

Programme pour le développement des infrastructures en Afrique

Interconnecter,
intégrer et
transformer
un continent



PIDA



African Union



Table des matières

Avant-propos	iii
Pour l'Afrique, le temps est venu d'agir	1
Les objectifs de PIDA : le développement par l'intégration régionale	2
Déterminer les priorités : une perspective novatrice sur un vieux problème	4
Les coûts du programme : détermination du financement et des investissements	6
La stratégie de financement : relever le défi du financement et de la préparation des projets	7
Mise en œuvre : identifier les acteurs, les responsabilités et les actions requises	9
L'avenir : adopter le principe du partage des responsabilités	11
Annexe 1: Impact de PIDA dans le secteur de l'énergie	13
Annexe 2: Impact de PIDA dans le secteur des transports	14
Annexe 3. Impact de PIDA sur les bassins hydrographiques transfrontières	15
Annexe 4. Impact de PIDA sur les TIC	16
Annexe 5. Plan d'actions prioritaires de PIDA :	
Tableaux résumés des programmes et projets sectoriels	17

Avant-propos

Avec ses ambitieux plans pour le continent, l'Union africaine a placé l'intégration, le développement et la coopération socio-économiques dans le second pilier de son plan stratégique 2009–2012. La réalisation effective du contenu de ce pilier exigera une bonne infrastructure régionale.

La Commission de l'Union africaine, en partenariat avec la Commission économique pour l'Afrique, la Banque africaine de développement et l'Agence de planification et de coordination du NEPAD ont récemment achevé de formuler le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA). Cette initiative continentale, qui repose sur des projets et des programmes régionaux, contribuera à remédier au déficit d'infrastructures qui handicape gravement la compétitivité de l'Afrique sur le marché mondial.

PIDA fournit aux parties prenantes africaines un cadre commun pour édifier les infrastructures qui permettront de mieux intégrer les réseaux de transport, d'énergie, de TIC et de voies d'eau internationales afin de stimuler les échanges, entraîner la croissance et créer des emplois. Sa mise en œuvre transformera notre manière de travailler, contribuera à l'avènement d'une Afrique bien connectée et réalisera l'édification de la Communauté économique africaine, esquissée par le traité d'Abuja en 1991. Afin de mettre cette ambition en pratique nous avons besoin d'une volonté et d'une appropriation politiques fortes.

PIDA est complexe et la planification stratégique à long terme de l'infrastructure régionale de l'Afrique (2012–40) a été menée de façon coordonnée par la Commission de l'Union africaine, la Commission

économique pour l'Afrique des Nations-Unies, la Banque africaine de développement et l'Agence de planification et de coordination du NEPAD, en coopération avec toutes les parties prenantes africaines. Nous aimerions saisir cette occasion de rendre hommage aux Communautés économiques régionales, aux États membres et aux agences spécialisées pour leurs considérables contributions, sans lesquelles ce résultat n'aurait pu être atteint. Nous exprimons également nos remerciements au Groupe d'experts indépendants pour les examens par les pairs qu'ils ont réalisés.

Nous aimerions également remercier la communauté des bailleurs de fonds africains et internationaux, en particulier le Fonds africain de développement, le Nigeria Technical Cooperation Fund, la Facilité africaine de l'eau, le Fonds spécial du mécanisme de financement de la préparation des projets d'infrastructure du NEPAD, l'Union européenne, la Banque de développement islamique et le Department for International Development du Royaume-Uni pour leurs contributions financières.

La mise en œuvre de PIDA exigera de robustes structures de coordination et la mobilisation de toutes les sources de financement intéressées, tant publiques que privées. PIDA accorde davantage d'importance à la réalisation des projets par les États membres, et reconnaît également l'importance du rôle des Communautés économiques régionales et de l'Agence de planification et de coordination du NEPAD.

Nous invitons les divers partenaires de développement de l'Afrique et le secteur privé à envisager de soutenir la réalisation de PIDA. Ce soutien contribuerait à réaliser la vision et

le plan stratégique de l'Union africaine d'une Afrique intégrée, prospère et pacifique, dirigée par ses citoyens et représentant une force dynamique sur la scène mondiale.

Dr. Jean Ping
Président,
Commission de l'Union
africaine

Dr. Donald Kaberuka
Président,
Banque africaine de
développement

Mr. Abdoulie Jannah
Secrétaire exécutif,
Commission économique
pour l'Afrique

Pour l'Afrique, le temps est venu d'agir

L'Afrique jouit d'une position enviable sur la scène mondiale. Elle apparaît comme le continent de tous les possibles—une nouvelle destination de choix pour les nombreux investisseurs et acteurs du développement à la recherche de marchés en forte croissance, en dépit des bouleversements économiques en cours et des effets persistants de la crise financière et de la récession. Dans cet environnement mondial en mutation rapide, il faut que l'Afrique saisisse l'initiative et tire parti de cette situation naissante qui va considérablement développer le commerce, stimuler la croissance et créer des emplois. Cependant elle n'est pas à l'heure actuelle en mesure de saisir l'initiative ou de tirer pleinement parti de ses avantages. Le grand problème : l'infrastructure. La solution : PIDA.

La 12^{ème} Assemblée des Chefs d'État et de Gouvernement a adopté la Déclaration Assembly/AU/Decl.1 (XII) par laquelle elle a chargé la Commission de l'Union africaine de formuler le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), qui a été lancé officiellement à Kampala, Ouganda, en juillet 2010. La présente note analytique récapitule les résultats de ces travaux et représente un condensé de ce que l'Afrique doit faire pour capitaliser son élan et réaliser son potentiel—en décidant d'investir avec audace dans son infrastructure régionale. Les principales organisations continentales africaines, notamment la Commission de l'UA, l'Agence de planification et de coordination du NEPAD (NPCA), et la Banque africaine de développement (BAfD) travaillent depuis des années à résoudre la pénurie d'infrastructures. En outre, le Plan d'action du G20 pour l'Infrastructure, le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA), le Fonds

fiduciaire Europe-Afrique pour les infrastructures et l'Étude diagnostique des infrastructures nationales en Afrique mettent tous en lumière l'importance de l'infrastructure régionale pour la croissance africaine.

PIDA offre une analyse et des concepts nouveaux visant à fédérer au sein d'un programme unique et cohérent toutes les initiatives d'infrastructure continentales existantes ou précédentes comme le Plan d'action à court terme du NEPAD, le Cadre stratégique à moyen et à long terme du NEPAD et les Schémas directeurs des infrastructures de l'UA. Il comble les lacunes existantes et, sur la base des enseignements tirés de l'expérience, reconnaît comme il convient la valeur de l'appropriation locale, la nécessité des interventions, qu'elles soient tangibles ou intangibles, celle d'un financement diversifié, ainsi que l'importance de stratégies de mise en œuvre bien conçues. Étayé par un processus de consultations et d'analyses extensif, PIDA offre un programme de projets prioritaires raisonnables et d'un coût accessible alignés sur les buts à long terme de l'Afrique. En termes simples, PIDA diffère des initiatives d'intégration des infrastructures régionales précédentes en ceci qu'il aboutira à des investissements efficaces.

PIDA repose sur l'hypothèse que les pays africains réaliseront un taux de croissance économique de 6 % par an en moyenne entre 2010 et 2040, alimenté par la croissance démographique, la progression des niveaux d'instruction et d'absorption des technologies¹. Une telle croissance signifie que sur

1. Un tel taux de croissance serait comparable à celui de l'Inde au cours des trois dernières décennies. Le taux de croissance annuel moyen de l'Afrique dépasse 5 % depuis 2005.

les 30 ans qui nous séparent de 2040, le PIB des pays africains sera multiplié par six et que le revenu moyen par habitant dépassera \$10 000 dans tous les pays. Cette croissance et cette prospérité durables vont multiplier la demande d'infrastructures, dont la pénurie est déjà l'un des plus grands obstacles au développement durable du continent. Si l'on suppose que cette croissance se matérialisera, les besoins d'infrastructure de l'Afrique deviennent d'une évidence criante:

- La demande d'énergie électrique passerait de 590 térawatts-heure (TWh) en 2010 à plus de 3100 TWh en 2040, ce qui correspond à un taux de croissance annuelle moyen proche de 6 %. Pour y faire face, la capacité de production électrique installée devra passer du niveau actuel de 125 gigawatts (125 GW, comparable à celle du Royaume-Uni) à près de 700 GW en 2040.
- Les volumes transportés seront multipliés par 6 ou 8, et jusqu'à 14 pour certains pays enclavés où l'augmentation sera particulièrement forte. Le trafic portuaire passera de 265 millions de tonnes en 2009 à plus de 2 milliards de tonnes en 2040.
- Les besoins en eau vont pousser certains bassins fluviaux, notamment ceux du Nil, du Niger, de l'Orange et de la Volta) au bord de l'effondrement écologique.
- La demande de technologies de l'information et des communications (TIC) sera multipliée par vingt avant 2020, l'Afrique rattrapant son retard dans le haut débit. La demande, qui était d'environ 300 gigabits par seconde en 2009, atteindra 6 000 gigabits par seconde en 2018.

Cette demande croissante d'infrastructures représente un enjeu crucial pour l'Afrique qui doit être compétitive sur des marchés mondiaux et régionaux qui reposent sur des systèmes de production en flux tendus et sur des livraisons flexibles, rapides et fiables. Or, de quelque manière qu'on mesure la

2. Selon les Key World Energy Statistics de 2009 de l'International Energy Agency, une demande de 590 TWh correspond à peu près à celle de l'Allemagne en 2007 et 3100 TWh à celle de la Chine en 2007.

couverture des infrastructures—qu'il s'agisse de la densité du réseau routier, du réseau téléphonique, de la capacité de génération électrique ou de la couverture des services—les pays africains sont en retard. En outre, la Stratégie de développement du secteur privé de la BAfD estime que les services d'infrastructure en Afrique coûtent deux fois plus cher en moyenne que dans les autres régions en développement et observe que les tarifs douaniers sont exceptionnellement élevés. Les firmes d'Asie orientale économisent près de 70 % sur leurs coûts de transport par rapport à leurs homologues africaines, et celles d'Amérique latine et d'Asie du Sud 50 % environ.

Il est vital pour la prospérité économique et le développement durable de l'Afrique de résoudre la pénurie d'infrastructures. Mais il s'agit là d'un problème régional et continental qui exige une solution régionale et continentale. Du fait des difficultés extrêmes que pose la géographie économique de l'Afrique et de l'immensité de ses besoins en infrastructure, l'intégration régionale est la meilleure et peut-être la seule manière possible pour l'Afrique de réaliser son potentiel de croissance et de tirer parti équitablement des avantages qu'offre un marché mondial de plus en plus interconnecté.

