

DYNAMIQUES DU DÉVELOPPEMENT EN AFRIQUE

INFRASTRUCTURE, CROISSANCE ET TRANSFORMATION

SYNTHÈSE



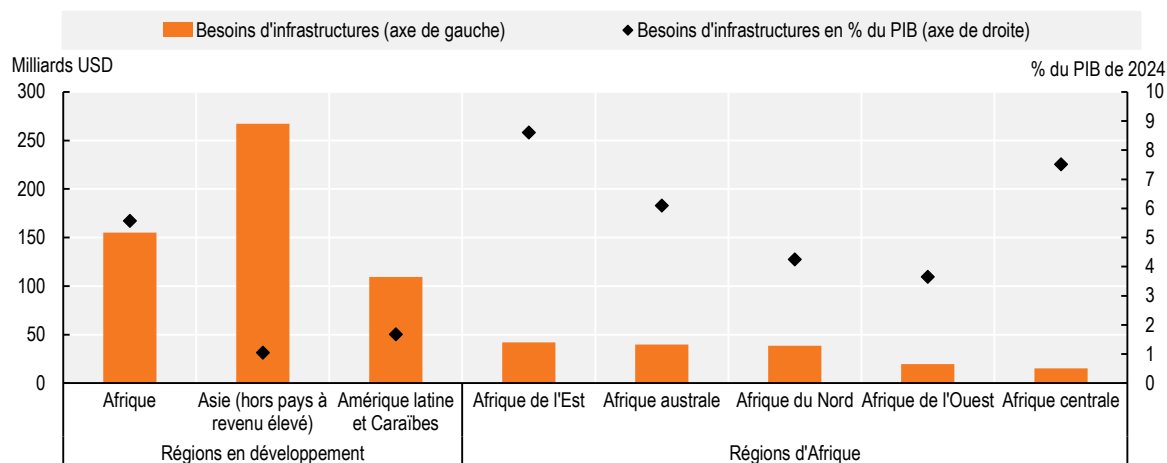
Synthèse

Cette édition 2025 des *Dynamiques du développement en Afrique* est dédiée au développement des infrastructures et à l'impulsion que peuvent lui donner les décideurs africains pour transformer les économies du continent et de ses cinq régions. En 2025, le produit intérieur brut (PIB) réel de l'Afrique devrait croître de 3.9 %, à un rythme plus soutenu que celui de l'Amérique latine et des Caraïbes (2.0 %), mais moins que celui des pays en développement d'Asie (4.4 %). Investir dans des infrastructures de qualité peut contribuer à dynamiser encore davantage la croissance économique, l'intégration régionale et l'emploi. Le développement de réseaux d'infrastructures intégrés pourra notamment stimuler la productivité des entreprises et aider à la mise en place de réseaux commerciaux bien connectés, contribuant ainsi à la réalisation de la vision de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, qui aspire au déploiement d'« infrastructures de classe internationale sur tout le continent » (CUA/OCDE, 2019^[1] ; UA, 2015^[2]). La présence d'infrastructures de qualité est également un préalable indispensable au succès de la transformation productive – la réaffectation du capital et de la main-d'œuvre vers les segments les plus productifs de l'économie (CUA/OCDE, 2019^[1]). Ce rapport examine donc les opportunités d'investissement et de financement dans le domaine des infrastructures en Afrique, tout en proposant différents axes d'action dans l'objectif d'améliorer la priorisation stratégique et l'efficacité de la gouvernance des projets d'infrastructure.

Avec un investissement annuel de 155 milliards USD dans le développement des infrastructures africaines, le PIB du continent pourrait plus que doubler d'ici 2040

Un investissement annuel de 155 milliards USD jusqu'en 2040 dans les infrastructures du continent accélérerait la croissance des économies africaines et favoriserait leur transformation productive. Ce rapport s'appuie sur une méthodologie novatrice pour estimer les besoins d'investissements des pays africains pour atteindre le niveau d'infrastructure de pays en développement de référence plus avancés sur le plan de la transformation productive¹. La transformation productive, et les besoins qu'elle sous-tend en matière d'investissements d'infrastructure, sont en effet l'une des pierres angulaires de la réalisation de l'Agenda 2063 de l'Union africaine et des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies (ONU) (CUA/OCDE, 2018^[3] ; 2023^[4]). D'après les estimations de ce rapport, les besoins d'investissements annuels moyens de l'Afrique dans ses infrastructures se monteraient ainsi à 155 milliards USD jusqu'en 2040, soit 5.6 % du PIB du continent en 2024 – le triple des besoins estimés pour l'Amérique latine et les Caraïbes (1.7 %) et le quintuple de ceux des pays en développement d'Asie (1.0 %). L'Afrique de l'Est et l'Afrique centrale ressortent comme les régions du continent aux besoins d'investissements les plus importants en part de leur PIB, à respectivement 9 % et 8 % (Graphique 1). Globalement, ces besoins d'investissements concernent à hauteur de 58 % la construction de nouvelles infrastructures, et à hauteur de 42 % l'entretien. À noter : ces projections sont comparables à celles d'autres études en dépit des disparités de méthodologie et d'objectifs de recherche².

Graphique 1. Besoins annuels d'investissements d'infrastructure pour atteindre les niveaux de transformation productive de pays de référence d'ici 2040, par région du monde et d'Afrique



Note : Les besoins annuels d'investissements d'infrastructure correspondent aux estimations modélisées des dépenses totales nécessaires pour construire de nouvelles infrastructures en vue d'atteindre le niveau d'infrastructure de pays comparables d'autres régions du monde mais plus avancés sur le plan de la transformation productive, tout en maintenant les infrastructures existantes. Voir l'annexe 1.A pour plus de détails. PIB = produit intérieur brut.

Source : Les sources des données utilisées pour l'estimation des besoins d'investissements figurent à l'annexe 1.A.

StatLink  <https://stat.link/pk8jzb>

Si l'Afrique parvenait à atteindre ces niveaux d'investissement, ils lui seraient plus profitables qu'à toute autre région du monde, faisant doubler son PIB d'ici 2040. La réponse à ces besoins d'investissements pourrait faire progresser la croissance annuelle moyenne de son PIB de 4.5 points de pourcentage d'ici 2040, contre 1.5 point de pourcentage pour l'Amérique latine et les Caraïbes, et 0.3 point de pourcentage pour les pays en développement d'Asie. Au sein du continent, l'Afrique centrale est la région où cette progression du PIB serait la plus forte (6.2 points de pourcentage), suivie de l'Afrique de l'Est (6.0 points de pourcentage), de l'Afrique de l'Ouest (5.4 points de pourcentage), de l'Afrique australe (4.2 points de pourcentage) et de l'Afrique du Nord (3.5 points de pourcentage). Un investissement annuel de 155 milliards USD dans les infrastructures du continent étofferait ainsi le PIB de l'Afrique de 2 830 milliards USD d'ici 2040, le faisant plus que doubler par rapport à ses 2 800 milliards USD de 2024. Cette forte impulsion insufflée par le développement des infrastructures aiderait en outre le continent à dépasser l'objectif de croissance annuelle du PIB de 7 % fixé dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

Les pays africains dépensent moins pour leurs infrastructures que d'autres s'inscrivant dans une trajectoire de développement axée sur celles-ci. D'après les données comparables les plus récentes, les investissements dans les infrastructures du continent – de la part des gouvernements africains, des partenaires de développement et du secteur privé – s'établissent en moyenne à 83 milliards USD par an sur la période 2016-20, soit un peu plus de la moitié des besoins ressortant des estimations du rapport (ICA, 2022^[5]). Sur ces dépenses d'infrastructure, 41 % ont été engagées par les gouvernements africains, 48 % par les bailleurs de fonds du développement et 11 % par des investisseurs privés. Au cours de cette période, les gouvernements africains ont consacré en moyenne 1.3 % de leur PIB (34 milliards USD) par an aux infrastructures, bien en deçà des parts consenties par les pays ayant opté pour une approche du développement axée sur les infrastructures, comme la République populaire de Chine (ci-après « Chine ») (6.7 %) ou le Viet Nam (5.1 %). En 2019-20, quatre gouvernements africains³ avaient toutefois alloué plus de 5 % de leur PIB à leurs infrastructures, apportant ainsi la preuve que d'autres peuvent en faire de même.

En Afrique, la faible marge de manœuvre budgétaire et le poids croissant de la dette souveraine freinent les dépenses publiques d'infrastructure. Entre 2009-13 et 2019-23, le temps nécessaire aux pays africains pour rembourser leur dette publique à l'aide de leurs recettes fiscales est passé de 2.8 années à près de 5, augmentant ainsi à un rythme plus rapide que dans les pays en développement d'Asie (+1.3 an) et dans les pays d'Amérique latine et des Caraïbes (+1.2 an) (Kose et al., 2022^[6]). Les pays africains mal classés sur l'indice de développement humain (IDH) du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) sont confrontés aux conditions budgétaires les plus difficiles : selon les données de 2019-23, il leur faudrait plus de 5 années de recettes fiscales pour rembourser leur dette. Globalement, sur la période 2019-23, les gouvernements africains ont en moyenne dépensé sept fois plus au titre du service de leur dette que pour leurs infrastructures. Cette forte augmentation du service de la dette s'explique en partie par les taux d'intérêt élevés appliqués à la dette souveraine. Les principaux bailleurs de fonds pour les infrastructures du continent – Banque mondiale, Chine, BAfD et créanciers bilatéraux, notamment – pratiquent ainsi des taux d'intérêt très différents (de 0.2 % à 7.7 %) selon les pays africains (Banque mondiale, 2024^[7]), avec pour résultante des dépenses publiques au titre du seul paiement des intérêts supérieures à celles attribuées aux infrastructures dans 15 pays du continent.

