

**AFRICAN UNION**

الاتحاد الأفريقي



**UNION AFRICAINE**

**UNIÃO AFRICANA**

---

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Tel.: +251115-517700 Fax: +251115-517844  
Website: [www.africa-union.org](http://www.africa-union.org)

---

**ASSEMBLEE DE L'UNION AFRICAINE**  
**12<sup>EME</sup> SESSION ORDINAIRE**  
**1<sup>ER</sup> - 3 FEVRIER 2009**  
**ADDIS-ABEBA (ETHIOPIE)**

**Assembly/AU/9(XII)**

**DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES**  
**EN AFRIQUE : TRANSPORT et ENERGIE**

**DOCUMENT DE SYNTHESE**

# TABLE DES MATIERES

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
1.1	Contexte	1
1.2	Initiatives continentales de développement des infrastructures	2
<b>2.</b>	<b>SECTEUR DU TRANSPORT</b>	<b>2</b>
2.1	Défis et opportunités	2
2.2	Stratégies et programmes pour le développement du transport en Afrique	3
2.2.1	Routes et transport routier	4
2.2.2	Chemins de fer et transports ferroviaires	7
2.2.3	Transport aérien	8
2.2.4	Transport maritime	9
2.2.5	Transport par voies navigables intérieures	11
2.2.6	Transport urbain et rural	12
2.3	Mise en œuvre de NEPAD-STAP sur les transports	12
<b>3.</b>	<b>SECTEUR DE L'ENERGIE</b>	<b>13</b>
3.1	Défis et opportunités	13
3.2	Stratégies et approche pour le développement du secteur de l'énergie de l'Afrique	13
3.2.1	Commerce du pétrole et du gaz et développement des infrastructures	14
3.2.2	Développement des infrastructures du sous-secteur d'électricité	16
3.2.3	Biocarburants	19
3.2.4	Accès aux services d'énergies abordables	20
3.2.5	Efficacité énergétique et fiabilité de l'approvisionnement en énergie	21
3.3	Mise en œuvre du NEPAD-STAP	21
<b>4.</b>	<b>FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE : TENDANCES ET PERSPECTIVES</b>	<b>22</b>
4.1	Besoins de financement des infrastructures de l'Afrique	22
4.2	Sources de financement des infrastructures en Afrique	23
4.2.1	Budget public pour les infrastructures en Afrique	23
4.2.2	APD	23
4.2.3	Institutions financières multinationales	24
4.2.4	Partenaires hors OCDE	25
4.2.5	Secteur privé	25
4.3	Défis des crises financière et économique mondiales	26
<b>5.</b>	<b>PRINCIPAUX PROBLEMES ET ACTIONS RECOMMANDEES</b>	<b>26</b>
<b>6.</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>29</b>

# DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE : TRANSPORT ET ENERGIE

## 1. INTRODUCTION

### 1.1 Contexte

1. Pendant sa onzième Session, en juillet 2008, le Sommet des Chefs d'Etat et de Gouvernement africains, ayant considéré le rôle de l'eau et de l'assainissement dans le développement, a dédié sa prochaine session au développement des infrastructures de transport et d'énergie en Afrique. Cette décision reflète la préoccupation partagée que l'état actuel des infrastructures physiques et des services dans le transport, les communications, l'énergie et l'eau en Afrique reste inadéquat, et constitue un obstacle majeur au développement de l'Afrique et à la réalisation des Objectifs du Millénaire pour le Développement (OMD), convenus sur le plan international. En d'autres mots, les infrastructures inadéquates ont pour résultat des options et une qualité réduites des services disponibles à la population, notamment ses tranches les plus vulnérables.