Les objectifs de PIDA : le développement par l'intégration preview

Les dirigeants africains, qui ont constamment exprimé le désir d'édifier un marché commun des biens et des services, ont conscience depuis longtemps de l'importance de l'intégration régionale comme instrument du développement économique de l'Afrique. L'objectif stratégique global de PIDA consiste à mettre l'Afrique en mesure d'édifier enfin un tel marché commun. En améliorant l'accès à des réseaux d'infrastructures régionales et continentales intégrées, PIDA va permettre aux pays de répondre à la demande prévue et de renforcer la compétitivité car il va :

- Réduire les inefficiences
- Accélérer la croissance

- Faciliter l'intégration dans l'économie mondiale
- Améliorer les niveaux de vie
- Libérer les échanges intra-africains.

L'avantage essentiel d'une approche régionale intégrée du développement de l'infrastructure est de rendre possible la formation de grands marchés compétitifs au lieu de l'actuelle collection de petits marchés isolés et inefficaces – et d'abaisser les coûts dans tous les secteurs de la production. En dépit des solides gains de PIB réalisés par de nombreux pays depuis quelques années, les colossales inefficacités des infrastructures de l'Afrique étouffent les efforts d'intégration, entravent la croissance et sapent les ressources nationales, tant publiques que privées.

Dans le secteur de l'énergie par exemple, dans plus de 20 pays la taille du réseau électrique national est inférieure à l'échelle d'efficacité minimale d'une seule centrale électrique. La création de réseaux d'échange d'électricité s'inspire du fait qu'en mettant en commun entre les pays des ressources électriques de grande envergure, efficaces pour leur coût, la coopération régionale réduira le coût de l'électricité. Les gains pour le consommateur qu'apportera l'intégration complète des réseaux électriques représentent environ 150 % du coût de l'investissement. Certains des projets proposés par PIDA pourraient être

réalisés à relativement bon compte si les pays éliminent les inefficacités.

Le problème est dû en partie à ce que, bien que le cadre de politiques continentales et régionales africaines soit fondamentalement bien conçu, ces politiques ne sont ni totalement ni systématiquement transcrites dans les législations nationales, même après que les traités ont été signés et ratifiés. Et même lorsque les politiques sont intégrées dans la législation nationale, il arrive trop souvent qu'elles ne soient pas appliquées. L'examen approfondi de plus de deux douzaines de projets régionaux et de programmes de développement a révélé que l'absence d'alignement et d'harmonisation des politiques, et non simplement l'insuffisance du financement, était la principale entrave à l'efficacité. Et dans de nombreux cas cette inefficacité coûte des milliards de dollars à l'Afrique—des fonds qui sont indispensables pour combler les besoins de financement du développement de l'infrastructure (encadré 1).

La mise en œuvre de PIDA contribuera à résoudre ce problème. Elle permettra aux dirigeants africains de parler d'une seule voix et de définir des objectifs communs. PIDA offre aux décideurs une liste toute prête de priorités pour résoudre les besoins d'infrastructure physique et les aspects intangibles de la gouvernance. Surtout, PIDA repose sur une

Encadré 1

Le coût élevé des inefficacités

Nulle part les terribles inefficacités de l'Afrique ne sont plus criantes que dans le Réseau africain d'infrastructures régionales de transport (ARTIN), destiné à relier les principaux centres de commerce entre eux —ainsi qu'avec le reste du monde—par des réseaux et des plates-formes modernes et efficaces. L'évaluation effectuée par PIDA du secteur des transports en Afrique a révélé que le coût économique total des inefficacités d'ARTIN s'élevait à \$172 milliards. Ces inefficacités comprennent les coûts du transport par les corridors et du transport aérien, ainsi que celui de la demande de transport aérien et de fret découragée.

Si les besoins d'une meilleure infrastructure physique ont leur importance (comme l'indispensable achèvement du projet, vieux de quatre décennies, de réseau de routes

transafricaines), l'incidence négative sur les coûts est surtout due à des déficiences intangibles—la non-application par les États membres des mesures de facilitation des échanges et des régimes de commerce, ou l'effet de bureaucraties inefficaces et labyrinthiques. Les bureaux de douane aux frontières et dans les ports, où un temps excessif est perdu en temps morts, constituent par exemple un problème considérable.

Les pays africains peuvent et doivent prendre des mesures d'envergure pour gagner en efficacité—libéraliser les régimes de commerce, éliminer les obstacles non tarifaires et mettre en œuvre les accords précédents. Résoudre les problèmes intangibles de l'intégration régionale apportera à l'Afrique une aubaine financière et renforcera par la même occasion le développement de l'infrastructure régionale.

vision commune de l'intégration régionale et sur un programme à long terme qui appuiera les objectifs du Traité d'Abuja de l'Union africaine (UA). PIDA permettra aux pays de:

- **Réduire le coût de l'énergie et d'en élargir l'accès.** La réalisation des projets de PIDA réduira les coûts de \$30 milliards par an, soit une économie de \$850 milliards d'ici à 2040. Avec le raccordement de 800 millions de personnes supplémentaires, le pourcentage des habitants raccordés à un réseau électrique passera de 39 % en 2009 à près de 70% en 2040.
- **Réduire drastiquement les coûts de transport et de stimuler les échanges intra-africains.** Les gains d'efficacité dans les transports équivaldront au moins à \$172 milliards dans le Réseau africain d'infrastructures régionales de transport (ARTIN), avec la possibilité d'économies beaucoup plus importantes à mesure que s'ouvriront les corridors d'échanges. La progression régulière de l'intégration régionale et des services finira par réorienter les échanges des pays de l'outremer vers les pays ainsi qu'à l'intérieur des régions et entre elles, ce qui contribuera à réaliser les promesses du Marché commun africain pour 2028.
- **Assurer la sécurité alimentaire et celle de l'approvisionnement en eau.** L'agriculture irriguée et la capacité de stockage hydraulique de l'Afrique sont les plus faibles du monde, et près de la moitié du continent souffre d'une façon ou d'une autre de stress hydrique ou de pénurie d'eau—et la demande va exploser. Afin de faire face à la crise qui s'annonce, PIDA permettra la réalisation des infrastructures de stockage hydraulique nécessaires à la production alimentaire et à sa distribution.
- **Accroître la connectivité.** PIDA va accroître de 20% le nombre des connexions Internet à haut débit. Augmenter la pénétration du haut débit de 10%, ce qui devrait être réalisé pour 2018, entraînera une augmentation de 1% du PIB en améliorant la mise en relation des produits avec les marchés et des personnes avec les emplois.

Les échanges et la compétitivité ne sont pas les seules considérations à prendre en compte pour planifier l'avenir des infrastructures africaines. L'Afrique ne pourra créer les emplois dont sa population en croissance rapide aura besoin si elle n'investit pas en elle-même. En 2010, il y avait en Afrique 51 villes de plus d'un million d'habitants, et une (Le Caire) de plus de 10 millions d'habitants. En 2040, on s'attend à ce que plus de 100 villes dépassent le million d'habitants et 7 au moins les 10 millions. Cette prévision démographique révèle implicitement l'ampleur croissante de la population active de l'Afrique. Le continent est en passe de devenir un réservoir de main-d'œuvre pour la croissance économique de l'Afrique et l'économie mondiale – et avec la base d'infrastructures procurée par PIDA, l'Afrique va disposer d'un instrument puissant à l'appui d'une croissance forte, durable et largement répartie.

Déterminer les priorités : une perspective novatrice sur un vieux problème

PIDA s'inspire de l'expérience de régions comme l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Sud. La méthode employée pour déterminer les priorités d'un programme aussi vaste et aussi complexe repose sur 18 mois d'études et de recherches diagnostiques approfondies – et sur une analyse détaillée des besoins et des lacunes à court, à moyen et à long termes, ce qui distingue PIDA de tout ce qui a été essayé auparavant. Le cadre qui en est résulté répond directement aux lacunes, difficultés et besoins identifiés dans quatre grands secteurs ciblés : l'énergie, les transports, l'eau et les TIC.

C'est ce processus analytique détaillé qui fournit la fondation empirique des actions de PIDA. L'étude a produit une perspective macro-économique de la demande d'infrastructures dans chacun des secteurs jusqu'en 2040 (ou 2020 pour les TIC), des projections des déficits et des goulets d'étranglement créés par l'inadaptation de l'offre à la demande, des inefficacités institutionnelles précédemment mises en lumière, et des diverses possibilités

d'identifier, de préparer et de financer les projets. Le programme est organisé de manière à proposer des options à court et à moyen terme (jusqu'en 2020 et 2030) mais dans une perspective à long terme prévoyant des projets supplémentaires pour répondre à la demande jusqu'en 2040.

Étant donné l'urgence des besoins d'infrastructures de l'Afrique, la liste des projets et des programmes destinés à être mis en œuvre à court et à moyen terme – le Programme d'actions prioritaires (PAP) – représente le cœur même de PIDA. Si le programme dans son ensemble peut être considéré comme la liste des projets à long terme de développement des infrastructures régionales en Afrique, le PAP présente pour l'immédiat le détail de projets et de programmes effectivement réalisables qui favoriseront une intégration régionale rationnelle entre 2012 et 2020.

Surtout le PAP représente ce qui rend PIDA unique et qui va assurer la pérennité de sa pertinence et de son soutien—son appropriation par les Africains. La liste des projets prioritaires est le produit non seulement d'un intense travail analytique mais aussi d'un processus de consultation extensif dès l'origine avec les Communautés économiques régionales (CER), les systèmes d'échange d'électricité, les organisations des bassins fluviaux et lacustres, les agences spécialisées, les ministres sectoriels et les autres parties prenantes intéressées au développement.

Des consultations de deux jours ont eu lieu avec chaque CER et les agences régionales

connexes pour discuter des critères de sélection, débattre des projets possibles et parvenir à un consensus sur les détails du programme (encadré 2). Au total plus de 300 représentants d'États africains ont assisté aux consultations. Des réunions de ministres sectoriels ont été organisées pour examiner et avaliser les objectifs de PIDA. Cette large participation, qui a obtenu le consensus de l'ensemble du continent, a créé la fondation d'une appropriation durable de toutes les phases de la mise en œuvre. Ce processus partant de la base a informé PIDA en dimensionnements quantitatifs spécialisés, tels que les détails de programmes d'investissement nationaux et régionaux, et en données qualitatives cruciales, telles que les souhaits et préférences des communautés.

