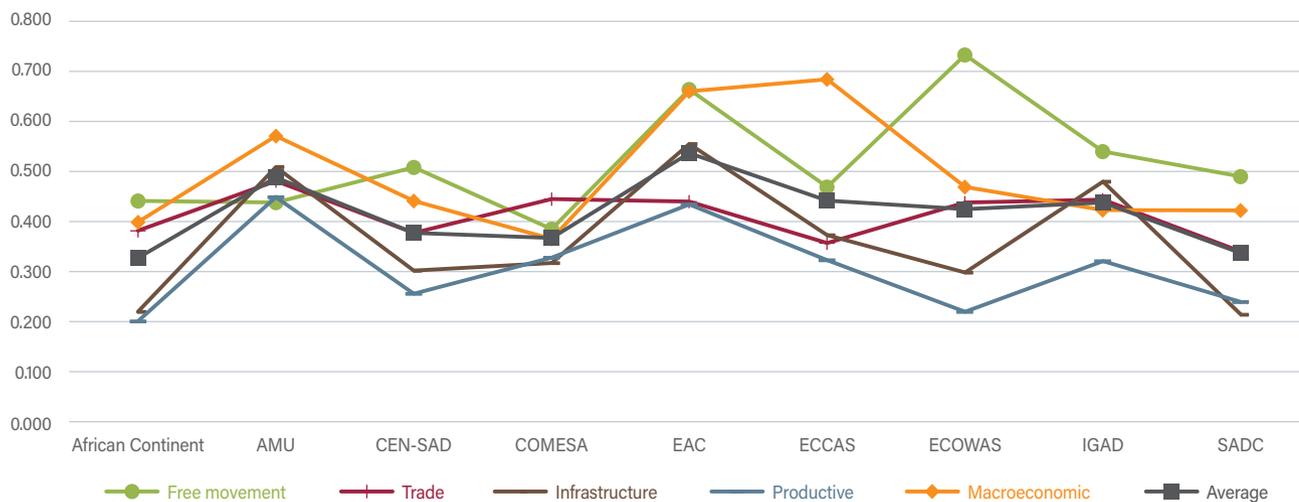


Schéma 28: Scores d'intégration régionale pour le continent africain et les CER

Source : Rapport sur l'indice d'intégration régionale en Afrique en 2019¹⁴

¹³ Étude de collecte de données sur le développement des corridors en Afrique, JICA, 2022. Disponible sur: <https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12342838.pdf>

¹⁴ Rapport sur l'indice d'intégration régionale en Afrique, CUA, BAD, CEA, 2019. Disponible sur: <https://www.integrate-africa.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/ARII-Report2019-FIN-R40-11jun20.pdf>

Développement régional à travers le PIDA PAP1

A ce jour, l'impact du PIDA se traduit par l'achèvement de divers projets d'infrastructures transfrontalières, notamment dans les domaines du transport, de l'énergie, de l'eau et des TIC, qui améliorent la connectivité entre les pays, les régions et le continent. Cette connectivité accrue contribue à promouvoir le commerce, l'industrie manufacturière et le développement agricole, à réduire les coûts des biens et des services et à améliorer l'accès aux marchés et aux services de base. Le PIDA a également obtenu des résultats dans certains secteurs, notamment l'achèvement d'un réseau dorsal continental de fibres optiques pour le secteur des TIC. Ceci a permis de réduire les coûts de connectivité et d'améliorer l'accès aux services numériques. Cette section présente une analyse de l'avancement des projets PIDA et du niveau d'intégration en se référant aux résultats de l'étude de collecte de données sur le PIDA menée par l'AUDA-NEPAD et au rapport sur l'indice d'intégration régionale en Afrique en 2019. L'encadré présente également les principaux corridors du PIDA PAP1.

Union du Maghreb arabe (UMA)

L'Union du Maghreb arabe (UMA) est l'une des huit CER qui assure la mise en œuvre des projets PIDA. Selon la récente étude de collecte de données PIDA réalisée par l'AUDA-NEPAD, l'UMA dispose de **10** projets disponibles dans le cadre du PIDA PAP1. Ces projets étaient répartis dans les secteurs des transports, de l'énergie, de l'eau et des TIC. L'état d'avancement de ces projets est variable : **six** d'entre eux en sont à la phase de la préparation, tandis que les **six** autres ont atteint les stades de la structuration du projet, de la construction et de l'exploitation. Néanmoins, l'UMA a continué à travailler avec le PIDA à différentes phases du développement et de la mise en œuvre des projets afin de s'assurer que les projets d'infrastructure sont réalisés au profit de la région et du continent.

Sur la base de l'indice d'intégration régionale en Afrique (IIRA) de 2019, la région de l'UMA avait un score d'intégration des infrastructures de **0,509**, ce qui indique un niveau d'intégration avancé par rapport à d'autres CER. Le rapport indique également que la force de la région de l'UMA réside dans les politiques macroéconomiques, où elle obtient de meilleurs résultats que d'autres dimensions telles que le commerce, l'infrastructure et la libre circulation des personnes. Cependant, il est également essentiel de reconnaître les mesures prises par l'UMA pour renforcer l'intégration régionale, telles que le Plan stratégique pour le développement des infrastructures dans la région du Maghreb (PSDIR), qui se concentre sur le développement des infrastructures et la promotion de la coopération et de la collaboration entre les États membres de l'UMA.

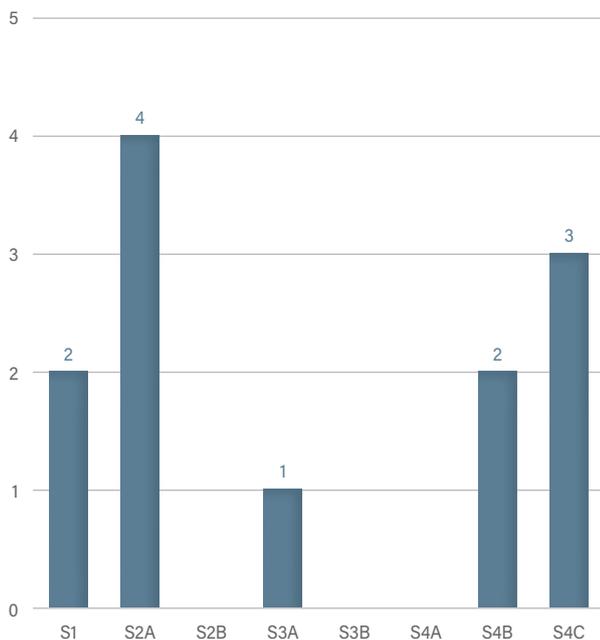
► Étude de cas n° 5 : Autoroute trans-maghrébine

L'autoroute trans-maghrébine est un projet d'infrastructure significatif en Afrique du Nord qui devrait desservir 55 villes avec une population totale de plus de 60 millions de personnes lorsqu'elle sera achevée. Le projet porte sur l'aménagement d'une route à deux voies d'une longueur d'environ 935 km dans quatre pays du Maghreb, à savoir le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Libye.

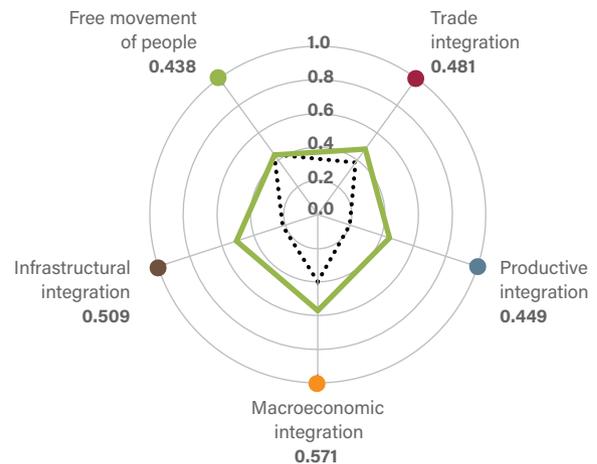
Le projet vise à devenir le centre névralgique de l'économie de la région, en intensifiant le commerce intermaghrébin et en stimulant l'intégration économique régionale. Il vise à atteindre cet objectif en facilitant la libre circulation des personnes, des biens et des capitaux entre les pays de la région, en reliant 22 aéroports internationaux, les principaux ports, les terminaux ferroviaires, les universités, les centres de recherche et les plus grands hôpitaux, ainsi que les principales zones industrielles et touristiques de la région.



Source : Rapport d'avancement du PIDA de 2019⁸



Average score	0.488
Strongest dimension	Macroeconomic integration
Weakest dimension	Free movement of people



Dotted line represents Africa's scores.

Schéma 29: Stade du projet de la Région UMA

Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)

Le développement de la région du COMESA grâce aux projets PIDA a été important, avec le rôle vital du corridor Nord-Sud qui va de Dar es Salaam en Tanzanie à Durban en Afrique du Sud, en passant par la Zambie, le Zimbabwe, le Malawi et le Botswana. Le COMESA a obtenu un financement important pour mettre en œuvre plusieurs projets d'infrastructure clés, notamment des routes, des ponts et des projets énergétiques. Par exemple, la BAD a apporté son soutien au corridor de transport de 2.700 km entre Kazungula, la frontière entre le Botswana et la Zambie, et le nord du Rwanda.

13 projets sont actuellement en phase de mise en œuvre, qu'il s'agisse d'appels d'offres ou de construction, tandis que **9 projets** en sont encore à la phase de la préparation. Le COMESA a établi un cadre pour la coordination et la mise en œuvre des projets PIDA, y compris l'élaboration d'un plan directeur régional des transports. Ce cadre comprend la création d'une zone de libre-échange tripartite (ZLET) entre le COMESA, la CAE et la SADC, qui vise à approfondir l'intégration régionale, à promouvoir le commerce et à faciliter la circulation des biens et des personnes dans la région.

Le rapport de l'IIRA de 2019 évalue le niveau d'intégration régionale de la région du COMESA comme légèrement inférieur, avec un score d'intégration des infrastructures de **0,317** sur 1,0. Le rapport indique que la performance globale de la région dans les différentes composantes de l'intégration régionale, à savoir l'intégration commerciale, productive, macroéconomique et infrastructurelle, est relativement faible par rapport à d'autres communautés économiques régionales en Afrique. Toutefois, le rapport met en évidence les pays les plus performants du COMESA, notamment la Zambie, le Kenya et le Rwanda, qui obtiennent des résultats exceptionnels dans des domaines spécifiques de l'intégration régionale. Par exemple, la Zambie se classe au premier rang en matière d'intégration commerciale, avec un score de **0,951**, tandis que le Kenya se classe au premier rang en matière d'intégration productive, avec un score de **0,663**.

► Étude de cas n° 6 : Corridor nord-sud

Le corridor Nord-Sud est un corridor de transport qui fait partie du PIDA et de l'Initiative présidentielle des champions des infrastructures (PICI). Il a été administré dans le cadre du processus tripartite COMESA-CAE-SADC. Il s'agit d'un corridor multimodal qui s'étend de Dar es Salaam en Tanzanie à Durban en Afrique du Sud, en passant par la Zambie, le Zimbabwe, le Malawi et le Botswana. Le corridor est une artère vitale pour le commerce et le transport dans les régions d'Afrique australe et orientale. Il sert de porte d'entrée aux pays enclavés pour accéder à la côte de l'Afrique de l'Est et à l'océan Indien par le port tanzanien de Dar es Salaam.

Il crée un réseau de transport intégré pour l'ensemble des régions d'Afrique australe et orientale, facilitant le commerce et l'investissement entre les pays africains. Le corridor nord-sud est devenu le corridor de transport le plus fréquenté de la région, avec un transport de marchandises estimé à 40 milliards de dollars E-U par an, et il continue à jouer un rôle important dans le développement de la région du COMESA.



Schéma 30: Photo : Pont de Kazungula (AUDA-NEPAD)

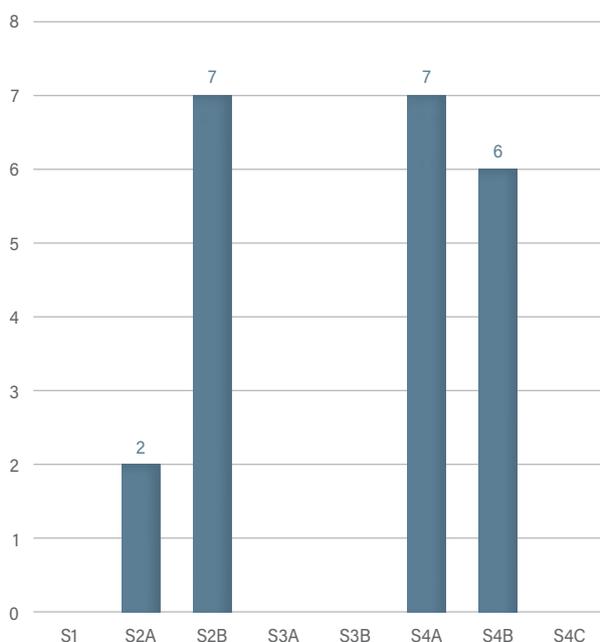
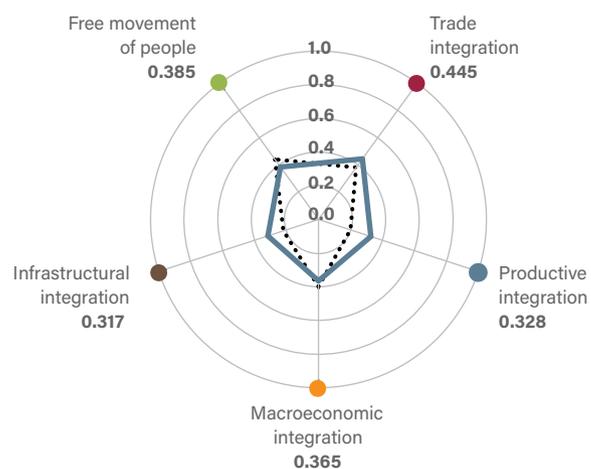


Schéma 31: Étape du projet de la région COMESA en 2022

Average score	0.367
Strongest dimension	Trade integration
Weakest dimension	Infrastructural integration



Dotted line represents Africa's scores.

Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)

La région de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE) a fait des progrès significatifs dans la mise en œuvre des projets PIDA. Selon le rapport d'avancement du PIDA de 2018¹⁵, la valeur totale des projets s'élève à plus de 30 milliards de dollars E-U dans la région. L'un des projets phares dans lequel la région de la CAE est impliquée est le corridor nord, qui vise à améliorer les infrastructures de transport et à renforcer la connectivité grâce à des postes frontaliers à guichet unique et à l'efficacité qui s'étend du port de Mombasa au Kenya à Kigali au Rwanda. Le projet comprend la construction de la ligne ferroviaire à écartement standard (SGR), qui relie Mombasa à Nairobi, puis à Kampala, Kigali et Juba.

La région CAE a également mis l'accent sur la libre circulation des personnes, des biens et des services, qui est une dimension essentielle du projet PIDA. La région a pris plusieurs mesures pour faciliter la circulation des personnes et des biens, notamment la mise en œuvre du territoire douanier unique (TDU) et le lancement du passeport électronique de la CAE, qui favorisent l'intégration régionale.

La région de la CAE compte le plus grand nombre de projets parmi les autres CER, avec **85** projets du PAP1 du PIDA en cours de mise en œuvre. La performance de la CAE dans le contexte du PIDA a été louable, avec **80** projets (**94 %**) qui sont aux phases de la structuration, du bouclage financier, de l'appel d'offres, de la construction ou de l'exploitation, tandis que **5** projets (**6 %**) sont à la phase de la préparation du projet. Ce fort engagement en faveur du développement des infrastructures se traduit par le score le plus élevé en matière d'intégration des infrastructures (**0,555**) parmi toutes les CER évaluées dans le rapport de l'IIRA de 2019.

► Étude de cas n° 7 : Corridor nord

Le corridor nord est une voie de transport essentielle en Afrique de l'Est et en Afrique centrale. Son réseau de transport se compose de modes de transport de surface reliant les pays enclavés au port de Mombasa. Ces modes de transport de surface comprennent la route, le rail, les oléoducs et les voies navigables intérieures. Avec le lancement de la charte communautaire du port de Mombasa et du corridor nord, les principales parties prenantes se sont engagées à moderniser l'infrastructure de transport primaire du port et du corridor dans son ensemble afin de faciliter le commerce dans la région. L'infrastructure existante le long du corridor nord se compose d'une infrastructure de transport physique qui est cruciale pour la facilitation du commerce et fournit des services logistiques qui réduisent les coûts commerciaux, ainsi que d'une infrastructure légère qui facilite un dédouanement et un traitement plus rapides des marchandises. Parmi les infrastructures physiques de transport figurent le port maritime de Mombasa, le réseau routier, les ponts-bascules, les frontières et les postes frontaliers uniques, les chemins de fer, les oléoducs, les voies navigables intérieures et les dépôts intérieurs de conteneurs.

Source : Autorité de coordination des transports et du transit du corridor nord (NCTTCA)¹⁶

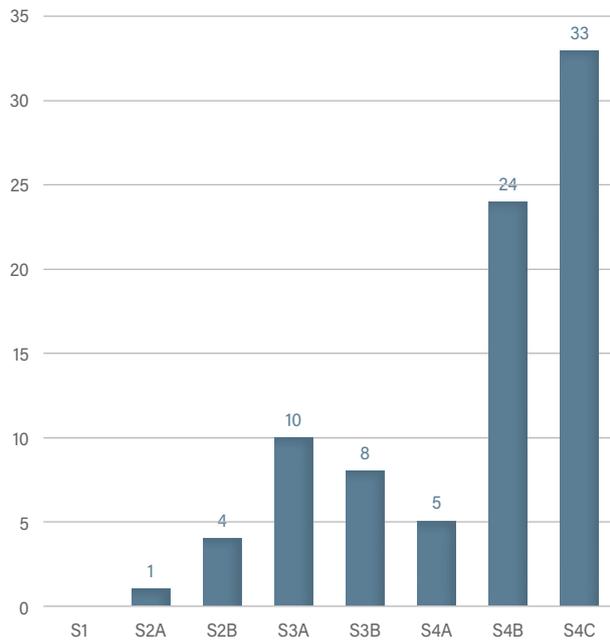
Carte : Programme tripartite de facilitation du transport et du transit - TTFP¹⁷



¹⁵ Rapport sur l'état d'avancement du PIDA, AUDA-NEPAD, 2018. Disponible sur: <https://www.au-pida.org/download/pida-implementation-report-2018/>

¹⁶ Autorité de coordination des transports et du transit du corridor nord - NCTTCA. Disponible sur: <https://ttcanc.org/>

¹⁷ Programme tripartite de facilitation du transport et du transit - TTFP. Disponible sur: <https://ttfp.org/>



Average score	0.537
Strongest dimension	Free movement of people
Weakest dimension	Productive integration

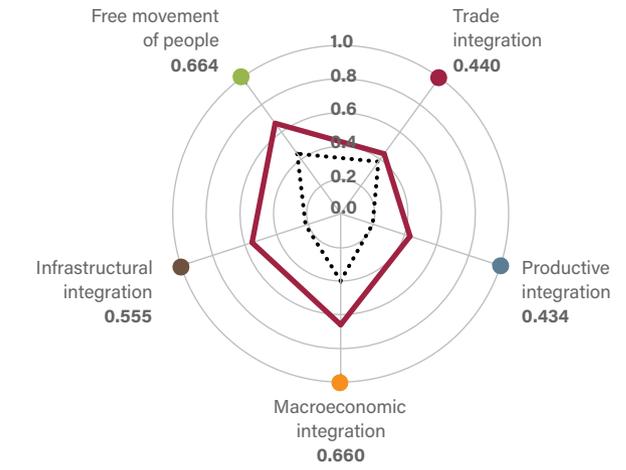


Schéma 32: Étape du projet de la région CAE en 2022



Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)

La CEEAC est primordiale dans la mise en œuvre des projets PIDA dans la région de l'Afrique centrale. Selon la dernière étude de collecte de données du PIDA, la CEEAC dispose de **17 projets** dans le cadre du PIDA PAP1. Ces projets sont répartis entre les quatre secteurs. L'état d'avancement des projets est variable, **11** d'entre eux étant à la phase de la structuration, du bouclage financier, de l'appel d'offres ou de la construction. Les **6** autres **projets** sont à la phase de la préparation.

Le rapport de l'IIRA identifie plusieurs défis auxquels la région de la CEEAC est confrontée en ce qui concerne l'intégration régionale, notamment le développement des infrastructures, la capacité de production limitée et les niveaux relativement faibles du commerce intrarégional. Malgré ces défis, l'intégration macroéconomique est la plus forte et la libre circulation des personnes dans la région de la CEEAC est relativement élevée par rapport aux autres CER.

► Étude de cas n° 8 : Corridor central

Le Corridor Central passe par le développement d'un système de transport multimodal qui relie le port de Dar es Salaam en Tanzanie au Burundi, au Rwanda, à l'Ouganda et à la République Démocratique du Congo. Le corridor central comprend des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires. Il est conçu pour faciliter le commerce, améliorer la connectivité et promouvoir la croissance économique dans la région. Le projet du corridor central est considéré comme un programme complexe, et des progrès significatifs ont été rapidement réalisés, en partenariat avec l'Agence de facilitation du transport de transit du corridor central (CCTTFA), la CUA, l'AUDA-NEPAD et la BAD. Le projet a progressé avec plus de 120 sous-projets consolidés et normalisés au sein d'un outil de rapport unique, et des projets classés par ordre de priorité dans cinq pays.