2. Les infrastructures de transport et d'énergie en Afrique sont extrêmement inadéquates, par rapport aux autres régions du monde. L'accès à l'électricité atteint une moyenne de 38% de la population, par rapport à des taux allant de 70 à 90% pour les autres zones géographiques majeures du monde en voie de développement (Asie, Amérique centrale et Caraïbes, Moyen-Orient et Amérique latine). L'Afrique, qui abrite 13% de la population mondiale, ne consomme que 3% de l'énergie commerciale, même si sa part dans la production mondiale de l'énergie est de 7%. De manière similaire, dans le transport, le taux d'accès aux routes est à une moyenne de 34% par rapport à 50% pour les autres zones géographiques ; les routes sont le mode le plus dominant, représentant près de 90% du transport des passagers et des marchandises à l'intérieur de l'Afrique par rapport à près de 50% du transport en Europe ; la couverture du réseau ferroviaire est clairsemée, avec une faible interconnectivité ; les ports maritimes ne sont pas compétitifs ; les voies navigables intérieures ne sont pas exploitées pour le voyage ; les frais de transport figurent parmi les plus élevés dans le monde, ceux des pays enclavés représentant jusqu'à 70% de la valeur des exportations<sup>1</sup>.

3. Les impacts de ces déficits de compétitivité en Afrique sont clairs : les pays africains figurent parmi les moins compétitifs dans le monde. Les indices de compétitivité mondiale (GCI), calculés par le Forum économique mondial, sont plus bas en Afrique que dans les autres régions du monde en voie de développement. Les infrastructures semblent être le facteur sous-jacent contribuant de la manière la plus significative à cette compétitivité relativement faible. ***Une Afrique mieux interconnectée, sur le plan interne et avec le reste du monde, créera de plus grands marchés, et pourra mieux atteindre ses OMD. Selon certaines estimations, une augmentation de un pour cent dans le parc des infrastructures ajouterait un pour cent à la croissance du PIB.***

---

<sup>1</sup> « Développement des infrastructures et intégration régionale : Problèmes, opportunités et défis », Note conjointe de la BAD et de la CEA, 2006.

## **1.2 Initiatives continentales de développement des infrastructures**

4. Le Plan d'action de Lagos (1980) et le Traité d'Abuja (1991) ont tous les deux mis l'accent sur le développement des infrastructures. Le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), initié par les Chefs d'Etat africains en 2002, comprenait un programme pour les infrastructures, composé d'un Plan d'action à court terme (STAP) et un Plan d'action à moyen et à long terme (MLTAP), appelé plus tard Cadre stratégique à moyen et à long terme (MLTSF), avec pour objectif la promotion de l'intégration du développement des infrastructures régionales. Le STAP comprenait des projets dont la préparation était déjà avancée, qui étaient focalisés sur l'intégration régionale, et qui pouvaient être accélérés pour leur mise en œuvre. Les différentes Communautés Economiques Régionales (CER) ont assumé la responsabilité de diriger la mise en œuvre dans leurs régions respectives, alors que la Banque africaine de développement (BAD) coordonne l'appui financier et technique au niveau continental, à travers des fonds et programmes spécifiques, comme le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) du NEPAD et la Facilité de préparation de projets des infrastructures (IPPF) du NEPAD.

5. Le MLTSF a été formulé pour fournir un cadre stratégique pour le développement des infrastructures sur le continent, sur la base des objectifs stratégiques cohérents, définir les critères pour la sélection de projets, ainsi qu'élaborer et instituer un cadre de suivi en vue de déceler les lacunes et suivre les progrès. En 2005, la Commission de l'Union africaine (CUA) s'est lancée dans une initiative de Plans directeurs et politiques continentales, visant à accélérer l'intégration physique de l'Afrique, en élaborant les politiques sectorielles et en mettant en œuvre les principaux projets et programmes continentaux.

6. Pour tirer avantage de la synergie dans la mise en œuvre du programme pour les infrastructures, la Commission de l'UA, le Secrétariat du NEPAD et la BAD dirigent conjointement une initiative pour le développement accéléré des infrastructures en formulant le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA). Les objectifs de PIDA sont de permettre aux décideurs africains de : créer un cadre stratégique pour le développement des infrastructures régionales et continentales, sur la base d'une vision de développement, d'objectifs stratégiques et politiques sectorielles ; développer un programme articulé autour des priorités et phases ; et préparer une stratégie et un processus de mise en œuvre comprenant notamment, un plan d'actions prioritaires à court terme, et des plans d'action à moyen et à long termes. A cet égard, un mécanisme de coordination a été mis en place pour fournir un cadre consultatif pour les différentes parties prenantes africaines et partenaires au développement.