Le résultat est le PAP—environ 50 projets et programmes regroupés par catégories générales, quoique un certain nombre d'entre eux offrent des avantages trans-sectoriels. Ces catégories sont :

- *Énergie* : énergie hydro-électrique, interconnexions, oléoducs (annexe 1)
- *Transports* : liaisons, modernisation des corridors, des ports et des voies ferrées, modernisation du transport aérien (annexe 2)
- *Eau* : barrages multifonctions, renforcement des capacités, transferts d'eau (annexe 3)
- *TIC* : renforcement des capacités, interconnexion des infrastructures terrestres, points d'échange Internet (annexe 4).

L'Afrique réalise déjà des progrès considérables en matière d'infrastructures régionales

Encadré 2 Comment les projets ont-ils été sélectionnés ?

Les priorités de PIDA découlent de l'objectif stratégique du programme et de la déclaration de 2004 de l'Union africaine sur la vision, qui se proposait « d'édifier une Afrique intégrée, une Afrique prospère et en paix, dirigée par ses propres citoyens et représentant une force dynamique sur la scène internationale ». Les projets PIDA adhèrent aux objectifs généraux du développement des infrastructures régionales et sont alignés sur la vision de l'UA et les priorités des CER.

Les projets ont été hiérarchisés sur la base de trois grandes catégories de critères : 1) admissibilité et intégration régionale,

2) faisabilité et état de préparation et 3) impacts sur le développement. Ces critères détaillés ont été discutés et évalués au cours du processus de consultation étendu de PIDA avec les parties prenantes. Les projets sélectionnés pour le programme ont été évalués, sélectionnés et hiérarchisés sur la base de sous-critères au sein de chacun de ces trois groupes et ont été validés au cours des consultations régionales, des procédures d'examen et par l'aval des réunions ministérielles de secteur.

avec des projets comme les corridors routiers Mombasa-Nairobi-Addis et Tema-Ouagadougou-Bamako, le corridor routier Trans-Maghreb (TAH 1), le pont de Kazangula et le corridor routier Bamenda-Enugu. Les projets et programmes du PAP représentent la première série de priorités approuvées produites par l'analyse, l'évaluation des critères et les consultations relatives aux schémas directeurs des CER. Il représente la liste des projets à réaliser en priorité pour atteindre les objectifs de PIDA. Les projets en cours ou qui ont atteint le stade du bouclage financier ne sont pas inclus. Le PAP n'est pas figé et sera mis à jour régulièrement pour tenir compte des progrès et ouvrir la voie à de nouvelles priorités à mesure de l'évolution des besoins de l'Afrique. Ceci reflète la nécessité de maintenir la cohérence avec les schémas directeurs des CER et la continuité avec le cadre stratégique de PIDA. Le PAP doit donc être considéré non comme une liste unique gravée dans le granit, mais comme l'étape initiale (et indispensable) d'un processus dynamique de réalisation du programme PIDA au cours des trois prochaines décennies.

Au cours des consultations, il a été tenu compte des conditions particulières aux États insulaires et aux États fragiles. Le trafic maritime et les ports sont des éléments essentiels de la planification par le PAP des corridors de transport reliant les États insulaires au continent et aux routes commerciales. Les besoins d'infrastructure régionale propres aux États

fragiles sont reconnus et continueront d'être pris en compte à mesure de la réalisation de PIDA au cours des trois prochaines décennies.

Les coûts du programme : détermination du financement et des investissements

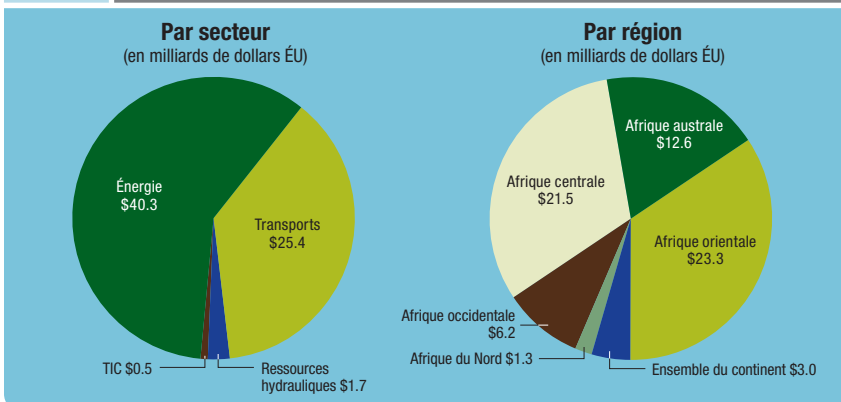
Bien qu'il soit difficile de projeter précisément sur la durée le coût en capital (actuellement estimé à plus de \$360 milliards) de la mise en œuvre de PIDA jusqu'en 2040, le coût global en capital de l'exécution du PAP de 2012 à 2020 est estimé à près de \$68 milliards, soit environ \$7,5 milliards annuellement pour les neuf prochaines années (figure 1, encadré 3 et annexe 5).

Les projets et les programmes dans les secteurs de l'énergie et des transports représentent environ 95% du coût total, ce qui montre la nécessité cruciale d'investissements transformationnels dans ces secteurs afin de soutenir le commerce africain, d'encourager la croissance et de créer des emplois. Les besoins d'investissement dans les TIC et les ressources hydrauliques représentent des pourcentages plus bas. Dans le secteur des TIC l'effort portera sur des réformes pour créer un environnement propice à encourager l'investissement du secteur privé, associées à des investissements pour accroître les connexions à haut débit. Des investissements en fibre optique le long des lignes de transmission électrique, des routes et des voies ferrées sont inclus dans le PAP des secteurs de l'énergie et des transports. Nombre des grands projets et programmes hydrauliques comme les installations hydro-électriques sont comptabilisés dans les coûts du secteur de l'énergie. Tous les projets et programmes du PAP s'accompagnent de politiques destinées à débloquer les investissements nécessaires.

L'investissement en capital nécessaire jusqu'en 2020 est très inférieur à 1 % du PIB de l'Afrique. Et certaines actions ne coûtent pratiquement rien, si ce n'est la volonté politique et la détermination à agir.

L'infrastructure régionale bénéficiera à tous les pays grâce aux économies d'échelle. Mais certains d'entre eux supporteront un coût plus

Figure 1 Coût total en capital du PAP de PIDA par secteur et par région : \$67,9 milliards jusqu'en 2020



Sur la base des projections de croissance et de demande de l'étude macro-économique de PIDA, le plan d'actions prioritaires a été développé autour d'un ensemble de visions et d'objectifs stratégiques fondamentaux, alignés avec les stratégies continentales et régionales à long terme de l'Afrique.

Vision du secteur de l'énergie de PIDA : PIDA développera des infrastructures efficaces, fiables, efficaces pour leur coût et respectueuses de l'environnement pour l'intégration physique du continent et pour améliorer l'accès de la majorité de la population africaine à des services d'énergie modernes :

- En développant de grands projets régionaux et continentaux de production et de transmission d'électricité propres
- En réalisant des projets de raffineries de pétrole ainsi que d'oléoducs et de gazoducs à forte capacité
- En développant les ressources d'énergie renouvelables.

Vision des transports de PIDA : PIDA va œuvrer à l'avènement d'un continent intégré où l'infrastructure et les services de transports permettent la libre circulation des biens et des personnes :

- En améliorant les liaisons entre les capitales africaines et les grands centres grâce à des routes modernes bitumées et à des réseaux ferroviaires modernes.
- En répondant à la demande d'infrastructures de réseaux de transports régionaux africains (ARTIN) au plus faible coût économique, en donnant la priorité aux pays enclavés, tout en réduisant au minimum l'impact environnemental de l'infrastructure et des services des transports.
- En développant des corridors ARTIN modernes, y-compris des ports d'entrée et des services de transport aérien, pour porter les performances des composantes ARTIN au

niveau des meilleures pratiques mondiales sur le plan de l'efficacité, du coût, de la fiabilité et de la sûreté.

Vision de la gestion des eaux de PIDA : Encourager une gestion intégrée des ressources hydrauliques afin de développer des projets d'infrastructure hydraulique transfrontières, renforcer les cadres de gestion transfrontières pour l'intégration régionale et assurer la sécurité de l'approvisionnement en eau pour le développement socio-économique de l'Afrique :

- En renforçant les institutions nécessaires à une coopération efficace pour la gestion des ressources hydrauliques communes
- En développant des infrastructures hydrauliques transfrontières pour faire face à la demande croissante d'eau tout en protégeant les personnes et l'environnement
- En renforçant le financement du développement et de la gestion hydrauliques transfrontières
- En améliorant les connaissances sur les bassins hydrographiques transfrontières et les nappes aquifères communes.

Vision des TIC de PIDA : mettre l'Afrique en mesure d'édifier une société de l'information et une économie numérique intégrée dans laquelle chaque administration, entreprise ou citoyen disposera d'un accès fiable et à bon marché aux réseaux de TIC :

- En portant la contribution des TIC au PIB de 5% actuellement à 10% en 2025
- En répondant au plus bas coût à la demande de haut débit africaine, tout en élargissant l'accès au raccordement et en renforçant la sécurité
- En encourageant le commerce en ligne intra-africain
- En intensifiant l'intégration physique aux niveaux régional et continental.

élevé que d'autres, et les différences du financement entre régions reflètent la dimension des investissements nécessaires dans certains pays et certaines régions, comme le développement optimal du site d'Inga et des lignes de transmission associées (dans la république démocratique du Congo). Le principe de solidarité sera un élément important du succès de PIDA.

La stratégie de financement : relever le défi du financement et de la préparation des projets

La dynamique des coûts est claire. En étant optimiste, les sources de financement

classiques de l'infrastructure pourraient mobiliser \$30 milliards environ pour le PAP d'ici à 2020. Mais les scénarios classiques ne sont pas envisageables. Le financement de PIDA jusqu'en 2020 va coûter \$68 milliards. Comment l'écart de financement sera-t-il comblé ? D'où viendra l'argent ?

La mobilisation de fonds exigera une volonté politique nationale forte et déterminée pour faire face à l'écart de financement attendu. Selon les estimations des études, le financement attendu de sources intérieures (publiques ou privées) pourrait représenter plus de 50% du financement total de PIDA dès 2020. Cette proportion augmenterait

pour atteindre les deux tiers environ en 2030 et jusqu'à 75 % en 2040. L'aide publique au développement (APD) continuera de jouer un rôle important, et les principaux acteurs comme les membres de l'ICA— qui comprend les pays du G20, le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures, des institutions multilatérales, des banques de développement régionales et des fonds ciblés, entre autres contributeurs—sont appelés à continuer d'augmenter leur assistance jusqu'en 2040. Mais ces ressources d'APD ne suffiront pas, et elles doivent être utilisées de façon innovante pour mobiliser l'investissement. On ne peut fonder sur elles seules une stratégie de financement cohérente.