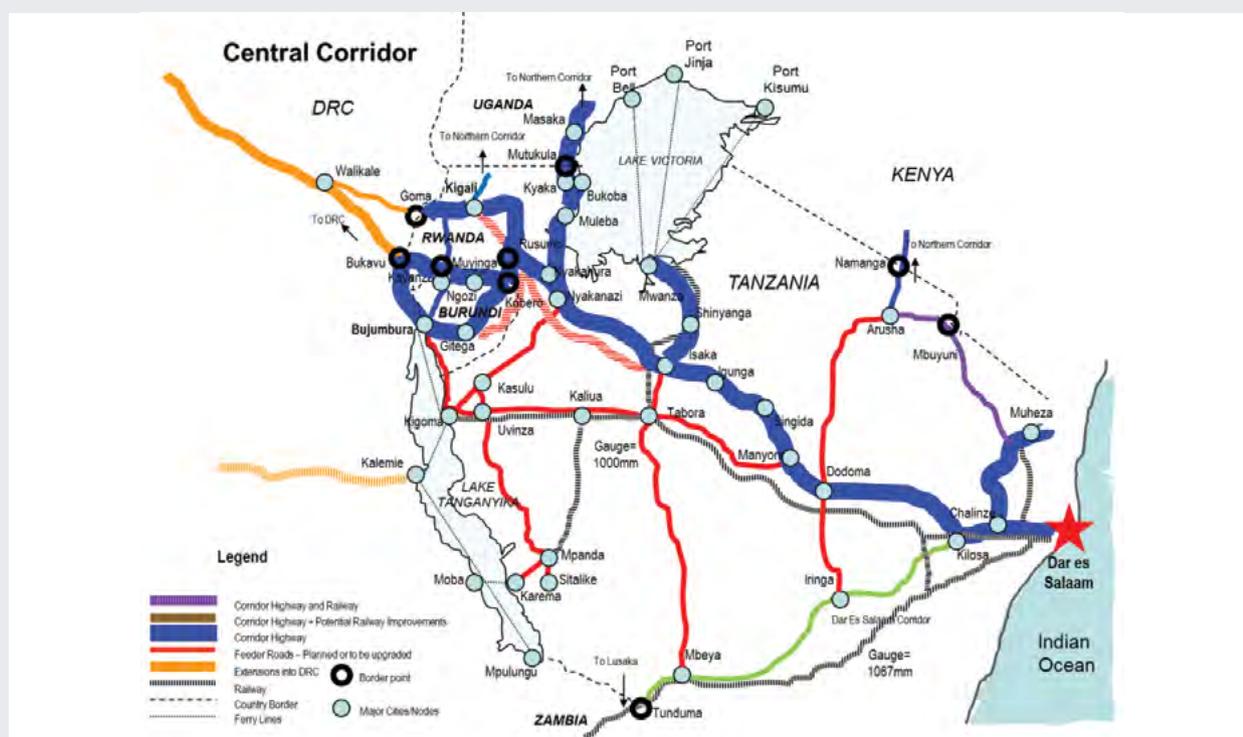


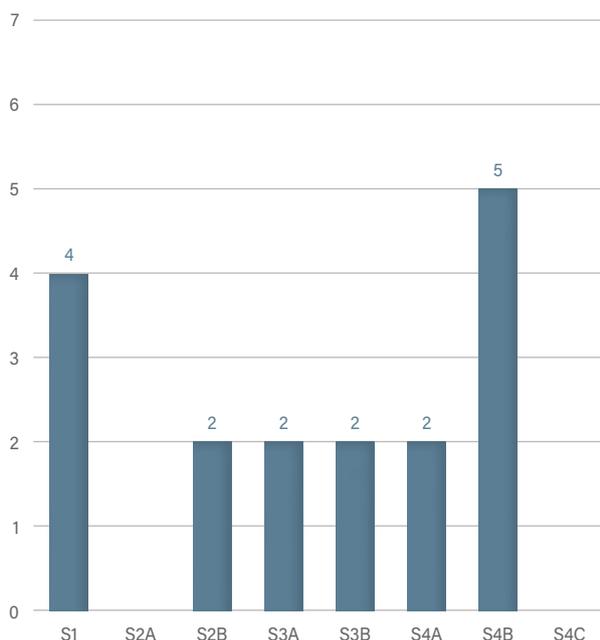
Schéma 33: Carte : Agence de facilitation des transports en commun du corridor central (CCTTFA)¹⁸

Source : Rapport d'avancement du PIDA 2019-2020¹⁹

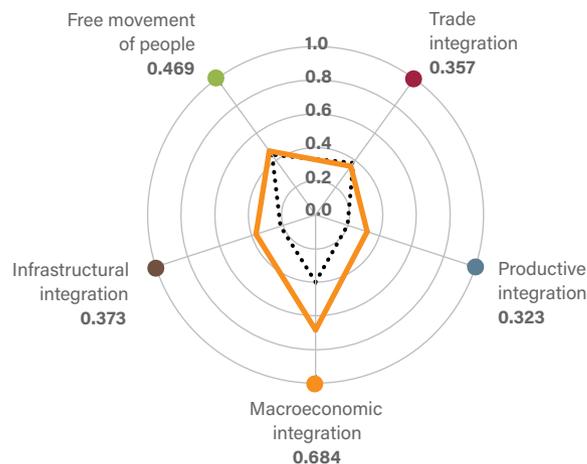
Schéma 34: Étape du projet de la région ECCAS en 2022

¹⁸ Agence de facilitation des transports en commun du corridor central - CCTTFA. Disponible sur: <https://centralcorridor-ttfa.org/home/>

¹⁹ Rapport d'avancement du PIDA 2019-2020 AUDA-NEPAD. Disponible sur: <https://www.au-pida.org/download/pida-progress-report-2019-2020/>



Average score	0.442
Strongest dimension	Macroeconomic integration
Weakest dimension	Productive integration



Dotted line represents Africa's scores.

Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et Communauté des États sahélo-sahariens (CEN-SAD)

La région de l'Afrique de l'Ouest, couverte par la CEDEAO et la CEN-SAD, compte le nombre le plus important de projets PIDA sur le continent, couvrant les quatre secteurs. La CEDEAO a fait preuve d'un haut niveau d'engagement dans la mise en œuvre des projets PIDA dans la région, en particulier dans le déploiement du programme de développement des capacités PIDA (PIDA CAP). La CEDEAO a pris des mesures pour relever certains des défis auxquels est confronté le développement des infrastructures dans la région, telles que la création du Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest (WAPP) par exemple pour aborder les défis de l'approvisionnement en électricité dans la région, en collaboration avec la CEDEAO et la BAD.

La région de la CEDEAO a le plus grand nombre de projets parmi les CER, avec **62** projets PIDA PAP1 mis en œuvre. **47 (76 %)** ont dépassé la phase d'étude de faisabilité, tandis que **15 (24 %)** sont à la phase de la préparation. Le rapport de 2019 de l'IIRA souligne que si la CEDEAO a le score le plus élevé en matière de libre circulation des personnes, des lacunes subsistent dans des domaines tels que l'infrastructure, le commerce et l'intégration productive. La CEDEAO a pris des mesures pour combler ces lacunes. Par exemple, elle a lancé le programme de libéralisation du commerce de la CEDEAO (ETLS) pour promouvoir le commerce intrarégional, et la zone monétaire ouest-africaine (WAMZ) pour promouvoir l'intégration monétaire.

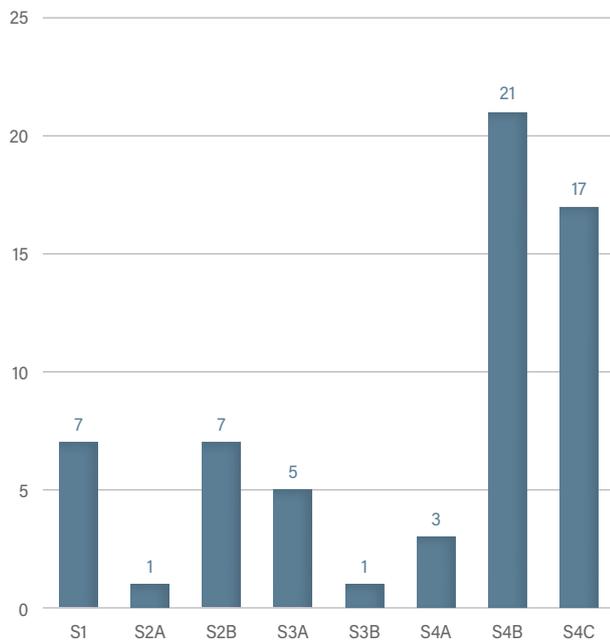
► Étude de cas n° 9 : Corridor Abidjan-Lagos

Le corridor Abidjan-Lagos est un projet d'infrastructure de transport majeur en Afrique de l'Ouest. Il prévoit la construction d'une autoroute à six voies à double chaussée, d'Abidjan en Côte d'Ivoire à Lagos au Nigeria, en passant par Accra au Ghana, Lomé au Togo et Cotonou au Bénin. Le projet est un programme phare de la CEDEAO et couvre environ 1.028 km. Il a été initié suite à la décision des présidents des cinq pays situés le long du corridor et un traité formalisant l'accord a été signé en mars 2014.

En ce qui concerne les étapes franchies à ce jour, tous les États membres ont ratifié le traité relatif au corridor Abidjan-Lagos, qui établit le cadre juridique et institutionnel pour la mise en œuvre du projet. Les accords de financement du projet pour l'étude de faisabilité et l'étude technique détaillée ont été signés et ratifiés par les États membres, et une consultation est en cours avec la BAD pour obtenir le financement supplémentaire nécessaire. Le projet a également été l'occasion de concevoir des dispositions institutionnelles pour guider la préparation, la construction, l'exploitation et la gestion/maintenance du corridor. Ces efforts ont abouti à la création de l'Autorité de gestion du corridor Abidjan-Lagos (ALCoMA), la première autorité transnationale de gestion de projet de corridor en Afrique.



Source : Rapport d'avancement du PIDA de 2019⁸



Average score	0.425
Strongest dimension	Free movement of people
Weakest dimension	Productive integration

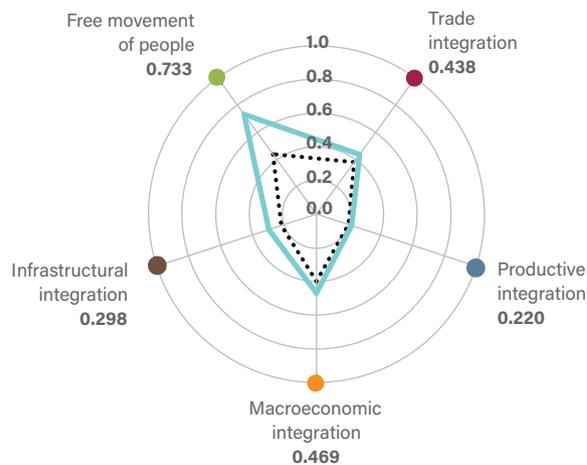


Schéma 35: Étape du projet de la région ECOWAS en 2022

Autorité intergouvernementale pour le développement (IGAD)

L'IGAD est un bloc de commerce et de développement composé de huit pays d'Afrique de l'Est, qui participe à plusieurs programmes de développement d'infrastructures régionales dans la région. L'IGAD a restructuré sa participation au soutien des grands projets de transport et de TIC en développant certaines options telles que la création d'un fonds d'infrastructure de l'IGAD, l'exploration de donateurs non traditionnels et la promotion de partenariats public-privé.

Selon l'IIRA, en 2019, le taux d'intégration des infrastructures pour la région de l'IGAD était de **0,480**, ce qui est relativement plus élevé par rapport aux autres CER telles que le COMESA et la CEDEAO. Si certains pays de l'IGAD, comme le Kenya, ont amélioré leurs infrastructures, il est encore nécessaire d'accroître les investissements et la mise en œuvre des projets PIDA. **13 projets** sur **22** notamment, sont à la phase de la préparation. Pour remédier à cette situation, l'IGAD continue d'aider à mobiliser les fonds des donateurs pour les chaînons manquants vitaux ainsi que pour d'autres interventions en matière d'infrastructure visant à faciliter la circulation des marchandises et des personnes dans la région.

► Étude de cas n° 10 : Corridor LAPSSET

Le corridor LAPSSET est un projet phare régional visant à améliorer les infrastructures de transport et de logistique afin de créer une connectivité transparente entre les pays d'Afrique de l'Est que sont le Kenya, l'Éthiopie et le Sud-Soudan. Le corridor couvre des routes interrégionales totalisant 2 618 km de Lamu à Isiolo, d'Isiolo à Juba (Sud-Soudan), d'Isiolo à Addis-Abeba (Éthiopie), et de Lamu à Garsen (Kenya), dont 363 km (Sud-Soudan), 1 769 km (Kenya) et 500 km (Éthiopie). Grâce à ce réseau de transport, le projet créera un lien entre une population de 160 millions de personnes dans les trois pays mentionnés, ce qui aura un impact potentiel sur les régions plus larges de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique centrale.

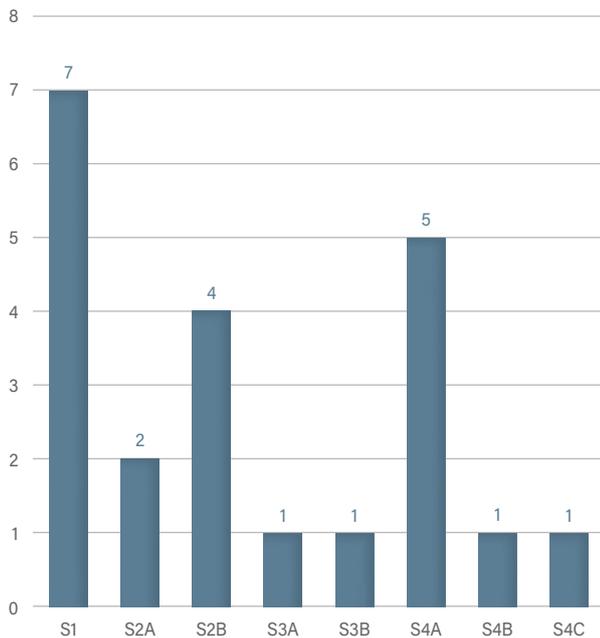
Le projet comprend la construction d'un réseau routier, d'infrastructures ferroviaires, d'oléoducs, de TIC et le développement du port de Lamu au Kenya. La construction des trois premiers postes d'amarrage du port de Lamu a été confiée à une entreprise chinoise en 2014, et le LAPSSET Plaza ainsi que le poste de police du port de Lamu ont déjà été achevés. Le projet vise à stimuler le commerce régional, les investissements et le tourisme. Il fait partie d'un pont terrestre plus vaste qui relie la côte est de l'Afrique, à partir du port de Lamu, à la côte ouest de l'Afrique, au port de Douala.



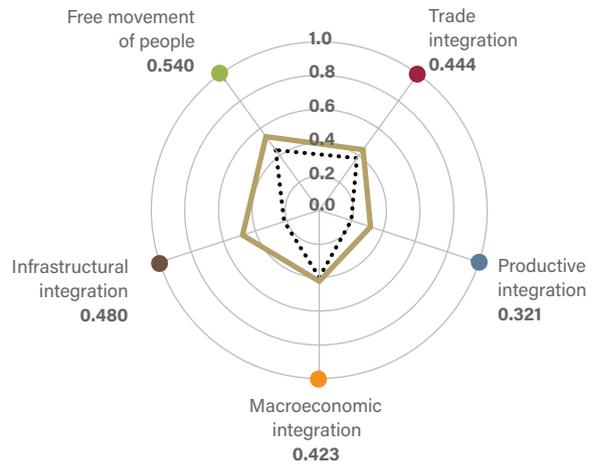
Source : Autorité de développement du corridor LAPSSET²⁰

Schéma 36: Étape du projet de la région IGAD en 2022

²⁰ Autorité de développement du corridor de LAPSSET - LCDA. Disponible sur: <https://www.lapsset.go.ke/>



Average score	0.438
Strongest dimension	Free movement of people
Weakest dimension	Productive integration



Dotted line represents Africa's scores.

Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)

La SADC est une organisation intergouvernementale dont le siège se trouve à Gaborone, au Botswana, et qui est composée de 16 États membres d'Afrique australe. Le fossé en matière d'infrastructures entre l'Afrique du Sud et les autres membres de la SADC reste important. L'Afrique du Sud obtient un score presque parfait avec une note de **0,893** dans l'évaluation de l'intégration des infrastructures. Au contraire, les cinq autres membres que sont la République démocratique du Congo, l'Eswatini, le Lesotho, Madagascar et la Tanzanie, ont obtenu un score proche de zéro. Le rapport suggère que les lacunes dans l'infrastructure régionale tirent les scores de la SADC vers le bas, avec un score moyen régional de seulement **0,214** dans cette dimension. Bien que certains pays comme la Tanzanie et la République démocratique du Congo obtiennent de meilleurs résultats en matière d'intégration productive, le score moyen de l'intégration effective dans la région n'est pas beaucoup plus élevé avec **0,239**.

En 2022, **25 projets (61 %)** étaient à la phase de la structuration, du bouclage financier, de l'appel d'offres, de la construction ou de l'exploitation, tandis que **18 (39 %)** sont restés à la phase de la préparation. Il faudrait que les membres de la SADC s'engagent davantage à investir dans les infrastructures, à prendre des mesures audacieuses et décisives en faveur du développement des infrastructures, à mobiliser des ressources intérieures et extérieures pour financer les investissements dans les infrastructures et à créer un environnement propice à la participation du secteur privé.

La SADC a élaboré une vision à long terme, le plan stratégique indicatif régional de développement (PSIRD), qui fournit un cadre global pour la coopération et l'intégration régionales. Le PSIRD identifie le développement des infrastructures comme une priorité essentielle pour l'intégration régionale. Il est conçu pour s'intégrer au PIDA, et les deux programmes travaillent en tandem pour promouvoir le développement de l'infrastructure régionale.

► Étude de cas n° 11 : Corridor de Nacala

Le corridor de Nacala, qui comprend des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires, est un corridor prioritaire pour le développement des infrastructures dans la région de l'Afrique australe, qui est stratégiquement situé pour faciliter et améliorer le commerce, la mobilité et la connectivité au niveau régional. Le corridor, d'une longueur de plus de 900 km, traverse plusieurs pays, dont le Mozambique, le Zimbabwe, le Malawi et la Zambie, et constitue une liaison de transport essentielle dans la région.

Le projet de corridor de Nacala vise à renforcer le commerce régional, la croissance économique et l'intégration en améliorant l'efficacité et la fiabilité des transports et en réduisant les coûts de transport grâce à ses différents modes de transport, tels que les infrastructures ferroviaires et portuaires. Comme d'autres programmes de développement d'infrastructures dans le cadre du PIDA, le corridor de Nacala est considéré comme une priorité par les parties prenantes régionales et continentales et les partenaires au développement, qui souhaitent bénéficier d'une assistance, notamment d'un financement et d'un soutien technique, afin d'assurer la réussite de sa mise en œuvre.

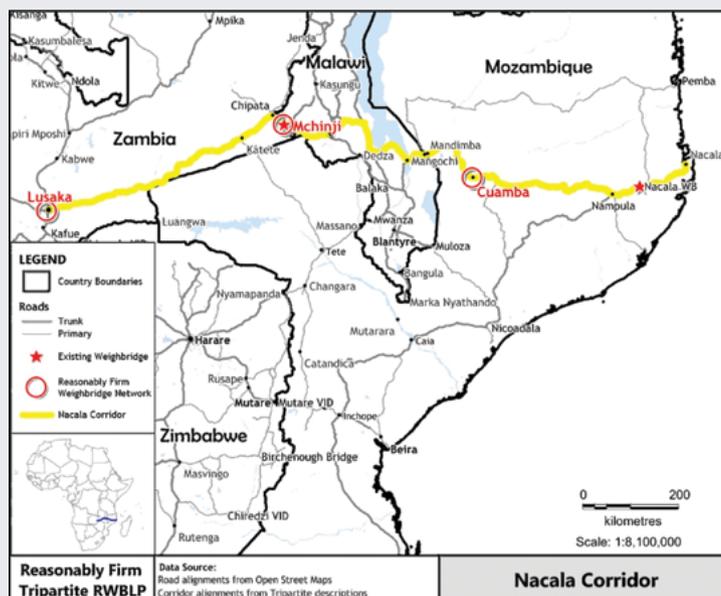


Schéma 37: Carte : Programme tripartite de facilitation du transport et du transit - TTTFP¹⁷

Source : Rapport d'avancement du PIDA 2019-2020¹⁹

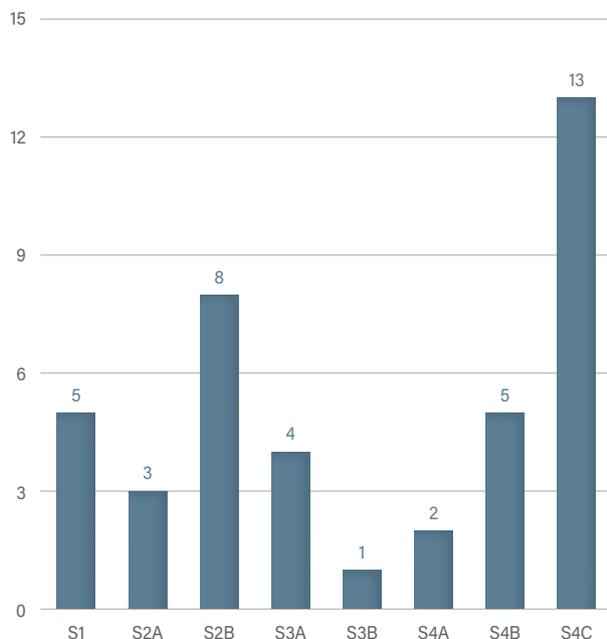
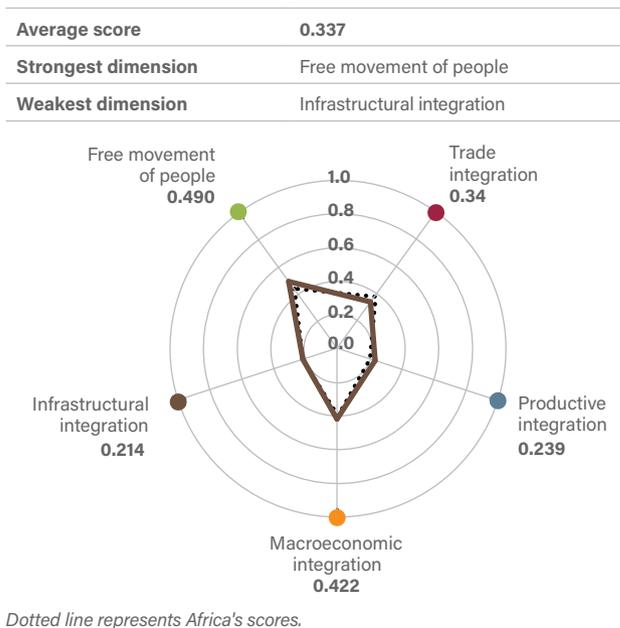


Schéma 38: Étape du projet de la région SADC en 2022



Chapitre 4

Financement du PIDA



Besoins de financement du PIDA

Le coût estimatif de la mise en œuvre de tous les projets identifiés dans le PIDA pour répondre aux besoins d'infrastructure prévus d'ici 2040 est de **360 milliards de dollars E-U**². Sur ce montant, le PIDA PAP1 requiert un investissement de **67,9 milliards de dollars E-U** pour le développement de l'infrastructure régionale par le biais de la connectivité et de l'intégration transfrontalières au cours de la période 2012-2020². Le PIDA PAP2 contient 69 projets pour les transports, l'énergie, les transports transfrontaliers et les TIC, pour une valeur d'investissement de **160,7 milliards de dollars E-U**²¹. Afin de réaliser les financements disponibles et de combler les déficits de financement, il sera nécessaire de mobiliser des ressources pour combler les déficits de financement, diversifier les sources de financement et explorer des mécanismes de financement innovants.

