

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5182402 Fax : (251-11) 5182400
Website : www.au.int

IE19025 – 29/2/24

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DU
COMITÉ TECHNIQUE SPÉCIALISÉ DE
L'UNION AFRICAINE SUR LES
TRANSPORTS, LES INFRASTRUCTURES
INTERCONTINENTALES ET
INTERRÉGIONALES, L'ÉNERGIE ET LE
TOURISME
Lomé (Togo), 13-17 mars 2017

**Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (le
PIDA).**

Rapport d'étape du Plan d'action prioritaire



**Programme de développement des infrastructures en Afrique (le
PIDA)
Rapport d'étape du Plan d'action prioritaire**

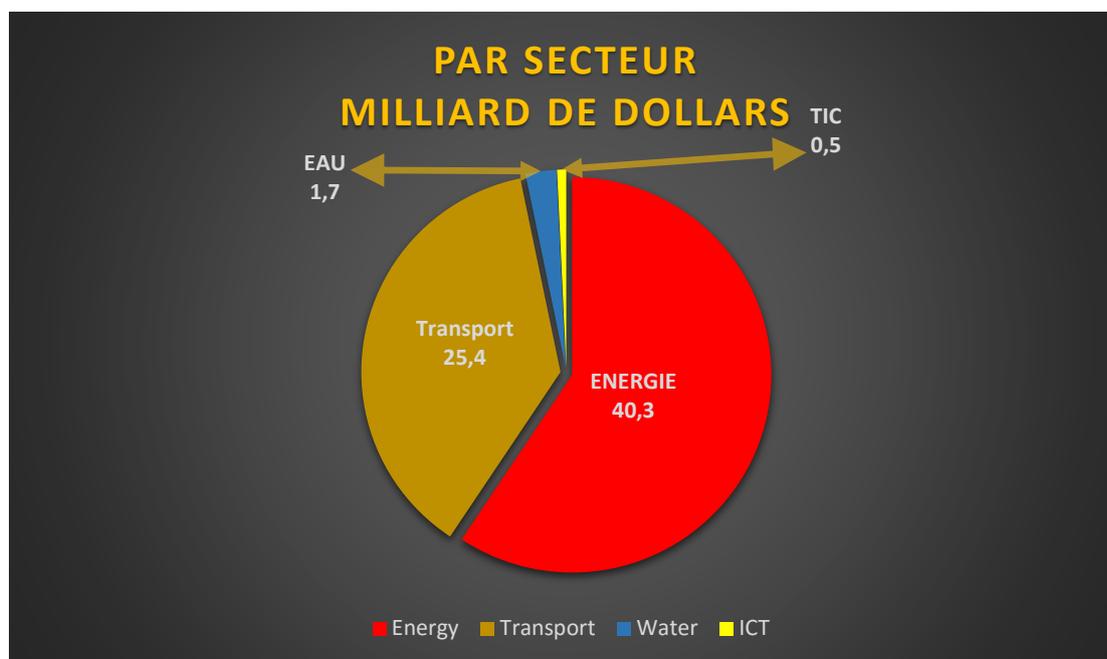
Février 2017

1. Le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) est une initiative de la Commission de l'Union africaine (UA), en partenariat avec l'Agence de planification et de coordination du NEPAD (Agence du NEPAD), la Banque africaine de développement (BAD) et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA). Les chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine ont officiellement approuvé le PIDA en adoptant la « Déclaration sur le programme de développement des infrastructures en Afrique » (Doc. EX. CL/702 (XX)) lors de la dix-huitième session ordinaire tenue à Addis-Abeba, en janvier 2012.