Les investissements du secteur privé dans les infrastructures restent limités, en raison notamment du niveau de risque perçu et du contexte macroéconomique, qui augmentent le coût du capital. Malgré le triplement des investissements privés dans les infrastructures à travers le monde entre 2013 et 2022, la plupart des pays africains n'en ont pas bénéficié, le continent n'attirant que 6 % à 8 % des investissements privés annuels mondiaux dans ce domaine durant cette période (Auriol et Saussier, 2025^[8]). D'après les estimations du présent rapport, le coût moyen pondéré du capital pour les projets d'infrastructure ressort à 13 % en Afrique, contre 10 % dans les pays en développement d'Asie et 8 % dans les pays de l'OCDE. En moyenne, le coût des capitaux propres est 1.6 fois plus élevé en Afrique que dans les pays de l'OCDE, tandis que le coût de la dette est 2.5 fois plus élevé (annexe 1.B). Ce dernier, mesuré par les taux d'intérêt des prêts commerciaux, s'établit en moyenne à 18.6 % en Afrique, contre 11.4 % dans les pays en développement d'Asie et 7.2 % dans les pays de l'OCDE.

Les rendements des projets d'infrastructure et les réformes des cadres réglementaires peuvent être attractifs pour les investisseurs privés. Si les coûts et les délais des projets d'infrastructure peuvent être jusqu'à 60 % plus élevés en Afrique que dans les pays développés, les rendements attendus des investissements dans ce domaine peuvent en revanche atteindre 20 %, parmi les plus importants du monde (MiDA, 2018^[9]). Les investissements d'infrastructure en Afrique dans les secteurs de l'énergie, de l'eau et des communications affichent des taux de défaut d'environ 4 % à 5 %, les plus faibles de tous les secteurs, qui témoignent de la prudence et de la grande sélectivité des investisseurs à l'égard de ces projets d'infrastructure. Sur la période 2013-23, les taux de défaut moyens de ces trois secteurs sont néanmoins plus élevés en Afrique (hors Afrique du Nord) que dans d'autres régions du monde (GEMs, 2024^[10]). L'Afrique du Sud et l'Égypte sont de leur côté parvenues à attirer une part importante des investissements privés d'infrastructure au cours de cette période, comptant pour respectivement 21 % et 15 % du total continental⁴. De solides cadres réglementaires et une promotion active des investissements ont notamment permis le succès d'initiatives telles que le « Renewable Energy Independent Power Producer Procurement Programme » (REIPPP) en Afrique du Sud et l'émission par l'Égypte de la première obligation verte souveraine du continent.

La récente baisse des flux de financement du développement au titre des infrastructures affecte de manière disproportionnée les pays les moins développés. Malgré une croissance notable des flux annuels de financement du développement au titre des infrastructures, en hausse d'environ 5 milliards USD entre 2010 et 2023, la situation géopolitique et macroéconomique actuelle met la coopération au développement de plus en plus sous pression. Les versements totaux ont déjà fléchi, passant de 16.6 milliards USD en 2022 à 14.8 milliards USD en 2023 (OCDE, 2025^[11]). En outre, d'après

les estimations préliminaires pour 2024, l'aide publique au développement (APD) bilatérale nette des membres du Comité d'aide au développement (CAD) de l'OCDE à destination de tous les secteurs en Afrique aurait diminué de 1 % en valeur réelle par rapport à 2023 (OCDE, 2025^[12]). Les pays africains pourraient ainsi être confrontés à une chute de 16-28 % de l'APD entre 2023 et 2025 (OCDE, 2025^[13]). Un recul qui affecte, de surcroît, principalement les pays les moins développés : en 2023, dix pays africains⁵ (dont quatre à IDH moyen ou élevé) totalisaient ainsi à eux seuls 59 % du financement public du développement au titre des infrastructures.

Tableau 1. Scénarios envisageables (du moins au plus ambitieux) pour répondre aux besoins d'investissements de l'Afrique dans ses infrastructures, estimés à 155 milliards USD par an d'ici 2040

Source	Scénario 1 : Financement dans l'hypothèse d'un statu quo	Scénario 2 : Maintien des dépenses publiques d'infrastructure à 1.3 % du PIB	Scénario 3 : Augmentation des dépenses publiques d'infrastructure à 2 % du PIB
Gouvernements africains	58	+ 25 grâce à l'augmentation des recettes fiscales + la réduction de la dette	+ 51 grâce à l'augmentation des recettes fiscales + la réduction de la dette + la réorientation des dépenses vers les infrastructures
Secteur privé	13	+ 8 grâce à l'augmentation des investissements privés	+ 8
Bailleurs de fonds du développement	19	+ 10 grâce à l'augmentation des financements bilatéraux et multilatéraux	+ 10
Investissement annuel total	90 milliards USD	133 milliards USD	159 milliards USD

Note : Ce tableau présente trois scénarios permettant d'estimer comment l'Afrique pourrait répondre à ses besoins d'investissements dans ses infrastructures, chiffrés à 155 milliards USD par an d'ici 2040. Tous trois s'appuient sur les projections du produit intérieur brut (PIB) du Fonds monétaire international (FMI) jusqu'en 2029 et sur des extrapolations linéaires jusqu'en 2040. Dans le premier, les parts du PIB allouées aux infrastructures par les gouvernements africains, le secteur privé et les bailleurs de fonds du développement restent constantes à leurs niveaux d'avant 2024. Dans le deuxième, les gouvernements africains maintiennent leurs dépenses d'infrastructure à 1.3 % du PIB, mais augmentent progressivement leur ratio impôts/PIB, de 16 % en 2022 à 21.5 % d'ici 2040 (moyenne de la région Amérique latine et Caraïbes [ALC]), tandis que le service de leur dette diminue progressivement, passant de 25 % de leurs recettes fiscales en 2023 à 9 % d'ici 2040 (son niveau des années 2010) ; les investissements privés dans les infrastructures et le financement multilatéral en pourcentage du PIB doublent d'ici 2040, et l'aide publique bilatérale au développement des membres du Comité d'aide au développement de l'OCDE augmente progressivement pour atteindre l'objectif des Nations Unies de 0.7 % du revenu national brut à l'horizon 2040. Dans le troisième, enfin, les gouvernements africains augmentent progressivement leurs dépenses au titre des infrastructures de 1.3 % à 2 % du PIB d'ici 2040, tandis que la mobilisation des ressources, la réduction de la dette, les investissements privés et le financement du développement augmentent comme dans le scénario 2.

Source : OCDE (2025^[11]), *Système de notification des pays créanciers* (base de données), <https://www.oecd.org/en/data/datasets/development-finance-statistics-data-on-flows-to-developing-countries.html> ; OCDE/CUA/ATAF (2024^[15]), *Statistiques des recettes publiques en Afrique 2024* ; ICA (2022^[5]), *Tendances du financement des infrastructures en Afrique : 2019-2020* ; FMI (2025^[17]), *Base de données des Perspectives de l'économie mondiale*, <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/April>.

Pour répondre aux besoins d'investissements de l'Afrique en matière d'infrastructures, différents préalables s'imposent, notamment améliorer les conditions de la dette souveraine, abaisser le niveau de risque perçu par les investisseurs privés et publics, accroître le financement du développement et renforcer le rôle des grands bailleurs de fonds du développement. Les priorités abordées lors de la quatrième Conférence internationale sur le financement du développement (FfD4) (Séville, 30 juin-3 juillet 2025) peuvent, à ce titre, servir de feuille de route (ONU, 2025^[14]). Le Tableau 1 résume différents moyens d'accroître le financement des infrastructures du continent pour parvenir à mobiliser 155 milliards USD par an, un montant qui, en cas de maintien des tendances actuelles, plafonnerait à environ 90 milliards USD par an d'ici 2040.