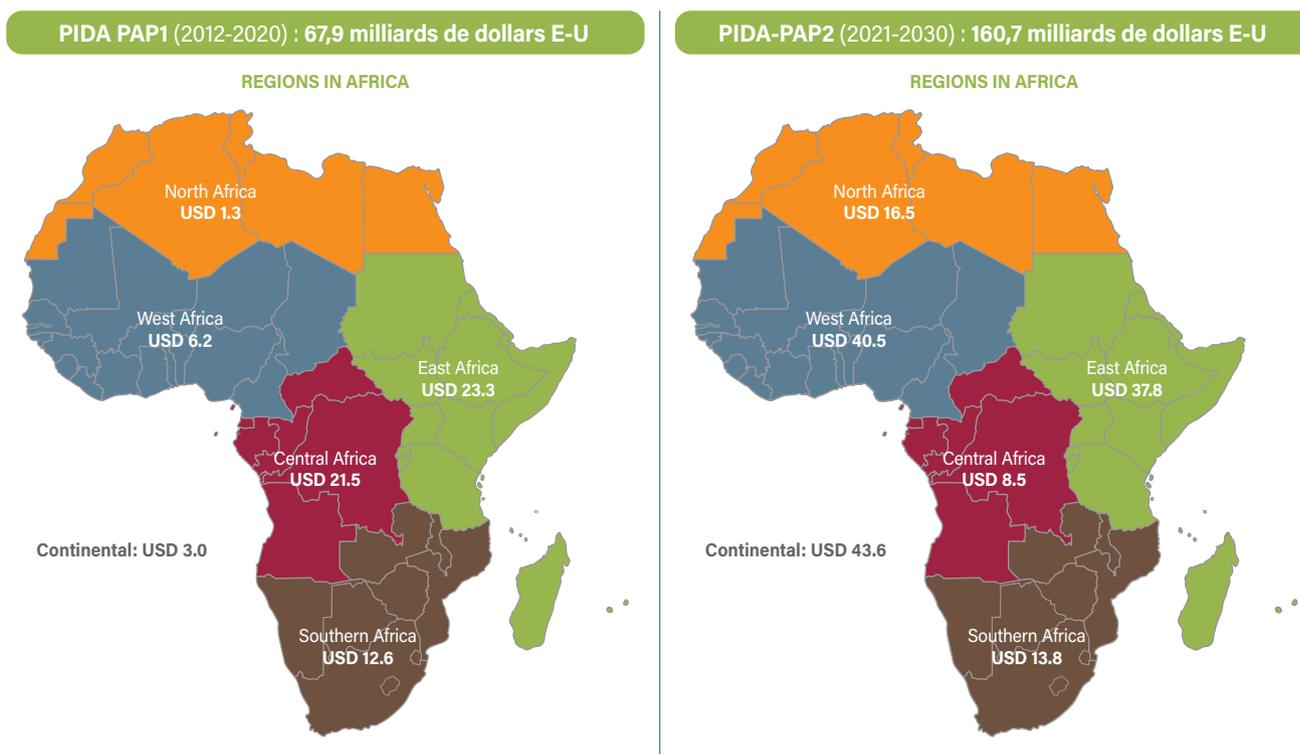


Schéma 38: Besoin de financement du PIDA

Source : Synthèse du PIDA² et Banque africaine de développement²¹

Financement réel alloué au PIDA PAP1 (2012-2020)

À la fin de l'année 2020, les engagements d'investissement avaient dépassé l'estimation initiale du PIDA PAP1 de **14 milliards de dollars E-U** (20 % de plus que l'objectif initial) pour atteindre **82 milliards de dollars E-U**³. Néanmoins, malgré ce niveau d'engagement financier, les objectifs du PAP1 de PIDA n'ont pas été atteints. En effet, les projets PIDA-PAP 1 ont rencontré des obstacles significatifs qui les ont empêchés de progresser vers les stades avancés du cycle de projet.

Différentes sources de financement ont été allouées au PIDA PAP1, dont **34,35 milliards de dollars E-U** (42 %) provenant des États membres de l'UA, **19,67 milliards de dollars E-U** (24 %) des membres de l'ICA (y compris le Groupe de la Banque mondiale, la BAD, les BMD de l'ICA et les IFD), **19,42 milliards de dollars E-U** (24 %) de la République Populaire de Chine, **2,28 milliards de dollars E-U**

²¹ Banque africaine de développement. Disponible sur: <https://www.afdb.org/en/news-and-events/dakar-financing-summit-160-billion-worth-infrastructure-projects-africa-58734>

(3 %) du secteur privé et **5,88 milliards de dollars E-U** (7 %) d'autres sources (en dehors des BMD de l'ICA et des IFD). La part du financement du secteur privé (3 %) dans les projets PIDA a été particulièrement faible par rapport à d'autres économies émergentes, telles que l'Inde (19 %) et le Mexique (16 %)³.

Le principe d'appropriation est essentiel à la réussite des projets de développement d'infrastructures promus par le PIDA dans toute l'Afrique. Son principe repose sur la conviction que les projets de développement d'infrastructures doivent répondre avant tout aux besoins des pays africains. Par conséquent, le PIDA vise à garantir que les États membres de l'UA qui bénéficieront des projets d'infrastructure aient une voix plus forte dans la conception, le financement et la mise en œuvre du projet. Dans cette optique, il convient de reconnaître que la source d'engagements financiers la plus significative pour le PIDA PAP1 provient des États membres de l'UA (42 %). L'absence de prise en compte de l'appropriation peut conduire à une mise en œuvre plus faible et à l'effondrement éventuel des projets d'infrastructure, ce qui aura un impact négatif sur les perspectives économiques de l'Afrique. C'est peut-être là que réside la clé des progrès et du succès du PIDA.

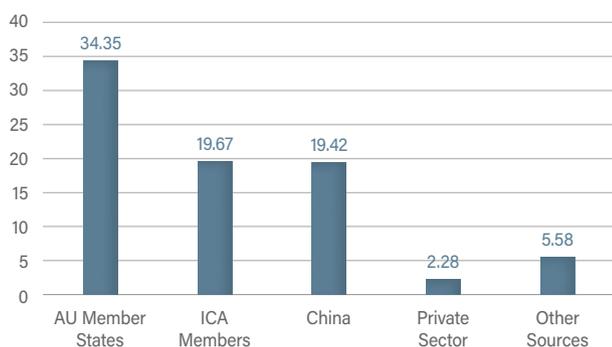


Schéma 39: Sources de financement pour le PIDA

Source : Stratégie de financement du PIDA PAP2³

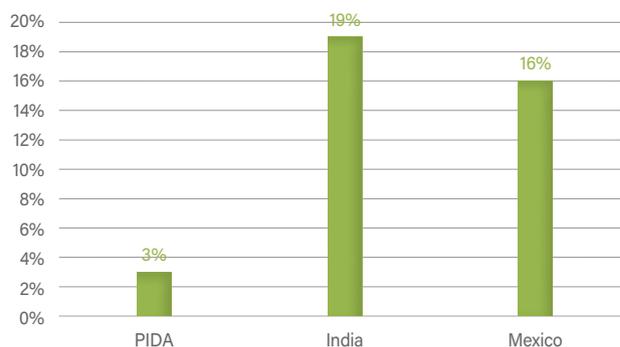


Schéma 40: Part du secteur privé

Source : Stratégie de financement du PIDA PAP2³

Stratégie de financement du PIDA

La stratégie de financement du PIDA est une ligne directrice qui décrit le plan de financement des projets du PIDA. La stratégie a été élaborée conformément à la stratégie de mise en œuvre du PIDA, en tenant compte des projets par région et par secteur, ainsi que de la disponibilité des financements aux différents stades du cycle de vie du projet. Le principal objectif de la stratégie de financement du PIDA est d'identifier et de travailler avec les acteurs de premier plan pour combler les lacunes existantes pour tous les projets du PIDA à travers les différentes étapes du cycle de vie du projet. La stratégie souligne la nécessité de tenir compte de la nature des programmes et des projets individuels, ainsi que des secteurs auxquels ils appartiennent.

La stratégie de financement fait appel à diverses options de financement, y compris les sources traditionnelles telles que les budgets nationaux de développement, les prêts et les subventions des banques de développement et des partenaires au développement, ainsi que les fonds propres des investisseurs privés. L'objectif principal de la stratégie de financement est de diversifier et d'élargir les sources de financement et de promouvoir l'implication du secteur privé dans les projets PIDA. La stratégie de financement du PIDA vise à garantir que les financements sont disponibles à temps et garantis de manière efficace pour tous les projets du PIDA à tous les stades de leur cycle de vie. Elle souligne la nécessité de trouver des solutions de financement innovantes pour les projets PIDA, qui soient bancables, bien structurées et qui remplissent les principaux critères de bancabilité afin de garantir le financement et de répondre aux exigences majeures des institutions de financement du développement (IFD).

Instruments clés pour la phase de préparation des projets

Une bonne préparation des projets permet de concevoir, de planifier et d'organiser des projets d'infrastructure complexes, y compris des projets interrégionaux. Grâce à une préparation minutieuse, les projets peuvent être évalués en fonction de leur viabilité économique, sociale, environnementale, institutionnelle et technique. Cette évaluation essentielle pour identifier les risques, les défis

et les solutions potentielles, ce qui permet d'atténuer les risques et les incertitudes au cours de la mise en œuvre du projet. Une bonne préparation des projets maximise les chances d'obtenir un financement, améliore la prévisibilité des coûts et du calendrier des projets et, en fin de compte, permet de réaliser des projets d'infrastructure qui répondent aux besoins des collectivités, des entreprises et des pouvoirs publics.

En outre, une préparation réussie des projets permet de gagner du temps et de réduire la probabilité de dépassement des coûts lors de la mise en œuvre du projet, qui peut résulter d'une mauvaise planification et d'une mauvaise conception. Le PIDA reconnaît l'importance de la préparation des projets et, à ce titre, a mobilisé des mécanismes de financement et des ressources innovantes pour soutenir la phase de préparation des projets par la mise en place de mécanismes de prestation de services (MPS), de facilités de préparation de projets d'infrastructure du NEPAD (NEPAD-IPPF), et d'autres mécanismes.

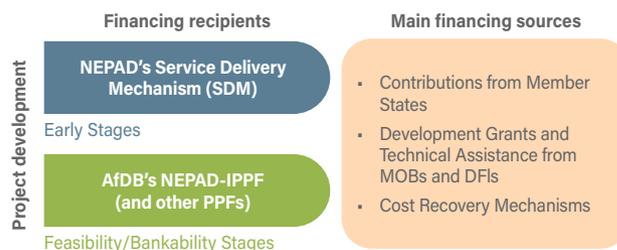


Schéma 41: Facilités de préparation des projets (PIDA)

Source : Stratégie de financement du PIDA PAP2³

Mécanisme de prestation de services (MPS)

Le mécanisme de prestation de services (MPS) est un instrument de préparation de projets d'infrastructure créé au sein de l'AUDA-NEPAD en 2014. Le MPS aborde le manque de capacité de préparation des projets à un stade précoce, tant au niveau national que régional, en mettant l'accent sur la fourniture d'une assistance technique aux pays et aux agences qui sont à l'origine des projets PIDA. Le MPS fournit des services de conseil institutionnel, de conseil juridique, de communication et de renforcement des capacités pour préparer des projets bancables et prêts à l'investissement.

En 2020, le **pool des services d'expert** du MPS (PSE) est devenu pleinement opérationnel, soutenant une importante réserve de projets PIDA avec des services de conseil à un stade précoce. Le PSE est un groupe d'experts sous contrat concurrentiel qui assiste les propriétaires de projets d'infrastructure régionaux et nationaux (États membres, CER, autorités de bassin fluvial, etc.) en leur fournissant des services de conseil afin d'accélérer les délais de traitement des projets, de la phase de conception au bouclage financier. L'initiative vise à augmenter le nombre de projets qui atteignent la phase de la bancabilité de manière plus efficace.

Au cours des trois dernières années, le MPS a mis en place le **label de qualité PIDA (PQL)** comme une certification de projet largement reconnue afin de surmonter les obstacles qui empêchent les entités financières d'investir dans les projets PIDA. Le processus de certification encourage l'excellence au cours de la phase de préparation, ce qui permet une progression plus harmonieuse des projets et garantit qu'ils atteignent la phase du bouclage financier dans un délai plus court.

Facilité de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD (NEPAD IPPF)

Les besoins financiers liés à la préparation et au développement des projets ne sont pas entièrement satisfaits par les sources de financement traditionnelles en raison du budget public limité des gouvernements africains. Diverses sources innovantes de financement pour soutenir la préparation des projets, telles que la création de la Facilité de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD (NEPAD IPPF), ont été explorées.

La NEPAD IPPF constitue une source importante de subventions pour entreprendre les premières activités de préparation des projets. Les fonds proviennent de diverses sources, notamment des banques de développement nationales, régionales et multinationales, d'une part, et des partenaires de coopération, d'autre part. Les principaux partenaires de coopération sont l'UE et les agences publiques de développement spécialisées telles que l'ACDI, la JICA, l'AFD, la GIZ et l'USAID.

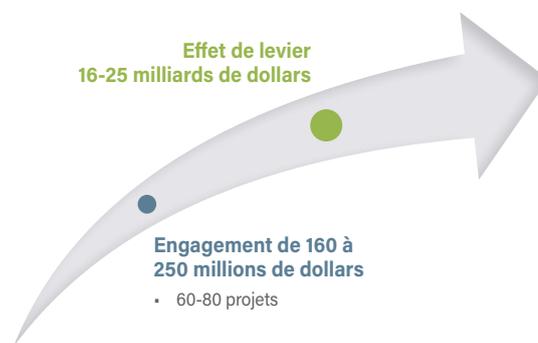


Schéma 42: Plan d'activité stratégique de la NEPAD IPPF 2016-2020

Source : NEPAD IPPF²²

Depuis 2004, le NEPAD_IPPF a approuvé **108 projets** avec des engagements totalisant **118,57 millions de dollars**, mobilisant ainsi des financements d'investissement de **11,35 milliards de dollars**. De 2012 à 2020 uniquement, l'IPPF a engagé **80,23 millions de dollars** pour préparer **54 projets**. Pour obtenir un impact socio-économique plus large, la NEPAD IPPF a, depuis 2017, déployé des efforts concertés pour intégrer le changement climatique, le genre, la fragilité et la résilience ainsi que la création d'emplois dans les activités de préparation des projets. Cela facilitera une approche plus holistique et intégrée et garantira que les projets préparés par la NEPAD IPPF ont un impact plus large et plus durable sur le développement²².

Sources de financement pour les phases de construction et d'exploitation

L'exécution des projets implique le plus grand montant de financements tout au long du cycle du projet. Le budget national des États membres de l'UA ne peut souvent pas d'obtenir le financement nécessaire uniquement à partir de sources publiques. Aussi, la participation d'autres partenaires de développement, tels que les BMD, les IFD, l'aide publique au développement (APD) bilatérale et le financement du secteur privé, est nécessaire. Il devient également de plus en plus urgent de débloquer des flux supplémentaires en provenance d'investisseurs institutionnels à long terme, tels que les fonds de pension et les fonds souverains, et de sources de financement innovantes, telles que le financement de la lutte contre le changement climatique, les obligations vertes et le financement des obligations de la diaspora.

Tableau 1: Sources de financement pour les phases de construction et d'exploitation

Phase de construction et d'exploitation	Mécanismes multi-bi-assistance	BMD
		IFD
		Agences gouvernementales
	Financement innovant	Finance verte
		Obligations vertes
		Obligations de la diaspora
	Investisseurs institutionnels	Fonds de pension
		Fonds souverains
	Secteurs privés	PPP
		Financement mixte

Mobilisation des ressources pour le PIDA

Bien que le niveau des engagements financiers pour le PIDA PAP1 soit supérieur de 14 milliards de dollars E-U par rapport aux exigences financières initiales³, le PIDA PAP1 n'a pas atteint ses objectifs, car quelques projets PIDA demeurent à la phase de la préparation. La mobilisation des ressources est essentielle pour accroître les financements alternatifs à chaque étape de la préparation du projet, y compris la définition, la faisabilité et la structuration du projet. Les principaux instruments et les actions de plaidoyer visant à accélérer la mise en œuvre du PIDA sont présentés dans les sous-chapitres suivants.

Système d'information du PIDA

- (i) **La Base de données sur les infrastructures en Afrique (AID)** (<https://aid.nepad.org/auth/login>) est un outil de gestion des données pour la collecte, la validation, le stockage et la diffusion de données de qualité et à jour sur les projets d'infrastructure en Afrique. Le contenu de l'AID est géré par des chefs de projets et des responsables de mise en œuvre de projets sur l'ensemble du continent. Il s'agit notamment des CER, des autorités/agences chargées des corridors, des pools énergétiques, des organisations de bassins fluviaux, d'autres institutions régionales et des institutions pertinentes des États membres disposant

²² FPPI-NEPAD. Disponible sur: <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/nepad-infrastructure-project-preparation-facility-nepad-ippf>

de données primaires sur les projets d'infrastructure. Les utilisateurs de chacune de ces institutions sont autorisés à ajouter, modifier et/ou publier les informations relatives à leur projet par le biais d'un processus de validation afin de garantir la qualité des informations saisies.

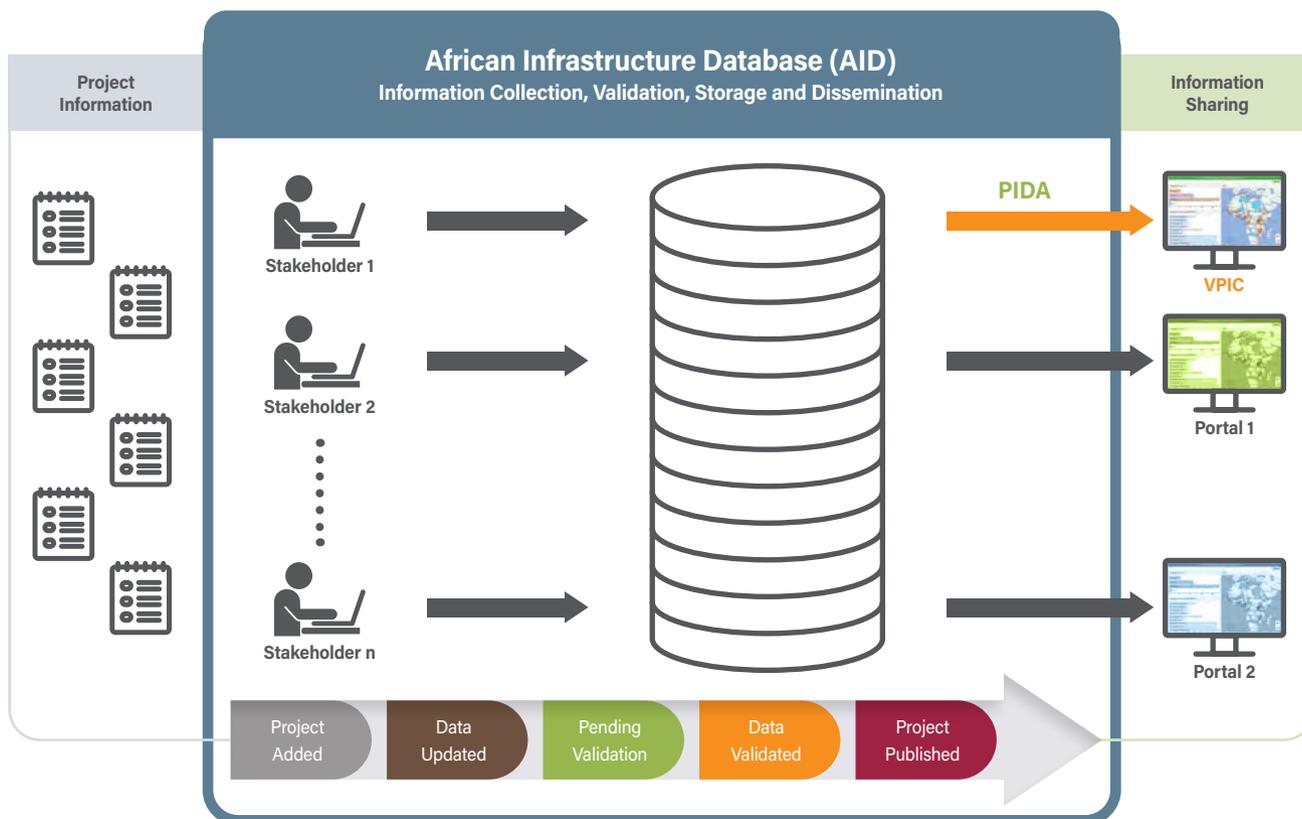


Schéma 43: Cadre de l'AID

- (ii) **Le Centre d'information virtuel PIDA (VPIC)** (<https://www.au-pida.org>) est un portail de connaissances en ligne qui fournit des informations sur les activités PIDA de toutes les parties engagées dans l'accélération du PAP-PIDA. L'objectif spécifique du VPIC est de faciliter le partage d'informations sur le PAP-PIDA, de promouvoir la participation à la mise en œuvre du PIDA, de permettre le suivi et le compte rendu des progrès réalisés dans la mise en œuvre du PAP-PIDA et de promouvoir les opportunités d'investissement dans les projets du PAP-PIDA. Les informations comprennent des nouvelles, des événements, des liens externes, des galeries de médias et des documents. Le VPIC présente également des informations sur les projets PIDA, de manière interactive, directement à partir de l'AID. Les parties prenantes du VPIC comprennent les utilisateurs et les institutions aux

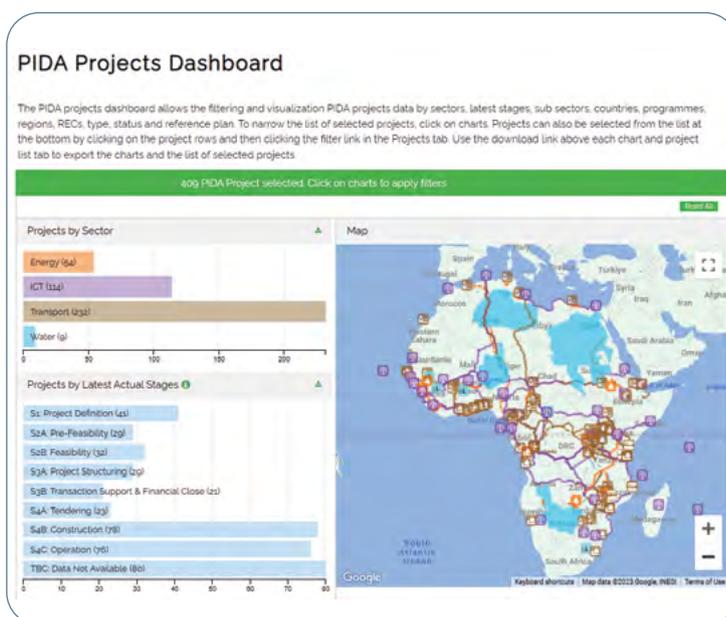


Schéma 44: Tableau de bord de l'AID

niveaux international, continental, régional et national, y compris les partenaires au développement, les financeurs de projets, les institutions privées et publiques, les médias et le grand public intéressé par le PIDA.

Commercialisation et communication du PIDA

- (i) La **semaine du PIDA** a évolué et est devenue l'événement phare de promotion et de marketing du programme PIDA et plus particulièrement des projets ayant besoin d'un financement. La semaine PIDA a rassemblé des milliers d'experts internationaux et régionaux issus de multiples parties prenantes pour débattre des questions relatives à la fourniture d'infrastructures en Afrique, et de celles liées au PIDA. Elle permet aux parties prenantes d'examiner les progrès réalisés dans la mise en œuvre du programme et d'y réfléchir, de discuter des moyens de surmonter les principaux défis et de proposer des solutions, de partager les enseignements tirés et d'identifier les moyens d'améliorer la mise en œuvre. La première semaine PIDA s'est tenue en Côte d'Ivoire en 2015 sur le thème "Accélérer la mise en œuvre des infrastructures pour l'intégration de l'Afrique", suivie par la Côte d'Ivoire en 2016, la Namibie en 2017, le Zimbabwe en 2018, l'Égypte en 2019, l'Afrique du Sud en 2020 et le Kenya en 2021.