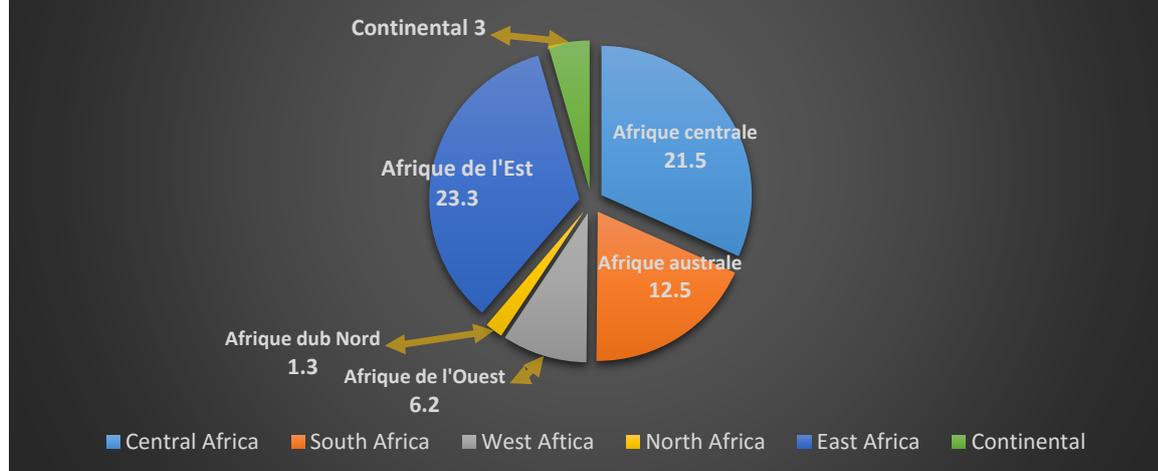
2. Le Plan d'action prioritaire du PIDA (PAP-PIDA), qui s'étend jusqu'en 2020, comprend 51 programmes et projets répartis dans 433 projets portant sur les transports, l'énergie, les technologies de l'information et de la communication, et les secteurs des eaux transfrontières. Le PIDA permettra aux pays de répondre à la demande prévue de services d'infrastructure et de stimuler la compétitivité en : i) augmentant l'efficacité ; ii) accélérant la croissance ; iii) facilitant l'intégration dans l'économie mondiale ; iv) améliorant le niveau de vie ; et v) procédant à la libération du commerce intra-africain.

3. Bien qu'il soit difficile de projeter avec précision le coût en capital de la mise en œuvre à long terme du PIDA jusqu'en 2040 (actuellement estimé à plus de 360 milliards de dollars), le coût en capital global de la mise en œuvre du PAP entre 2012 et 2020 devrait être de près de 68 milliards de dollars, environ 7,5 milliards de dollars par an pour les neuf prochaines années (figure 1). Les projets et programmes relatifs à l'énergie et aux transports représentent environ 95% du coût total, ce qui montre le besoin crucial d'investissements transformateurs dans ces secteurs pour soutenir le commerce africain, promouvoir la croissance et créer des emplois. Les besoins en investissements pour les TIC et l'eau représentent des pourcentages plus faibles.

Figure 1 : Coût total du PAP-PIDA par secteur et par région



PAR REGION MILLIARD DE DOLLARS



4. La mise en œuvre des projets du PIDA s'appuiera sur tous les acteurs à tous les niveaux du processus de développement africain, en prenant des mesures coordonnées - la Commission de l'UA et l'Agence du NEPAD au niveau continental, les CER au niveau régional et, au niveau national, tous les pays dont le territoire sera construit et dont les populations en bénéficieront. Le processus de mise en œuvre est fondé sur l'Architecture institutionnelle pour le développement des infrastructures en Afrique (IAIDA) dont le but général est de renforcer les capacités institutionnelles et de créer un environnement propice à la mobilisation des ressources.

5. Le règlement intérieur officiel du Conseil du développement des infrastructures (CDI), du Groupe consultatif sur l'infrastructure (AID) et du Comité directeur du PIDA ont été établies, et des réunions ont été organisées régulièrement pour favoriser la coordination générale des efforts de mise en œuvre et de fournir des orientations générales et faciliter la mise en œuvre harmonieuse des projets du PIDA.

6. Le partenariat est un élément clé du PIDA. Dans cette optique, les progrès de la mise en œuvre du PIDA continuent de s'appuyer sur l'aide des partenaires comme l'Union européenne, l'Agence luxembourgeoise de coopération au développement, la GIZ, l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) et la Banque de développement d'Afrique australe (DBSA), etc. Ces partenariats jouent un rôle essentiel dans la facilitation de la mise en œuvre du PIDA. La collaboration avec les partenaires contribue au suivi rapide des projets régionaux et transfrontaliers dans le domaine de l'énergie, des transports et des TIC.

Renforcement des capacités, efforts de coordination et de communication pour la mise en œuvre du PAP-PIDA.

7. La coopération allemande, par le biais du programme de soutien de la GIZ, travaille au renforcement durable des capacités des institutions dans différents domaines comme i) le suivi, l'évaluation et la présentation de rapports du PIDA ; ii) la stratégie d'information, de communication et de promotion du PIDA ; iii) le soutien à la préparation des projets du PIDA ; iv) l'apprentissage par les pairs entre la Commission

de l'UA, l'Agence du NEPAD et les CER ; et v) le développement institutionnel et organisationnel. Cette phase du programme de soutien à la GIZ se terminera en octobre 2017.