- **Premièrement, il est essentiel d'améliorer les conditions de la dette souveraine des gouvernements et le recouvrement de leurs recettes afin d'élargir leur marge de manœuvre budgétaire.** Ce sont ainsi 51 milliards USD supplémentaires qui pourraient être dégagés chaque année : i) en augmentant les recettes fiscales, de leur niveau moyen actuel (16 % du PIB) à celui prévalant en Amérique latine et dans les Caraïbes (21.5 %) ; ii) en réduisant le service de la dette aux niveaux connus par les pays africains suite aux grandes initiatives d'allègement de la dette de 2010 ; et iii) en augmentant la part moyenne des dépenses publiques consacrées aux infrastructures de seulement 0.7 point de pourcentage. Selon les données les plus récentes (de 2022), sur les 36 pays inclus dans les *Statistiques des recettes publiques en Afrique 2024*, 6 présentaient un ratio impôts/PIB supérieur à 21.5 %, et 19, un ratio inférieur à 15 % (OCDE/CUA/ATAF, 2024^[15]). La FfD4 recommande de doubler d'ici 2030 l'aide au renforcement des capacités pour les pays visant à porter ce ratio à un minimum de 15 %.
- **Deuxièmement, l'accès à des informations transparentes sur les risques est indispensable pour réduire le coût du capital et stimuler l'investissement privé.** Les informations sur les risques aux niveaux national et sectoriel sont souvent trop limitées pour permettre aux investisseurs privés d'identifier les opportunités et d'évaluer les risques en toute objectivité. En date de 2024, seuls 33 pays africains avaient obtenu une notation de crédit (PNUD, 2024^[16]). Et même lorsque celles-ci sont disponibles, la qualité des données et les méthodologies employées suscitent des interrogations. La mise en place d'une commission sur le coût du capital, comme proposée par la présidence sud-africaine du G20, ou encore la création prochaine d'une agence africaine de notation, à l'initiative de l'Union africaine, pourraient néanmoins permettre de résoudre certaines de ces questions. Des initiatives conjointes, à l'instar de la Plateforme virtuelle d'investissement pour l'Afrique, lancée par l'Union africaine et l'OCDE en 2025, pourraient également contribuer à combler ces lacunes en matière d'information. Dans l'hypothèse où ces efforts porteraient leurs fruits et doubleraient la part des investissements privés dans le PIB (de 0.3 % à 0.6 %) d'ici 2040, ce sont 8 milliards USD supplémentaires par an qui seraient ainsi dégagés.
- **Troisièmement, un renouveau de la coopération internationale est nécessaire pour enrayer le recul de l'aide publique bilatérale au développement.** La FfD4 n'a pas manqué de rappeler l'importance de la coopération internationale pour le développement des infrastructures. Parmi les engagements notables dans ce sens figurent : i) l'inversion de la tendance à la baisse de l'aide publique au développement (APD) en vue d'atteindre l'objectif existant de 0.7 % du revenu national brut (RNB) ; ii) le soutien au développement des infrastructures liées au commerce et des corridors de transport ; et iii) le doublement de l'aide pour le commerce (APC) à destination des pays les moins avancés d'ici 2031, dont au moins 50 % en faveur des infrastructures liées au commerce. L'inversion de la baisse de l'APD des membres du CAD de l'OCDE pour la porter à 0.7 % du RNB d'ici 2040, conformément aux objectifs existants, permettrait déjà de dégager au moins 4 milliards USD supplémentaires par an pour les infrastructures.
- **Quatrièmement, le rôle des banques multilatérales de développement et des autres grands bailleurs de fonds doit être renforcé.** Les banques de développement ont déjà doublé leurs décaissements liés aux infrastructures, passés de 4.2 milliards USD en 2010 à 8.2 milliards USD en 2023 (OCDE, 2025^[11]). Bien que restant dépendantes des contributions bilatérales, comme l'illustre la réduction des financements à la Banque africaine de développement en 2026, demandée par les États-Unis⁶, les institutions de financement du développement pourraient accélérer leurs réformes afin de mieux tirer parti des marchés de capitaux, garantissant ainsi des opérations plus durables et un impact plus important sur le développement. La réaffectation des droits de tirage spéciaux via les institutions de financement du développement, comme suggérée par la présidence sud-africaine du G20, pourrait également y contribuer. Des initiatives telles que le programme « Global Gateway » de l'Union européenne et le Partenariat du G7 pour les

infrastructures mondiales et l'investissement soutiennent aussi ces efforts par le financement direct de projets et la réduction des risques des investissements privés provenant du continent et d'ailleurs. Globalement, le doublement du financement multilatéral, pour le porter à 1.1 % du PIB d'ici 2040, permettrait de dégager 6 milliards USD supplémentaires par an.

Les politiques doivent veiller à ce que le développement des infrastructures s'accompagne, au-delà de la seule croissance économique, de retombées sociales positives. D'après l'analyse systématique de 110 études réalisée pour ce rapport⁷, les infrastructures des pays africains ont, dans l'ensemble, des effets positifs significatifs sur le développement humain, la réduction de la pauvreté, l'accès à l'emploi et la qualité de celui-ci. Chaque USD investi dans des infrastructures d'eau et d'assainissement résilientes aux changements climatiques génère par exemple au moins 7 USD de gains socio-économiques grâce à l'amélioration de la santé et de la sécurité alimentaire, outre les progrès accomplis sur la voie de la réalisation des ODD (UA, 2023^[18]). À l'inverse, les données de 29 pays africains suggèrent que le manque d'accès à une énergie fiable, qui touche 68 % des entreprises manufacturières du continent, entraîne une réduction significative de l'emploi dans les professions non agricoles et qualifiées (Mensah, 2024^[19]).

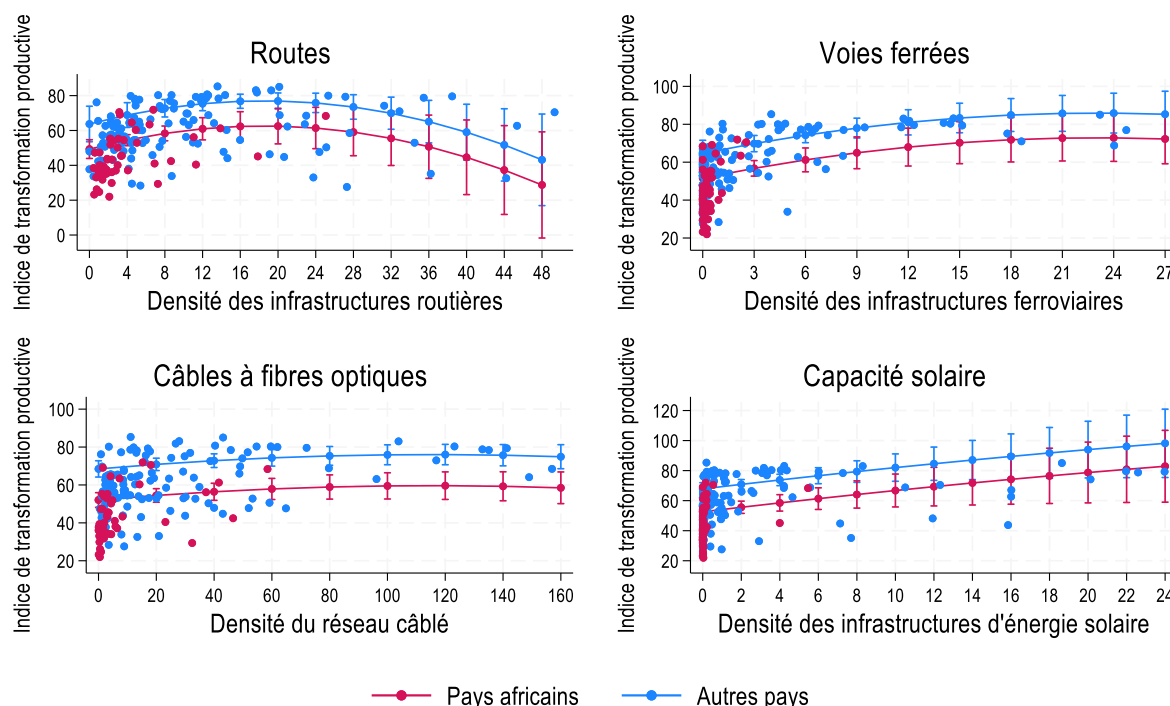
Le ciblage de certains types d'infrastructures, le soutien aux chaînes de valeur, la réduction des disparités entre zones rurales et urbaines et la gestion des risques liés à la durabilité sont autant de clés pour améliorer les résultats sur le plan du développement

Compte tenu des faibles ressources financières disponibles, le ciblage des investissements d'infrastructure peut contribuer à maximiser les gains. L'ampleur des avantages découlant du développement des infrastructures varie ainsi entre les pays et au sein d'eux, ainsi qu'au fil du temps, en fonction de leur parc initial, mais aussi des types d'infrastructures ciblés (Das, Stern et Timilsina, 2024^[20]). La réalisation d'investissements d'infrastructure complémentaires peut notamment générer des gains plus importants, comme en atteste l'exemple de l'Afrique de l'Est, où la combinaison d'investissements dans les corridors de transport et les infrastructures énergétiques a permis d'accélérer la transition d'une agriculture à faible productivité vers l'industrie manufacturière et les services, divisant par 2.5 la part de l'emploi agricole par rapport à de simples investissements routiers (Dappe et Lebrand, 2021^[21]).

La rentabilité des différents types d'infrastructures a des incidences variables sur la transformation productive

Les investissements dans certains types d'infrastructures peuvent s'avérer plus rentables que d'autres pour stimuler la transformation productive. D'après les résultats de la modélisation économique réalisée pour ce rapport (voir l'annexe 1.A), seuls certains types d'infrastructures présentent ainsi une relation directe et statistiquement significative avec la transformation productive. Un constat qui ne diminue toutefois en rien l'importance des autres catégories d'infrastructures, dont les retombées socio-économiques positives peuvent être considérables dans d'autres domaines, à l'instar des investissements dans les infrastructures d'approvisionnement en eau et d'assainissement qui améliorent la santé des populations (Banerjee et Morella, 2011^[22]). Pour accélérer la transformation productive, les besoins estimés d'investissements de l'Afrique se révèlent toutefois particulièrement importants pour les routes (32 % du total), les chemins de fer (24 %), les câbles à fibres optiques (23 %) et les panneaux solaires (17 %) (Graphique 2)⁸.