Les pays devront mobiliser leurs propres ressources publiques et les ressources privées de leur marché intérieur et attirer l'investissement privé étranger (encadré 4). Les engagements du secteur privé dans l'infrastructure en Afrique se sont élevés à près de \$14 milliards au total en 2010, retrouvant des niveaux enregistrés pour la dernière fois en 2008, avant la crise financière. Afin d'attirer l'investissement privé il est nécessaire que les pays assurent un marché compétitif reposant sur une législation claire, respectant le droit des affaires et assurant la transparence des marchés publics. Des marchés et des systèmes bancaires plus compétitifs sont également nécessaires. L'absence de législation et de réglementation habilitantes, la pénurie locale de

compétences et une mauvaise compréhension de l'allocation des risques dans les partenariats public-privé (PPP) sont autant de goulets d'étranglement qui empêchent actuellement de nombreux pays de libérer pleinement l'intérêt du secteur privé, en particulier en ce qui concerne les projets régionaux. Mais s'ils sont plus largement utilisés, les PPP détiennent la capacité d'exercer un impact véritablement transformationnel.

Outre mobiliser davantage de fonds dans le secteur privé, les dirigeants visionnaires africains devront adopter des sources nouvelles et innovantes de financement, cruciales pour la réussite de PIDA. Des conceptions innovantes sont déjà en activité. Depuis quelques années certaines institutions africaines se montrent habiles à mobiliser des fonds pour tirer parti de l'amélioration de l'environnement macro-économique et mettent en place d'importants instruments de financement – parfois interdépendants – à des fins de développement.

- *Les obligations d'infrastructure* sont utilisées dans de nombreux pays aujourd'hui. L'Afrique du Sud s'en sert pour financer la construction de routes à péage, tandis que le Kenya a pu mobiliser près de US\$ 1 milliard au cours des quatre dernières années pour financer des projets de routes, de production d'énergie, de gestion des eaux et d'irrigation. La Communauté du Développement de l'Afrique australe, le

Encadré 4 Le rôle des partenariats public-privé

Les partenariats public-privé (PPP) ne sont plus un concept inédit, et des gouvernements motivés peuvent faire des PPP un élément de réussite durable et viable du développement de l'infrastructure régionale, selon l'ICA. L'absence de législation et de réglementation habilitantes, le manque de compétences locales et une mauvaise compréhension de l'allocation des risques dans les PPP sont autant de goulets d'étranglement qui empêchent actuellement l'Afrique de libérer pleinement l'intérêt du secteur privé.

Considérée en termes simples, l'allocation des risques dans les PPP prend normalement l'une ou l'autre de deux formes (ou les deux à la fois). Dans la première, les partenaires

privés sont protégés de tout ou partie des risques associés à l'investissement de fortes sommes d'argent dans ces projets. Dans la seconde, les partenaires privés sont indemnisés directement par les États pour le travail fourni plutôt que par des redevances payées par les usagers, lesquels peuvent être peu désireux ou incapables de payer. Avec l'aide de donateurs et de banques de développement, ce type de projet devient plus courant dans les pays à faible revenu. Bien qu'ils ne soient pas encore très répandus en Afrique, les PPP sont le moteur de certains projets régionaux, comme le projet de centrale hydro-électrique de Ruzizi III. Employés plus largement, ils ont la capacité d'exercer un impact véritablement transformationnel.

Marché commun de l'Afrique orientale et australe et la Communauté de l'Afrique de l'Est (la Tripartite) envisagent d'émettre des obligations d'infrastructure en 2012.

- *Les garanties de prêts*, qui contribuent à rassurer les investisseurs privés, sont cruciales pour la mise en œuvre de PPP productifs, comme le montre l'exemple du corridor de développement de Maputo. Lorsque le gouvernement de l'Afrique du Sud a cherché à financer un de ses projets de route à péage, une route reliant Johannesburg et Maputo, l'Afrique du Sud a trouvé des investisseurs en capital disposés à mettre de l'argent dans le projet, mais pas sans garanties. En coopération avec *Development Bank of South Africa*, le gouvernement sud-africain a émis des obligations non privilégiées pour couvrir le risque, donnant aux investisseurs en capital la confiance nécessaire pour investir dans le premier PPP d'Afrique du Sud.
- Au niveau régional, les CER peuvent également jouer un rôle important dans le financement innovant. La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) applique une *taxe communautaire* de 0,25% depuis des décennies. La plupart des autres CER se contentent de recourir aux ressources de financement de l'APD ou des contributions de leurs membres, dont aucune n'est constamment reconstituée comme la taxe d'accise de la CEDEAO, laquelle fournit un flux régulier de recettes déposées dans la caisse générale.

Pour parler simplement, l'envergure des investissements requis signifie que toutes les possibilités devront être mises à contribution, y compris de sources autres que celles de l'Organisation de coopération et de développement économiques, comme les Fonds arabes, le Brésil, la Chine et l'Inde. Les possibilités d'innovation financière, telles que le financement de l'adaptation au changement climatique, devront être identifiées et mises à profit.

Le développement des infrastructures régionales ne pourra progresser sans que la planification et la préparation des projets ne reçoivent une attention plus ciblée. Les volumes

de financement que nécessite la préparation des projets transformationnels de PIDA sont considérables. Les dépenses annuelles de préparation des projets du PAP de PIDA devraient dépasser 500 millions de dollars, en supposant un coût de préparation de 7 % en moyenne du montant total de l'investissement. À partir de 2012 les coûts de préparation seront plus faibles, à 200 millions de dollars environ par an, et augmenteront progressivement. Un effort concerté sera nécessaire afin d'obtenir un volume suffisant de ressources pour la préparation des projets auprès de sources de financement africaines et autres, comme les banques multilatérales de développement et les structures de préparation de projets telles que le Fonds de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD.

Il est nécessaire d'améliorer considérablement l'efficacité de la préparation des projets régionaux. Dans la plupart des initiatives d'infrastructure africaines, le financement de la préparation des projets continue de se faire de façon ad hoc et opportuniste, ce qui entraîne des retards considérables ou l'ajournement répété de grands projets. Les pays africains et leurs partenaires doivent faire en sorte d'aligner – et si nécessaire, de consolider – le financement de la préparation des projets afin d'éviter la duplication des produits et des structures qui vont continuer de freiner le développement des projets et en définitive leur réalisation.

Mise en œuvre : identifier les acteurs, les responsabilités et les actions requises

La mise en œuvre exigera l'action coordonnée de tous les acteurs à tous les niveaux du processus de développement africain—la commission de l'UA et le NPCA au niveau continental, les CER au niveau régional et, au niveau national, les pays sur le territoire desquels seront construits les projets et dont les populations sont censées bénéficier.

Le processus repose sur l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA), la stratégie de mise en œuvre du programme PIDA et ses projets associés. Sur la base d'IAIDA, les organes

continentaux (Commission de l'UA, NPCA) seront chargés du suivi et de la popularisation du processus de mise en œuvre au niveau continental. Au niveau des projets, les progrès de la mise en œuvre seront suivis par les CER en fonction des dispositions propres à chaque secteur. Les CER auront l'importante responsabilité d'assurer l'harmonisation et l'application des politiques d'accompagnement entre les pays. Elles auront également à informer les organes continentaux chargés de tenir les responsables politiques et les chefs d'État et de Gouvernement informés du progrès général.

Les niveaux régional et national sont responsables de la conception des schémas directeurs des projets et de l'identification des infrastructures régionales intégrantes. La responsabilité de la mise à jour de PIDA est celle du NPCA, en étroite coopération avec les CER et leurs institutions spécialisées. Cet exercice de planification périodique sera entrepris au moins tous les cinq ans et comportera une révision des perspectives d'avenir et du PAP.

En leur qualité de composantes régionales de base de l'Afrique, les CER sont considérées comme les chevilles ouvrières de la planification et du suivi des projets PIDA. Comme elles ont une perspective à long terme et ont à cœur de défendre les intérêts de leur région, les CER et leurs agences sont bien placées pour

exercer la planification et le suivi. Mais comme elles ne disposent pas des capacités humaines et techniques appropriées pour remplir ce rôle, l'Architecture institutionnelle et d'autres programmes en cours doivent s'en charger. Les CER n'étant pas structurées comme des agences exécutantes, ce sont les pays qui devront confier à des promoteurs expérimentés, publics ou privés, le soin d'exécuter la mise en œuvre sur le terrain. Ce sont les pays qui vont conduire et définir les projets. Et ce sont les pays qui vont créer les structures ad hoc nécessaires à chaque projet. C'est pourquoi les pays vont devoir réunir les ressources et renforcer les capacités indispensables à la préparation, à la mise en œuvre, à l'exploitation et à l'entretien des projets. Ce processus ne sera pas toujours facile, mais il est nécessaire, et il a déjà fait ses preuves en Afrique (encadré 5).

La réalisation d'infrastructures est toujours complexe—et elle l'est d'autant plus dans le cas de projets régionaux avec de nombreuses parties prenantes. Pour que la mise en œuvre de PIDA réussisse, des actions coordonnées doivent être prises tout au long de la chaîne du projet, en commençant par les Chefs d'État et de Gouvernement, qui doivent assurer la direction politique et définir le programme. Les gouvernements nationaux et les institutions financières, comme la

Encadré 5 **Un modèle de mise en œuvre réussie**

Le projet Ruzizi III—une centrale hydro-électrique de 145 mégawatts et d'un coût de 400 millions de dollars, située sur le cours du fleuve Ruzizi entre le lac Kivu et le lac Tanganyika—a beaucoup plus à offrir que l'électricité qui fait cruellement défaut au Rwanda, au Burundi et à la république démocratique du Congo. Il offre aussi un canevas pour le développement réussi de l'infrastructure par l'intégration régionale.

Premier PPP régional de production électrique en Afrique, Ruzizi III devrait obtenir plus de 50 % de son financement sur le marché (emprunt et fonds propres), et appartenir en majorité à des propriétaires privés. Le projet, qui intéresse beaucoup de grandes sociétés d'investissement et d'institutions financières internationales, peut se vanter de disposer d'un plan de financement pratiquement complet et d'être fondé sur un véritable partenariat régional. Supervisé par une entité régionale formée

par les trois pays bénéficiaires pour développer des projets d'intérêt commun, Ruzizi III a pu être développé avec succès en 18 mois, malgré sa complexe structure public-privé, grâce à un certain nombre de facteurs déterminants, dont les plus importants sont peut-être une préparation et une gestion efficaces du projet.