Schéma 45: Développement historique de la semaine PIDA

Source : Centre d'information virtuel PIDA (VPIC)⁹

- (ii) Le **Sommet du financement de Dakar (DFS)** est un sommet qui s'est tenu en juin 2014 et 2023 respectivement, sous le leadership du Président Macky Sall du Sénégal, afin de mobiliser les parties prenantes autour des efforts déployés par l'AUDA-NEPAD pour accélérer la mise en œuvre des projets PIDA. Le premier DFS (DFS1.0), par le biais du "Programme d'action de Dakar", a fourni des solutions concertées pour accélérer les 16 projets du PIDA PAP1 en raison de leur importance stratégique, politique et économique en tant que projets régionaux phares. Le deuxième DFS (DFS2.0) a présenté 22 projets dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'eau et des TIC parmi les projets du PIDA PAP2. Plus de 20 salles de négociation ont été organisées entre les investisseurs et les promoteurs de projets, où plusieurs déclarations d'investissements d'une valeur d'environ 65 milliards de dollars E-U ont été mobilisés²³.



²³ Sommet sur le financement de Dakar, AUDA-NEPAD, 2022. Disponible sur: <https://www.dakarfinancingsummit.org/>



Schéma 46: Photo de groupe au sommet sur le financement de Dakar en 2023

Participation du secteur privé

Bien que plus de 2 milliards de dollars aient pu être alloués au projet PIDA par le secteur privé au cours de la période 2012-2020, le PIDA n'a pas maximisé son potentiel d'investissement durant le cycle de vie du projet. Selon la stratégie de financement du PIDA PAP2, ces trois questions principales doivent être abordées pour accroître la participation du secteur privé, (i) réduire les risques du projet (à la fois réels et perçus), (ii) modifier la réglementation qui limite l'exposition aux instruments non cotés ou même promouvoir un pourcentage minimum à allouer à l'infrastructure, et (iii) promouvoir le renforcement des capacités au sein des investisseurs institutionnels afin d'améliorer leurs connaissances et leurs compétences pour financer des projets d'infrastructure. Dans cette optique, les deux initiatives suivantes ont été lancées pour surmonter les obstacles à la participation du secteur privé.

- (i) Le **Continental Business Network** est une réponse des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine visant à faciliter les conseils et le leadership du secteur privé dans les projets d'infrastructure essentiels à l'échelle du continent par la création d'un forum de haut niveau du secteur privé. À cet égard, le CBN fait office de plateforme exclusive de conseil en matière d'investissement dans les infrastructures pour les dirigeants africains. En 2014, le DFS 1.0 a identifié des défis importants qui ont compromis la réussite de la mise en œuvre du PIDA, notamment le manque d'implication du secteur privé. L'augmentation de la participation du secteur privé a donc été jugée essentielle pour combler les lacunes existantes en matière de ressources financières et humaines. Par conséquent, le CBN a été créé en 2015 pour résoudre ces problèmes. L'illustration ci-dessous donne un aperçu du rôle du CBN.



Schéma 47: Aperçu du rôle du CBN

Source : Rapport d'avancement du PIDA 2019-2020¹⁹

(ii) **L'Agenda des 5 %** est une campagne visant à encourager la participation des fonds souverains et des fonds de pension au financement des infrastructures en Afrique, en augmentant les allocations des propriétaires d'actifs africains aux infrastructures africaines de leur bas niveau d'environ 1,5 % de leur gestion des infrastructures africaines (AUM) à un niveau ayant plus d'impact équivalent à 5 % de l'AUM. Cette initiative est basée sur les conseils et les recommandations du CBN et dirigée par l'AUDA-NEPAD. L'Agenda des 5 % devrait notamment avoir les effets suivants et est essentiel pour garantir l'affectation d'investissements à long terme au projet PIDA :

- ▶ Débloquer 25 milliards de dollars E-U de capitaux d'épargne institutionnels africains pour mettre en œuvre des projets d'infrastructure régionaux et nationaux sur le continent.
- ▶ Prendre des mesures spécifiques et concrètes pour susciter l'intérêt des investisseurs institutionnels et non institutionnels internationaux, qui ont hésité à inclure les projets d'infrastructure africains dans leurs portefeuilles d'investissement.

Principaux enseignements et leçons tirés du financement du PIDA PAP1

Il convient de reconnaître que plus de 34 milliards de dollars E-U de financement des États membres de l'UA peuvent être alloués au projet PIDA PAP1 entre 2012 et 2020, ce qui se traduit par des engagements d'investissement qui ont dépassé l'estimation initiale du PIDA PAP1 de 14 milliards de dollars (20 % de plus que l'objectif initial) pour atteindre 82 milliards de dollars E-U. Cet engagement repose sur le fait que le PIDA est un cadre continental fondé sur le principe de l'appropriation africaine. D'autre part, il est important de tenir compte de l'environnement, notamment de l'allocation des États membres de l'UA qui ne représente que 51 % des besoins de financement estimés, le rôle des membres de l'ACI et du secteur privé devenant donc vital. Étant donné que plusieurs projets sont encore en phase de préparation, il est urgent d'optimiser ces sources de financement pour la phase de préparation des projets. Cela permettra d'identifier les risques, les défis et les solutions potentielles afin de maximiser les chances d'obtenir le financement et la réalisation des projets.

En particulier, le PIDA n'a pas maximisée son potentiel de déblocage des investissements du secteur privé pendant le cycle de vie du projet, car le financement du secteur privé ne représente qu'une proportion limitée (3 %). Il serait souhaitable de susciter l'intérêt des investisseurs institutionnels et du secteur privé qui ont hésité à inclure le projet PIDA comme un actif dans leur portefeuille, par le biais du mécanisme de commercialisation du PIDA (Semaine du PIDA et DFS) et du Réseau d'affaires continental. En outre, compte tenu des options de mobilisation des ressources identifiées dans la stratégie de financement du PIDA, il est nécessaire d'étudier l'aspect pratique de chaque source de financement, d'optimiser les instruments nécessaires et de renforcer les capacités des différents acteurs du projet.



Chapitre 5

Partenariats



Les partenaires engagés dans la mise en œuvre des projets PIDA aux différents phases du cycle du projet comprennent les banques de développement, d'autres prêteurs à long terme, des facilités de préparation de projets et des agences de développement au niveau national, régional et international. Les banques et les partenaires accordent des crédits et des subventions pour le financement de projets ou soutiennent l'élaboration de politiques et d'instruments juridiques, ainsi que le renforcement des institutions et des capacités.

Partie prenante du PIDA

Le PIDA fournit un cadre stratégique pour des projets prioritaires pour transformer l'Afrique par la construction d'infrastructures modernes afin de renforcer la compétitivité de l'Afrique et son intégration dans l'économie mondiale. Sous les auspices de l'Union africaine, le PIDA est mené conjointement par la CUA, l'AUDA-NEPAD, la BAD, la CEA et les CER.

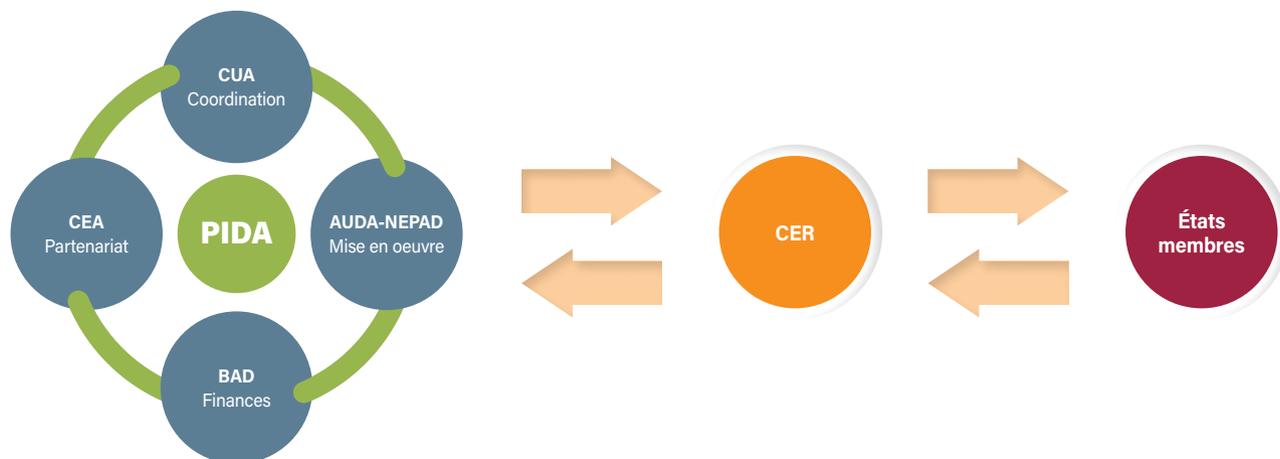


Schéma 48: Cadres stratégiques pour les partenariats

Banque africaine de développement (BAD)

La Banque africaine de développement (BAD) est la principale banque continentale de développement. Elle fournit des capitaux sous forme de crédits et de subventions aux États africains dans le domaine des infrastructures et dans un large éventail d'autres secteurs, dont l'agriculture et l'industrie. La BAD a fourni un financement de plus de **7 milliards de dollars E-U** pour les projets du PAP1-PIDA (2012-2020)²⁴.

L'un des projets PIDA les plus connus que la BAD soutient est le projet d'autoroute Abidjan-Lagos, évalué à 15,6 milliards de dollars E-U²³. L'autoroute Abidjan-Lagos, longue de 1.081 km, reliera Abidjan à Lagos, via Accra, Lomé et Cotonou, le long de la côte ouest-africaine. L'axe Abidjan-Lagos couvre près de 75 % des activités commerciales de l'Afrique de l'Ouest. Le secteur des transports représente 8 % du produit intérieur brut de la région et constitue un moteur essentiel du développement économique et de la création d'emplois, en particulier pour les femmes et les jeunes. La BAD a fourni **22,4 millions d'euros** pour des études préparatoires à la mise en œuvre et à la gestion du projet de corridor²⁴.

Financement de 7 milliards de dollars pour le PIDA PAP1



²⁴ Banque africaine de développement. Disponible sur: <https://www.afdb.org/en/news-and-events/dakar-financing-summit-160-billion-worth-infrastructure-projects-africa-58734>

La BAD a fourni **50 millions de dollars E-U** en matière d'assistance technique et financière au gouvernement de la RDC pour développer le projet de production d'énergie hydroélectrique INGA 3, qui a le potentiel de transformer la RDC en plus grand exportateur d'énergie renouvelable en Afrique²⁴.

La BAD a mobilisé des ressources et joué un rôle de premier plan dans le développement du PIDA et héberge actuellement la **facilité de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD (NEPAD IPPF)**. La NEPAD IPPF a été créée en tant que fonds spécial, pour aider les États africains, les CER, les agences spécialisées et les institutions connexes en leur fournissant des ressources sous forme de subventions. Les subventions accordées au PIDA devraient servir à la préparation de projets d'infrastructures régionales et continentales viables et de qualité, pour accéder aux financements de sources publiques et privées. Les subventions sont également destinées à créer un consensus et un partenariat pour la mise en œuvre de projets et la promotion de projets et de programmes d'infrastructure qui renforcent l'intégration régionale et le commerce.

Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA)

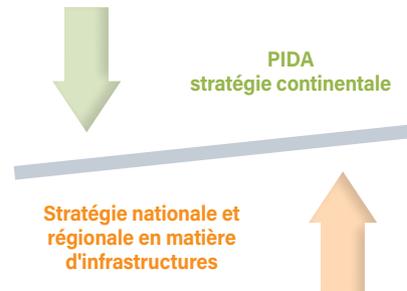
La Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA) a joué un rôle essentiel en tant que l'une des principales agences de plaidoyer en faveur de la mise en œuvre du PIDA dans le cadre de diverses plates-formes de partenariat stratégiques et mondiales. La CEA a travaillé en étroite collaboration avec la CUA et l'AUDA-NEPAD afin d'identifier les projets PIDA à présenter pour mobiliser les ressources nécessaires par le biais de financements nationaux et régionaux, des marchés de capitaux, du secteur privé et des partenaires au développement.

En outre, la CEA a joué un rôle crucial en soutenant la CUA à promouvoir la mise en œuvre du réseau de l'autoroute transafricaine (TAH). En collaboration avec la CUA, la CEA a élaboré une feuille de route pour accélérer la ratification et la mise en œuvre d'un accord intergouvernemental sur les normes et les standards pour la TAH. En outre, la CEA a collaboré avec l'AUDA-NEPAD et les CER pour développer un cadre commun afin d'harmoniser les politiques, les lois et les réglementations sur l'investissement dans les projets PIDA.

Communautés économiques régionales (CER)

Les communautés économiques régionales (CER) sont cruciales dans la mise en œuvre du PIDA. Les CER font office de banques de connaissances pour le PIDA, de points de contact avec les principales agences du PIDA (CUA, AUDA-NEPAD, BAD, UNECA), de promoteurs du PIDA et de suivi de l'avancement des projets du PIDA. Elles peuvent également jouer le rôle d'agences chefs de file de substitution, en particulier pour les projets multi-pays.

L'un des rôles fondamentaux des CER dans le contexte du PIDA est de promouvoir l'alignement entre les intérêts nationaux, régionaux et continentaux en matière de développement des infrastructures. Cela nécessite une collaboration entre les CER, les agences nationales chefs de file et les organisations sectorielles, telles que les pools énergétiques et les associations portuaires, afin de remplir leurs mandats dans le cadre du PIDA.



Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA)

En raison de la dimension, de la couverture géographique, des besoins en ressources et de la coordination, il a été reconnu que la mise en œuvre réussie des projets PIDA nécessitait une architecture institutionnelle élaborée. Les mécanismes de mise en œuvre et de coordination du PIDA ont été élaborés avant son lancement et la structure mise en place est l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA). L'IAIDA définit le cadre institutionnel du PIDA et décrit les différents rôles et responsabilités des principales parties prenantes dans les processus de prise de décision et de mise en œuvre, pour un pilotage et une coordination efficaces et efficients.

L'IAIDA inclut également les principales parties prenantes participant à sa gouvernance. Il s'agit notamment de la CUA, de l'AUDA-NEPAD, de la BAD, de la CEA, des départements d'infrastructure des CER, des États membres et partenaires de l'UA et du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA). La structure de gouvernance comprend le Conseil pour le développement des infrastructures

(CDI), le Groupe consultatif sur les infrastructures (IAG) et le Comité de pilotage du PIDA (PSC). Ces organes de gouvernance et leurs comités techniques tiennent des réunions régulières au cours desquelles des décisions sont prises et où, le cas échéant, des recommandations sont formulées à l'intention des organes compétents de l'UA.

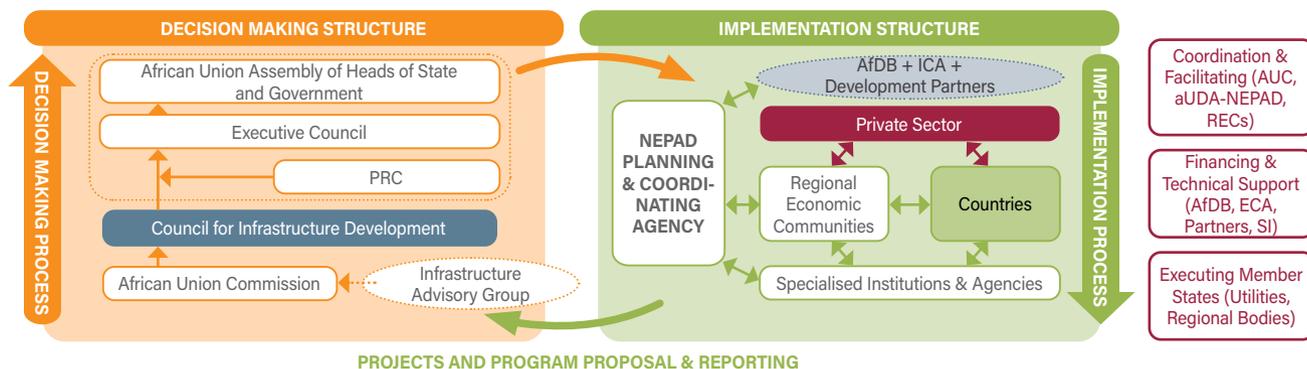


Schéma 49: Aperçu du mécanisme de l'IAIDA

Source : Manuel de l'IAIDA²⁵

Coopération pour le développement entre l'Allemagne et l'Union africaine

L'Allemagne, par l'intermédiaire du ministère fédéral de l'économie et du développement (BMZ), a été et continue d'être un partenaire stratégique proactif clé de l'Union africaine pour un large éventail de programmes de développement et de réformes continentales. L'une des principales réformes a été menée dans le secteur des infrastructures, où la GIZ a apporté un soutien stratégique qui a conduit à la conceptualisation et au développement d'un portefeuille de projets transfrontaliers à l'échelle du continent dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des technologies de l'information et de la communication. Grâce à sa politique d'appui technique, des services consultatifs industriels et de mise en œuvre sont fournis aux titulaires de projets, aux organes des projets de la CUA et du PIDA. Le BMZ continuera à mettre l'accent sur les infrastructures du PIDA et est d'avis que la connexion et l'intégration du continent avec des projets verts contribueront à une Afrique plus performante, résiliente et prospère.

Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA)

Le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) est l'un des forums les plus importants de mobilisation de ressources pour le développement des infrastructures en Afrique. Il a été créé en juillet 2005 à la suite de la décision du G8 lors de son Sommet tenu à Gleneagles (Royaume-Uni) de soutenir et de renforcer les infrastructures africaines dans les secteurs des transports, de l'eau, de l'énergie et des technologies de l'information et de la communication (TIC). L'ICA fonctionne dans le cadre d'un accord tripartite comprenant des partenaires au développement bilatéraux, des institutions africaines et des institutions multilatérales.

Les membres bilatéraux de l'ICA sont les pays du G7 (Canada, France, Allemagne, Italie, Japon, Royaume-Uni et États-Unis), mais son adhésion est ouverte à tous les pays du G20. D'autres États, agences et le secteur privé l'ont rejointe au cours des dernières années. Les membres multilatéraux, dont le groupe de la Banque mondiale, la BAD, la Commission européenne (CE), la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA), fournissent des ressources substantielles aux projets PIDA, principalement sous la forme de subventions et de prêts.

L'ICA suit les ressources fournies pour les projets d'infrastructure sur le continent, y compris ceux relevant du PIDA. Les ressources de l'ICA financent toutes les infrastructures dans les pays bénéficiaires où le PIDA prévoit le développement d'infrastructures de base pour les liaisons transfrontalières dans les domaines du transport, de l'énergie, des TIC et de l'eau.

²⁵ Manuel de l'IAIDA, CUA, 2017. Disponible sur : <https://www.au-pida.org/download/the-institutional-architecture-for-infrastructure-development-in-africa-iaida-handbook/>

Bien que les engagements réels consacrés aux projets PIDA ne soient pas dissociés, la France et le Japon ont pris des engagements totaux de plus de 15 milliards de dollars E-U parmi les membres du G20 dans le cadre de l'ICA depuis 2012, comme le montre le Diagramme circulaire ci-dessous. L'Afrique du Sud a également pris des engagements totalisant plus de 9 milliards de dollars E-U au cours de la même période. Le groupe de la Banque mondiale a pris l'un des engagements les plus importants en faveur du développement des infrastructures, avec plus de 54 milliards de dollars E-U d'engagements totaux, suivi par la BAD avec 32 milliards de dollars E-U et la Banque européenne d'investissement (BEI) avec 12 milliards de dollars E-U respectivement.

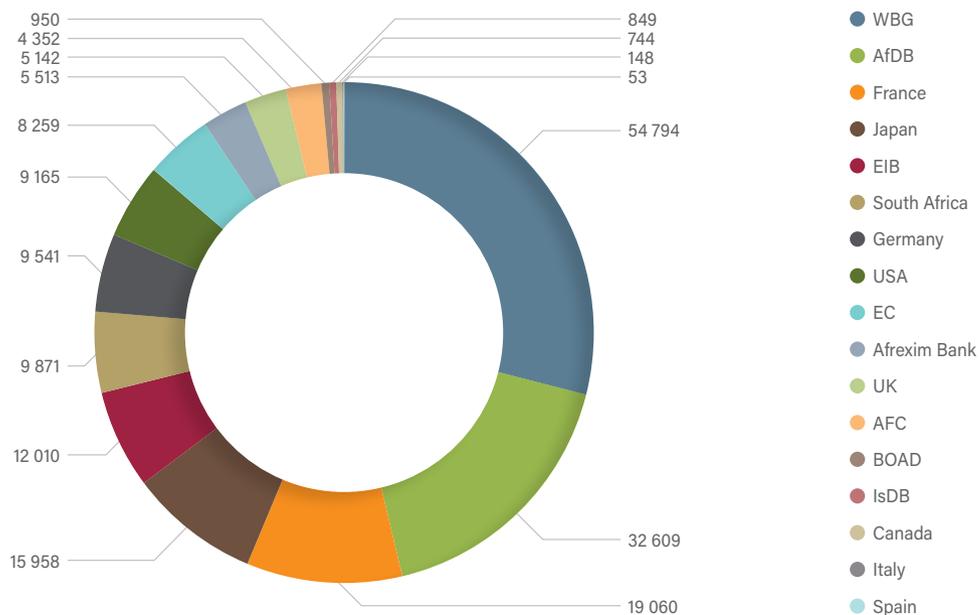
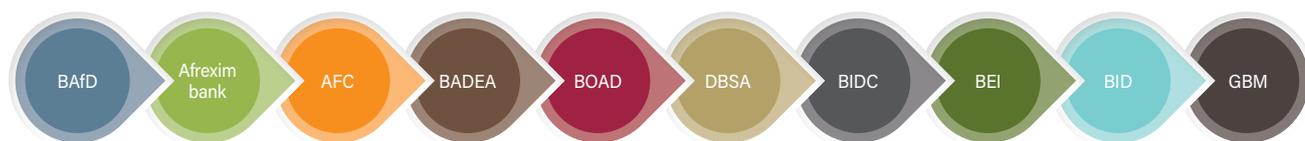


Schéma 50: Total des engagements en matière d'infrastructures parmi les membres de l'ICA 2012-2020

Source : Tendances du financement des infrastructures en Afrique, ICA, 2012-2020²⁶

Banques de développement

Les banques de développement sont essentielles pour le financement de la préparation des projets, dans l'octroi de prêts pour le développement et l'exploitation des projets PIDA, et le soutien à l'élaboration des politiques et au renforcement des capacités dans les États africains et les CER. Les banques de développement accordant actuellement des prêts au PIDA sont la BAD, la DBSA, la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC) et diverses banques africaines de développement régionales et nationales. Ci-après un aperçu de certaines banques régionales de développement les plus importantes qui soutiennent la mise en œuvre du PIDA.