Graphique 2. Relation entre la densité de certains types d'infrastructures et la transformation productive dans les pays d'Afrique et d'autres régions du monde



Note : Les lignes indiquent les valeurs ajustées issues des régressions estimant la relation entre chaque type d'infrastructure et l'indice de transformation productive. Les barres représentent quant à elles les intervalles de confiance, et les points, les données brutes. Pour plus de détails, consulter l'annexe 1.A.

Source : Les sources des données figurent à l'annexe 1.A.

La rentabilité des investissements dans les infrastructures dépend du parc initial des pays, chaque type d'infrastructure présentant des rendements variables⁹. Ce rapport compile des données uniques sur le coût des infrastructures (USD par kilomètre ou mégawatt supplémentaire) afin d'en déterminer la rentabilité (Tableau 2 ; annexe 1.A). Les infrastructures routières se révèlent ainsi très rentables dans les pays à faible densité de transport, où l'extension du réseau routier génère d'importants rendements. Cependant, les avantages marginaux diminuent avec l'augmentation de la densité routière, rendant donc les investissements supplémentaires moins rentables. En moyenne, la construction de voies ferrées et l'installation de câbles à fibres optiques s'avèrent également rentables dans une optique de transformation productive. Les voies ferrées affichent certes le coût unitaire le plus élevé, mais procurent également des rendements substantiels (avec les effets marginaux les plus élevés), tout en polluant moins que le transport routier. Quant aux câbles à fibres optiques, ils génèrent des rendements plus faibles, mais sont le type d'infrastructure le moins coûteux par unité. De leur côté, les infrastructures d'énergie solaire offrent aussi des avantages substantiels, en particulier dans les pays à forte densité de transport.

Tableau 2. Rentabilité de différents types d'infrastructures dans une optique de transformation productive des pays africains

Type d'infrastructure	Densité	Exemples de pays	Effet marginal moyen	Ratio de rentabilité moyen
Routes et voies ferrées	Faible densité	Angola, Niger, République démocratique du Congo, Soudan, Tchad	+1.37	98
		Burundi, Guinée équatoriale, Maurice, Rwanda	+1.83	135
	Densité moyenne	Afrique du Sud, Bénin, Djibouti, Ghana, Mauritanie, Ouganda	+1.24	110
		Algérie, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Mozambique, Zambie	+1.81	137
	Forte densité	Gambie, Maroc, Maurice, Rwanda, Seychelles, Tunisie	+0.24	>300
		Égypte, Eswatini, Kenya, Nigeria, Tanzanie, Zimbabwe	+1.81	142
Câbles à fibres optiques	Même effet quelle que soit la densité	Tous les pays africains	+0.13	153
Panneaux solaires	Même effet quelle que soit la densité	Tous les pays africains	+1.52	210

Note : La méthodologie est expliquée en détail à l'annexe 1.A.

Source : Les sources des données figurent à l'annexe 1.A.

Bien ciblés, les investissements d'infrastructure peuvent stimuler les chaînes de valeur régionales et réduire les disparités entre zones rurales et urbaines

L'amélioration des infrastructures de transport, du numérique et d'énergie permettrait de renforcer l'intégration et la productivité des chaînes de valeur du continent. L'intégration des infrastructures continentales au-delà des frontières nationales pourrait notamment générer d'énormes retombées économiques. L'opérationnalisation des réseaux de transport régionaux prévus dans le cadre du Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) devrait ainsi permettre de faire progresser les exportations de 11.5 % et la croissance globale du PIB de près de 2 % (Fontagné et al., 2022^[23]). Par ailleurs, les pays africains qui ont bénéficié ces dernières années de prêts importants pour leurs infrastructures de transport, du numérique et d'énergie ont vu leur participation aux chaînes de valeur mondiales augmenter les années suivantes, en particulier dans les segments d'aval (Amendolagine, Presbitero et Rabellotti, 2024^[24])¹⁰.

Le renforcement des infrastructures intra- et inter-urbaines est essentiel pour réussir la transformation productive du continent et y réduire les disparités entre zones rurales et urbaines. D'ici 2050, deux Africains sur trois vivront en ville et la superficie urbaine totale aura plus que doublé à travers le continent, intensifiant la demande d'infrastructures urbaines (OCDE et al., 2025^[25]). Une progression de 10 % de l'urbanisation pourra ainsi entraîner une hausse de près de 4 % de la consommation d'électricité (El-Bouayady et al., 2024^[26]). Mais l'Afrique sera aussi le seul continent où la population rurale continuera de croître en termes absolus en parallèle de l'urbanisation, d'où la nécessité de développer également les infrastructures dans ses zones rurales. Un constat qui valait déjà en 2021, où moins de 20 % des ménages ruraux avaient accès à l'électricité, contre 80 % de ceux des villes de plus d'un million d'habitants (OCDE/ONU CEA/BAfD, 2022^[27]). Si la réduction des inégalités entre zones rurales et urbaines reste un objectif central des gouvernements africains, le développement des infrastructures devrait cependant profiter à un plus grand nombre d'individus et d'entreprises dans les grandes villes (du fait de la densité de population plus élevée et de la concentration économique) que dans les petites villes et les zones rurales. La réalisation d'investissements stratégiques dans les infrastructures des villes intermédiaires¹¹ pourrait de son côté contribuer à renforcer les liens entre zones rurales et urbaines, à soutenir la croissance des activités productives et à dynamiser les chaînes de valeur locales et la création d'emplois.

Une meilleure intégration de la gestion des risques environnementaux et sociaux dans la planification des infrastructures peut contribuer à réduire leur coût et à améliorer leur durabilité

Dans un contexte d'accélération des changements climatiques et de la croissance démographique, les risques des infrastructures sur le plan de la durabilité environnementale et sociale appellent une gestion plus efficace. La réussite de la transformation productive du continent passe par la recherche d'un juste équilibre entre croissance de la productivité et résultats en matière de durabilité environnementale et sociale. D'autant plus à l'heure où les changements climatiques et la croissance démographique exacerbent les vulnérabilités et les risques liés au développement des infrastructures, notamment la pollution, la perte de biodiversité et l'exclusion des populations rurales et des femmes. Or, la capacité à atténuer ces risques varie d'un pays à l'autre, selon les ressources et les capacités disponibles. Souvent confrontés aux risques les plus importants, les pays à faible niveau de développement nécessitent notamment une attention toute particulière de la part des décideurs.

À condition d'un soutien politique et financier renforcé, le développement d'infrastructures vertes tenant compte des problématiques de résilience aux changements climatiques et des risques sur le plan de la durabilité environnementale et sociale, peut limiter les pertes économiques et les dommages. En Afrique, les infrastructures sont exposées à des risques climatiques deux fois plus élevés qu'en Amérique latine et cinq fois plus élevés qu'en Europe (OCDE, 2024^[28]). Or, les phénomènes météorologiques extrêmes ont, entre autres impacts, tout un ensemble d'effets négatifs sur les infrastructures : ils compromettent leur fiabilité, perturbent les chaînes d'approvisionnement essentielles et grèvent les coûts d'entretien. D'après les dernières estimations, les pays africains devraient ainsi avoir à consacrer entre 10.2 et 11.4 milliards USD par an pour compenser les pertes et dommages que subiront leurs infrastructures – d'énergie (36 %) et de transport (25 %) principalement – à cause des changements climatiques (CRDI, 2023^[29]). L'extension de la couverture des assurances des risques climatiques pourrait toutefois contribuer à limiter ces coûts, quand l'on sait qu'en 2022, environ 80 % de toutes les pertes économiques dues aux catastrophes naturelles n'étaient pas assurées. Différentes initiatives internationales, à l'instar de l'Alliance pour les infrastructures vertes en Afrique (Alliance for Green Infrastructure in Africa [AGIA]), contribuent par ailleurs à l'augmentation du nombre de projets d'infrastructures vertes et de solutions fondées sur la nature, ainsi que des financements à leur effet : entre 2012 et 2023, ce sont ainsi 297 nouveaux projets qui ont été lancés dans 48 pays africains, pour une enveloppe totale de plus de 21 milliards USD (Collins et al., 2025^[30]).

Le développement des infrastructures doit également tendre à de meilleurs résultats sur le plan de l'emploi des travailleurs informels et des femmes. La croissance démographique exerce une pression croissante sur le développement des infrastructures du continent, qui devrait voir sa population passer d'environ 1.50 milliard à 2.45 milliards d'habitants entre 2024 et 2050, soit un bond de 63 % (ONU DESA, 2025^[31]). Synonymes d'accès à l'emploi, à l'information, aux services d'utilité publique et aux services, les infrastructures peuvent contribuer à l'amélioration du développement humain. Toutefois, les investissements d'infrastructure peuvent aussi accroître involontairement les inégalités et la fragmentation, notamment lorsqu'ils ciblent des populations et des zones déjà avantagées sur le plan économique. D'où la nécessité de la plus grande attention dans la planification des infrastructures et la gestion de leurs risques, pour éviter de creuser ces disparités. Parmi les mesures peu coûteuses mais efficaces intégrant notamment la dimension de genre, figurent par exemple l'accès à des installations sanitaires sûres le long des axes de transport, la pratique d'un aménagement inclusif du territoire, la garantie d'une bonne visibilité dans les espaces publics, ainsi que l'installation d'un éclairage public suffisant et de caméras de sécurité. Entre 2010 et 2023, notons qu'en Afrique, la part des projets d'infrastructure financés par les membres du CAD de l'OCDE intégrant des objectifs d'égalité des genres est passée de 18 % à 25 % (OCDE, 2025^[32]).