Le projet, qui fait partie du PAP de PIDA, offre de nombreux enseignements précieux sur la manière dont une structuration bien conçue peut attirer un financement commercial et aboutir à une mise en œuvre dans les délais prévus, notamment : l'installation d'une équipe de pré-développement dévouée et expérimentée, le maintien de bonnes communications avec les pays afin d'entretenir leur soutien, le renforcement ciblé des capacités, l'exécution rapide des études préparatoires et la disponibilité de fonds de préparation substantiels.

Banque africaine de développement, doivent assurer la direction financière. La direction politique, tout comme la direction financière, est indispensable pour éviter les erreurs des efforts d'infrastructure régionaux du passé. Et au niveau régional, les CER et les principales agences d'exécution devront faire en sorte que les pays participants soient unis et que les promoteurs des projets soient compétents.

Les nécessités de projets différents, menés dans des régions différentes, seront naturellement différentes. Étant donné ces réalités, l'impact de PIDA dépendra de quelques facteurs de succès essentiels concernant le processus de mise en œuvre :

- *Adhésion aux valeurs de subsidiarité et de solidarité de l'UA.* Dans un système hiérarchique, le mieux est que les décisions soient prises au niveau le plus bas possible, qui doit être aussi celui de la responsabilité. Pour PIDA, cela signifie que les organes continentaux ne doivent pas entreprendre d'actions qu'il vaudrait mieux confier aux CER. Les CER en revanche laisseront aux États membres la responsabilité des problèmes qu'ils sont les mieux équipés pour traiter. Les actions de tous les niveaux doivent être complémentaires.
- *Forte appropriation locale.* PIDA évitera les pièges qui ont accompagné précédemment le développement des infrastructures régionales, où des projets ont fini inachevés ou sans appropriation suffisante de la responsabilité de poursuivre les travaux et d'assurer la maintenance. Tous les projets PIDA sont alignés sur les priorités régionales et résultent de consultations et d'études extensives à la base.
- *Mises en œuvre et succès rapides.* Les bailleurs de fonds des programmes désirent voir progresser rapidement sur le terrain la construction et l'entrée en service des installations. Le PAP comporte plusieurs projets bien avancés et prêts à être mis en œuvre immédiatement : les projets de centrales hydro-électriques de Rusumo Falls, Ruzizi III, Kaleta et Sambagoulou, des projets de transports comme le pont de

Gambie, et des infrastructures terrestres de TIC.

- *Partage des responsabilités.* PIDA est l'affaire de tous les Africains. En retour tous les Africains se doivent de le soutenir dans toute la mesure de leurs moyens. La part la plus lourde de cette responsabilité échoit évidemment aux dirigeants. Le pragmatisme réfléchi et l'appropriation par les Africains qui forment le fondement du programme ne seront validés et justifiés que si les Chefs d'État et de Gouvernement sont prêts à en assumer avec détermination la direction et à conduire l'Afrique vers la prochaine étape de l'intégration régionale.

L'avenir : adopter le principe du partage des responsabilités

Aujourd'hui, l'Afrique est le continent le moins intégré du monde, avec un faible niveau d'échanges économiques intra-régionaux et la plus petite part du commerce mondial. L'inefficacité des infrastructures coûte des dizaines de milliards de dollars par an et handicape la croissance. Pour que l'Afrique puisse réaliser son potentiel, tous les pays et toutes les parties prenantes doivent partager la même détermination à œuvrer de concert à ce programme commun et à parler d'une même voix, afin que puissent être résolues les difficultés de lancement et de mise en œuvre de projets d'infrastructure régionale de grande envergure.

Voici à quoi ressemblera l'Afrique en 2040 si l'intégration régionale est poursuivie efficacement et si toutes les parties prenantes acceptent de prendre leur part des responsabilités de PIDA :

- La compétitivité de l'Afrique sera établie dans certaines niches économiques ainsi que dans une gamme croissante d'activités classiques comme l'agriculture et les industries de transformation.
- La part du continent dans les échanges mondiaux sera beaucoup plus élevée, au moins le double de l'actuel niveau de 2%.
- La construction, l'exploitation et l'entretien de projets PIDA créeront jusqu'à

15 millions d'emplois, et des millions d'autres indirectement par l'accroissement induit de l'activité économique.

- La part du commerce intra-africain doublerait par rapport à ses niveaux actuels de 11-12 %.
- Les ressources hydrauliques et les bassins hydrographiques seraient sécurisés pour les générations futures.
- La bande passante des TIC permettrait d'accueillir une demande 20 fois plus importante.
- L'accès à l'électricité atteindrait au moins 60 % dans tous les pays africains, avec le raccordement au réseau de 800 millions de personnes supplémentaires.

Les conséquences favorables sont innombrables. Avec des échanges internationaux avancés s'appuyant sur un système de commerce régional robuste, et une croissance économique et une création d'emplois soutenues capable de répondre aux besoins d'une population en croissance rapide, l'Afrique atteindra des sommets nouveaux. Mais cela exige de faire au bon moment les bons investissements d'infrastructure au bon endroit. Il faut agir maintenant, et PIDA offre la seule voie d'avenir.

En définitive il faudra pour assurer la réussite du programme—et donc l'avenir des infrastructures de l'Afrique—que les Chefs d'État et de Gouvernement se fassent les champions de ces projets. Les Chefs d'État et de Gouvernement doivent donner le ton, entretenir la dynamique, et par leur coopération assurer l'indispensable direction politique au niveau national, animés par une détermination indéfectible de soutenir les politiques, les projets et les objectifs intégrés. Il leur faudra créer un environnement favorable au secteur privé, et s'assurer que les décisions d'engagements prioritaires diffusent dans tous les grands organes et ministères exécutants. Le progrès de l'Initiative présidentielle des champions de l'infrastructure a montré

comment une impulsion donnée au plus haut niveau peut faire avancer des projets régionaux complexes en éliminant les obstacles à leur avancement.

Réussir la mise en œuvre de PIDA signifie aussi qu'il est indispensable de résoudre les problèmes intangibles de la gouvernance pour en assurer le succès—l'harmonisation, la facilitation, le suivi, la maintenance et l'examen par les pairs—et, si nécessaire, la mise en place par voie législative du cadre juridique nécessaire à l'action. Les accords de commerce régionaux qui sont déjà en place doivent être ratifiés, tandis qu'une réforme réglementaire devra s'attaquer aux normes et politiques qui restreignent actuellement le libre-échange et la circulation des biens et des services.

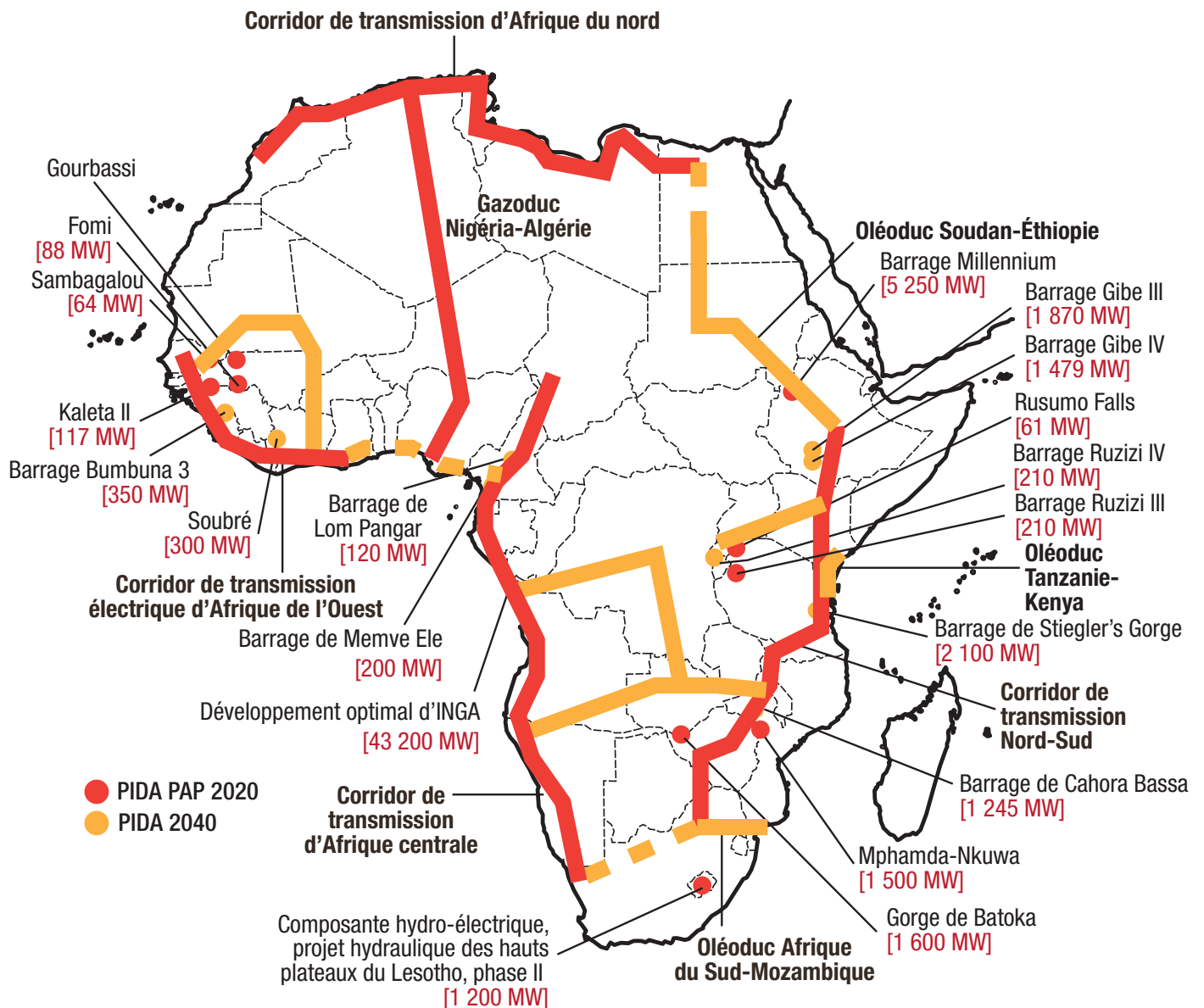
Ces actions sont urgentes et doivent accompagner le développement de l'infrastructure physique. Elles exigent d'édifier des politiques et d'institutions cohérentes, ainsi que de surmonter les éventuels différends et les frontières pour maintenir PIDA dans la bonne voie. Un pays doit parfois faire face à des choix difficiles pour sa souveraineté, notamment se résoudre à dépendre davantage de ses voisins, choix qui peut être évidemment difficile et politiquement délicat. C'est pourquoi des dirigeants visionnaires sont nécessaires au plus haut niveau des États, et pourquoi tous les dirigeants africains sont appelés à accepter leurs responsabilités mutuelles.