8. En avril 2014, la BAD a lancé un projet de trois ans (2014-2017) destiné à renforcer les capacités des CER, de la Commission de l'UA et de l'Agence du NEPAD pour planifier, préparer et coordonner la mise en œuvre des projets du PIDA. En raison du retard dans la mise en œuvre de ce projet, la dernière réunion du Conseil pour le développement des infrastructures (CDI) qui s'est tenue à Abidjan le 16 novembre 2015 a recommandé de demander la prolongation du projet au-delà de 2016. La demande a été faite et la BAD a accepté d'étendre le projet jusqu'en novembre 2018.

9. En octobre 2016, les actions suivantes ont été réalisées dans la mise en œuvre de ce projet.

- Composante 1 - Assistance technique à l'Agence du NEPAD.

L'équipe centrale du PIDA établie au sein de l'Agence du NEPAD est composée de quatre experts (suivi et évaluation, énergie, transport et TIC) et deux fonctionnaires (finance et assistant de projet). Le fonctionnaire responsable des questions de genre est attendu d'ici novembre 2016.

- Composante 2 - Assistance technique à la Commission de l'UA.

Un analyste de l'information a été recruté pour le PIDA et le conseiller en politique du PIDA devrait prendre service à la Commission de l'UA au premier trimestre de 2017.

- Composante 3 - Assistance technique aux CER.

Des experts du PIDA sont déployés au CCTTFA, au COMESA, à l'EAC, à la CEDEAO, à l'IGAD et à la SADC. Le recrutement d'experts pour la CEEAC et l'UMA est en cours.

10. Afin d'améliorer la capacité de communication des responsables du PIDA, une stratégie de communication et un Plan d'action correspondant ont été élaborés en coordination avec les CER et le Centre d'information virtuel du PIDA (VPIC) créé pour servir de point de contact pour toutes les enquêtes sur le PIDA (www.au-pida.org/) est devenu opérationnel. En outre, le Réseau des journalistes sur le PIDA a été lancé en mai 2016 afin de faciliter les synergies entre les donateurs et d'accroître la visibilité du PIDA, de son projet et de son impact, respectivement.

Mobiliser des ressources pour accélérer la mise en œuvre du PAP-PIDA.

11. Le Sommet sur le financement de Dakar, qui s'est tenu en juin 2014, visait à mobiliser diverses parties prenantes pour accélérer la mise en œuvre des projets d'infrastructures prioritaires au niveau régional.

12. Le Programme d'action de Dakar (PAD), qui était le principal résultat du Sommet sur le financement de Dakar, a identifié le développement de l'infrastructure comme un moteur clé et un catalyseur essentiel pour une croissance durable en Afrique et les voies et moyens, pour le secteur public et privé du continent, de s'associer à d'autres acteurs du développement pour assurer le financement et l'investissement pour les principales infrastructures régionales. À cette fin, le Sommet a décidé d'accorder la priorité au financement des 16 projets d'infrastructure comme projets pilotes pour accélérer la mise en œuvre du PIDA, tandis que la Banque africaine de développement était invitée à financer la préparation de ces projets.

13. Le Sommet sur le financement de Dakar a identifié les quatre goulots d'étranglement suivants pour la mise en œuvre du PIDA : i) Manque de capacité pour la préparation du projet ; ii) Absence de financement pour la préparation des projets ; iii) Manque de financement des projets ; et iv) Absence d'implication du secteur privé.

14. Dans le cadre des efforts déployés pour remédier à l'insuffisance des capacités de préparation des projets au niveau national et régional, le Mécanisme de prestation de services (MPS) du PIDA complété par le Fonds pour la préparation des projets d'infrastructure (IMPF) du NEPAD a fourni un soutien pour la préparation des projets à leur stade initial et la faisabilité du projet respectivement, aux programmes sur le PIDA, conformément à l'approche « tunnel de financement ». Afin d'assurer une préparation complète du projet pour le Corridor Abidjan-Lagos, le Mécanisme de prestation de services, avec le soutien de la GIZ, a fourni des services consultatifs à la Commission de la CEDEAO et aux cinq États membres du projet (Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria).

15. Afin de remédier au manque de financement pour la préparation des projets (goulot d'étranglement 2), la Table ronde sur les Mécanismes de préparation de projets, qui s'est réunie à Cape Town, République d'Afrique du Sud en novembre 2014, a accepté de travailler sur un formulaire de demande commun et harmonisé pour obtenir des financements pour la préparation du projet. En outre, les Mécanismes de préparation de projets prévoient d'élaborer un guide expliquant comment accéder aux fonds et comment identifier les projets phares où les différents Mécanismes de préparation de projets pourraient intervenir conjointement.