La priorisation stratégique du développement des infrastructures au regard des objectifs de transformation productive, doublée d'une gouvernance efficace, constituent deux grandes priorités

La priorisation stratégique attentive des projets d'infrastructure à l'appui des objectifs de transformation productive et l'efficacité de leur gouvernance s'avèrent décisives pour tirer le meilleur parti de ressources limitées et répondre à une demande en plein essor. Dans les pays africains, le développement des infrastructures fait face à différents défis, dont la croissance démographique, une urbanisation peu productive, les changements climatiques, la fragmentation des réseaux d'infrastructures transfrontaliers et la stagnation des financements internationaux. Compte tenu des ressources limitées, la priorisation des projets d'infrastructure peut alors se faire sur la base de leur contribution à la transformation productive. Une bonne planification des infrastructures urbaines pourra ainsi contribuer à une urbanisation vectrice de croissance économique durable (BAfD/OCDE/PNUD, 2016^[33]) ; tandis que des investissements ciblés dans les infrastructures de transport et d'énergie pourront aussi favoriser la transformation en développant les liens entre zones rurales et urbaines, notamment l'accès des travailleurs agricoles au secteur des services (Castells-Quintana, 2017^[34] ; Moneke, 2020^[35] ; CEA, 2017^[36]). Une fois priorisés, les projets d'infrastructure nécessitent toutefois aussi des structures efficaces de gouvernance, qui s'attachent à une prise de décision par les parties prenantes les plus pertinentes, tout en tenant compte des intérêts divergents et des capacités limitées.

Les stratégies et la planification des infrastructures doivent mieux s'aligner sur les objectifs de transformation productive à tous les niveaux

Les objectifs de transformation productive de l'Afrique peuvent guider plus directement les décideurs politiques dans la priorisation des projets d'infrastructure aux niveaux continental, régional, national et infranational. L'expérience de nombreux pays, notamment de la Chine, de la Corée, de l'Europe, du Mexique et de la Türkiye, met en lumière l'importance d'une planification des investissements d'infrastructure en fonction des besoins sectoriels et industriels pour obtenir de meilleurs résultats sur la voie de la transformation productive. Dans ce même ordre d'idées, les décideurs politiques du continent peuvent prioriser les projets d'infrastructure favorisant l'essor des secteurs et des chaînes de valeur hautement productifs, en s'appuyant pour ce faire sur les programmes continentaux, à l'instar du Plan d'action de l'Union africaine pour le développement industriel accéléré de l'Afrique (Accelerated Industrial Development in Africa [AIDA]). Les projets d'infrastructure ainsi priorisés doivent ensuite bénéficier d'un solide soutien institutionnel à tous les niveaux, mais surtout à celui national, où les décisions stratégiques et budgétaires impactent le plus directement leur mise en œuvre. Les cadres de coopération bilatérale entre l'Afrique et ses partenaires commerciaux et de développement, ainsi que les plateformes stratégiques internationales et interrégionales, telles que le Partenariat ONU/UA pour le programme d'intégration et de développement de l'Afrique ou le Partenariat UA-UE, peuvent en outre garantir l'alignement des financements sur les priorités africaines.

La priorisation des projets de corridors de développement est un choix stratégique pour soutenir l'intégration régionale et la transformation productive. En date de 2025, au moins 80 corridors de développement sont planifiés, en cours de construction ou déjà pleinement opérationnels à travers le continent. Ces corridors visent à stimuler l'intégration économique, l'investissement et le développement grâce à la complémentarité des infrastructures, à la facilitation des échanges et au développement sectoriel (agriculture, exploitation minière et industrie manufacturière, notamment) par-delà les frontières (Tableau 3). Le PIDA fournit un cadre continental pour la priorisation des projets de corridors de développement, dans une optique d'accélération de l'intégration continentale. La deuxième phase du programme (2021-30) se concentre notamment sur 69 projets prioritaires, retenus pour leur pertinence au

regard des objectifs régionaux et transfrontaliers. L'amélioration de l'accès à des données d'impact fiables peut alors faciliter la planification et le suivi de leurs résultats sur le plan du développement.

Tableau 3. Présentation de quelques corridors de développement et de transport en Afrique

Corridor	Région et pays	Impacts sur la transformation productive	Enseignements et recommandations
Lobito-Kolwezi-Lubumbashi/Solwezi-Ndola	Afrique australe (Angola, Zambie) et République démocratique du Congo	- Amélioration des débouchés d'exportation des chaînes de valeur des minerais - Intégration des chaînes de valeur régionales - Soutien aux petites et moyennes entreprises des secteurs agricole et minier	- Développer des données fiables et des outils d'évaluation d'impact pour guider la mise en œuvre et le suivi des projets - Renforcer l'appropriation régionale et l'efficacité des mécanismes de gouvernance afin de simplifier la mise en œuvre et de réduire les risques liés aux tensions géopolitiques mondiales
Corridor Libreville-Kribi-Douala-N'Djamena	Afrique centrale (Cameroun, Guinée équatoriale, Gabon, Sao Tomé-et-Principe, Tchad)	- Renforcement de la connectivité entre les ports côtiers et les pays enclavés - Promotion du commerce régional et de l'intégration économique - Impulsion à l'investissement dans des secteurs clés tels que l'agriculture (maïs, riz et bétail)	- Renforcer les liens entre zones urbaines et rurales afin de mettre à profit l'essor de demande dans les villes - Améliorer la coordination et l'appropriation parmi les États membres - Veiller à l'efficacité du suivi et de la gouvernance
Dar Es Salaam-Nairobi-Addis Abeba-Berbera/Djibouti	Afrique de l'Est (Tanzanie, Kenya, Éthiopie, Somalie, Djibouti)	- Réduction des coûts de transport pour les pays enclavés, qui peuvent représenter jusqu'à 75 % de la valeur de leurs exportations - Réduction des coûts commerciaux et renforcement des chaînes de valeur agroalimentaires dans la région et des liens avec l'Afrique australe	- Prendre en compte l'entretien dans la planification - Améliorer la stabilité politique - Harmoniser les normes en matière de transport
Corridor multimodal transmaghrébin	Afrique du Nord (Algérie, Égypte, Libye, Maroc, Mauritanie, Tunisie)	- Simplification des passages aux frontières et amélioration de l'efficacité des échanges commerciaux et de la mobilité - Réduction des coûts de transport et des temps de trajet	- Améliorer l'utilisation des segments secondaires - Mettre davantage l'accent sur la réduction des coûts commerciaux
Corridor de l'Anneau de croissance en Afrique de l'Ouest	Afrique de l'Ouest (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Ghana, Togo)	- Renforcement de l'intégration régionale et de la connectivité, notamment avec l'autoroute Abidjan-Lagos - Développement des chaînes de valeur régionales stratégiques, à l'instar de celles de la viande	- Renforcer la coordination régionale et les cadres de partenariat public-privé - Veiller à l'efficacité de la gouvernance et des mécanismes de mise en œuvre

Source : Compilation des auteurs à partir d'UEMOA/JICA (2018^[37]), *The Project on the Corridor Development for West Africa Growth Ring Master Plan: Final Report Summary* ; (CAE, 2012^[38]), *East African Community Industrialisation Policy 2012-2032: Structural Transformation of the Manufacturing Sector through High Value Addition and Product Diversification based on Comparative and Competitive Advantages of the Region* ; APRI (2024^[39]), *Lobito Corridor – A Reality Check* ; BAfD (2023^[40]), *Cross-Border Road Corridors: Expanding Market Access in Africa and Nurturing Continental Integration* ; UE (2022^[41]), « Strategic corridors to improve Europe-Africa connectivity » ; et ONU CEA (2021^[42]), *Economic Opportunities Along the Central African Road-Corridor*.

La coordination de la planification et le renforcement des capacités à tous les niveaux peuvent décupler l'impact du développement des infrastructures. Une coordination intersectorielle entre tous les niveaux territoriaux (via des plans directeurs, notamment) peut ainsi contribuer à remédier aux effets de cloisonnement, au manque de cohérence des politiques et à l'inadéquation des incitations. Une planification efficace permettra par exemple de garantir que les zones urbaines périphériques bénéficient également des avantages des corridors de développement. Tout comme des investissements initiaux bien pensés – voirie de base ou viabilisation des parcelles, par exemple – peuvent permettre d'économiser jusqu'à 99 % des coûts qu'impose un réaménagement des infrastructures après un développement non

planifié (Collier et al., 2019^[43]). Il est en outre essentiel de veiller à ce que les institutions, en particulier infranationales, disposent des capacités institutionnelles, financières et humaines suffisantes pour assurer la mise en œuvre des politiques et la planification des investissements dans les infrastructures. Car, pour l'heure, seuls 7 pays africains (sur 36) déclaraient collecter des recettes au niveau infranational en 2022 (OCDE/CUA/ATAF, 2024^[15]) et de nombreuses villes africaines manquent d'urbanistes qualifiés, avec seulement 0.4 cadre et technicien pour 1 000 habitants, contre 8 en Inde et 36 dans les pays à revenu élevé (Cities Alliance, 2017^[44]).