## **2. SECTEUR DU TRANSPORT**

### **2.1 Défis et opportunités**

7. Le transport est un élément indispensable pour édifier un espace socioéconomique unique pour la libre circulation des marchandises, des services et des personnes. Il s'agit, par conséquent, d'une composante principale de la stratégie fondamentale de l'Union africaine, à savoir la promotion de l'intégration régionale pour atteindre l'objectif de développement durable du continent.

8. Un système de transport effectif et efficace est caractérisé par : l'intégration physique des réseaux ; l'opérabilité intermodale intégrée ; une interface utilisateur-fournisseur de service sans difficultés ; la convergence des politiques ; la planification et le développement communs des installations et systèmes de transport ; les normes harmonisées ; une stratégie de mobilisation des ressources durables et la conformité avec les traités et conventions internationaux pertinents.

9. L'intégration du système de transport peut être considérée dans deux dimensions : spatiale et modale. Concernant l'intégration spatiale, l'Afrique met l'accent actuellement sur la connectivité inter-Etats. Ceci devrait lier les systèmes nationaux, répondant aux besoins internes de chaque pays, pour créer un réseau régional complet, ouvrant l'accès pour toutes les régions à l'intérieur de chaque pays, à l'espace économique régional. L'intégration intermodale bénéficierait des complémentarités et des efficacités de chaque mode.

10. La situation actuelle dans le continent est insatisfaisante dans sa majorité : infrastructures insuffisantes et de mauvaise qualité d'une part, et services inefficaces et coûteux d'autre part. De plus, l'Afrique compte 15 pays enclavés et six pays insulaires. Les procédures administratives lourdes et les mauvaises installations dans les pays de transit nuisent au développement de leur commerce international. Ces problèmes ont pour résultat des frais élevés de transport dans la région. La connectivité de réseaux, le coût et la qualité sont essentiels pour arriver à une efficacité et une croissance adéquates du transport, qui mèneraient aux niveaux souhaités de l'intégration dans la région.

## **2.2 Stratégies et programmes pour le développement du transport en Afrique**

11. Plusieurs initiatives ont été prises par le passé pour développer le transport en Afrique. L'idée précoce de connecter Le Cap au Caire a été développée au début des années 1970 dans le Programme de réseau de la route transafricaine (TAH). Ceci a été par la suite incorporé dans les Décennies des Nations unies pour les transports et les communications en Afrique (UNTACDA) parrainées par les africains (1978-1988 et 1991-2000). Une initiative complémentaire à l'UNTACDA était le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), conçu pour renforcer la gestion des systèmes de transport en Afrique. De plus, des initiatives spécifiques à chaque sous-secteur du transport ont également été entreprises : la Déclaration de Yamoussoukro sur une nouvelle politique pour le transport aérien (1988) et la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation du transport aérien en Afrique (1999) ; la Charte du transport maritime africain (1994), etc.

12. Le transport a été au cœur de tous les programmes de développement continental et régional, particulièrement le Plan d'action de Lagos et le NEPAD. Les CER ont également mis l'accent sur le développement du secteur des transports dans leurs programmes. Au niveau international, les pays africains ont également adopté le Programme d'action des Nations Unies d'Almaty (Kazakhstan) sur la coopération pour le transport en transit, avec un accent particulier sur les pays en voie de développement sans littoral.

13. En 2003, la Commission de l'UA a adopté un Plan stratégique 2004-2007, sur lequel est basé un Programme pour le développement des infrastructures, appelé « Linking Africa », avec la vision de fournir au continent des systèmes intégrés

d'infrastructures de transport et d'énergie qui soient fiables, efficaces, abordables, capables de promouvoir le développement et garantir la participation du continent dans l'économie mondiale.

14. Par conséquent, les Ministres africains en charge du développement du transport ont pris des mesures pour accélérer le développement du secteur. Ils ont organisé des conférences générales et spécifiques aux modes, pour examiner les questions affectant directement le développement des différents modes de transport. La première Réunion des Ministres de l'Union africaine en charge du transport et des infrastructures (Addis-Abeba, 2005) a examiné le rôle important du transport dans la réduction de la pauvreté et la réalisation des OMD. Les Ministres ont finalement adopté des cibles et des indicateurs spécifiques, et se sont engagés à mettre en œuvre les objectifs et les stratégies convenus pour cette fin.