²⁶ Tendances du financement des infrastructures en Afrique, ICA, 2012-2020. Disponible sur: http://www.nepad-ippf.org/sites/default/files/filefield_paths/IFT_Africa_Report%202019-2020-French.pdf

Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA)

La Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA) a joué un rôle actif dans l'effet de levier et le cofinancement des activités de préparation des projets, en particulier dans la région de l'Afrique australe, et dans la fourniture de capitaux pour le développement et l'exploitation de projets d'infrastructure par le biais de l'emprunt et de la prise de participation. La DBSA administre également la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), et dispose d'une facilité de préparation et de développement de projets (FPDP) facilitant le financement de la préparation de projets d'infrastructure dans la sous-région de la SADC. La DBSA est également l'agence d'exécution du projet pour la mise en œuvre de la phase de démarrage du Fonds pour l'eau de la SADC. La DBSA peut également intervenir en tant que teneur de livre dans des projets qui sont financés par la syndication de plusieurs créanciers.

Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC)

La Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC) soutient les États membres de la CEDEAO en mobilisant des ressources sous forme de subventions, de crédits et de renforcement des capacités. Depuis plus de quarante ans, la BIDC aide les États membres à relever les défis infrastructurels, sociaux et institutionnels en finançant des projets dans le cadre de ses guichets pour les secteurs privé et public.

Groupe de la Banque mondiale (GBM)

Le groupe de la Banque mondiale est l'un des principaux partenaires de développement du PIDA. Il fournit des ressources financières, une assistance technique et des conseils politiques pour soutenir la mise en œuvre du PIDA. La Banque mondiale joue un rôle de premier plan en développant les capacités à entreprendre l'identification et la délimitation du champ d'application des projets et en soutenant la préparation des projets en aval jusqu'au bouclage financier. Dans le cadre de l'identification des projets dans les quatre secteurs d'infrastructure, la Banque a continué à faciliter l'évaluation des besoins pour déterminer les projets prioritaires qui auront l'impact le plus important en améliorant la connectivité régionale dans le domaine des transports, le commerce de l'énergie pour traiter la question de l'approvisionnement en électricité et autres sources d'énergie et le partage des ressources en eau transfrontalières.

Partenaires au développement

Les partenaires au développement contribuent à la mise en œuvre du PIDA en fournissant des ressources financières, en soutenant l'élaboration d'instruments politiques et juridiques, en renforçant les capacités institutionnelles et en fournissant des services de conseil, entre autres. Ci-après un aperçu des partenaires de développement cruciaux qui collaborent avec l'AUDA-NEPAD pour la mise en œuvre du PIDA.



Union européenne (UE)

L'Union européenne (UE) est un partenaire de premier plan dans le développement du PIDA en termes de financement de ses projets à travers les différentes phases de leur cycle de vie. L'UE finance des projets d'infrastructure physique dans le cadre du Fonds fiduciaire Europe/Afrique ou par l'intermédiaire de la Banque européenne d'investissement (BEI). L'UE accorde également des financements pour l'élaboration d'instruments politiques, juridiques et réglementaires et pour le renforcement des capacités. Voici quelques exemples du soutien de l'UE au PIDA :

- (i) Préparation du PIDA PAP2 par le biais de l'assistance technique à l'Union africaine.
- (ii) Soutien à la CUA pour les travaux préliminaires sur l'harmonisation des normes dans le secteur ferroviaire.
- (iii) Facilitation de la mise en place du marché unique de l'électricité en Afrique (AfSEM) par le biais du partenariat Afrique-UE pour l'énergie.

- (iv) Système d'échange Internet africain (AXIS)²⁷ : subvention accordée par le Luxembourg pour soutenir la création de points d'échange Internet (IXP) nationaux et régionaux et d'opérateurs Internet régionaux.
- (v) Initiative politique et réglementaire pour l'Afrique numérique (PRIDA)²⁸ - subvention de 10 millions d'euros de l'UE visant à promouvoir l'accès universel et abordable à la large bande sur tout le continent grâce à un cadre réglementaire harmonisé et propice à l'utilisation des TIC pour le développement social et économique ; et
- (vi) Organisation de formations sur les PPP pour les CER et les États membres dans le cadre du mécanisme de soutien aux infrastructures de l'UE (EU-ISM).

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

La GIZ, au nom du Ministère Fédéral de la Coopération Économique et du Développement (BMZ), est un partenaire de longue date et continue de jouer un rôle essentiel dans la mise en œuvre du PIDA grâce à son soutien à la CUA et à l'AUDA-NEPAD pour la promotion et la réalisation du PIDA. La GIZ soutient le PIDA à travers différents domaines d'action tels que la gestion de l'information sur le PIDA et les rapports d'avancement, le marketing et la coopération avec les bailleurs de fonds du secteur privé, la fourniture de capacités pour la préparation de projets à un stade précoce, le renforcement des capacités et la coordination entre les agences chefs de file du PIDA. Les principales contributions de la GIZ au PIDA sont les suivantes :

- (i) **Conseil et soutien techniques:** La GIZ offre un conseil et appui techniques au PIDA dans plusieurs domaines, tels que la préparation de financement de projets d'infrastructures, le renforcement des capacités et la coordination entre les principaux acteurs du PIDA. La GIZ a facilité le processus consultatif visant à élaborer les pipelines PIDA 1 et 2 en collaboration avec la CUA et le groupe de travail du PIDA. De plus, un budget conséquent a été alloué à la nomination d'une équipe d'experts pour fournir un soutien-conseil aux projets du PIDA.
- (ii) **Renforcement des capacités:** La GIZ soutient le renforcement des capacités pour la préparation des projets à un stade préliminaire, organise des formations, notamment pour les partenariats public-privé (PPP) dans le domaine des infrastructures.
- (iii) **Mise en place de plateformes:** La GIZ a facilité la création du Réseau africain des femmes dans les infrastructures (ANWIn), une plateforme d'engagement stratégique de haut niveau au sein du département de l'infrastructure et de l'énergie de la Commission de l'Union africaine (CUA). Une proposition de politique a été élaborée grâce à cette assistance technique.
- (iv) **Élaboration de moyens d'action:** Avec le soutien de la GIZ, des outils essentiels ont été développés pour faciliter la mise en œuvre du PIDA, tels que le mécanisme de prestation de services (MPS) et son label de qualité PIDA (PQL), y compris l'évaluation de l'infrastructure verte, le réseau d'affaires continental (CBN) et la boîte à outils PIDA pour la création d'emplois, entre autres.
- (v) **Lien entre les MPME et les infrastructures:** Au cours de la période Covid 19, l'AUDA a lancé, avec l'aide de la GIZ, une initiative en faveur des petites et moyennes entreprises qui a permis de financer au moins 4 petites entreprises.
- (vi) **Approche intégrée des corridors:** Cette approche de corridor intégré vert pour les infrastructures a été initiée dans le cadre du PIDA et est en phase pilote dans le Corridor Central de l'Afrique. L'objectif est de renforcer le développement socio-économique de la région et son intégration avec l'économie régionale et mondiale grâce à la mise en place de projets d'infrastructures vertes et résilientes au climat.

Agence japonaise de coopération internationale (JICA)

L'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) a soutenu le développement des capacités institutionnelles et humaines ainsi que le développement des infrastructures physiques en Afrique. Les domaines spécifiques dans lesquels un soutien a été apporté au PIDA comprennent l'approche du développement des corridors, le renforcement des efforts de mobilisation des ressources par le biais du système d'information du PIDA, et l'amélioration de la connectivité continentale et de la facilitation du commerce.

(i) Soutien à l'approche de développement des corridors

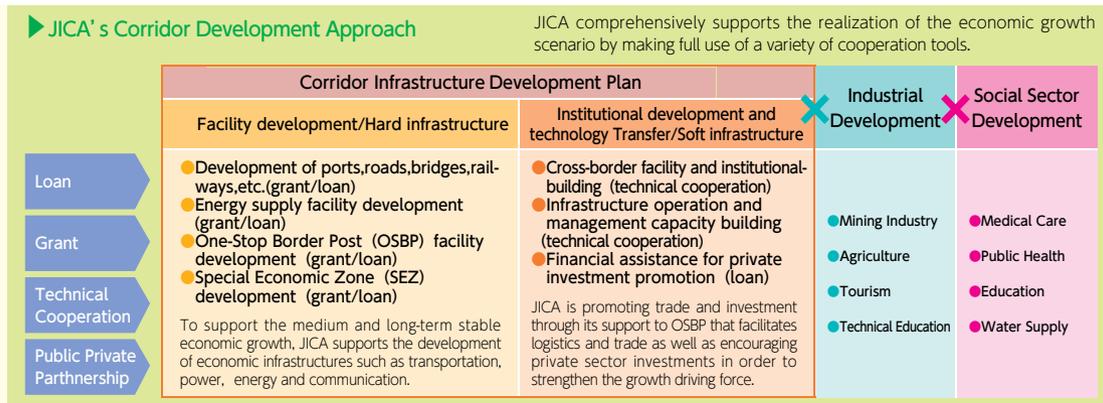
La politique de coopération centrale de la JICA pour l'Afrique en matière de développement d'infrastructure assure la promotion d'une approche de développement de corridors. À partir de 2022, la JICA a soutenu la formulation de plans directeurs stratégiques pour le corridor nord, le corridor de Nacala et la ceinture de croissance de l'Afrique de l'Ouest (les trois corridors prioritaires), et a préconisé

²⁷ Fonds fiduciaire de l'UE pour les infrastructures en Afrique, Système d'échange Internet africain (AXIS). Disponible sur: <https://www.eu-africa-infrastructure-tf.net/activities/grants/axis-african-internet-exchange-system.htm>

²⁸ UE, Initiative pour une politique et une réglementation en faveur de l'Afrique numérique (PRIDA). Disponible sur: https://international-partnerships.ec.europa.eu/policies/programming/programmes/policy-and-regulation-initiative-digital-africa-prida_en

le renforcement des activités industrielles potentielles, l'expansion de l'échelle du marché et l'élimination des goulots d'étranglement dans l'infrastructure et la logistique, ce qui est la clé du développement du corridor.

Les trois corridors prioritaires de la JICA sont alignés avec le PIDA. Leur soutien a été largement engagé dans la réalisation du scénario de croissance économique en utilisant une variété d'outils de coopération comme indiqué dans le schéma suivant :



Tema intersection (part of the Ghana International Corridor Improvement Project) (Ghana)



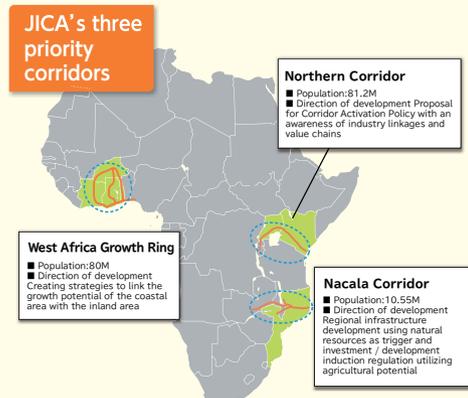
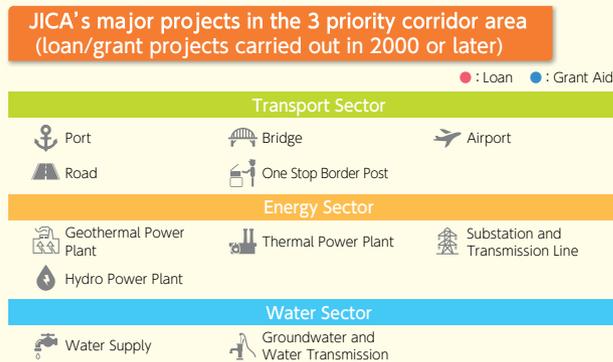
Source of the Nile Bridge (Uganda)



Mombasa Port Development Project and Mombasa Port Area Road Development Project (Kenya) (Photo: Toyo Construction Co., Ltd.)



Namanga OSBP (Kenya-Tanzania border)



West Africa Growth Ring



Northern Corridor



Nacala Corridor

Schéma 51: L'approche de corridor de la JICA

à l'amélioration du contenu du Centre virtuel d'information sur le PIDA (VPIC), un portail de connaissances en ligne sur le PIDA, afin de présenter un tableau de bord, des nouvelles, des événements, des vidéos et des documents fiables sur le PIDA.

(iii) Amélioration de la connectivité de l'Afrique

Les postes frontaliers à guichet unique (OSBP) constituent une approche moderne unique pour améliorer l'efficacité des postes frontaliers terrestres. Les OSBP sont également centraux pour la mise en œuvre des projets de transport dans le cadre du PAP-PIDA et de l'amélioration de l'interconnexion des marchés et l'intégration régionale sur le continent.

La JICA a soutenu 14 OSBP sur le continent par le biais du développement de facilités et de la coopération technique. Le manuel de l'OSBP, un guide opérationnel des OSBP, est une ressource clé que l'AUDA-NEPAD et la JICA ont conjointement entrepris de développer et de réviser par la suite. Le manuel fournit une référence pratique en partageant l'expérience et les leçons tirées du développement des OSBP pour les décideurs et les responsables de la mise en œuvre des projets OSBP.



Schéma 54: Photo de groupe sur le lancement de la 3ème édition du manuel de référence de l'OSBP

USAID/Power Africa

Le PIDA bénéficie du programme USAID/Power Africa, une initiative financée par les États-Unis qui vise à promouvoir une croissance économique inclusive, à faible émission de carbone, qui améliore les moyens de subsistance et la prospérité en augmentant la capacité de production et le nombre de consommateurs connectés au réseau électrique. Le programme Power Africa de l'USAID est basé sur la Vision africaine de l'énergie (APV) qui soutient le PIDA et cible les projets énergétiques prioritaires en Afrique pour faire avancer sa mise en œuvre conformément à l'Agenda 2063 de l'Afrique.

L'initiative USAID/Afrique a été développée par la CUA, l'AUDA-NEPAD, la BAD, l'UNECA et le ministère fédéral des finances du Nigeria. L'APV repose sur les cinq piliers que sont l'exploitation des ressources nationales, la stimulation de la croissance du PIB par l'électrification, l'augmentation de la production d'électricité par l'intégration régionale, l'exploitation efficace de nos actifs énergétiques et la mobilisation de toutes les ressources disponibles. L'objectif principal de l'APV est d'atteindre des objectifs définis en matière d'électrification résidentielle et industrielle/professionnelle grâce à des solutions en réseau et hors réseau et à l'utilisation des vastes ressources d'énergie renouvelable du continent.

Elle plaide également pour une intégration régionale accrue, afin d'augmenter la fourniture d'énergie de manière efficace, et souligne le rôle essentiel des compétences techniques et du développement des capacités institutionnelles pour garantir l'élaboration et la mise en œuvre de projets énergétiques de manière durable. Elle y parviendra par le déblocage du développement de projets énergétiques en permettant aux pays qui le souhaitent d'améliorer leurs propres institutions énergétiques et de progresser vers l'autosuffisance. USAID Power Africa facilite le développement de l'industrie de l'énergie en Afrique en fournissant les éléments suivants :

- (i) Assistance technique à la conception/réforme des politiques et des réglementations ;
- (ii) L'assistance aux transactions avec le soutien au démarrage de solutions énergétiques innovantes, l'évaluation des ressources, les études de faisabilité et les études d'impact sur le réseau ;
- (iii) Instruments de financement fournissant des fonds propres, des financements mezzanine, des prêts de premier et de second rang, des garanties, des crédits à l'exportation, des subventions et des programmes d'assurance ;
- (iv) Renforcement des capacités avec une assistance technique fournie pour soutenir le renforcement institutionnel, le développement des compétences techniques et réglementaires, et les activités de développement/gestion de projets et Missions commerciales aux États-Unis et en Afrique.

Power Africa a fourni une assistance technique au Togo pour l'élaboration d'un cadre réglementaire et juridique visant à soutenir l'électrification hors réseau et à l'Éthiopie pour le renforcement des capacités et la rédaction d'une nouvelle loi sur la géothermie accompagnée de réglementations. Dans le cadre de l'initiative d'assistance aux transactions, Power Africa dispose de plus de 70 conseillers en transactions répartis dans toute l'Afrique, qui peuvent fournir gratuitement leur expertise aux promoteurs de projets et aux entités du secteur public qui remplissent les conditions requises.

L'USAID a fourni un financement, par le biais de garanties de prêt, pour couvrir les sommes à prêter aux petits projets hydroélectriques

afin de garantir l'emprunt auprès de la Standard Chartered Bank à la PTA Bank pour les prêts aux projets d'électricité en Afrique. Ces projets comprennent deux centrales hydroélectriques au fil de l'eau en Ouganda qui renforceront considérablement l'infrastructure énergétique propre du pays. Un protocole d'accord a été signé entre l'USAID et l'Union européenne et rassemble les ressources collectives de plus de 175 partenaires des secteurs public et privé afin d'augmenter le nombre de personnes ayant accès à l'électricité en Afrique.

Organisations internationales

Des partenariats ont également été établis avec des organisations ou des forums internationaux tels que le Partenariat mondial pour l'eau, l'OCDE et le Forum économique mondial (FEM), qui apportent au PIDA les connaissances, l'expertise et les ressources nécessaires à la mise en œuvre de ses programmes phares.



Partenariat mondial pour l'eau (GWP)

Le Partenariat mondial pour l'eau (GWP)²⁹ est un réseau de plus de 3 000 organisations actives dans le domaine de l'eau qui promeut une gestion efficace, efficiente et durable des ressources en eau dans le monde entier. Le GWP offre une plateforme où les acteurs de l'eau aux niveaux mondial, régional, national et local peuvent partager leurs connaissances sur l'eau et accéder à une assistance technique et à des conseils politiques pour une gestion intelligente des ressources en eau.

Le GWP a signé un protocole d'accord avec l'AUDA-NEPAD pour collaborer à l'exécution du portefeuille de projets transfrontaliers d'eau et d'hydroélectricité du PIDA en novembre 2018 lors de la semaine du PIDA, qui s'est tenue à Victoria Falls, Zimbabwe. Le partenariat vise à accélérer la mise en place des infrastructures hydrauliques essentielles du PIDA, à élaborer des dossiers d'investissement et d'affaires relatifs aux objectifs de développement durable (ODD), à éliminer les blocages liés à la gestion des transactions et à intégrer la sécurité de l'eau et la résilience climatique dans l'élaboration des projets. En outre, la collaboration vise également à améliorer la gouvernance et la connaissance de l'eau, ainsi qu'à renforcer les capacités institutionnelles.



Schéma 55: Signature de partenariats entre l'AUDA-NEPAD et le GWP

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

Le rapport, intitulé Infrastructures de qualité dans l'Afrique du 21^e siècle³⁰, a été publié lors d'un événement de lancement de haut niveau qui s'est tenu en ligne le 9 juillet 2020. Il a marqué l'aboutissement de la première phase d'une initiative de collaboration entre l'OCDE, le Centre africain pour la transformation économique (ACET) et l'AUDA-NEPAD, qui remonte au Forum économique international sur l'Afrique de 2018, tenu à Paris, lorsque le président Nana Akufo-Addo a appelé à la création d'une plateforme technique pour faciliter un dialogue politique sur l'optimisation, l'accélération et la mise à l'échelle d'infrastructures de qualité en Afrique.

Le rapport identifie les goulots d'étranglement qui entravent le développement des infrastructures -

²⁹ Le partenariat mondial pour l'eau. Disponible sur: <https://www.gwp.org/en/>

³⁰ Des infrastructures de qualité dans l'Afrique du XXI^e siècle, OCDE, 2020. Disponible sur: https://nepad-my.sharepoint.com/personal/mcneilm_nepad_org/Documents/Attachments/Annual%20Rapport_v4_single%20page_view%201.docx?web=1



notamment les contraintes de capacité institutionnelle et la multiplicité des normes réglementaires et techniques - et propose deux mécanismes essentiels pour aller de l'avant :

- (i) Étendre le système de label de qualité PIDA (PQL) pour reconnaître les infrastructures de qualité ;
- (ii) Créer une plateforme pour améliorer l'apprentissage par les pairs en temps réel et le partage des bonnes pratiques entre les professionnels africains de l'infrastructure.

Forum économique mondial (FEM)

L'Initiative stratégique pour les infrastructures en Afrique (ASI)³¹ a été créée pour atteindre les objectifs du PIDA en renforçant la collaboration avec le secteur privé. L'initiative a été lancée par des chefs d'entreprise internationaux et africains lors du Forum économique mondial (FEM) sur l'Afrique à Addis-Abeba, en mai 2012. Il est dirigé par le WEF en partenariat avec la BAD et est soutenu et guidé par la CUA et l'AUD-NEPAD. L'initiative vise à :

- (i) Aider le secteur public à bénéficier d'une contribution objective, transparente et informée du secteur privé pour hiérarchiser et sélectionner systématiquement les projets à accélérer dans le cadre du PIDA ; et
- (ii) Développer des idées innovantes et produire des publications informatives sur l'accélération des projets (y compris l'habilitation et le renforcement des capacités), la gestion de programmes d'infrastructure transnationaux et le financement de projets à un stade précoce afin d'améliorer la fourniture d'infrastructures en Afrique.

L'ASI fournira en fin de compte un modèle à reproduire dans toute l'Afrique, en créant un environnement propice à la participation du secteur privé au développement des infrastructures, en mettant l'accent sur l'accélération de la mise en œuvre du PIDA. Un groupe de travail des entreprises (BWG) a été mis en place pour assurer une voix coordonnée des entreprises afin d'établir des priorités et d'accélérer le PIDA. Il regroupe actuellement plus de 40 institutions publiques et entreprises privées.

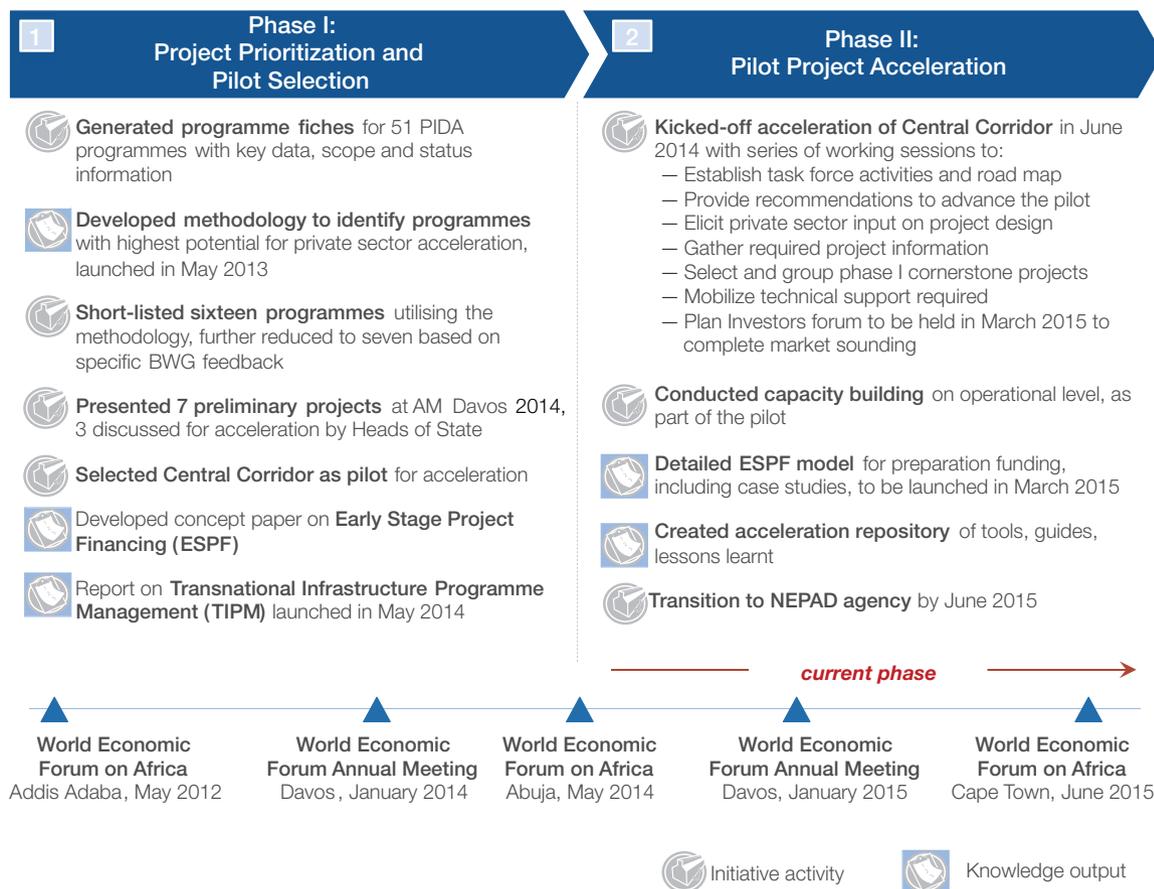
L'ASI a été structurée en deux phases, la première étant axée sur la "hiérarchisation des projets et la sélection des projets pilotes" et la seconde sur "l'accélération des projets pilotes", comme cela est résumé dans le schéma ci-dessous, ainsi que les principaux rapports et outils produits.