Le renforcement de l'efficacité de la gouvernance des infrastructures peut accélérer les projets et améliorer leur viabilité opérationnelle

L'efficacité de la gestion et l'adoption d'approches localisées sont deux clés d'une bonne gouvernance des infrastructures, en particulier dans les pays à faible revenu. D'après de récentes données sur 37 pays à faible revenu, jusqu'à 53 % des ressources d'investissement pourraient être gaspillées à cause de l'inefficacité de la gestion des investissements publics (notamment dans les infrastructures), en raison principalement de lacunes dans le suivi, le financement de l'entretien, la sélection et l'évaluation des projets, ainsi que la budgétisation pluriannuelle (Eltokhy et al., 2024^[45]). Pour y remédier, les normes internationales de gouvernance des infrastructures recoupent tout un ensemble de bonnes pratiques, comme l'élaboration de plans stratégiques détaillés, la mise en place d'organes de gouvernance indépendants, ainsi que la garantie de capacités de financement et de gestion suffisantes (GI Hub, s.d.^[46] ; OCDE, 2020^[47] ; OCDE, 2024^[48]). Dans les pays africains, toutefois, il pourra être nécessaire d'adapter ces normes pour tenir compte des contraintes de capacités, des incitations négatives et des déséquilibres des rapports de force. Dans ceux à faible revenu, en particulier, une bonne compréhension des parties prenantes locales et des conditions de mise en œuvre des projets peut améliorer l'efficacité de la gouvernance et permettre la formation de coalitions de parties prenantes qui soutiendront les projets tout au long de leur durée (OCDE/ACET/AUDA-NEPAD, à paraître^[49]).

Les unités de partenariat public-privé (PPP) et les facilités de préparation des projets (FPP) ne disposent pas des ressources nécessaires pour mener à bien de grands projets d'infrastructure. Le manque de ressources entrave la possibilité pour les unités de PPP et les FPP africaines d'assurer un soutien technique cohérent, ainsi qu'une priorisation et une coordination efficaces des projets. En 2021, l'Afrique accueillait pourtant 44 % des FPP d'infrastructure à l'échelle mondiale, mais celles-ci soutenaient en moyenne des projets moins nombreux et d'une valeur financière plus faible que celles d'autres régions du monde (GI Hub, 2021^[50]). De même, 42 pays africains ont adopté une législation sur les PPP, mais seuls quelques-uns attirent des investissements privés. En outre, si 36 gouvernements africains se sont dotés d'une unité de PPP, seules 13 % d'entre elles révisent le risque budgétaire des projets, et 9 % procèdent à des évaluations et des audits post-projets, tandis qu'aucune ne consulte les communautés concernées au sujet de l'impact des projets de PPP (Banque mondiale, 2025^[51]).

Une meilleure planification préalable de l'entretien permettrait de renforcer la viabilité opérationnelle. L'entretien reste un domaine sous-investi en Afrique, comme en atteste le score – le plus bas – que lui attribue l'évaluation du Fonds monétaire international (FMI) de la gestion des investissements publics dans les infrastructures. Dans les pays en développement, seuls 14 % environ des dépenses d'investissement dans les routes sont consacrés à leur entretien (Gorgulu, Foster et Rana, 2022^[52]), une part bien en deçà des besoins estimés en Afrique (hors Afrique du Nord), de 31 % dans le secteur des transports, 37 % dans celui de l'eau et de l'assainissement, et 23 % dans celui de l'énergie et de l'électricité (Rozenberg et Fay, 2019^[53]).

L'Afrique pourrait avoir davantage recours aux redevances d'utilisation pour le financement de ses infrastructures. Celles-ci peuvent effet, dans les conditions adéquates, constituer une source de

financement durable de leur construction et de leur entretien. Pourtant, parmi les projets de PPP du continent, seuls 15 % reposent à ce jour sur ce type de redevances, tandis que 40 % dépendent d'une forme ou d'une autre de financement public, contre respectivement 29 % et 24 % dans la région ALC (Amérique latine et Caraïbes) (Banque mondiale, 2025^[54]). Pour accroître l'adhésion du public, deux leviers intéressants peuvent alors être les consultations publiques auprès des futurs utilisateurs payeurs et les réductions pour les navetteurs et les résidents locaux (Osei-Kyei et Chan, 2015^[55]).

Les labels africains de certification des projets d'infrastructure de qualité gagneraient à être développés pour mieux communiquer les normes de qualité aux investisseurs. La mise en place de certifications crédibles et reconnues contribue à améliorer la qualité et la bancabilité des projets, en particulier en phase de préparation, même si la complexité des processus de certification peut ralentir la mise en œuvre. Le label de qualité PIDA (PIDA Quality Label [PQL]), attribué par le Mécanisme de prestation de services de l'Agence de développement de l'Union africaine-Nouveau partenariat économique pour le développement de l'Afrique (AUDA-NEPAD), constitue par exemple une reconnaissance de la qualité des projets PIDA prioritaires. En date de 2025, 15 projets ont déjà obtenu ce label et d'autres pourraient les rejoindre, le deuxième Plan d'action prioritaire (PAP2) du PIDA comptant pas moins de 69 projets. En développant les labels africains de certification tels que le PQL, les pays peuvent mieux communiquer les normes de mise en œuvre aux investisseurs, faciliter l'accès aux ressources et fixer des normes minimales de qualité pour les infrastructures, en adéquation avec les contextes locaux. Par ailleurs, des initiatives mondiales telles que le réseau Blue Dot, lancé en avril 2024, peuvent compléter ces certifications en appliquant les Principes du G20 pour des investissements dans des infrastructures de qualité. Elles peuvent en outre étendre les normes de la phase de préparation à celle de mise en œuvre, renforçant ainsi la crédibilité globale et le potentiel de financement des projets d'infrastructure.

Le développement des compétences dans le domaine des infrastructures doit devenir une priorité. En 2023, moins de 1 % du financement public du développement au titre des infrastructures du continent a été alloué à l'éducation et à la formation. Or, d'après l'enquête menée pour ce rapport par l'OCDE et l'Association pour le développement des infrastructures en Afrique, c'est le plus souvent au début du cycle de vie des infrastructures qu'est pointé le manque de compétences, qui entrave alors la préparation des projets, réduit leur bancabilité et augmente leurs coûts. Les lacunes en compétences de gestion sont quant à elles parmi les plus lourdes de conséquences tout au long du cycle de vie des projets. De nombreuses initiatives prometteuses de développement des compétences existent toutefois déjà, une dynamique qu'entreprises privées, décideurs politiques et partenaires internationaux doivent, de concert, encourager et sur laquelle ils peuvent capitaliser. Enfin, les communautés de pratique offrent également un accès précieux aux enseignements stratégiques tirés des projets, notamment ceux liés aux compétences.

Notes

¹ La méthodologie est présentée en détail à l'annexe 1.A.

² Le Global Infrastructure Hub (GI Hub, 2018^[56]) chiffre ces besoins d'investissements à 192 milliards USD par an pour la période 2025-40, et la Banque africaine de développement (2018^[58]), à 130-170 milliards USD par an pour la période 2018-30. Des investissements plus importants pourraient en revanche être nécessaires pour atteindre certains objectifs politiques et climatiques spécifiques : la

Banque africaine de développement (2024^[59]) prévoit ainsi des besoins d'investissements de l'ordre de 410 milliards USD d'ici 2030 pour atteindre les ODD liés aux infrastructures et à l'énergie, et de 72 milliards USD à l'horizon 2063. Rozenberg et Fay (2019^[53]) estiment de leur côté que la réalisation des ODD et la limitation du réchauffement climatique à 2 °C nécessitent des dépenses annuelles de l'ordre de 9.2 % du PIB entre 2015 et 2030 en Afrique (hors Afrique du Nord), soit 257 milliards USD en 2024.

³ Tanzanie (5 %), Zambie (5.6 %), Lesotho (5.7 %) et Comores (7 %).

⁴ En Afrique du Sud et en Égypte, les investissements privés représentent respectivement environ 70 % et 20 % des investissements totaux d'infrastructure, des proportions largement supérieures à la moyenne continentale, de 11 %.

⁵ Côte d'Ivoire, Égypte, Éthiopie, Kenya, Mozambique, Maroc, Nigeria, Sénégal, Tanzanie et Tunisie.

⁶ En mai 2025, le gouvernement américain a proposé de réduire sa contribution au Fonds africain de développement (le guichet de prêt à taux concessionnels de la Banque africaine de développement) d'environ 555 millions USD, soit environ 6-7 % du cycle de financement actuel.

⁷ De septembre 2024 à janvier 2025, une revue systématique de la littérature a été menée afin de répondre à la question de recherche suivante : « Quels sont les effets positifs et négatifs des infrastructures économiques sur la durabilité environnementale, sociale et de gouvernance ? » Ont ainsi été repérées 110 études publiées depuis 2010, dont 65 présentaient des résultats pertinents par rapport à la question de recherche. Parmi ces 110 études, 94 ont été identifiées grâce à une recherche systématique par mot-clé sur Google Scholar, 13 à partir de Foster et al. (2023^[57]) et 3 via des recherches complémentaires ad hoc.