15. Des conférences ministérielles ultérieures ont été organisées sur : les chemins de fer (Brazzaville, 2006) ; le transport aérien (Sun City, 2005 ; Libreville, 2006 et Addis-Abeba, 2007) ; la sécurité routière (Accra, 2007) ; le transport routier (Durban, 2007) ; le transport maritime (Abuja, 2007), et enfin, la Conférence des ministres africains des transports (Alger, 2008). Les conférences ont créé des opportunités pour les ministres d'arriver à des stratégies et orientations en vue de l'élaboration des différents plans d'action pour le développement du transport en Afrique. La situation dans les sous-secteurs, et les problèmes qui y sont associés, sont brièvement présentés ci-après.

### **2.2.1 Routes et transport routier**

16. Le transport routier est le mode le plus dominant en Afrique, représentant entre 80 et 90% de la circulation des marchandises et des passagers entre les régions de production économique et les marchés internes et internationaux. Les problèmes concernant ce sous-secteur ont été examinés en détail par la Première conférence des Ministres de l'Union africaine en charge du transport routier, tenue à Durban, en Afrique du Sud (2007) avec pour thème : « Pour un transport routier fiable, sécurisé et abordable pour le développement économique et l'intégration physique de l'Afrique ». Les Ministres ont adopté la Déclaration et le Plan d'action de Durban pour le développement du transport routier. Des actions spécifiques ont été convenues pour améliorer l'accessibilité, la qualité et la sécurité.

### **Routes transafricaines (TAH) et chaînons manquants**

17. Le réseau TAH a été défini au début des années 1970 comme réseau de routes de bonne qualité, praticables par tous les temps, pour fournir des liaisons directes entre toutes les capitales africaines et les principales régions de production économique, en vue de promouvoir l'intégration des peuples et économies africains. En tout, neuf axes de la sorte ont été définis. Une Autorité TAH et un Bureau TAH ont été créés, pour superviser et gérer la mise en œuvre du programme.

18. L'état actuel du réseau TAH, selon une étude menée en 2003 par la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et la BAD, montre que jusqu'à 25% du réseau n'était toujours pas construit selon les normes convenues à l'intérieur et entre certains pays. L'achèvement de TAH changera de manière significative la face du continent, d'où la nécessité de les inclure dans le PIDA, qui est l'expression actuelle

de la volonté des parties prenantes africaines d'accélérer l'interconnexion de l'Afrique dans le cadre du NEPAD. Les actions proposées sont :

**Actions :**

- Les CER ont été mandatées pour faciliter la mise en œuvre de TAH, et doivent, par conséquent, être renforcées pour mettre en œuvre les projets pour la construction des liaisons manquantes.
- La Commission de l'UA doit être renforcée pour améliorer sa capacité à coordonner, gérer et suivre la mise en œuvre des projets TAH.
- Les Etats membres doivent accorder une grande priorité aux projets pour la construction des chaînons manquants de TAH dans leurs programmes de priorités nationales.

**Développement du réseau routier**

19. En dépit des volumes croissants de la circulation, plusieurs réseaux routiers africains ont une infrastructure en mauvais état. La construction de nouvelles routes pour améliorer l'accès, la réhabilitation et la mise à niveau des routes existantes sont essentielles pour fournir un système de transport fiable, sécurisé et efficace, pour le trafic de passagers et de marchandises. Ceci exigera de nouvelles approches innovantes de financement et de gestion, qui combineront le financement du secteur public et l'investissement et les opérations privés. Les actions proposées sont :

**Actions :**

- Les Gouvernements doivent créer l'environnement favorable pour l'investissement privé dans le développement des infrastructures routières.
- Les Gouvernements doivent augmenter leurs affectations budgétaires au développement du réseau routier.