La méthodologie comprend un ensemble d'outils analytiques (modèle Excel) fournis par le BCG et utilisés de manière séquentielle en quatre étapes de base sur la base de la liste de projets PIDA PAP1 (données provenant de la CUA, de l'AUDA-NEPAD (Aurecon consultancy)) :

- (i) Décomposer les programmes complexes en projets individuels distincts afin de faciliter les comparaisons directes (les comparaisons entre des programmes largement étiquetés pouvant être trompeuses) ;
- (ii) Regrouper les projets par potentiel selon trois seuils clés (qualité/disponibilité des données, environnement du projet, complexité du projet) et les classer en vue d'une accélération immédiate, à moyen ou à long terme ;
- (iii) L'utilisation de la méthode du "regroupement à deux lentilles" pour identifier les candidats à l'accélération immédiate en fonction de leur état de préparation et de la création de valeur et de l'impact probables ; et
- (iv) Affiner la liste de présélection en évaluant les projets sur la base d'autres considérations clés (par exemple, la diversité régionale et sectorielle et le soutien public).

Sur la base des données et de la méthode, 16 programmes ont été initialement présélectionnés et présentés aux parties prenantes lors du WEF sur l'Afrique (mai 2013, Le Cap). La liste restreinte a été affinée grâce à une deuxième enquête du secteur privé menée à un niveau plus granulaire. D'autres critères d'identification ont également été appliqués, tels qu'une faible dépendance séquentielle avec d'autres programmes (la mise en œuvre d'un programme dépend de l'achèvement préalable d'un autre), la disponibilité de leviers d'accélération, l'intérêt du secteur privé et la réduction des "obstacles". Une liste restreinte de sept programmes PIDA a ainsi été établie et a servi de base à la sélection du projet pilote.

³¹ WEF, The African Strategic Infrastructure Initiative (ASI), 2015. Available at https://www3.weforum.org/docs/WEF_AFSII_Project_Overview_Accelerating_Infrastructure_Development_in_Africa.pdf



Le Boston Consulting Group (BCG) a fourni trois détachements stratégiques au WEF de 2012 à 2015 pour réaliser et soutenir les activités requises par l'initiative en tant que conseiller de projet. Une assistance technique a été fournie au cours de cette période pour tous les axes de travail et tous les types de projets. Les programmes du PIDA PAP1 ont été dégroupés, analysés, présélectionnés et présentés dans le cadre des processus résumés ci-dessus.

Les projets du PIDA PAP1 présélectionnés et finalisés ont servi de base aux projets présentés lors du premier sommet financier de Dakar en 2014, motivés par la préparation précoce des projets et le réseau d'affaires continental similaire au BWG.

L'ASI a également facilité la mobilisation de ressources techniques indispensables, financées par la DBSA, afin d'achever les exercices de finalisation des projets de l'étape 1 en vue de leur présentation et de leur étude de marché lors de la table ronde présidentielle et du forum des investisseurs du corridor central en mars 2015 à Dar Es Salaam, Tanzanie.

L'initiative a atteint sa phase finale en 2015 et il a été envisagé de l'héberger à l'AUDA-NEPAD pour l'accélérer, l'étendre et la reproduire pour les projets du PAP-PIDA. Cela ne s'est pas produit, et l'initiative a été transformée en Partenariat pour l'investissement dans le développement durable (SDIP), actuellement hébergée par la DBSA. Voici les publications et les thèmes de l'initiative visant à créer un environnement propice au développement des infrastructures africaines dans le cadre du PIDA :

- (i) Infrastructures stratégiques en Afrique - Une approche commerciale de l'accélération des projets ;
- (ii) Gestion des programmes d'infrastructure transnationaux en Afrique - Défis et bonnes pratiques ;
- (iii) Financement de la préparation des projets à un stade précoce ; et
- (iv) Renforcement des capacités dans le cadre d'un projet pilote (corridor central).

Chapitre 6

L'Agenda 2063 et les initiatives en matière d'infrastructures continentales pour générer des impacts socio-économiques



Agenda 2063

L'Agenda 2063 est le cadre stratégique du continent conçu pour atteindre son objectif de développement inclusif et durable. Cette évolution vise à concrétiser l'élan panafricain pour l'unité, l'autodétermination, la liberté et la prospérité collective, tel qu'il a été défini dans le cadre du panafricanisme et de la renaissance africaine. L'Agenda 2063 donne la priorité au développement social et économique inclusif, à l'intégration continentale et régionale, à la gouvernance démocratique, à la paix et à la sécurité, parmi d'autres questions visant à repositionner l'Afrique pour qu'elle devienne un acteur sur la scène mondiale.

Il cherche à atteindre un développement centré sur les personnes, l'égalité des sexes et l'autonomisation des jeunes ; des contextes mondiaux changeants tels que la mondialisation accrue et la révolution des TIC ; l'unité accrue de l'Afrique ; et les opportunités émergentes de développement et d'investissement dans des domaines tels que l'agro-industrie, le développement des infrastructures, la santé et l'éducation, ainsi que la valeur ajoutée dans les produits de base africains. Trois objectifs sont pertinents pour les infrastructures de transport, d'énergie, d'eau et de TIC. Il s'agit de: (i) Objectif 10 : Des infrastructures de classe mondiale sillonnent l'Afrique, (ii) Objectif 6 : Économie bleue/océanique pour une croissance économique accélérée et (iii) Objectif 20 : L'Afrique assume l'entière responsabilité du financement de son développement. L'Afrique accorde une importance primordiale au développement des infrastructures en tant qu'instrument clé pour stimuler et promouvoir l'intégration régionale, le commerce et la transformation économique³².

Projets phares de l'Agenda 2063

Les projets phares de l'Agenda 2063 sont un ensemble de projets et d'initiatives prioritaires identifiés pour conduire la mise en œuvre dans le cadre plus large de l'Agenda 2063. Ces projets phares couvrent de nombreux secteurs et de domaines thématiques, notamment les infrastructures, le commerce, la gouvernance et l'éducation. Les projets phares sont conçus pour répondre aux défis et aux opportunités critiques de l'Afrique et pour accélérer le développement du continent. Ils visent à promouvoir la croissance inclusive, l'intégration régionale et le développement durable dans toute l'Afrique. Ces projets phares sont soutenus par divers mécanismes, notamment des ressources financières, une expertise technique et des partenariats avec des institutions régionales et internationales, des États membres et le secteur privé. La mise en œuvre des programmes phares nécessite la collaboration, la coordination et l'engagement de toutes les parties prenantes.

Plusieurs projets PIDA identifiés dans le cadre de l'Agenda 2063, tels que la construction d'un chemin de fer à grande vitesse, le barrage d'Inga en République démocratique du Congo et le marché unique du transport aérien en Afrique (SAATM). Le PIDA contribue à la mise en œuvre de ces projets phares en apportant le soutien, la coordination et les ressources nécessaires à leur bonne réalisation. Ainsi, le PIDA et les projets phares de l'Agenda 2063 sont interconnectés, le PIDA jouant un rôle crucial dans la réalisation des objectifs de développement des infrastructures de l'Agenda 2063.

Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf)

La ZLECAf est une initiative phare à l'échelle du continent qui créera un marché unique pour les biens et les services, facilitera la circulation des personnes, et favorisera le développement industriel et une croissance socio-économique durable et inclusive, conformément à l'Agenda 2063. D'ici à 2050, la ZLECAf devrait porter la taille de l'économie africaine à 29 000 milliards de dollars E-U et créer un marché africain unique pour les biens et les services, couvrant environ 1,2 milliard de personnes dans les États membres de l'UA³³.

Les infrastructures créées dans le cadre du PIDA, telles que les réseaux de transport, les systèmes énergétiques, les eaux transfrontalières et les infrastructures TIC, jouent un rôle crucial dans la réalisation des objectifs de la ZLECAf. En réduisant les coûts de transport, en garantissant la disponibilité de l'énergie et de l'eau et en facilitant l'échange efficace d'informations, les infrastructures du PIDA soutiennent la production et le commerce de biens et de services dans le cadre de la ZLECAf.



Schéma 56: Discussions entre l'AUDA-NEPAD et le secrétariat de la ZLECAf

³² Objectifs et domaines prioritaires de l'Agenda 2063 de l'Union africaine. Disponible sur: <https://au.int/en/agenda2063/goals>

³³ Secrétariat de la ZLECAf, L'objectif de la ZLECAf. Disponible sur: <https://au-afcfta.org/purpose-the-afcfta/>

Afin de renforcer les liens institutionnels et de promouvoir l'intégration régionale et le commerce en Afrique, l'AUDA-NEPAD et le Secrétariat de la ZLECAf ont tenu une session de travail, le 21 octobre 2022, pour tirer parti de la profondeur et de l'étendue de leurs expériences pour développer un programme de travail collaboratif rigoureux. Des domaines clés de collaboration ont été identifiés et les équipes respectives ont été chargées d'élaborer un plan de travail détaillé pour reprendre la mise en œuvre en 2023³⁴.

Réseau intégré de trains à grande vitesse en Afrique (AIHSRN)

Le réseau intégré de trains à grande vitesse en Afrique (AIHSRN) est un projet phare de l'Agenda 2063. L'AIHSRN vise à relier les villes, les mégapoles, les centres commerciaux et industriels, les zones économiques et les destinations touristiques du continent africain grâce au développement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse complet. L'objectif de l'AIHSRN est de renforcer l'intégration régionale, de promouvoir le développement économique et de faciliter la circulation des biens, des services et des personnes en Afrique. En améliorant la connectivité grâce à l'infrastructure ferroviaire, l'AIHSRN vise à réduire les coûts de transport, à atténuer la congestion et à renforcer le commerce et la coopération économique entre les pays africains.

L'AIHSRN est développé en plusieurs phases, la première s'étendant de 2013 à 2023. Au cours de cette phase, un plan directeur pour le développement de l'AIHSRN a été préparé, ainsi que des études de cadrage détaillées pour deux projets pilotes. Le plan directeur décrit les itinéraires et les infrastructures proposés pour l'AIHSRN, en tenant compte des centres de population, les activités économiques et le potentiel touristique. Pour garantir une mise en œuvre réussie, diverses parties prenantes, notamment les États membres de l'UA, les CER et les organisations internationales telles que la BAD et la Banque mondiale, sont impliquées dans la planification et la coordination du projet AIHSRN. En outre, des programmes de formation ont été organisés pour renforcer la capacité des États membres dans des domaines tels que le financement des chemins de fer et les conventions internationales relatives à l'équipement ferroviaire.

L'AIHSRN est considéré comme un élément clé de l'intégration régionale et du développement économique en Afrique. Il s'aligne sur les objectifs du PIDA et d'autres projets phares de l'Agenda 2063. Les cartes ci-dessous présentent les plans directeurs de l'AIHSRN pour 2033 et 2043.

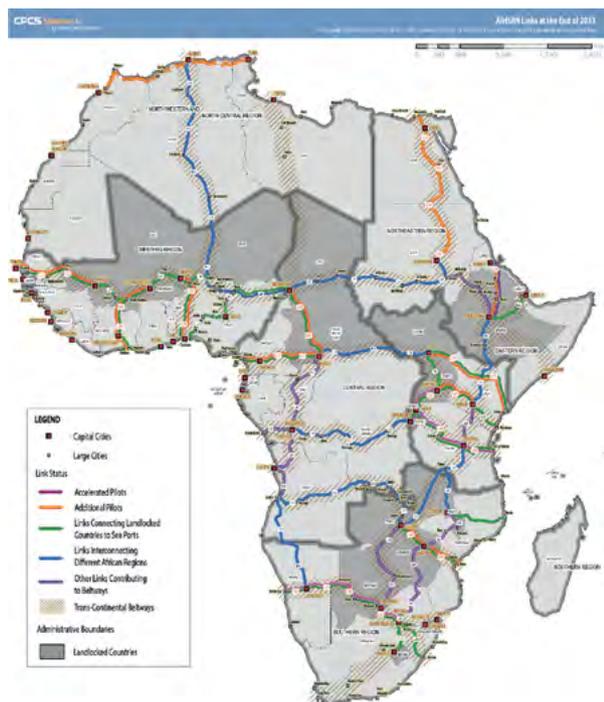


Schéma 57: Carte Plan directeur AIHSRN 2033

Source : Rapport d'avancement du PIDA de 2019⁸

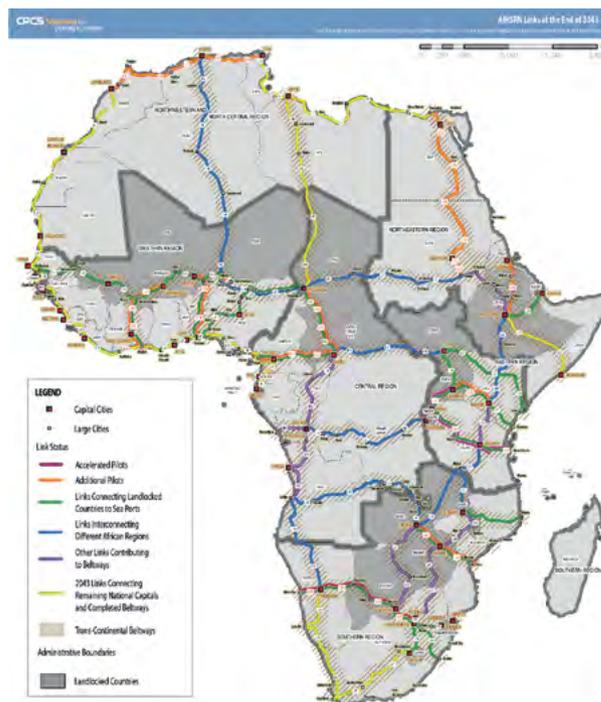


Schéma 58: CARTE du plan directeur de l'AIHSRN 2043

³⁴ AUDA-NEPAD, Le renforcement des liens entre l'AUDA-NEPAD et le Secrétariat de la ZLECAf favorisera l'intégration régionale et le commerce en Afrique. Disponible sur: <https://www.nepad.org/news/strengthening-links-between-auda-nepad-and-afcfta-secretariat-will-promote-regional>

Marché unique africain du transport aérien (SAATM)

Le marché unique du transport aérien africain (SAATM) est un projet phare de l'Agenda 2063, une initiative de l'UA visant à créer un marché unique et unifié du transport aérien en Afrique afin de faire progresser la libéralisation de l'aviation civile en Afrique et de donner un élan au programme d'intégration économique du continent. Le SAATM veille à ce que l'aviation joue un rôle majeur dans la connexion de l'Afrique, la promotion de son intégration sociale, économique et politique et la stimulation du commerce et du tourisme intra-africains. Les accords relatifs au ciel ouvert stimulent le trafic et les économies et créent des emplois. Selon l'enquête de l'Association internationale du transport aérien (IATA), si les 12 principaux États membres de l'UA suivants ouvraient leurs marchés et amélioreraient la connectivité, **155.000 emplois** supplémentaires et **1,3 milliard de dollars E-U** du PIB annuel seraient créés dans ces pays³⁵.

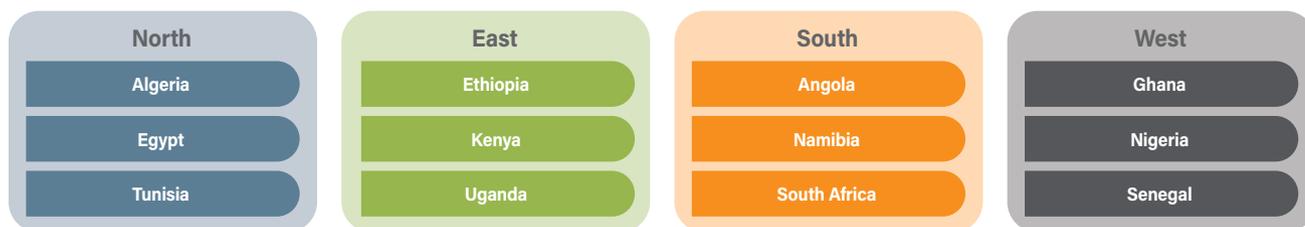


Schéma 59: Pays cibles pour l'impact de la libéralisation intra-africaine sur le trafic

Source : Enquête de l'IATA³⁵

Le PIDA identifie le développement d'un plan directeur d'infrastructure d'aviation continentale comprenant une architecture d'espace aérien sans faille pour identifier les lacunes actuelles de l'infrastructure d'aviation sur le continent (aéroports et services de navigation aérienne) compte tenu de la croissance du trafic attendue suite à la pleine opérationnalisation du SAATM. Actuellement, **36 États membres de l'UA**, représentant une population totale de plus de 800 millions de personnes, soit 61 % de la population du continent africain et 89 % du marché du transport aérien intra-africain, ont adhéré au SAATM et ont ouvert leurs marchés les uns aux autres, en supprimant les restrictions en termes de fréquence et de capacité et en s'accordant mutuellement des droits de trafic, ce qui favorisera la connectivité du transport intra-africain et soutiendra l'amélioration du commerce et du tourisme³⁶.

Le projet de barrage du Grand Inga

Le projet de barrage du Grand Inga est un important projet hydroélectrique en RDC, qui vise à fournir de l'électricité propre et abordable à la RDC et à l'ensemble du continent. Il est considéré comme un projet PIDA et un projet phare de l'Agenda 2063, susceptible de contribuer aux besoins énergétiques et au développement économique de l'Afrique. Le projet vise à atteindre une capacité installée totale de plus de 42.000 MW.

Suite à la décision du gouvernement de la RDC en 2018 de faire évoluer le concept d'Inga 3 de 4.800 MW à 11.000 MW pour un coût d'investissement total de 18 milliards USD - dont 4 milliards USD pour les lignes de transmission - un accord a été signé en octobre 2018 entre le gouvernement et un consortium d'entreprises chinoises et espagnoles pour réaliser des études techniques et des évaluations d'impact environnemental et socio-économique d'Inga 3. Sur les 11.000 MW de capacité, l'Afrique du Sud reçoit 5.000 MW, le Nigeria 3.000 MW, les sociétés minières de la RDC 1.300 MW et le reste est destiné à la Société nationale d'électricité de la RDC (SNEL). La Guinée a également exprimé le souhait d'acheter 7.500 MW³⁷.



Schéma 60: Photo : Projet hydroélectrique du Grand Inga (AUDA-NEPAD)

³⁵ Transformer la connectivité aérienne intra-africaine, IATA, 2014. Disponible sur : https://www.iata.org/contentassets/44c1166a6e10411a982b2624047e118c/intervistas_afrialiberalisation_finalreport_july2014.pdf

³⁶ Union africaine, 2022. Disponible sur : <https://au.int/en/pressreleases/20220317/auc-and-kingdom-morocco-sign-revised-constitution-afcac-and-moi-saatm>

³⁷ Projet hydroélectrique du Grand Inga (AUDA-NEPAD). Disponible sur : <https://www.nepad.org/agenda-2063/flagship-project/grand-inga-hydropower-project>

La cybersécurité

En juin 2014, le sommet de l'UA a adopté la Convention de l'Union africaine sur la cybersécurité et la protection des données personnelles (AUCC), également connue sous le nom de Convention de Malabo. L'objectif premier de la Convention est d'assurer la sécurité des personnes et des institutions ainsi que celle des biens et des ressources financières, techniques et informationnelles sur l'ensemble du continent. Elle aborde la cybercriminalité et la cybersécurité et souligne la nécessité de légiférer sur les éléments essentiels des transactions électroniques et de la protection des données à caractère personnel.

La convention permettra d'harmoniser les politiques, les lois et les stratégies en matière de cybersécurité, de faciliter les échanges mondiaux et intrarégionaux en ligne et hors ligne, de renforcer la confiance des investisseurs dans le secteur des infrastructures et d'encourager le développement de contenus et de services locaux. La convention aura un impact crucial sur les opérations de la ZLECAf, car la cybersécurité sera essentielle à la conduite des échanges commerciaux par le biais du commerce électronique, de la fourniture de services électroniques et de la libre circulation des personnes à travers les frontières.

Alors que la convention est censée entrer en vigueur après avoir été ratifiée par 15 États, elle a actuellement obtenu 19 signatures et 15 ratifications³⁸. Afin d'évaluer l'état des structures nationales et régionales et de plaider en faveur de mesures de cybersécurité conformes à la convention et de l'intégrer dans les politiques et législations nationales, l'AUDA-NEPAD a élaboré un cadre d'évaluation de la cybersécurité³⁸. Ce cadre facilite l'élaboration de lignes directrices et d'interventions personnalisées à mettre en œuvre dans les États membres. L'augmentation des transactions de commerce électronique et la fourniture de services publics par l'intermédiaire des plates-formes électroniques à la suite de la pandémie de COVID 19 ont mis en évidence la nécessité d'une mise en œuvre rapide de la convention. Dans le domaine du commerce électronique, la sécurité du système de paiement électronique (SPE) est essentielle, car elle suscite la confiance des vendeurs et des consommateurs. Plusieurs CER ont déjà élaboré des modèles d'instruments politiques et législatifs sur la cybersécurité en vue de leur adoption par leurs États membres.



Rapport d'évaluation de la cybersécurité de l'AUDA-NEPAD³⁸

Autres initiatives continentales visant à stimuler la croissance socio-économique en Afrique

Les initiatives en matière d'infrastructures continentales ont été reconnues comme des moteurs essentiels de la croissance socio-économique en Afrique. Ces initiatives visent à combler le déficit d'infrastructures sur le continent et à libérer son potentiel de développement économique. Dans l'ensemble, ces initiatives, en conjonction avec le PIDA, visent à relever les défis de l'Afrique en matière d'infrastructures, à libérer le potentiel économique et à promouvoir la croissance socio-économique à l'échelle du continent. Voici quelques initiatives clés qui mettent en évidence la manière dont ces initiatives peuvent stimuler la croissance socio-économique.