⁸ Les types d'infrastructures dont la densité (capacité) ne présente pas de corrélation avec la transformation productive sont les terminaux conteneurs, les stations d'épuration des eaux usées, les infrastructures éoliennes, les infrastructures hydroélectriques et autres infrastructures d'énergies renouvelables.

⁹ L'ampleur de l'effet d'investissements supplémentaires dépend de la quantité du type d'infrastructure considéré dont dispose déjà le pays, c'est-à-dire de son niveau de densité, ici défini comme i) le nombre de kilomètres (km) de routes, de voies ferrées et de câbles à fibres optiques, et ii) la capacité installée en mégawatts (MW) de production d'électricité à partir de l'énergie solaire et de combustibles fossiles, pour 100 km² de territoire non désertique.

¹⁰ Selon cette étude, qui s'intéresse à la relation entre les prêts chinois destinés aux infrastructures en Afrique et la participation aux chaînes de valeur mondiales, une augmentation d'un écart-type des prêts destinés aux infrastructures est associée à une augmentation de 0.11 écart-type de la participation aux chaînes de valeur mondiales après quatre ans.

¹¹ Il existe de nombreuses définitions des villes intermédiaires. Pour de plus amples informations sur cette question, consulter OCDE/PSI (2020^[60]), qui en propose la définition suivante : « Les villes intermédiaires sont des agglomérations qui, pour des raisons géographiques, historiques et économiques, font la jonction entre zones métropolitaines et rurales. Nœuds stratégiques au sein des réseaux urbains au niveau national ou international, elles ont une population de 50 000 à 1 million d'habitants ».

Références

- Amendolagine, V., A. Presbitero et R. Rabellotti (2024), « Chinese infrastructure lending in Africa and participation in global value chains », *Review of World Economics*, vol. 161/1, <https://doi.org/10.1007/s10290-024-00566-0>. [24]
- APRI (2024), « Lobito Corridor – A Reality Check », *afripoli.org (site web)*, <https://afripoli.org/lobito-corridor-a-reality-check> (consulté le 24 avril 2025). [39]
- Auriol, E. et S. Saussier (2025), *Private Participation in Infrastructure: What Role for Public-Private Partnerships?*, https://cepr.org/system/files/publication-files/245788-private_participation_in_infrastructure_what_role_for_public_private_partnerships_.pdf. [8]
- BAfD (2024), *African Economic Outlook 2024: Driving Africa's Transformation - The Reform of the Global Financial Architecture*, http://african_economic_outlook_aeo_2024_0.pdf. [59]
- BAfD (2023), *Corridors routiers transfrontaliers - Élargir l'accès aux marchés en Afrique et favoriser l'intégration continentale*, Banque africaine de développement, Abidjan, <https://www.afdb.org/fr/documents/corridors-routiers-transfrontaliers-elargir-laccès-aux-marchés-en-afrique-et-favoriser-lintégration-continentale>. [40]
- BAfD (2018), *African Economic Outlook 2018*, <https://www.afdb.org/en/documents/document/african-economic-outlook-aoe-2018-99877>. [58]
- BAfD/OCDE/PNUD (2016), *Perspectives économiques en Afrique 2016 : Villes durables et transformation structurelle*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/aeo-2016-fr>. [33]
- Banerjee, S. et E. Morella (2011), *Africa's Water and Sanitation Infrastructure: Access, Affordability, and Alternatives*, Groupe de la Banque mondiale, Washington, DC. [22]
- Banque mondiale (2025), *Private Participation in Infrastructure (PPI) (base de données)*, <https://ppi.worldbank.org/en/ppi> (consulté le 14 mars 2025). [54]
- Banque mondiale (2025), *The World Bank Benchmarking Infrastructure Development (BID) (base de données)*, <https://bpp.worldbank.org/en/global> (consulté le 6 mars 2025). [51]
- Banque mondiale (2024), « International Debt Statistics (IDS) », *worldbank.org (site web)*, <https://www.worldbank.org/en/programs/debt-statistics/ids> (consulté le 23 janvier 2025). [7]
- CAE (2012), *East African Community Industrialisation Policy 2012-2032: Structural Transformation of the Manufacturing Sector through High Value Addition and Product Diversification based on Comparative and Competitive Advantages of the Region*, Communauté d'Afrique de l'Est, https://www.eac.int/index.php?option=com_documentmanager&task=download.document&file=bWFPbl9kb2N1bWVudHNfcGRmX1V4Tk5ZUmbFBVHISZlI4VXhOZnpWVkrRNRmluYWwgRUFDEluZHVzdHJpYWxpemF0aW9uIFBvbGljeV9lZG10ZWQgRmluYWwgKDlp&counter=886. [38]

- Castells-Quintana, D. (2017), « Malthus living in slum: Urban concentration, infrastructure and economic growth », *Journal of Urban Economics*, vol. 98, pp. 158-173, <https://doi.org/10.1016/j.jue.2016.02.003>. [34]
- CEA, O. (2017), *Leveraging Urbanization for Africa's Structural Transformation: ECA's Contribution*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, Addis-Abeba, <https://repository.uneca.org/handle/10855/24092>. [36]
- Cities Alliance (2017), *Human Resources Capacity Benchmarking: A Preliminary Toolkit for Planning and Management in Africa*, Cities Alliance, Bruxelles, https://www.citiesalliance.org/sites/default/files/Final%20Report%20on%20Municipal%20Staffing%20Toolkit_0.pdf. [44]
- Collier, P. et al. (2019), « Informal settlements and housing markets », *International Growth Centre Policy Brief*, <https://www.theigc.org/sites/default/files/2019/01/informal-settlements-policy-brief.pdf>. [43]
- Collins, N. et al. (2025), *Growing Resilience: Unlocking the Potential of Nature-based Solutions for Climate Resilience in Sub-Saharan Africa*, Banque mondiale, Washington, DC, <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/ed023e93-3872-474c-b67b-4a19f6f857e8>. [30]
- CRDI (2023), « Global Infrastructure Risk Model and Resilience Index (GIRI) », *giri.unepgrid.ch* (site web), Coalition for Disaster Resilient Infrastructure, <https://giri.unepgrid.ch/> (consulté le 10 avril 2025). [29]
- CUA/OCDE (2023), *Dynamiques du développement en Afrique 2023 : Investir dans le développement durable*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/b0920649-fr>. [4]
- CUA/OCDE (2019), *Dynamiques du développement en Afrique 2019 : Réussir la transformation productive*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/291046f7-fr>. [1]
- CUA/OCDE (2018), *Dynamiques du développement en Afrique 2018 : Croissance, emploi et inégalités*, Commission de l'Union africaine, Addis-Abeba/Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789264302525-fr>. [3]
- Dappe, M. et M. Lebrand (2021), « Infrastructure and structural change in the Horn of Africa », *Policy Research Working Paper 9870*, <https://documents1.worldbank.org/curated/en/243731638286142370/pdf/Infrastructure-and-Structural-Change-in-the-Horn-of-Africa.pdf>. [21]
- Das, D., D. Stern et G. Timilsina (2024), « Physical infrastructure and economic growth », *Applied Economics*, vol. 56/18, <https://doi.org/10.1080/00036846.2023.2184461>. [20]
- El-Bouayady, R. et al. (2024), « Assessing and modeling the impact of urbanization on infrastructure development in Africa: A data-driven approach », *Cities*, vol. 155, p. 105486, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2024.105486>. [26]
- Eltokhy, K. et al. (2024), « Public investment management bottlenecks in low-income countries », *IMF Working Papers 2024*, n° 232, <https://doi.org/10.5089/9798400289231.001>. [45]