Pour l'Afrique, la question n'est pas de savoir si les pays devraient poursuivre une stratégie d'intégration régionale ; le consensus politique et la dynamique socio-économique pour le faire sont là. La difficulté consiste à mettre en œuvre efficacement les politiques et les projets et à créer les conditions qui susciteront des marchés plus dynamiques, une intégration accrue des échanges et une croissance durable au profit des citoyens et des nations de l'Afrique. PIDA, l'unique initiative programmatique dirigée et définie par des Africains, est un moyen de répondre à ce défi.

Impact de PIDA dans le secteur de l'énergie

Le programme d'infrastructures d'énergie est centré sur de grands projets hydro-électriques et l'interconnexion des systèmes d'échange d'énergie afin de faire face à

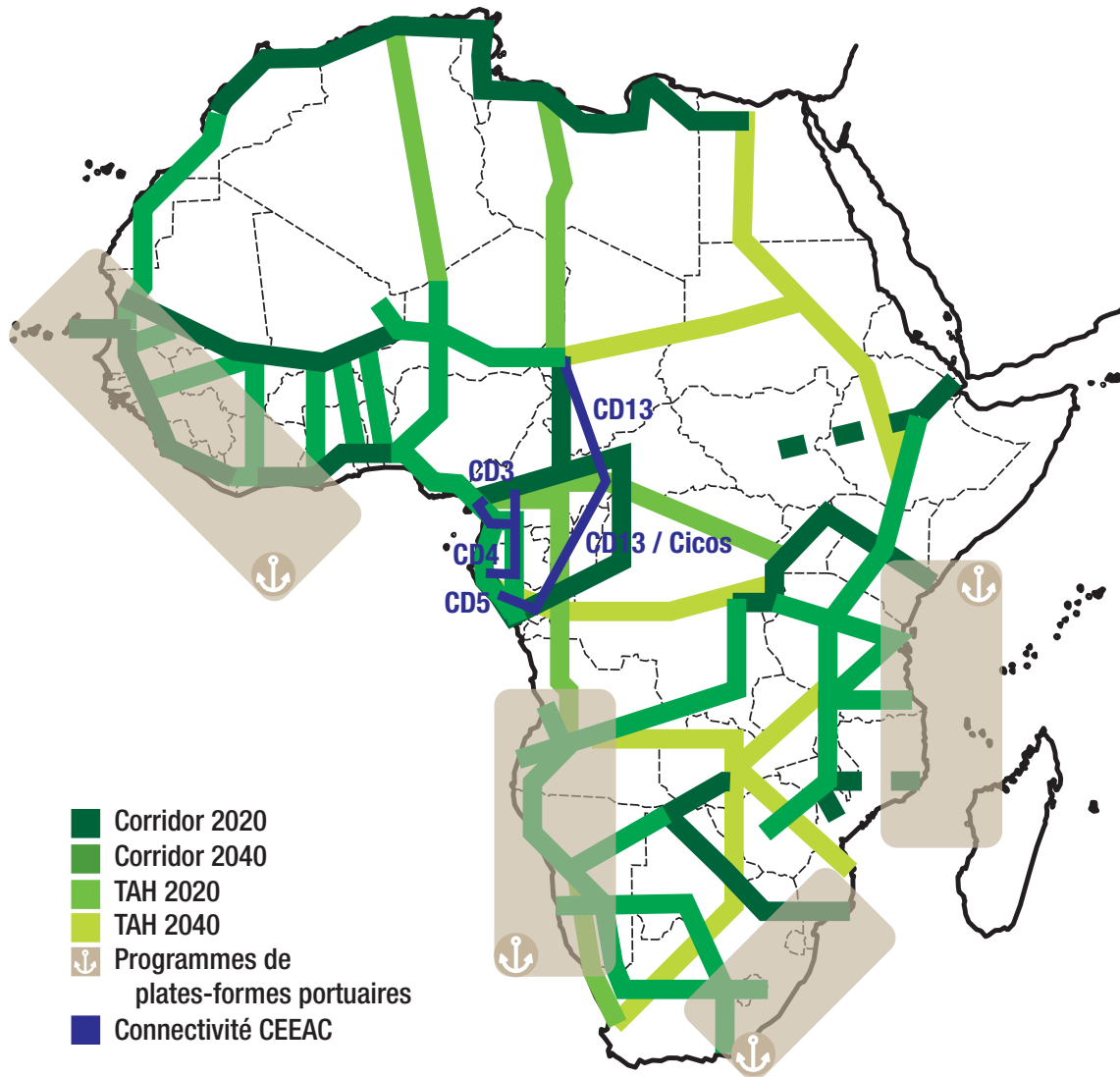
l'augmentation prévue de la demande. Des oléoducs et gazoducs régionaux sont également prévus.



ANNEXE 2 Impact de PIDA dans le secteur des transports

Le programme des transports vise à relier les grands centres de production et de consommation, à réaliser des liaisons entre les grandes villes, à définir les meilleures plates-formes

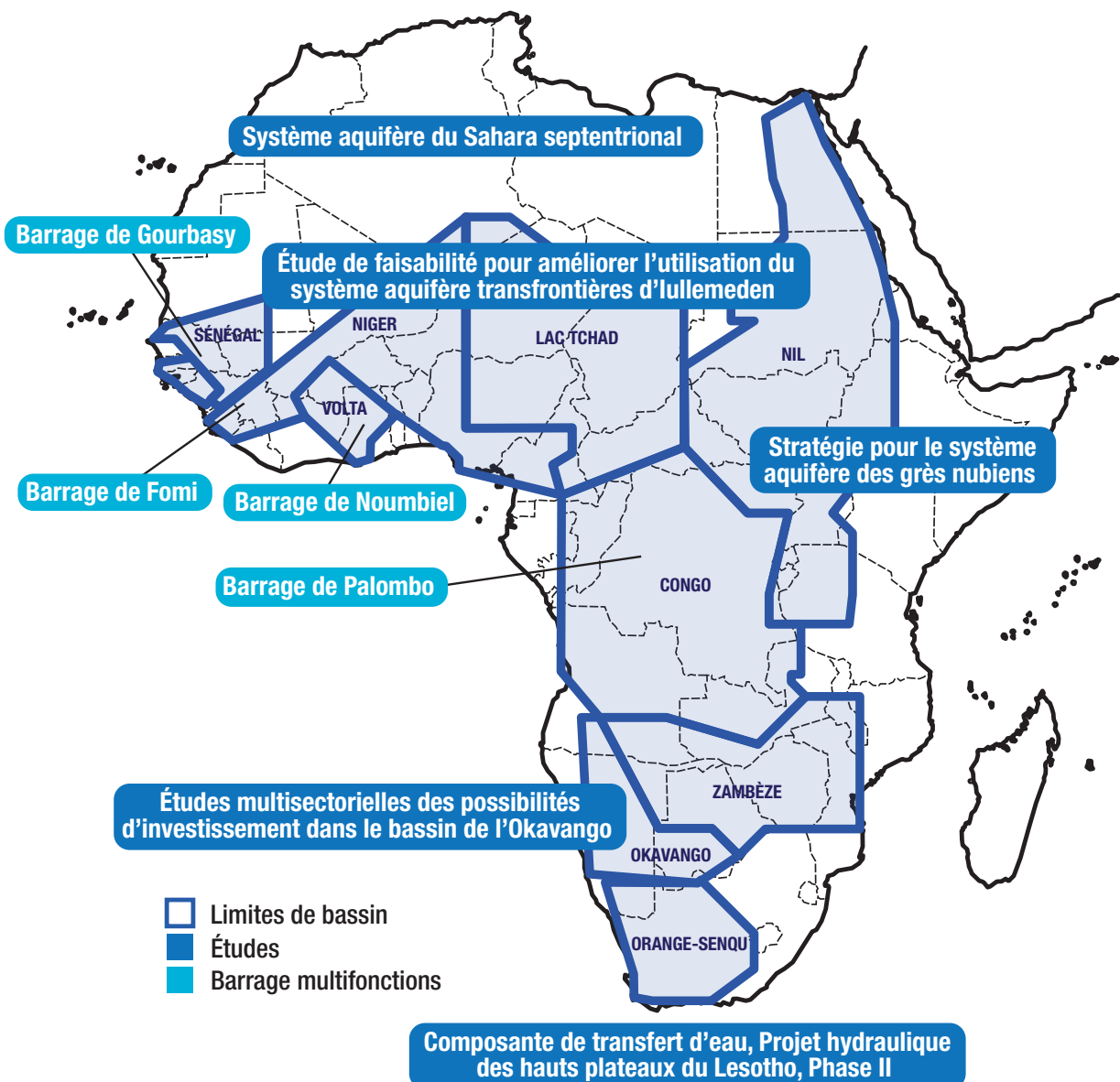
portuaires et liaisons ferroviaires, et à offrir aux pays enclavés un meilleur accès au commerce régional et international.