Le Marché unique de l'électricité en Afrique (AfSEM)

Le marché unique de l'électricité en Afrique (AfSEM), un instrument crucial du secteur énergétique du PIDA, est destiné à faciliter le développement durable du secteur de l'électricité en Afrique par la mise en place d'un marché continental intégré de l'électricité. Son objectif principal est de fournir une énergie sûre, durable, fiable, compétitive et abordable aux ménages, aux industries et aux entreprises du continent. La création de l'AfSEM est le résultat du programme de l'UA sur l'harmonisation des cadres réglementaires pour le marché de l'électricité en Afrique. Par la suite, le document d'orientation de l'AfSEM, la feuille de route et la structure de gouvernance ont été préparés et adoptés par les chefs d'État de l'UA en février 2021. L'AfSEM devrait permettre d'améliorer la sécurité énergétique, la durabilité et la compétitivité des États membres de l'UA, qui formeront l'un des plus grands marchés uniques de l'électricité au monde et desserviront une population de plus de 1,3 milliard d'habitants.

Après le lancement de l'AfSEM, des progrès ont été réalisés. La mise en œuvre de son plan directeur a franchi des étapes clés,

³⁸ Rapport d'évaluation de la cybersécurité de l'AUDA-NEPAD, 2020. Disponible sur: <https://www.au-pida.org/download/cybersecurity-assessment-report/>

notamment l'accord sur les solutions techniques appropriées en collaboration avec les pools énergétiques africains, ce qui implique l'examen des systèmes d'information sur l'énergie (SIE) et du système d'information géographique (SIG), ainsi que du logiciel de simulation du système électrique. Plusieurs réunions de consultation participatives ont eu lieu et la sélection des partenaires pour la formation technique a été entreprise.

L'AfSEM devrait permettre de diversifier les sources d'énergie, d'améliorer les échanges commerciaux et les investissements, de combler les lacunes en matière d'infrastructures énergétiques entre les régions et les pays et de tirer parti de la ZLECAf. Conformément à l'Agenda 2063 de l'UA et à l'ODD 7, le marché unique de l'électricité du continent devrait en outre faciliter l'optimisation des sources d'énergie renouvelables de l'Afrique afin de parvenir à un accès à l'électricité de 100 % d'ici 2030.

L'Initiative présidentielle des Champions des infrastructures (PICI)

L'Initiative présidentielle des Champions des infrastructures (PICI) est une initiative qui confie la direction de projets spécifiques à des chefs d'État afin de promouvoir le projet ou le programme sur le continent. Il s'agit d'une stratégie fondamentale qui tire parti des intérêts et des capacités des présidents à encourager la mise en œuvre du projet ou du programme. Les champions sont au cœur de la réussite des projets qui leur sont confiés, car ils entreprennent des tâches cruciales qui requièrent tant de l'innovation que de l'engagement. Le PICI est doté des fonctions suivantes : Donner de la visibilité aux projets ; assurer un leadership ; débloquer les goulots d'étranglement politiques ; diriger les efforts de mobilisation des ressources pour la mise en œuvre des projets ; assurer une mise en œuvre rapide des projets dans un délai de cinq ans. Les champions de projet sont censés présenter régulièrement au HSGOC des rapports sur l'état d'avancement de leurs projets. Les projets en cours dans le cadre de PICI sont présentés ci-dessous.

Le PICI organise des sessions de réflexion stratégique pour rallier l'élan, les alliances et les partenariats en vue d'une action accélérée sur le processus de mise en œuvre du PICI. Deux sessions de ce type ont été organisées au cours des deux dernières années. La première s'est tenue en juillet 2021 et la seconde en marge de la 7^e semaine PIDA en février/mars 2022, à Nairobi, Kenya. Les événements suivants ont également été importants pour le PICI :

- (i) Deux sessions ministérielles du Comité de liaison de la route transsaharienne (CLRT) se sont tenues respectivement en mai et novembre 2021. Le thème central était le suivi de la proposition d'établissement d'un cadre institutionnel pour la gestion du corridor de la route transsaharienne.
- (ii) La deuxième réunion du Conseil des ministres du corridor LAPSSSET s'est tenue à Addis-Abeba, en Éthiopie, au cours de juin/juillet 2021, au cours de laquelle les États concernés ont signé les termes de référence du comité de pilotage du projet.
- (iii) L'atelier de consultation des parties prenantes du projet VICMED, qui s'est tenu à Dar Es-Salaam (Tanzanie) en février 2022, a permis de renforcer les synergies et l'alignement avec les parties prenantes concernées et de mettre en évidence les principaux défis et enseignements tirés.

En ce qui concerne la collecte de fonds et les engagements multipartites, les points saillants sont les suivants.

- (i) Une table ronde de haut niveau du projet VICMED s'est tenue au Caire en octobre 2021 avec pour objectif principal d'apporter plus de visibilité au processus de mise en œuvre, de mobiliser des ressources pour la phase de faisabilité 2 du projet VICMED, et de partager les leçons apprises et les meilleures pratiques.
- (ii) L'AUDA-NEPAD s'est engagée avec divers partenaires au développement et financiers à lever des fonds et à élargir l'engagement du secteur privé dans le processus de mise en œuvre du PICI. Il s'agit notamment de la Société financière africaine (AFC), de la BAD, d'Africa 50 et de la DBSA.

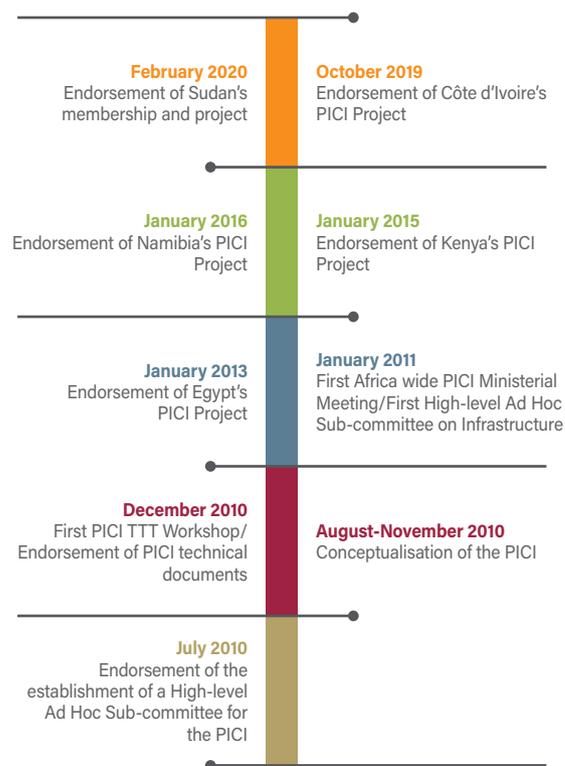


Schéma 61: Chronologie des étapes de PICI

Source : Centre d'information virtuel PIDA (VPIC)⁹

- (iii) Le mécanisme de prestation de services de l'AUDA-NEPAD (MPS) s'est engagé avec les promoteurs de projets PICI à fournir une assistance technique pour traiter les questions et les défis liés à la préparation des projets à tous les niveaux pour améliorer la bancabilité des projets PICI.

Réseau africain pour les femmes dans les infrastructures (ANWIn)

L'initiative du Réseau africain pour les femmes dans les infrastructures (ANWIn) a été lancée lors de la semaine du PIDA tenu au Caire, Égypte, en 2019. L'ANWIn vise à promouvoir la participation des femmes africaines au développement des infrastructures aux niveaux national, régional et mondial. Il s'agit d'une plateforme qui relie et soutient les individus, les organisations de la société civile, le secteur privé et les organisations gouvernementales qui s'intéressent au développement d'infrastructures tenant compte de la dimension du genre. L'ANWIn plaide en faveur d'un engagement et d'une action de la part des différentes parties prenantes afin de garantir une participation plus équitable des femmes dans le secteur des infrastructures en Afrique. Il vise à intégrer le rôle des femmes dans la mise en œuvre des projets PIDA, en accordant une attention particulière aux domaines où elles ont les mêmes capacités que les hommes, tels que les études de faisabilité où le travail manuel n'est pas la principale exigence.

La CUA et l'AUDA-NEPAD ont créé cette initiative avec le soutien du gouvernement allemand par l'intermédiaire de GiZ. L'ANWIn s'inscrit dans le cadre d'efforts plus vastes visant à garantir une planification et une mise en œuvre des projets d'infrastructure tenant compte de la dimension du genre en Afrique. L'objectif de l'ANWIn est de "fournir une plateforme d'engagement stratégique de haut niveau qui rassemblera toutes les parties prenantes afin de garantir une planification et une mise en œuvre des infrastructures qui tiennent compte de la dimension du genre".



Schéma 62: Réseau africain pour les femmes dans les infrastructures (ANWIn)

Source : Rapport d'avancement du PIDA 2019/2020¹⁹



Cohérence politique entre le PIDA et les initiatives continentales en matière d'infrastructures

Le PIDA et les initiatives continentales en matière d'infrastructures s'efforcent d'assurer la cohérence des politiques afin de garantir une coordination et une mise en œuvre efficaces des projets d'infrastructures en Afrique. La cohérence des politiques entre le PIDA et d'autres initiatives est essentielle pour éviter les doubles emplois, promouvoir l'harmonisation et maximiser l'impact des efforts de développement des infrastructures. Le PIDA démontre la cohérence de sa politique avec d'autres initiatives en matière d'infrastructures grâce aux éléments suivants :

- (i) Alignement des objectifs : Le PIDA aligne ses objectifs sur les buts et objectifs plus larges d'autres initiatives continentales en matière d'infrastructures. Cet alignement garantit que les politiques et les stratégies élaborées par le PIDA sont cohérentes avec la vision et les priorités globales du continent.
- (ii) Planification coordonnée : Le PIDA travaille en étroite collaboration avec d'autres initiatives, telles que les projets phares de l'Agenda 2063, AfSEM, PICI et ANWIn, afin de garantir une planification et une mise en œuvre coordonnées de projets d'infrastructure spécifiques. Cette coordination permet d'éviter les politiques contradictoires et de fournir une approche cohérente du développement des infrastructures.
- (iii) Collaboration et partenariats : Le PIDA encourage la collaboration et les partenariats avec d'autres initiatives et parties prenantes dans le domaine des infrastructures. Cette collaboration favorise l'échange de connaissances, le partage des meilleures pratiques et l'alignement des politiques et des stratégies.
- (iv) Suivi et évaluation : Le PIDA intègre des mécanismes de suivi et d'évaluation afin d'évaluer les progrès et l'impact des projets d'infrastructure. Ce processus d'évaluation permet d'identifier les incohérences ou les lacunes dans la mise en œuvre de la politique et de procéder aux ajustements nécessaires pour garantir la cohérence de la politique.

Le PIDA et d'autres initiatives en matière d'infrastructures peuvent travailler de manière collaborative en s'efforçant d'assurer la cohérence des politiques et en tirant parti des ressources, de l'expertise et des partenariats pour faire progresser le développement des infrastructures, l'intégration régionale et la croissance durable en Afrique.

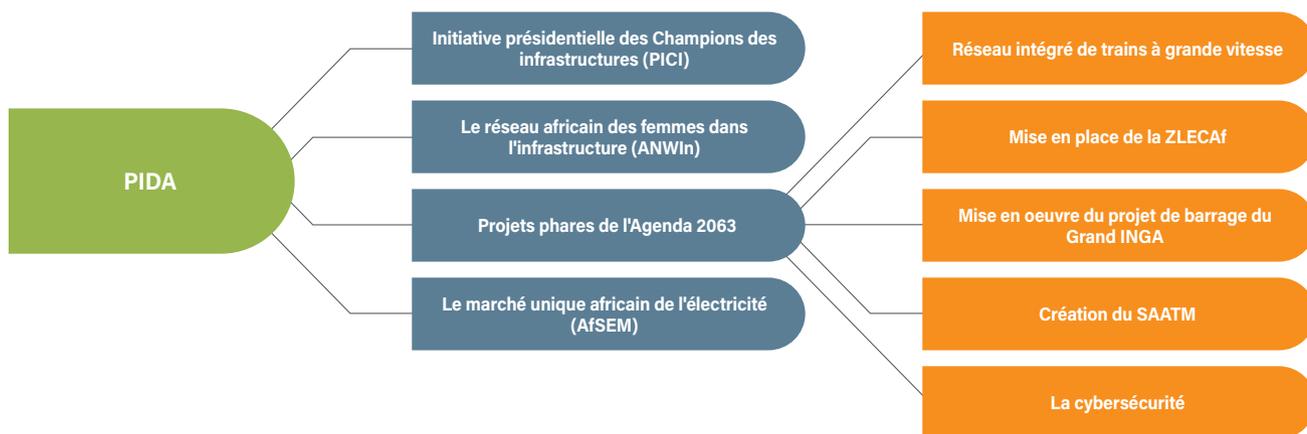


Schéma 63: Schéma : Lien entre le PIDA et les initiatives d'infrastructures continentales

Source : Compilé par l'AUDA-NEPAD sur la base du Centre virtuel d'information sur le PIDA (VPIC)⁹

Chapitre 7

Perspectives et voie à suivre



Comme le souligne ce rapport, la décennie de mise en œuvre du PIDA, de 2012 à 2022, a permis de réaliser quelques gains en matière de financement et de développement des infrastructures en Afrique. Nous avons assisté au début et à la fin du premier plan d'action prioritaire du PIDA et nous nous sommes lancés dans le PIDA PAP2 en suivant une approche plus structurée et rationalisée, en nous appuyant sur les leçons du PIDA PAP1. Alors que nous travaillons à mi-parcours du PIDA PAP2 et à la conception ultérieure du PIDA PAP3, plusieurs perspectives émergent qui façonneront la voie à suivre.

Une attention concertée sur l'engagement et la préparation des projets à un stade précoce

Engagement précoce avec les investisseurs potentiels : L'expérience a montré que la structuration du financement du projet fonctionne mieux lorsque les sponsors et les investisseurs commencent à s'engager et à communiquer dès les premières étapes de la préparation du projet. En outre, la taille des projets d'infrastructure transfrontaliers peut nécessiter l'intervention de plusieurs financiers travaillant ensemble dans le cadre d'une syndication. Un dialogue continu à ce stade peut aider les parties prenantes à se concentrer sur les exigences essentielles pour faire démarrer les projets et contribuer à une réserve de projets prévisible.

Un financement accru et spécifique pour la préparation des projets à un stade précoce : Des projets bien préparés sont la voie de la bancabilité et donc de la mise en œuvre complète des projets. Ainsi, les gouvernements africains, les institutions de financement du développement et les partenaires internationaux devraient accroître leur soutien et leur financement pour la préparation des projets d'infrastructure et plus particulièrement pour la préparation des projets à un stade précoce. Ce financement couvre les coûts des études de faisabilité, des évaluations d'impact sur l'environnement et d'autres activités nécessaires à la préparation des projets en vue de leur financement. Les structures nationales dédiées au PIDA, telles que l'NEPAD IPPF sous l'égide de la BAD et le MPS-NEPAD sous l'égide de l'AUDA-NEPAD, sont des exemples notables qui ont besoin d'un financement et d'un soutien accrus.

Recouvrement des coûts et efficacité : Pour combler le déficit de financement des infrastructures, il est nécessaire de disposer de ressources adéquates dès le début du projet afin de le rendre rapidement bancable. Cela est essentiel pour éviter le cercle vicieux qui nous oblige à actualiser sans cesse les études de faisabilité parce que les ressources pour les phases complémentaires n'ont pas été mobilisées à temps ou que le projet n'a pas été structuré de manière à pouvoir être financé. La mise en place d'un fonds dédié, basé sur le recouvrement des coûts, pour la préparation des projets à un stade précoce, alimenté par les États membres de l'UA avec des contributions des partenaires au développement, des IFD, du secteur privé et des banques multilatérales de développement (BMD) etc. permettra d'atteindre le double objectif d'accélérer la préparation des projets tout en garantissant que les ressources sont durables par le biais d'opérations renouvelables et de recouvrement des coûts.

Consolidation des services de préparation des projets d'infrastructure : De nombreuses initiatives distinctes doivent collaborer afin que les maîtres d'ouvrage puissent bénéficier de services consolidés pour la préparation des projets. Pour ce faire, il convient d'encourager les partenaires techniques et financiers, les IFD, les fonds de garantie et les secteurs bancaire et financier à travailler en étroite collaboration avec les institutions régionales et continentales afin de parvenir à une synergie et à une cohérence entre les différents mécanismes de financement des infrastructures aux niveaux national et régional. Cela devrait se traduire par des actions concrètes visant à mobiliser 8 milliards de dollars E-U pour la préparation de projets et 1 milliard de dollars E-U en vue de la préparation de projets à un stade précoce au cours des cinq prochaines années.

S'appuyer sur ce qui fonctionne : L'AUDA-NEPAD a mis au point le mécanisme de prestation de services du PIDA (MPS) qui vise à remédier au manque de capacités et de ressources financières dans les États membres pour la préparation des projets du PIDA à un stade précoce. Le MPS comprend une méthodologie de vérification rapide (QCM) qui permet une évaluation rapide, objective et simplifiée des projets afin de déterminer les interventions appropriées pour faire avancer les projets ; une réserve de services d'experts qui mobilise des experts de plusieurs disciplines et fournit aux promoteurs de projets un soutien sur mesure et des services de conseil spécialisés basés sur la QCM et le label de qualité PIDA qui reconnaît et certifie l'adhésion d'un projet aux meilleures pratiques internationales en matière de préparation et de structuration de projet pour la bancabilité, augmentant ainsi la probabilité que les projets atteignent le bouclage financier.

Accélérer et intensifier la mise en œuvre

Tirer parti des possibilités innovantes et émergentes pour accélérer la mise en œuvre des projets

Le processus PIDA peut gagner en rapidité en exploitant certaines opportunités émergentes, telles que les technologies, les infrastructures innovantes et le financement. Les progrès rapides de la technologie, de la numérisation et des solutions d'énergie renouvelable ouvrent de nouvelles perspectives pour le développement des infrastructures. Saisir ces opportunités permettra d'améliorer la connectivité et de promouvoir l'innovation, la création d'emplois et la croissance économique. En outre, ces opportunités ouvrent de nouvelles fenêtres de financement et de nouveaux mécanismes de financement pour le développement des infrastructures en Afrique. L'Afrique devrait tirer parti du financement du secteur privé et de l'investissement institutionnel, y compris des obligations vertes et du financement climatique. Cela devrait permettre d'accroître les investissements dans les projets PIDA.

Extension et reproduction des projets réussis

Le PIDA a démontré que l'intégration et la coopération régionales sont essentielles pour répondre aux besoins de l'Afrique en matière d'infrastructures. L'Afrique a atteint 150 % des objectifs du PIDA dans le secteur des TIC. Il est essentiel de réfléchir sur la manière de transposer ces projets réussis et de reproduire les meilleures pratiques sur l'ensemble du continent et dans les différents secteurs. Les leçons tirées de ces projets devraient être documentées et le partage d'expérience devrait être encouragé. À cet égard, le Centre virtuel d'information sur le PIDA (VPIC), en tant que plateforme de partage des connaissances, et les initiatives de renforcement des capacités devraient être encouragées pour permettre aux pays africains d'adapter et de reproduire des projets PIDA réussis.

Financement durable, pérenne et innovant

Partenariats public-privé et réduction des risques des projets : L'adoption de mécanismes appropriés pour réduire les risques des projets et renforcer les systèmes d'atténuation des risques afin d'améliorer le climat des affaires, de renforcer l'intérêt des investisseurs et d'accélérer l'investissement privé, sera essentielle pour les efforts visant à combler le déficit de financement des infrastructures. La mise en œuvre d'un cadre commun pour améliorer le financement par le secteur privé des projets d'infrastructure transfrontaliers en Afrique grâce à l'harmonisation des politiques, des lois, des réglementations et des cadres de PPP entre les pays et les régions contribuera à maintenir un environnement favorable susceptible d'attirer davantage de capitaux privés dans les infrastructures de l'Afrique.

Financement durable tout au long du cycle de vie du projet : Il est nécessaire de garantir un financement adéquat pour la préparation, la construction, l'exploitation et l'entretien des projets ainsi que l'utilisation efficace des ressources disponibles. L'expérience a montré que l'incapacité à mobiliser des ressources suffisantes a pour effet de nuire à l'efficacité et à la bonne exploitation par les agences de mise en œuvre.

Des sommets de financement ciblés et des conférences et dialogues avec les investisseurs : De nombreuses voies se dessinent pour réunir les financiers et les parties prenantes aux projets, notamment le Sommet du financement de Dakar, la Semaine du PIDA, le Forum africain de l'investissement, les forums mondiaux sur le développement, etc. Des mécanismes doivent être mis en place pour assurer le contrôle et le suivi de la contribution et de l'impact de ces différents espaces sur l'infrastructure de l'Afrique.

Financement innovant : L'idée d'un financement innovant est aussi ancienne que le PIDA lui-même et il est bien reconnu que dans le sillage de la réduction de l'espace fiscal, le financement du développement des infrastructures peut provenir de nouvelles formes de financement telles que les obligations vertes, les obligations de la diaspora et les obligations à impact social, entre autres.

Amplification du rôle des ressources nationales et des investisseurs institutionnels dans les infrastructures transfrontalières : Si les ressources nationales restent la principale source de financement des infrastructures, le rôle des investisseurs institutionnels dans le financement des infrastructures africaines ne peut être surestimé et nous devons encore exploiter l'énorme potentiel de ces investisseurs. Avec la pandémie mondiale qui ralentit la croissance économique dans le monde et les nouvelles réglementations qui limitent le montant des capitaux d'investissement disponibles pour le développement des infrastructures en Afrique, les investisseurs institutionnels, tels que les fonds souverains, les fonds de pension et les compagnies d'assurance, apparaissent comme une source de financement potentielle pour combler le déficit de financement des infrastructures en Afrique.

Promotion de la participation locale : Le développement durable des infrastructures en Afrique dépendra d'un écosystème stable

qui inclut la participation locale et les ressources nationales, en tirant parti du dividende anticipé de la jeunesse et en incorporant des stratégies délibérées pour inclure et faire participer les acteurs locaux, y compris les femmes, à la mise en œuvre et à la gestion des projets d'infrastructure. Le développement des infrastructures en Afrique devrait accroître la portée des programmes actuels et nouveaux afin de fournir des financements aux PME locales qui font partie de la chaîne de valeur du développement des infrastructures. La boîte à outils PIDA pour la création d'emplois, qui estime le potentiel total d'emplois tout au long de la préparation, de la construction et de l'exploitation des projets, fournit une base pour les stratégies de maximisation du contenu local et des emplois pour les États membres africains.

Financement de la lutte contre le changement climatique et allègement de la dette pour les infrastructures : Les efforts devraient être alignés sur le développement d'infrastructures vertes et résilientes et sur les initiatives qui facilitent l'accès de l'Afrique au financement de la lutte contre le changement climatique. En outre, les infrastructures devraient être prioritaires dans les initiatives d'allègement de la dette, de sorte que toute mesure d'allègement de la dette se traduise par l'affectation de la dette annulée au développement des infrastructures. D'autres mesures pertinentes comprennent l'échange de crédits de carbone, les mécanismes africains d'échange de droits d'émission de gaz à effet de serre (marché des crédits de carbone) et les conversions dette-nature.