16. L'Initiative Africa 50 a été créée pour remédier au manque de financement des projets (goulot d'étranglement 3). Elle vise à accélérer le processus de mise en œuvre des projets d'infrastructure en Afrique en mobilisant des fonds privés pour financer des projets à fort impact dans l'énergie, les TIC, l'eau et le transport. L'initiative mobilisera à la fois le capital mondial et le capital local, et augmentera probablement le nombre de projets pouvant faire l'objet d'actions en Afrique grâce à un financement accru. Bien plus, l'objectif stratégique à long terme est d'investir directement 10 milliards de dollars dans des projets et de faciliter l'investissement total des projets de 100 milliards de dollars par la multitude des acteurs du secteur privé. Africa 50 opérera tout au long du cycle de vie du projet avec deux grands secteurs d'activité : i) le secteur d'activité de développement de projets, qui fournit un flux constant de projets bien structurés, se concentre sur la préparation des projets en phase finale ; et ii) le secteur de financement de projet, qui traite d'investissements sains générant des rendements commerciaux.

17. Afin de s'attaquer au manque d'implication du secteur privé (goulot d'étranglement 4), des efforts ont été faits pour engager ce secteur dans la mise en œuvre des projets du PIDA, y compris la mobilisation de ressources. L'Agence du NEPAD a lancé en juin 2015 le Réseau d'affaires continental (CBN) en tant que plateforme de haut niveau pour la participation du secteur privé aux projets du PIDA. Le CBN est composé de 40 chefs de grandes entreprises au niveau mondial et africain ayant le mandat de s'engager concrètement dans le développement de l'Afrique Infrastructure régionale. Plus précisément, l'accent a été mis sur la façon dont les secteurs public et privé peuvent collaborer au plus haut niveau à la réalisation de projets à risque. Cela les rendra plus attrayants pour les fonds de pension nationaux et internationaux, les fonds souverains et d'autres investisseurs à long terme.

18. Depuis l'adoption du PAP-PIDA, les priorités ont changé et de nouvelles questions émergentes se sont posées. Il est donc nécessaire de revoir les critères de sélection des projets du PIDA et de mettre à jour la liste du PAP-PIDA pour l'aligner sur les besoins et les priorités des parties prenantes.

19. En 2016, un examen préliminaire à mi-parcours a été effectué avec un accent sur le rendement du PAP-PIDA pour la période de 2012 à ce jour et, dans le cadre de son champ d'application, l'examen visait à comprendre la pertinence, l'efficacité, l'efficacité, la couverture et la cohérence. La réalisation probable de l'impact durable, que les États membres et la mise en œuvre des Communautés économiques régionales (CER) ont jusqu'à présent atteinte, sur la base d'accords et de projets d'action, ainsi que des enseignements et des défis. L'examen a révélé notamment les questions suivantes :

- Les questions telles que l'insécurité et les défis politiques dans de nombreux pays africains, ainsi que les réfugiés et les immigrants, affectent la mise en œuvre à la base du PIDA.
- L'adhésion aux États membres et aux CER multiples entraîne des doubles emplois, des contradictions et des priorités conflictuelles au niveau national. Cela nécessite l'élaboration de stratégies sensées qui permettent de saisir et d'aborder ces réalités, tout en facilitant un séquençage approprié des actions qui englobent tous les secteurs clés.
- Il existe des contraintes dans l'accès aux mécanismes de financement.
- La capacité au niveau des pays est insuffisante et est exacerbée par d'autres facteurs comme l'impossibilité de se rendre dans chaque pays pour recueillir des données, ce qui a des répercussions sur les bureaux nationaux de statistique.
- Il est nécessaire de faire davantage état des résultats par opposition aux produits, y compris la responsabilité envers les populations bénéficiaires, ainsi que la nécessité d'avoir une vision plus large de l'infrastructure africaine au-delà du PIDA.
- Il est nécessaire de financer la collecte de données au niveau des CER et d'établir une base de référence.

- La faible absorption des fonds, en particulier pour les projets de renforcement des capacités, conduit également à une capacité de mise en œuvre limitée et, de façon cyclique, à une faible capacité d'absorption continue.
- Il peut aussi être nécessaire de réduire les objectifs à des niveaux plus réalisables qui sont en corrélation avec les capacités humaines et institutionnelles disponibles, compte tenu de l'environnement opérationnel.

La mise en œuvre du PAP-PIDA sur le terrain.