Impact de PIDA sur les bassins hydrographiques transfrontières

Le programme hydraulique transfrontières vise à développer des barrages multifonctions et à renforcer les capacités des organisations de bassin des fleuves et lacs d'Afrique afin

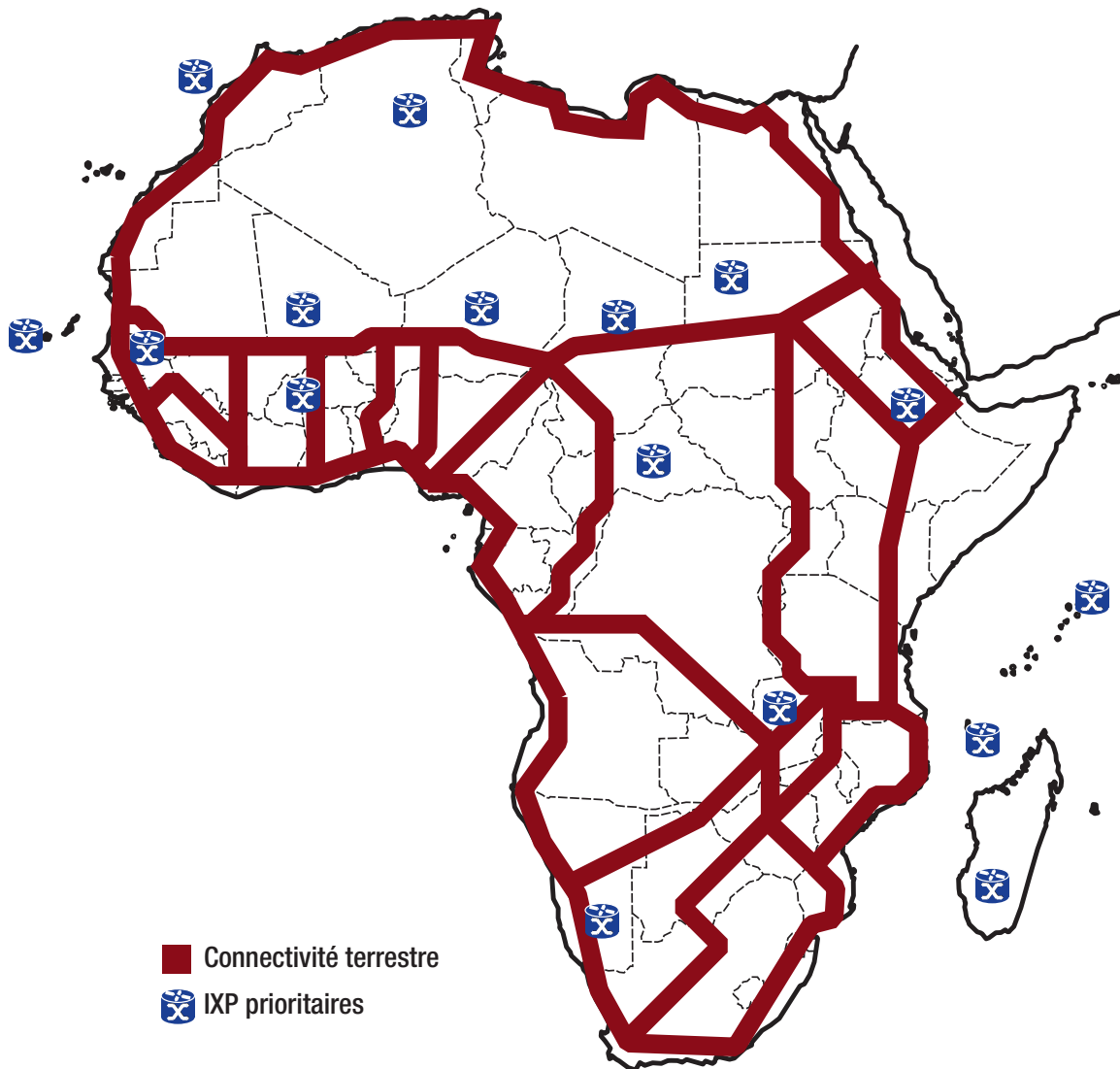
qu'elles puissent planifier et développer l'infrastructure hydraulique. Il contribuera également à remédier au déficit alimentaire qui menace.



ANNEXE 4 Impact de PIDA sur les TIC

Le programme des TIC établira un environnement propice à la réalisation de l'infrastructure terrestre en fibre optique et à la mise en place de points d'échange Internet

dans les pays qui en sont dépourvus. Il reliera chaque pays à deux câbles sous-marins différents afin de tirer parti de l'expansion de la capacité.



Plan d'actions prioritaires de PIDA : tableaux résumés des programmes et projets sectoriels

Les projets et programmes du PAP représentent la première série de priorités approuvées produites par l'analyse, l'évaluation des critères et les consultations relatives aux plans directeurs des CER. Il représente la liste des projets à réaliser en priorité pour atteindre les objectifs de PIDA. Les projets en cours de réalisation ou qui ont atteint le stade du bouclage financier ne sont pas inclus. Le PAP n'est pas figé et sera mis à jour régulièrement pour tenir compte des progrès et ouvrir la voie à de nouvelles priorités à mesure que les besoins de l'Afrique évolueront. Ceci est dû à la nécessité d'assurer la cohérence avec les schémas directeurs des CER et de maintenir

la continuité avec le cadre stratégique de PIDA. Le PAP doit donc être considéré non comme une liste unique gravée dans le granit, mais comme l'étape initiale (et indispensable) d'un processus dynamique de réalisation du programme PIDA au cours des trois prochaines décennies.

Les stades des projets du PAP sont définis comme suit :

- S1 – proposition du concept initial
- S2 – faisabilité/évaluation des besoins
- S3 – structuration et promotion du programme/projet pour obtenir un financement
- S4 – mise en œuvre et exploitation.

Tableau 5.1 PAP du PIDA – secteur de l'énergie

Projet	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
1. Grand Barrage Millennium Renaissance	Développer une centrale de 5 250 MW pour alimenter le marché intérieur et exporter de l'électricité vers le marché EAPP	S4	8 000	Éthiopie, bassin du Nil	COMESA/IGAD	Afrique orientale
2. Corridor de transmission électrique Nord-Sud	Ligne de 8 000 km de l'Égypte à l'Afrique du Sud via le Soudan, le Sud Soudan, l'Éthiopie, le Kenya, le Malawi, le Mozambique, la Zambie et le Zimbabwe	S2	6 000	Kenya, Éthiopie, Tanzanie, Malawi, Mozambique, Zambie, Zimbabwe, Afrique du Sud	COMESA/CAE/SADC/IGAD	Afrique australe
3. Mphamda – Nkuwa	Centrale hydro-électrique d'une capacité de 1500 MW pour exportation vers le marché SAPP	S2	2 400	Mozambique, bassin du Zambèze	SADC	Afrique australe
4. Lesotho HWP phase II – composante hydro-électrique	Programme hydro-électrique destiné à fournir le Lesotho en électricité et à exporter vers l'Afrique du Sud	S2	800	Bassin des fleuves Orange-Senqu	SADC	Afrique australe
5. Inga III Hydro	Centrale hydro-électrique au fil de l'eau d'une capacité de 4 200 MW sur le fleuve Congo avec huit turbines	S2	6 000	Fleuve Congo, RDC	CEEAC	Afrique centrale
6. Interconnexion de l'Afrique centrale	Ligne de 3 800 km de la RDC à l'Afrique du Sud via l'Angola, le Gabon et la Namibie, et vers le Nord vers la Guinée équatoriale, le Cameroun et le Tchad	S1	10 500	Afrique du Sud, Angola, Gabon, Namibie, Éthiopie	CEEAC	Afrique centrale
7. Sambagalou	Capacité hydro-électrique de 128 MW, 930 km de ligne depuis l'estuaire du fleuve Gambie pour alimenter le Sénégal, la Guinée, la Guinée-Bissau et la Gambie	S3	300	Sénégal, OMVG	CEDEAO	Afrique occidentale
8. Corridor de transmission ouest-africain	Ligne de 2 000 km le long de la côte reliée à la ligne existante Ghana–Nigéria avec une capacité de 1 000 MW	S2	1 200	Guinée, Guinée-Bissau, Gambie, Sierra-Leone, Libéria, Côte-d'Ivoire, Ghana	CEDEAO	Afrique occidentale
9. Transmission d'Afrique du Nord	Ligne de 2 700 km du Maroc à l'Égypte via l'Algérie, la Tunisie et la Libye	S2	1 200	Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Égypte	UMA	Afrique du Nord
10. Kaleta	Capacité de production hydro-électrique de 117 MW	S3	179	Guinée – OMVG	CEDEAO	Afrique occidentale
11. Batoka	Centrale hydro-électrique de 1 600 MW destinée à l'exportation d'électricité	S3	2 800	Zambie/ Zimbabwe bassin du Zambèze	COMESA/CAE	Afrique orientale
12. Ruzizi III	Centrale hydro-électrique de 145 MW partagée entre le Rwanda, le Burundi et la RDC, promoteur CEPGL	S3	450	Rwanda/RDC	COMESA/CAE	Afrique orientale
13. Rusumo Falls	Production hydro-électrique de 61 MW pour le Burundi, le Rwanda et la Tanzanie	S3	360	Bassin du Nil	COMESA/CAE	Afrique orientale
14. Oléoduc Ouganda –Kenya pour produits pétroliers	Oléoduc de 300 km de long destiné à abaisser le coût du transport des produits pétroliers	S4	150	Ouganda, Kenya	COMESA/CAE	Afrique orientale
15. Oléoduc Nigéria-Algérie	Gazoduc de 4 100 km reliant Warri à Hassi R'Mel en Algérie pour exportation vers l'Europe	S2	NA	Nigéria, Niger, Algérie	CEEAC/CEDEAO	Afrique du Nord, Afrique occidentale

Tableau 5.2 PAP du PIDA – secteur des transports

Programme	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
1. Programme TAH	C'est la Phase I du programme de connectivité continentale, centrée sur l'achèvement et la standardisation pour 2030 des tronçons manquants du TAH	S2/S3	2 150	Afrique	Ensemble du continent	Ensemble du continent
2. Espace aérien unique africain phase 1 (conception et mise en œuvre initiale)	L'Espace unique africain est un programme continental qui créera un système de haut niveau de navigation aérienne par satellite pour le continent africain	S3	275	Afrique	Ensemble du continent	Ensemble du continent
3. Application de la décision de Yamoussoukro	Accélérer l'application de la Décision de Yamoussoukro en identifiant les pays qui sont prêts à la mettre pleinement en œuvre ; et négocier l'accord de leurs gouvernements et de leurs compagnies aériennes pour lancer le club à titre facultatif sur la base de l'adhésion à part entière	S4	5	Afrique	Ensemble du continent	Ensemble du continent
4. Phase I du programme de Corridor intelligent	Ce programme inclut à la fois le développement d'une technologie modèle de corridor intelligent et la conception et la mise en œuvre d'un système de suivi continental et régional de l'efficacité du corridor	S1	100	Afrique	Ensemble du continent	Ensemble du continent
5. Corridor multimodal Nord	Ce programme est destiné à mettre aux normes modernes (voies pour véhicules lents et rocadés urbaines) le corridor multimodal ARTIN le plus prioritaire en Afrique orientale. Ce programme vise à faciliter le déplacement international des personnes et des biens entre le Kenya, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la RDC avec une branche vers le Sud Soudan	S3/S4	1 000	Kenya, Ouganda, Rwanda, Burundi	COMESA/CAE	Afrique orientale
6. Corridor multimodal Corridor Nord-Sud	Ce programme est destiné à mettre aux normes modernes le corridor multimodal ARTIN le plus prioritaire d'Afrique australe et à faciliter le déplacement international des personnes et des biens entre l'Afrique du Sud, le Botswana, le Zimbabwe, la Zambie, le Malawi et la RDC	S3/S4	2 325	RDC, Zambie, Zimbabwe, Afrique du Sud, Mozambique	COMESA/CAE/SADC	Afrique orientale
7. Corridor Djibouti-Addis	Ce programme vise à ressusciter le réseau ferré d'un corridor ARTIN multimodal hautement prioritaire en Afrique orientale et à accroître le flux transfrontières de biens entre Djibouti et l'Éthiopie. Il prévoit aussi la conception et la mise en œuvre d'un corridor intelligent pour le transport par rail comme par route	S3/S4	1 000	Djibouti, Éthiopie	COMESA/IGAD	Afrique orientale
8. Corridor central	Ce programme vise à moderniser le troisième corridor ARTIN prioritaire d'Afrique orientale et à faciliter le transit international des personnes et des biens entre la Tanzanie, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la RDC	S3/S4	840	Tanzanie, Ouganda, Rwanda, Burundi et RDC	COMESA/CAE	Afrique orientale
9. Corridors multimodaux Beira-Nacala	Rénovation/reconstruction des liaisons ferrées et routières, avec postes frontière intégrés le long des corridors. Amélioration de la capacité des ports, notamment par excavations nouvelles au port de Beira. Développement des ressources naturelles, notamment du gisement de charbon de Moatize, dans la vallée du Zambèze, qui utilisera les ports comme principaux ports d'exportation	S3/S4	450	Mozambique, Malawi, Zimbabwe	COMESA/SADC	Afrique orientale
10. Développement du port de Lamu	Ce programme vise à résoudre les difficultés de l'Afrique orientale en développant une capacité portuaire suffisante pour faire face à la demande future d'origine locale et à celle des pays enclavés. L'action prioritaire consiste à développer le port de Lamu	S3/S4	5 900	Kenya, Ouganda, Rwanda, Burundi	COMESA/SADC/EAC	Afrique orientale
11. Programme de plates-formes portuaires et ferroviaires d'Afrique australe	Ce programme vise à résoudre les difficultés en Afrique australe en développant une capacité portuaire suffisante pour faire face à la demande future d'origine locale et des pays enclavés.	S1	2 270	Membres des CER	SADC	Australe