Approches novatrices du crédit privé : Un leadership est nécessaire pour développer des solutions de crédit privé innovantes qui s'alignent sur les mandats des fonds de pension et des fonds souverains africains, tout en aidant les banques commerciales africaines, dont la capacité de prêt et les bilans ont été affectés par la COVID-19. Cet objectif peut être atteint grâce à un nouveau modèle de partenariat post-Covid-19, dans lequel les investisseurs institutionnels africains et mondiaux pourraient obtenir des rendements compétitifs ajustés au risque, sur la base de transactions structurées par des banques commerciales africaines et garanties par des agences de crédit à l'exportation (ACE).

Partenariats stratégiques et écosystème de développement des infrastructures

Favoriser la collaboration et les partenariats interinstitutionnels : La collaboration et les partenariats ont joué un rôle déterminant dans le succès du PIDA jusqu'à présent, et ils resteront essentiels pour sa mise en œuvre future. Une coordination efficace entre les institutions de l'UA, les CER, les partenaires au développement et le secteur privé est essentielle pour mobiliser les ressources, partager l'expertise et promouvoir l'échange de connaissances. Le renforcement de ces efforts de collaboration facilitera la mise en œuvre des projets PIDA, maximisera leur impact et garantira une approche harmonisée du développement des infrastructures en Afrique.

Une voix africaine et un cadre de responsabilité pour les partenariats : Comme le souligne la stratégie de partenariat du PIDA, il est essentiel que les pays et les organisations africains fassent entendre une voix cohérente lorsqu'ils traitent avec des partenaires stratégiques et des investisseurs étrangers dans le cadre du développement des infrastructures régionales à tous les niveaux d'engagement. Il est essentiel que les États membres signalent clairement à tous les partenaires que les projets PIDA constituent les fondements de partenariats stratégiques pour le développement d'infrastructures régionales et d'initiatives intercontinentales. De même, les États membres doivent veiller à ce que les projets PIDA figurent dans leurs plans de développement nationaux et leurs programmes d'investissement public afin d'accélérer leur mise en œuvre.

Écosystème de développement intégré des infrastructures : Les parties prenantes aux projets doivent adopter une approche écosystémique de l'élaboration et de la mise en œuvre des projets d'infrastructure afin de maximiser l'efficacité des investissements des gouvernements et de donner confiance au secteur privé en galvanisant la capacité collective d'un large éventail de parties prenantes et en augmentant la valeur ajoutée grâce à une meilleure coordination et à un apprentissage partagé. Les secteurs privé et public doivent créer de manière proactive un écosystème de développement de projets efficace et efficient, intégrant des instruments existants et nouveaux, qui permette de promouvoir de manière significative les réserves de projets d'infrastructure susceptibles d'être financés et d'être investis.

Synergie, cohérence et complémentarité

Complémentarité entre l'assistance technique et l'assistance financière : L'un des facteurs de réussite des projets d'infrastructure est la synergie entre l'assistance technique et l'assistance financière : nos partenaires de développement fournissent une assistance technique tandis que nos institutions de financement du développement apportent un soutien financier. Les deux parties doivent s'aligner davantage lors de la conception des instruments de financement et des modalités de mise en œuvre.

Cohérence pour réaliser un impact maximal : La cohérence des actions collectives des partenaires au développement et des institutions financières est nécessaire pour promouvoir une meilleure coordination des différentes parties prenantes et institutions impliquées dans les projets d'infrastructure du PIDA, afin d'éviter les doubles emplois, d'assurer des synergies plus importantes et d'utiliser efficacement les ressources limitées. Par exemple, grâce à leurs programmes actuels et futurs, les partenaires au développement, les BMD et les IFD, doivent mobiliser et jumeler les investisseurs africains et leurs propres fonds de pension et investissements souverains internationaux, en vue de réaliser des partenariats qui accéléreront la mise en œuvre du PIDA.

Synergie : La réserve de projets PIDA PAP2 représente l'opportunité d'investissement la plus importante pour les IFD, les banques commerciales et les investisseurs institutionnels sur le continent. Cette opportunité ne se concrétisera que si nous transformons ces projets en une réserve durable de projets bancables susceptibles d'attirer des investissements. Cela nécessite une synergie entre la coordination et le financement des infrastructures aux niveaux national, régional, continental et mondial.

- ▶ La synergie dans la coopération interne entre les États membres est une condition préalable au développement de l'infrastructure transfrontalière pour l'établissement de marchés régionaux et à la facilitation des échanges.
- ▶ Synergie dans la coopération internationale pour tirer parti de l'assistance technique et des sources de financement stables. Un bon exemple est la coopération actuellement en cours dans le cadre du développement du plan directeur pour le transport de l'énergie sur le continent, qui est élaboré grâce à un effort de collaboration entre les États membres, les CER, les pools énergétiques, les organes subsidiaires de l'UA et les partenaires au développement, notamment la BAD, la CEA, l'UE, la GIZ, Power Africa, la Banque mondiale, Get.Transform, etc.

Mécanismes de coordination et de mise en œuvre : L'architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA), qui a été adoptée par la Conférence de l'UA en 2012 dans le cadre de la déclaration PIDA, décrit clairement les rôles et responsabilités différenciés de la CUA, de l'AUDA-NEPAD, des CER et des autres parties prenantes. L'IAIDA a été conçu pour promouvoir une meilleure coordination des différentes parties prenantes et institutions impliquées dans la mise en œuvre du PIDA afin d'éviter les doubles emplois, d'assurer de meilleures synergies et de promouvoir une utilisation efficace des ressources limitées.

Développement de corridors et approches Nexus

Mettre l'accent sur le développement des corridors : L'approche intégrée des corridors offre des possibilités de projets intersectoriels qui répondent aux besoins de développement de l'Afrique, y compris la reprise économique après une pandémie. Un réseau efficace de corridors régionaux assurera une plus grande intégration africaine, promouvra le commerce intra-africain et renforcera l'industrialisation en vue d'une croissance économique durable et inclusive. Il s'agit donc d'un appel à l'accélération du développement dans les corridors identifiés et à l'augmentation des ressources techniques et du financement des projets pour ces corridors.

Approches Nexus de l'infrastructure : Le développement des corridors fait donc partie intégrante de la stimulation du commerce intra-africain et constitue un élément essentiel de l'intégration régionale. Nous devons veiller à ce que les corridors deviennent le point d'ancrage des programmes dans d'autres secteurs - agriculture et sécurité alimentaire, santé, éducation, science et technologie, gouvernance des ressources naturelles, etc. De cette manière, la mise en œuvre dans ces secteurs sera concentrée pour permettre une transformation socio-économique visible. Il faut accorder une grande importance au financement de projets transfrontaliers dans les domaines des TIC, de l'énergie, des routes et des lignes ferroviaires, qui stimulent l'industrialisation des économies africaines et renforcent les capacités de la main-d'œuvre en améliorant les compétences des jeunes.

Parmi les exemples d'approches du nexus liées aux infrastructures, on peut citer:

- ▶ Eau-Énergie-Alimentation
- ▶ Infrastructure-Commerce-Industrialisation
- ▶ Numérisation-Énergie-Commerce
- ▶ Paix-Sécurité-Infrastructure

Synergies entre le PIDA et d'autres cadres : Il est nécessaire de renforcer les synergies entre le PIDA et d'autres projets phares de l'Agenda 2063, à savoir le développement industriel accéléré pour l'Afrique (AIDA), la mise en œuvre de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), entre autres. L'Agenda 2063 prévoit le développement d'infrastructures intégratives de classe mondiale pour soutenir l'accélération de l'intégration et de la croissance de l'Afrique, la transformation technologique, le commerce et le développement. L'Union africaine (UA) reconnaît qu'une infrastructure solide est un facteur majeur pour la croissance économique de l'Afrique, la réduction de la pauvreté et la réalisation des aspirations de l'Agenda 2063 et des objectifs de développement durable.

Avantages économiques plus larges et effets durables

Intégration régionale, connectivité rurale-urbaine : Le renforcement de la coopération régionale peut conduire à une utilisation plus efficace des ressources et à de meilleurs résultats en matière de développement des infrastructures. L'approche intégrée des corridors du PIDA est fondée sur l'intégration des infrastructures régionales et constitue le lien essentiel entre le développement des infrastructures nationales et les réseaux d'infrastructures régionaux et continentaux.

Prestation de services du dernier kilomètre : Nous devrions veiller à ce que les projets d'infrastructure donnent la priorité aux objectifs sociaux et environnementaux, tels que la promotion d'un meilleur accès aux services de base, l'amélioration des résultats en matière de santé et la protection de la biodiversité. Nous devrions également encourager l'innovation et l'expérimentation afin d'identifier des moyens nouveaux plus rentables de fournir des services d'infrastructure aux communautés mal desservies. Le rôle des PME dans cette économie continentale doit être un élément central et fondamental de la planification, de la réalisation et de l'entretien des projets. Nous devrions nous concentrer sur des secteurs d'infrastructure spécifiques au sein des corridors de développement stratégiques pour aider les MPME à accéder aux opportunités de marché, à établir des liens pour les partenariats, et à adopter les meilleures pratiques mondiales qui peuvent conduire à des emplois significatifs, à des impacts économiques et à des résultats en matière de résilience à court et à moyen terme.

Maximiser les opportunités d'emploi : L'un des résultats escomptés du PIDA est d'aborder les questions de marginalisation économique et d'exclusion sociale en facilitant la création d'opportunités économiques et d'emplois décents. La boîte à outils pour la création d'emplois du PIDA est un outil catalytique pour lancer une nouvelle ère de création d'emplois en Afrique à l'aide de projets d'infrastructure, notamment en liant les décisions d'investissement à l'expansion de la main-d'œuvre et de la participation des PME africaines.

Durabilité des infrastructures : La maintenance est l'une des phases les plus négligées dans l'élaboration des projets en Afrique. La prochaine génération de projets PIDA devrait inclure un plan de maintenance systémique et identifier des stratégies appropriées pour le financer. La durabilité environnementale, sociale et économique devrait également constituer la pierre angulaire de la hiérarchisation des projets PIDA. Les initiatives en matière d'infrastructures vertes, l'intégration des énergies renouvelables et la résilience au changement climatique devraient être intégrées dans les projets PIDA afin de garantir des avantages à long terme et de minimiser les effets négatifs sur l'environnement. En outre, l'inclusion sociale et la promotion de l'égalité des sexes dans la planification et la mise en œuvre des infrastructures favoriseront une croissance équitable et ne laisseront personne de côté. Il est nécessaire de donner une impulsion plus forte à l'instauration de tarifs reflétant les coûts dans tous les secteurs d'infrastructure et, le cas échéant, soutenus par un mécanisme de subvention correctement structuré et financé par l'État.

Inclusivité : Les partenaires et les parties prenantes doivent veiller à ce que les projets PIDA intègrent les questions de genre et de handicap et à ce que les projets soient mis en œuvre en tenant compte de la dimension de genre, en reconnaissant que les femmes jouent un rôle crucial dans le développement. En outre, l'inclusion des femmes et des groupes minoritaires dans les décisions relatives au développement des infrastructures ouvrira des possibilités d'autonomisation des communautés.

Renforcement des capacités et développement des capacités institutionnelles à multiples facettes

Relever les défis persistants en matière de capacité : La prochaine génération de projets PIDA devrait remédier à l'insuffisance des capacités de préparation des projets et à la disponibilité limitée des fonds. Un financement insuffisant, une préparation inadéquate des projets et des lacunes en matière de coordination entravent l'exécution efficace et en temps voulu des projets d'infrastructure. Pour relever ces défis, une approche globale est nécessaire, avec des interventions audacieuses de renforcement des capacités dans les institutions africaines, y compris la promotion de bonnes pratiques de gouvernance qui garantiront une mise en œuvre efficace des projets.

Capacité locale et localisée : Le développement des infrastructures devrait être soutenu par les capacités institutionnelles requises aux niveaux national et régional. Les programmes devraient donc intégrer le développement des capacités dans des domaines tels que la préparation des projets, les PPP, le financement des projets, le financement climatique, etc. Le développement des compétences techniques et managériales nécessaires pour gérer efficacement les projets d'infrastructure est essentiel, en vue du renforcement des capacités des États membres, de l'AUDA-NEPAD et d'autres institutions responsables au sein de la chaîne de valeur de la mise en œuvre des projets. En outre, nous devons former et soutenir les talents locaux afin de garantir une réserve de travailleurs qualifiés capables de concevoir, de construire et d'entretenir les infrastructures à long terme.

Engagement et appropriation politiques durables

Créer un environnement propice à l'investissement : Un cadre réglementaire clair et transparent est le fondement d'un environnement favorable aux entreprises. Les gouvernements doivent mettre en place les mesures législatives, réglementaires appropriées.

Appropriation nationale et alignement des besoins de financement : La nécessité d'aligner les besoins de financement des projets sur les sources de financement existantes, telles que les fonds de pension, les fonds souverains, les banques de développement, les investisseurs du secteur privé et les partenaires de développement, est essentielle au développement des infrastructures. Au niveau national, les gouvernements pourraient renforcer leur appropriation et leur leadership en investissant dans leurs propres projets d'infrastructure. Le renforcement de l'appropriation des projets par les pouvoirs publics augmenterait leur durabilité, notamment grâce à des travaux d'entretien et de réparation effectués en temps opportun.

Inclusion des projets PIDA dans les plans et budgets de développement nationaux : L'inclusion des projets PIDA PAP2 dans les plans de développement nationaux garantira que les projets se voient attribuer les ressources financières nécessaires au niveau national pour l'élaboration et la mise en œuvre des projets, tout en respectant les priorités nationales et régionales.

Suivi, évaluation et apprentissage

Cadre de suivi et d'évaluation : Un solide mécanisme de suivi et d'évaluation est envisagé pour permettre aux parties prenantes du PIDA d'accéder à des données objectives et fiables sur les besoins de financement des projets, les progrès de la mise en œuvre et les performances. Le cadre devrait aborder le suivi au niveau du PIDA en tant que programme et au niveau des projets individuels. Les indicateurs clés de performance peuvent être utilisés pour élaborer des tableaux de bord et des tableaux de bord de projet.

Suivi conjoint des actions et des engagements pour les projets d'infrastructure : Compte tenu des différentes modalités de mise en œuvre et de la diversité des acteurs et des parties prenantes, il sera important de mettre en place des processus de suivi et d'examen conjoints des progrès réalisés à travers des partenariats multiples et des engagements associés dans le cadre de la mise en œuvre du PIDA.

Investissements dans des infrastructures de qualité

Certifier l'excellence dans la préparation des projets à un stade précoce : Le modèle de prestation de services (MPS) du PIDA collabore avec les promoteurs de projets pour accélérer la préparation des projets à un stade précoce et incorpore le label de qualité du PIDA (PQL) comme mesure de l'excellence dans la préparation des projets. Les projets qui répondent à la norme PQL sont ainsi en mesure de mobiliser des financements indispensables auprès des facilités de préparation de projets. Le label de qualité PIDA (PQL) a été développé conformément aux meilleures pratiques internationales afin de garantir la normalisation, le contrôle et l'assurance de la qualité tout au long du cycle de préparation du projet et doit être soutenu pour devenir la mesure d'excellence de facto de l'Afrique en matière de préparation de projet.

Partenariats pour des infrastructures de qualité : Un investissement "de qualité" signifie que l'on prend en compte un large éventail de facteurs lors de la prise de décisions d'investissement, notamment l'impact environnemental et social, la viabilité de la dette, la sécurité et la fiabilité de la construction, ainsi que l'impact sur l'emploi et l'expertise technique au niveau local. Le concept d'infrastructure de qualité fournit également une base solide pour évaluer la performance des partenariats stratégiques en matière d'infrastructure en Afrique.

Infrastructures vertes, intelligentes et résilientes au changement climatique

Promouvoir le développement d'infrastructures durables : Le développement des infrastructures doit être durable sur le plan environnemental et répondre aux besoins des générations futures. Il convient de mettre en œuvre des politiques et des pratiques visant à promouvoir le développement durable et l'atténuation du changement climatique. Pour ce faire, nous devons renforcer la résilience des projets d'infrastructure dans les régions vulnérables au changement climatique ou à d'autres risques environnementaux,

tels que les inondations ou les sécheresses. En collaboration avec ses partenaires, l'AUDA-NEPAD a mis au point une méthodologie d'évaluation des infrastructures afin de proposer des options en vue de la préparation et la construction des projets d'infrastructure régionaux à grande échelle qui soient plus résilients et adaptables au changement climatique.

Infrastructures résilientes et intelligentes - après la COVID, le besoin pressant d'infrastructures adéquates et de qualité est évident, en particulier dans les domaines de l'énergie et des technologies de l'information et de la communication (TIC). Cette démarche doit s'accompagner d'initiatives visant à renforcer les capacités de production et à promouvoir les chaînes de valeur et d'approvisionnement régionales. Tirer parti du financement climatique pour soutenir la mise en œuvre de projets d'infrastructure susceptibles d'être mis en œuvre rapidement en utilisant des considérations "vertes".

Des principes durables

Les principes fondateurs du NEPAD restent pertinents et applicables au développement des infrastructures africaines :

- a) la bonne gouvernance, en tant que condition essentielle à la paix, à la sécurité et au développement politique et socio-économique durable
- b) L'appropriation et le leadership africains, ainsi qu'une participation large et approfondie de tous les secteurs de la société.
- c) l'ancrage du développement de l'Afrique sur ses ressources et l'ingéniosité de sa population
- d) Le partenariat entre et parmi les peuples africains.
- e) l'accélération de l'intégration régionale et continentale
- f) Renforcer la compétitivité des pays africains dans leur ensemble.
- g) forger un nouveau partenariat international qui modifie la relation inégale entre l'Afrique et le monde développé ; et
- h) veiller à ce que tous les partenariats avec l'AUDA-NEPAD soient liés aux ODD et à d'autres objectifs et cibles convenus.

Conclusion

Le PIDA PAP1 a constitué une phase fondamentale pour la mise en œuvre du PIDA et a permis d'établir un cadre institutionnel et de trouver des solutions à certains des principaux défis impactant sur le développement des infrastructures. Au moment où le deuxième plan d'action prioritaire a été défini, plusieurs instruments et d'initiatives étaient déjà en place, prêts à être affinés et mis en œuvre. Le PIDA PAP2 représente une phase de consolidation dans laquelle l'identification et la sélection des projets ont été plus délibérées, fondées sur l'approche du corridor intégré et visant à tirer parti des efficacités et des synergies dans la manière dont les infrastructures transfrontalières sont planifiées et mises en place. En outre, dans le PIDA PAP2, le modèle de mise en œuvre a été catégorisé, reposant sur trois stratégies interdépendantes pour les partenariats, le financement et la mise en œuvre et conduisant à l'articulation des lignes directrices de mise en œuvre du PIDA. Divers instruments et initiatives, tels que le modèle de prestation de services, le label de qualité PIDA et la boîte à outils pour la création d'emplois, ont été mis en œuvre et ont démontré l'intérêt de se concentrer sur la qualité de la préparation des projets et de mettre en évidence le potentiel d'emplois des projets d'infrastructure et les retombées positives qui en découlent pour les économies africaines. Nous espérons que des résultats significatifs seront obtenus au cours de cette phase. Lorsque le PAP 3 du PIDA entrera en jeu, il représentera l'apogée du développement des infrastructures pour le continent avec des impacts transformateurs massifs en ligne avec l'Agenda 2063. Nous sommes à 40 ans de *"l'Afrique que nous voulons"* et nous harmonisons lentement mais sûrement le développement des infrastructures africaines avec les ambitions d'une *"Afrique intégrée, prospère et pacifique, dirigée par ses propres citoyens et représentant une force dynamique sur la scène mondiale"*.

Abréviations et acronymes

ACET	Centre africain pour la transformation économique
AUDA-NEPAD	Agence de développement de l'Union africaine -NEPAD
USAID	Agence des États-Unis pour le développement international
JICA	Agence japonaise de coopération internationale
APD	Aide publique au développement
IAIDA	Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
BAD	Banque africaine de développement
DBSA	Banque de développement de l'Afrique australe
BIDC	Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO
BEI	Banque européenne d'investissement
BID	Banque islamique de développement
BMD	Banque multilatérale de développement
BOAD	Banque ouest-africaine de développement
AID	Base de données sur les infrastructures en Afrique
VPIC	Centre d'information virtuel PIDA
CP	Comité de pilotage du PIDA
CTS	Comités techniques spécialisés
CUA	Commission de l'Union africaine
CUE	Commission de l'Union européenne
CEA	Commission économique des Nations unies pour l'Afrique
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
CEA	Communauté de l'Afrique de l'Est
CEN-SAD	Communauté des États sahélo-sahariens
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CER	Communauté économique régionale
TICAD	Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique
CDI	Conseil pour le développement des infrastructures
ICA	Consortium pour les infrastructures en Afrique
AUCC	Convention de l'UA sur la cybersécurité et la protection des données personnelles
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (Société allemande pour la coopération internationale)
EM	État membre
EMT	Examen à moyen terme
FTA	Facilité africaine de l'eau
FPP	Facilité de préparation des projets
UE-AITF	Fonds fiduciaire pour les infrastructures Europe/Afrique
FS	Fonds souverains
FEM	Forum économique mondial
IAG	Groupe consultatif sur les infrastructures
GBM	Groupe de la Banque mondiale
PRIDA	Initiative en matière de politique et de réglementation pour l'Afrique numérique

ASI	Initiative stratégique pour les infrastructures en Afrique
IFD	Institution de financement du développement
PQL	Label de qualité PIDA
SGR	Ligne ferroviaire à voie normale
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
AfSEM	Marché unique africain de l'électricité
SAATM	Marché unique du transport aérien en Afrique
AIGM	Mécanisme africain de garantie des infrastructures
MPS	Mécanisme de prestation de services
UE-ISM	Mécanisme de soutien aux infrastructures de l'UE
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NEPAD IPPF	Facilité de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD
ODD	Objectifs de développement durable
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OMC	Organisation mondiale du commerce
GWP	Partenariat mondial pour l'eau
PPP	Partenariat public-privé
PIDA PAP	Plan d'action prioritaire du PIDA
CMP	Plan directeur du système électrique continental
IXP	Point d'échange Internet
ESP	Pool de services experts
OSBP	Poste frontière unique
CAP du PIDA	Programme de développement des capacités du PIDA
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
AIP	Programme d'investissement pour l'eau en Afrique
LHWP	Projet d'approvisionnement en eau des hauts plateaux du Lesotho
ANWIn	Réseau africain pour les femmes dans l'infrastructure
CBN	Réseau d'affaires continental
RRT	Réseau routier transafricain
SFA	Société financière africaine
DFS	Sommet du financement de Dakar
S&E	Suivi et évaluation
NSAS	Système aquifère des grès nubiens
AXE	Système d'échange Internet africain
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TdR	Termes de référence
UA	Union africaine
UMA	Union du Maghreb arabe
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UE	Union européenne
ZLECAf	Zone de libre-échange continentale africaine