20. Le PAP-PIDA dans le secteur de l'énergie comprend 15 programmes et projets, appelant au développement de grands projets hydroélectriques pour générer de l'énergie et augmenter l'accès à l'électricité, afin de stimuler le développement de l'Afrique. Il comprend également des lignes de transmission pour relier les bassins hydroélectriques du continent et faciliter la forte augmentation du commerce et de la coopération interrégionale dans le domaine de l'énergie. Un pipeline régional de produits pétroliers et le gazoduc Nigeria-Algérie font partie du PAP-PIDA dans le secteur de l'énergie.

21. Parmi les projets notables en cours figurent le barrage de la Grande Renaissance éthiopienne, le barrage de Sambangalou (Sénégal), le Programme d'interconnexion Zambie-Tanzanie-Kenya et les chutes de Rusumo (Rwanda, Burundi, Tanzanie). Le projet hydroélectrique de Kaleta a été achevé et lancé par le Président de la République de Guinée, S.E. M. Alpha Condé en septembre 2015. D'autres projets sont en préparation.

22. Avec ses 24 programmes et projets, l'objectif du PAP-PIDA dans le secteur des transports est de relier les principaux centres de production et de consommation, d'assurer la connectivité entre les grandes villes, de moderniser les corridors, de définir les meilleures plaques tournantes, les chemins de fer et les systèmes de transport aérien. Les pays sans littoral à l'amélioration du commerce régional et continental. Des progrès remarquables sont observés pour la route transafricaine numéro 7 (Tansafricaine 7), y compris le couloir côtier Dakar-Abidjan, le corridor Abidjan-Lagos, la boucle ferroviaire Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan, la route multinationale Nigéria-Cameroun, le Corridor de transport de la Gambie, le Programme des routes côtières de l'Afrique de l'Ouest et le Corridor central. Le chemin de fer Djibouti-Addis Abeba a été achevé et a été lancé en septembre 2016. Des études sont également en cours pour la mise en place de corridors intelligents pilotes le long des corridors nord-sud et Dar es Salam.

23. Le projet phare 2063 sur la mise en place du Marché unique des transports aériens en Afrique sera lancé en juin 2017. Dix-sept pays ont signé l'engagement solennel de mettre pleinement en œuvre la Déclaration de Yamoussoukro immédiatement vers la mise en place du Marché unique. Le volume de la demande de transport aérien envisagée nécessite la modernisation des infrastructures aéroportuaires sur le continent, les systèmes de navigation aérienne et le développement de centres aéroportuaires, en particulier en Afrique centrale et de l'Ouest.

24. Le PAP-PIDA en ce qui concerne les eaux transfrontières est composé de neuf programmes et projets. Il vise à développer des barrages polyvalents et à renforcer les capacités des organisations africaines de bassins hydrographiques et de lacs pour leur permettre de planifier et de développer des infrastructures hydrauliques. Des études de préparation pour le barrage multifonctionnel de Fomi sont en cours et la mise en œuvre de la deuxième phase du projet hydrologique des hautes terres du Lesotho (LHWP) a été officiellement lancée en mars 2014.

25. Dans le secteur des TIC, l'objectif est de fournir une connectivité suffisante grâce au déploiement de la fibre optique dans tous les pays qui les relient aux câbles optiques sous-marins internationaux afin d'assurer une connectivité régionale et mondiale ininterrompue. Quatre projets sont en cours : i) le projet de fibre optique Algérie-Nigeria via le Niger, l'interconnexion des réseaux internet tunisiens et algériens ; ii) le Projet de télécommunications du COMESA (COMTEL) ; iii) le Projet Digital 2027 de la SADC et le Système africain d'échange d'Internet (AXIS).

Conclusion

26. Bien que le PIDA soit un cadre judicieux, le fait de le rendre fonctionnel nécessiterait une forte appropriation locale, le « leadership politique » de chaque chef d'État et de gouvernement, un important engagement capital, une plus grande coordination entre les principaux acteurs politiques et l'engagement du secteur privé. Le manque de projets bancables demeure un obstacle majeur au PIDA. Les grands projets d'infrastructure ont de longues périodes de gestation et exigent souvent des études de faisabilité complexes et les conseils d'experts en transaction. Les coûts de la préparation des grands projets d'infrastructure représentent entre 7 et 10% des coûts d'investissement finaux du projet. Donc, pour investir 68 milliards de dollars dans des projets d'infrastructure d'ici 2020, il faut consacrer environ 4 à 7 milliards de dollars par an à la préparation des projets. Actuellement, ce type de financement n'est pas disponible auprès des donateurs ou des gouvernements africains, tandis que les investisseurs privés sont réticents à payer les coûts complets du développement de l'infrastructure. Le problème est particulièrement aigu pour les projets régionaux de grande envergure où les risques de retard et d'annulation des projets sont difficiles à évaluer par le secteur privé.