- FMI (2025), *Base de données des Perspectives de l'économie mondiale*, [17]
<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/weo-database/2025/April> (consulté le 5 mai 2025).
- Fontagné, L. et al. (2022), « Trade and infrastructure integration in Africa », *CEPII Working Paper*, [23]
https://www.cepii.fr/PDF_PUB/wp/2023/wp2023-14.pdf.
- Foster, V. et al. (2023), « The Impact of Infrastructure on Development Outcomes: A Meta-Analysis », *Policy Research Working Paper*, n° 10350, [57]
<http://documents.worldbank.org/curated/en/099510203092318515>.
- GEMs (2024), *Default and Recovery Statistics for private and public lending for the period 1994-2023*, Global Emerging Markets, [10]
<https://www.gemriskdatabase.org/#Default%20and%20recovery%20statistics-%20Private%20and%20public%20lending>.
- GI Hub (2021), *Infrastructure Monitor 2021*, Global Infrastructure Hub, [50]
https://cdn.gihub.org/umbraco/media/4306/gihub_infrastructuremonitor2021.pdf.
- GI Hub (2018), *Global Infrastructure Outlook: Infrastructure Investment Needs – 56 Countries, 7 Sectors to 2040*, Global Infrastructure Hub, [56]
<https://cdn.gihub.org/outlook/live/methodology/Global+Infrastructure+Outlook+factsheet+-+June+2018.pdf>.
- GI Hub (s.d.), *Establishing Effective Governance Structures*, Global Infrastructure Hub, [46]
<https://cdn.gihub.org/umbraco/media/3562/44-establishing-effective-governance-structures.pdf>.
- Gorgulu, N., V. Foster et A. Rana (2022), « Understanding public spending trends for infrastructure in developing countries », *Policy Research Working Paper*, n° 9903, [52]
<http://hdl.handle.net/10986/36849>.
- ICA (2022), *Tendances du financement des infrastructures en Afrique : 2019-2020*, Secrétariat du Consortium pour les infrastructures en Afrique c/o Banque africaine de développement, Abidjan, [5]
https://www.afdb.org/sites/default/files/documents/publications/04112022ift_africa_report_2019-2020-2_french.pdf.
- Kose, M. et al. (2022), *A Cross-Country Database of Fiscal Space (base de données)*, [6]
<https://www.worldbank.org/en/research/brief/fiscal-space> (consulté le 20 novembre 2024).
- Mensah, J. (2024), « Jobs! Electricity shortages and unemployment in Africa », *Policy Research Working Paper No. 8415*, [19]
<https://documents1.worldbank.org/curated/en/659751524142624281/pdf/Jobs-electricity-shortages-and-unemployment-in-Africa.pdf>.
- MiDA (2018), *Investment in African Infrastructure: Challenges and Opportunities*, [9]
<https://www.marshmcclennan.com/web-assets/insights/publications/2018/dec/innovations-in-infrastructure/Investment-in-African-Infrastructure/gi-2018-wealth-investment-opportunities-in-african-infrastructure-full-report-mercier.pdf>.

- Moneke, N. (2020), « Infrastructure and structural transformation: Evidence from Ethiopia », (thèse de doctorat), London School of Economics and Political Science, <https://etheses.lse.ac.uk/4187/>. [35]
- OCDE (2025), *GenderMarkers (SNPC): Activités d'aide (APD) visant l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes (base de données)*, [https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=fr&df\[ds\]=DcdDisseminateFinalDMZ&df\[id\]=DSD_GNDR%40DF_GE_NDER&df\[ag\]=OECD.DCD.FSD&av=true&dq=DAC_EC..1000..2.0%2B1%2B2%2B10%2B99.C.Q._T..&lom=LASTNPERIODS&lo=2&to\[TIME_PERIOD\]=false&pg=0](https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=fr&df[ds]=DcdDisseminateFinalDMZ&df[id]=DSD_GNDR%40DF_GE_NDER&df[ag]=OECD.DCD.FSD&av=true&dq=DAC_EC..1000..2.0%2B1%2B2%2B10%2B99.C.Q._T..&lom=LASTNPERIODS&lo=2&to[TIME_PERIOD]=false&pg=0) (consulté le 14 février 2025). [32]
- OCDE (2025), « Preliminary official development assistance levels in 2024 », *OECD Development Co-operation Directorate Detailed Summary Note*, [https://one.oecd.org/document/DCD\(2025\)6/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DCD(2025)6/en/pdf). [12]
- OCDE (2025), « Réductions de l'aide publique au développement : Projections de l'OCDE pour 2025 et à court terme », *Les notes de synthèse de l'OCDE*, <https://doi.org/10.1787/811056e3-fr>. [13]
- OCDE (2025), *Système de notification des pays créanciers (base de données)*, https://www.oecd.org/fr/publications/creditor-reporting-system_22180907.html (consulté le 15 mars 2025). [11]
- OCDE (2024), *Compendium of Good Practices on Quality Infrastructure 2024 : Building Resilience to Natural Disasters*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/54d26e88-en>. [48]
- OCDE (2024), *Des infrastructures pour un avenir résilient face au changement climatique*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/464404b3-fr>. [28]
- OCDE (2020), « Recommandation du Conseil sur la gouvernance des infrastructures », *Instruments juridiques de l'OCDE (site web)*, <https://legalinstruments.oecd.org/fr/instruments/OECD-LEGAL-0460/> (consulté le 15 mars 2025). [47]
- OCDE/ACET/AUDA-NEPAD (à paraître), *Africa's Infrastructure Ecosystems*, Éditions OCDE, Paris. [49]
- OCDE et al. (2025), *Dynamiques de l'urbanisation africaine 2025 : Planifier l'expansion urbaine*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/cb26f4e2-fr>. [25]
- OCDE/CUA/ATAF (2024), *Statistiques des recettes publiques en Afrique 2024 : La facilitation et la confiance comme moteurs de la conformité fiscale volontaire dans certaines administrations fiscales africaines*, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/cd87af6f-fr>. [15]
- OCDE/ONU CEA/BAfD (2022), *Dynamiques de l'urbanisation africaine 2022 : Le rayonnement économique des villes africaines*, Cahiers de l'Afrique de l'Ouest, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/aa4762cf-fr>. [27]
- OCDE/PSI (2020), *Rural Development Strategy Review of Ethiopia : Reaping the Benefits of Urbanisation*, Les voies de développement, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/a325a658-en>. [60]

- ONU (2025), *Quatrième Conférence internationale sur le financement du développement*, Organisation des Nations Unies, <https://docs.un.org/fr/A/CONF.227/2025/L.1>. [14]
- ONU CEA (2021), *Economic Opportunities Along the Central African Road-Corridor*, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, https://www.uneca.org/sites/default/files/SROs/Central-Africa/Economic-opportunities-CA-road-corridor/Economic-Opportunities-Along-the-Central-African-Road-Corridor_21April2021.pdf. [42]
- ONU DESA (2025), « World Population Prospects 2024 », *The 2024 Revision of World Population Prospects (base de données)*, <https://population.un.org/wpp/> (consulté le 20 décembre 2024). [31]
- Osei-Kyei, R. et A. Chan (2015), « Developing transport infrastructure in sub-Saharan Africa through public-private partnerships: Policy practice and implications », *Transport Reviews*, vol. 36/2, pp. 170-186, <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1077288>. [55]
- PNUD (2024), *Reducing the Cost of Borrowing in Africa*, Programme des Nations Unies pour le développement, New York, <https://www.undp.org/sites/g/files/zskgke326/files/2024-05/cra-initiative.pdf>. [16]
- Rozenberg, J. et M. Fay (2019), *Beyond the Gap: How Countries Can Afford the Infrastructure They Need while Protecting the Planet*, Banque mondiale, Sustainable Infrastructure Series, <http://hdl.handle.net/10986/31291>. [53]
- UA (2023), *International High Level Panel on Water Investments for Africa*, Union africaine, Addis-Abeba, <https://aipwater.org/wp-content/uploads/2023/03/How-to-Mobilise-US%E2%BF%BD30-Billion-Annually-to-Achieve-Water-Security-and-Sustainable-Sanitation-in-Africa-New-York-Version-21-March-2023.pdf>. [18]
- UA (2015), *Agenda 2063 : L'Afrique que nous voulons*, Union africaine, Addis-Abeba, https://au.int/sites/default/files/documents/36204-doc-agenda2063_popular_version_fr.pdf. [2]
- UE (2022), « Strategic corridors to improve Europe-Africa connectivity », *JRC Digital Media Hub European Commission (site web)*, <https://visitors-centre.jrc.ec.europa.eu/en/media/leaflets/strategic-corridors-improve-europe-africa-connectivity> (consulté le 1 mars 2025). [41]
- UEMOA/JICA (2018), *The Project on the Corridor Development for West Africa Growth Ring Master Plan: Final Report Summary*, Agence japonaise de coopération internationale, https://ndpc.gov.gh/media/WAGRIC-CACAO_Summary_Report_2018.pdf. [37]

Dynamiques du développement en Afrique 2025

INFRASTRUCTURE, CROISSANCE ET TRANSFORMATION

La publication *Dynamiques du développement en Afrique* tire les leçons des expériences des cinq régions du continent – Afrique australe, centrale, de l'Est, du Nord et de l'Ouest – pour élaborer des recommandations en matière de politiques publiques et partager les bonnes pratiques sur l'ensemble du continent. Étayé par les statistiques les plus récentes, son décryptage des dynamiques de développement vise à permettre aux leaders africains de réaliser la vision stratégique de l'Agenda 2063 à tous les niveaux : continental, régional, national et local.

Par son analyse inédite, factuelle, cette édition permet aux décideurs politiques africains d'identifier les leviers à leur disposition pour mobiliser les investissements en faveur des infrastructures dans un contexte marqué par le poids croissant de la dette souveraine, la hausse du coût du capital et la baisse du financement du développement. Deux chapitres continentaux font le point sur les besoins d'investissements dans les infrastructures et les conditions actuelles de financement et cinq chapitres régionaux dressent un état des lieux comparatif du développement des infrastructures.

Cette publication entend nourrir le débat entre gouvernements de l'Union africaine, citoyens, entrepreneurs et chercheurs. Fruit de la collaboration entre la Commission de l'Union africaine et le Centre de développement de l'OCDE, elle propose une nouvelle coopération entre pays et régions, tournée vers l'apprentissage mutuel et la préservation des biens communs.

Cet ouvrage est publié sur les sites de la Commission de l'Union africaine et de l'OCDE.
Rendez-vous sur www.au.int et www.oecd.org pour plus d'informations.



Cofinancé par
l'Union européenne