Tableau 5.2 PAP du PIDA – secteur des transports (continuation)

Programme	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
12. Corridor côtier Abidjan-Lagos	Ce programme modernisera le corridor ARTIN le plus fréquenté d'Afrique de l'Ouest (facilitation des échanges, postes frontière intégrés, renforcement des capacités et mise en œuvre de PPP) pour cinq pays : Côte-d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria	S3/S4	290	Nigéria, Bénin, Togo, Ghana, Côte-d'Ivoire	CEDEAO	Afrique occidentale
13. Corridor multimodal Dakar-Niamey	Ce programme est destiné à moderniser le corridor ARTIN le plus fréquenté d'Afrique de l'Ouest (facilitation des échanges, postes frontière intégrés, renforcement des capacités et mise en œuvre de PPP) pour quatre pays: Sénégal, Mali, Burkina Faso, Niger	S3/S4	590	Sénégal, Mali, Burkina Faso, Niger	CEDEAO	Afrique occidentale
14. Corridor multimodal Praia-Dakar- Abidjan	Ce programme améliorera le transport maritime et les liaisons entre les pays insulaires et continentaux en créant un nouveau service maritime entre les ports régionaux et en le facilitant par un système informatique moderne reliant le service maritime aux ports et au corridor routier du Corridor Dakar-Abidjan. Ce programme modernisera également un des corridors ARTIN les plus fréquentés d'Afrique de l'Ouest (facilitation des échanges, postes frontière intégrés, renforcement des capacités, éventuellement par un PPP) pour huit pays: Cap-Vert, Sénégal, Gambie, Guinée-Bissau, Guinée, Sierra-Leone, Libéria, Côte-d'Ivoire	S2 to S4	150	Cap-Vert, Sénégal, Gambie, Guinée-Bissau, Guinée, Sierra-Leone, Libéria, Côte-d'Ivoire	CEDEAO	Afrique occidentale
15. Abidjan-Ouagadougou/ Bamako	Ce programme rénovera et modernisera le corridor multimodal endommagé pendant la guerre civile en Côte-d'Ivoire	S3/S4	540	Côte-d'Ivoire, Burkina Faso, Mali	CEDEAO	Afrique occidentale
16. Programme de plate-forme portuaire et ferroviaire d'Afrique de l'Ouest	Ce programme vise à répondre aux futurs problèmes de capacité des ports ouest-africains. Le programme comporte deux éléments : a) un schéma directeur pour une plate-forme portuaire régionale et un lien ferroviaire et b) l'expansion du port	S1	2 140	15 pays, PMAWCA	CEDEAO	Afrique occidentale
17. Transport aérien en Afrique de l'Ouest	Ce programme vise à accroître l'offre de services de transport aérien en Afrique de l'Ouest, qui est limitée actuellement faute d'une plate-forme aérienne régionale	S1	420	15 pays	CEDEAO	Afrique occidentale
18. Corridor multimodal Pointe Noire, Brazzaville/Kinshasa, Bangui, N'djamena	Ce programme multimodal réactivera le transport fluvial dans le bassin des fleuves Congo-Oubangui et modernisera le transport routier le long du corridor	S3/S4	300	Congo/RDC/ République centrafricaine	CEEAC	Afrique centrale
19. Projet de pont routier et ferroviaire Kinshasa-Brazzaville & de voie ferrée vers Ilebo	Ce programme améliorera les réseaux de transport et d'échanges régionaux par la construction d'un lien fixe entre Kinshasa et Brazzaville, et en assurant la continuité du trafic ferroviaire de Matadi à Pointe-Noire à la frontière orientale de la RDC et au-delà vers l'Afrique australe et orientale		1 650	Congo/RDC	CEEAC	Afrique centrale
20. Douala-Bangui Douala-N'djamena Corridor	Ce programme modernisera le corridor ARTIN multimodal le plus prioritaire d'Afrique centrale et facilitera le transit international des personnes et des biens entre le Cameroun, le Tchad et la République centrafricaine	S3	290	Cameroun/République centrafricaine/Tchad	CEEAC	Afrique centrale
21. Liaisons inter-capitales en Afrique centrale	Ce programme est spécialement conçu pour l'Afrique centrale, où les tronçons manquants de plusieurs liaisons entre capitales sont l'un des principaux obstacles à l'intégration régionale	S2	800	Cameroun/ Tchad/ République centrafricaine / Congo/RDC/Gabon/ Burundi/Angola	CEEAC	Afrique centrale
22. Transport aérien en Afrique centrale	Ce programme vise à accroître l'offre de services de transport aérien ainsi qu'à améliorer les aéroports en Afrique centrale, qui sont actuellement limités par le manque d'une plate-forme aérienne régionale	S1	420		CEEAC	Afrique centrale

Tableau 5.2 PAP du PIDA – secteur des transports (continuation)

Programme	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
23. Programme de plate-forme portuaire et de lien ferroviaire en Afrique centrale	Ce programme vise à répondre aux problèmes futurs de capacité des ports d'Afrique centrale. Il comporte deux éléments: a) un schéma directeur pour une plate-forme portuaire régionale et un lien ferroviaire et b) l'expansion du port	S1	1 400	Cameroun/ Tchad/ République centrafricaine / Congo/RDC /Gabon/ Burundi, PMAWCA	CEEAC	Afrique centrale
24. Autoroute Trans-Maghreb	Ce programme est destiné à améliorer le transit entre les pays du Maghreb des personnes et des biens, dont les échanges et les déplacements sont limités par des obstacles artificiels aux frontières. Ce programme concevra et mettra en œuvre un système de corridor intelligent le long de l'autoroute et installera des postes frontière intégrés	S3/S4	75	Du Maroc à l'Égypte via l'Algérie, la Tunisie et la Libye	UMA	Afrique du Nord

Tableau 5.3 PAP du PIDA – secteur des ressources hydrauliques transfrontières

Programme	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
1. Palambo	Barrage régulateur destiné à améliorer la navigabilité de l'Oubangui et comportant un élément hydro-électrique ajouté	S2	155	Bassin du fleuve Congo	CEEAC	Afrique centrale
2. Fomi	Centrale hydro-électrique en Guinée avec fourniture d'eau pour l'irrigation au Mali et la régulation du fleuve Niger (neuf pays)	S3	384	Bassin du fleuve Niger	CEDEAO	Afrique occidentale
3. Études multisectorielles des possibilités d'investissement	Identification et préparation des programmes d'investissement dans le bassin	S1	1	Bassin du fleuve Okavango	SADC	Afrique australe
4. Lesotho HWP Phase II – composante de transfert d'eau	Programme de transfert d'eau alimentant en eau la province de Gauteng en Afrique du Sud	S3	1 100	Bassin des fleuves Orange-Senqu	SADC	Afrique australe
5. Gourbassy	Barrage multifonctions situé en Guinée : régulation du fleuve Sénégal (quatre pays)	S2	NA	Bassin du fleuve Sénégal	CEDEAO	Afrique occidentale
6. Noumbiel	Barrage multifonctions avec un élément de production hydro-électrique (pour le Burkina Faso et le Ghana)	S1/S2	NA	Bassin du fleuve Volta	CEDEAO	Afrique occidentale
7. Système aquifère des grès nubiens	Mise en œuvre d'une stratégie régionale pour l'utilisation de la nappe aquifère	S4	5	Système aquifère des grès nubiens	CEEAC	Afrique du Nord
8. Système aquifère du Sahara septentrional	Études préalables de faisabilité en vue d'améliorer l'utilisation de la nappe aquifère	S2	2.5	Système aquifère du Sahara septentrional	CEEAC	Afrique du Nord
9. Système aquifère d'Iullemeden	Études préalables de faisabilité en vue d'améliorer l'utilisation de la nappe aquifère	S2	10	Système aquifère d'Iullemeden et de Taoudéni/Tanezrouft	CEEAC	Afrique du Nord

Tableau 5.4 PAP du PIDA – secteur des TIC

Programme	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
1. Environnement propice pour les TIC	Ce programme améliorera l'environnement du secteur privé pour l'investissement dans l'infrastructure du haut débit	S2	25	Ensemble du continent	Ensemble du continent	Ensemble du continent
2. Connectivité terrestre des TIC	Ce programme comporte deux grands éléments : a) raccorder chaque pays à au moins deux infrastructures à haut débit et b) assurer l'accès au câble sous-marin à tous les pays enclavés	S3	320	Ensemble du continent	Ensemble du continent	Ensemble du continent
3. Programme de points d'échange Internet (IXP)	Le but de ce programme est d'installer des nœuds d'échange internet appropriés en Afrique pour un développement maximal du trafic interne	S3	130	Ensemble du continent	Ensemble du continent	Ensemble du continent