**Entretien des routes**

20. L'entretien des infrastructures existantes reste un défi majeur. L'infrastructure routière en Afrique est généralement dans une très mauvaise condition, et dans la plupart des cas, ceci est dû au mauvais entretien et à la négligence. Les routes africaines connaissent souvent un retard d'entretien reporté, ayant pour résultat une détérioration rapide. Pour corriger cela, une réhabilitation coûteuse est souvent requise, mettant par conséquent un fardeau supplémentaire sur les ressources financières et humaines déjà exploitées au maximum. L'Initiative de gestion de l'entretien des routes (RMI) lancée dans le cadre de SSATP a introduit une nouvelle approche de gestion rentable des routes, déterminant clairement la propriété, la responsabilité, le recouvrement des coûts, le financement durable et l'entretien. Les fonds des routes créés dans le cadre de RMI continuent à jouer un rôle clé dans l'amélioration du réseau routier de l'Afrique. Au moins 20 pays d'Afrique subsaharienne, près de la moitié des membres de RMI, ont créé des fonds pour les routes, dont la plupart ont mis en place des mesures indépendantes d'audit et de

transparence, et sont gérés par des conseils d'administration autonomes. Les actions proposées sont :

#### **Actions :**

- Mettre en place et appliquer des systèmes efficaces de gestion de l'entretien des routes, pour minimiser la détérioration rapide des routes.
- Les Etats membres doivent affecter les fonds adéquats pour l'entretien à travers, entre autres, la création de fonds de routes et autres mécanismes efficaces de financement.

#### **Sécurité routière**

21. L'Afrique est classée première au monde en termes de taux relatif d'accidents de la route et de morts. Selon le rapport de Charge mondiale de morbidité, les blessures dues aux accidents de la circulation figurent parmi les cinq premières causes de mortalité pour le groupe de personnes âgées de 5 à 44 ans. Le coût économique des accidents et des blessures de la route pour les pays africains a été estimé à près de 2 pour cent du PNB par an (10 milliards \$EU), avec une grande composante de devises étrangères pour importer, entre autres, les médicaments, les équipements d'hôpital et les pièces de rechange des véhicules. En 2005, les Ministres africains en charge des transports et des infrastructures, réunis à Addis-Abeba, en Ethiopie, ont adopté une Déclaration dans laquelle ils décident de réduire de moitié les accidents routiers à l'horizon 2015. Par la suite, les Ministres africains des transports et ceux en charge de la santé ont adopté la Déclaration d'Accra pendant la Conférence sur la sécurité routière africaine, tenue à Accra en février 2007, avec des plans d'action spécifiques. Les actions proposées sont :

#### **Actions :**

- Incorporer les aspects de sécurité routière dans la conception et la construction de nouvelles routes, et identifier et corriger les points noirs sur les routes principales.
- Mettre en place et/ou renforcer les cadres de structure pour la coordination et la gestion de la sécurité routière.

#### **Facilitation du transport en transit pour les pays enclavés et insulaires**

22. Il y a 15 pays enclavés et six pays insulaires en Afrique. En plus des grandes distances que traversent leurs marchandises exportées et importées pour arriver aux ports, elles rencontrent différents obstacles sur la route, ayant pour résultat des coûts élevés et une faible compétitivité dans le commerce mondial. Ces obstacles incluent des retards aux passages des frontières, au dédouanement et dans les barrages routiers réguliers et illégaux. Les mesures appropriées doivent être prises pour faciliter le transport en transit, y compris la ratification et la mise en œuvre des conventions internationales appropriées sur le transport en transit, telles que stipulées dans le Plan d'action d'Almaty. Les actions proposées sont :



## **Actions :**

- Ratification et mise en œuvre des conventions internationales appropriées sur le transport en transit, telles que stipulées dans le Plan d'action d'Almaty.
- Mise en œuvre de la gestion rationnelle et conjointe des systèmes de postes frontaliers juxtaposés.
- Création de fonds communautaires spéciaux pour soutenir la mise en œuvre des programmes convenus dans les pays économiquement faibles (ex. Pays enclavés les moins développés - LLCD) qui autrement seraient incapables de mettre en œuvre de tels projets avec leurs propres ressources (ex. UEMOA). Les critères appropriés doivent être établis pour l'utilisation de ces fonds.

### **2.2.2 Chemins de fer et transports ferroviaires**

23. Le transport ferroviaire est le mode le plus adapté pour le transport de marchandises en vrac sur de grandes distances. A cet égard, le transport ferroviaire possède un grand potentiel pour aider à minimiser la considérable détérioration des infrastructures routières dans le continent. Le réseau ferroviaire de l'Afrique totalise près de 89.000 km, pour une superficie de près de 29,6 millions de km<sup>2</sup>. Ceci représente une densité de près de 2,5 km/1.000 km<sup>2</sup>, par rapport à 40 km/1.000 km<sup>2</sup> en Europe. Seize pays n'ont pas de voies ferrées ni de tronçons de lignes internationales. Les réseaux ferroviaires nationaux sont pour la plupart indépendants l'un de l'autre, excepté pour les systèmes ferroviaires d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe, qui sont interconnectés. Les autres systèmes ferroviaires africains interconnectés sont ceux du Burkina Faso-Côte d'Ivoire, Sénégal-Mali, et Ethiopie-Djibouti.

24. De plus, les réseaux ferroviaires africains sont caractérisés par différents écartements (métriques et standard) ainsi que par un grand nombre d'autres normes et spécifications techniques divergentes. Ceci a eu pour résultat l'incapacité de l'Afrique à développer des systèmes ferroviaires interconnectés et interopérables pour la plus grande partie du continent.

25. Même si les mesures pour la privatisation avancent, le trafic ferroviaire est en baisse depuis des décennies, à cause de la mauvaise gestion, des lignes et équipements vieux et délabrés, et de la concurrence déloyale contre le secteur du transport routier, qui est flexible et privé. La plupart des chemins de fer africains ont révisé leur statut juridique dans le cadre de la libéralisation et la commercialisation, ouvrant ainsi la voie à la participation du secteur privé, et des concessions ont été conclues dans un certain nombre de pays, bien que cela soit avec des revenus différents.

26. La Première conférence des Ministres africains en charge du système de transport ferroviaire, tenue en 2006 à Brazzaville (République du Congo) sous le thème : « Pour un Système de transport ferroviaire efficace, au service du Développement et de l'intégration de l'Afrique ». La Conférence a adopté la Déclaration et le Plan d'action de Brazzaville sur les chemins de fer africains. Cette Conférence a été suivie par la Conférence professionnelle sur l'interconnexion, l'interopérabilité et la complémentarité des systèmes ferroviaires africains, tenue à

Johannesburg en 2007, qui a examiné les stratégies pour harmoniser les normes pour les infrastructures, les équipements et les procédures opérationnelles pour les chemins de fer africains. Les actions proposées sont :

**Actions :**

- Augmentation, par les gouvernements, des investissements dans les programmes de réhabilitation, mise à niveau et extension des chemins de fer pour le transport de marchandises.
- Développement et mise en œuvre de programmes pour le remplacement des vieilles locomotives, wagons et systèmes de communication.

### **2.2.3 Transport aérien**

27. La part de l’Afrique dans le transport aérien mondial reste modeste, à près de 5,2% du trafic de passagers, et près de 3,6% pour les marchandises en 2004. Pendant la même année, le secteur a généré 470.000 opportunités d’emploi dans le continent, résultant en un revenu estimé à 11,3 milliards \$EU (une part de 1,7 pour cent dans le PIB africain).

28. Le processus de libéralisation, combiné à la mondialisation, a créé de profonds changements à travers le monde dans le secteur de l’aviation. En réponse, les pays africains ont adopté la Décision de Yamoussoukro en 1999 pour la libéralisation méthodique de l’accès aux marchés du transport aérien en Afrique. La Décision a prévalu sur tous les accords bilatéraux et multilatéraux sur le transport aérien, qui n’étaient pas respectés, pour éliminer graduellement toutes les barrières non physiques au transport aérien intra-africain, et les restrictions qui y sont liées : les droits de trafic, particulièrement la cinquième liberté<sup>2</sup>; la capacité des avions des compagnies aériennes africaines ; les dispositions tarifaires ; l’acceptation mutuelle des documents techniques; et les opérations des vols de transport de marchandises.

29. La mise en œuvre totale de la Décision de Yamoussoukro reste toujours un défi pour la plupart des pays africains. La Commission de l’UA a organisé trois conférences ministérielles sur le transport aérien depuis 2005, la dernière à Addis-Abeba en 2007 sous le thème : « Créer un espace aérien unique, sûr et sécurisé pour le développement et l’intégration de l’Afrique », comme l’expression d’un désir réel des Africains de donner un nouvel élan au secteur du transport aérien dans le continent. La conférence s’est également étendue sur la mise en œuvre à venir de la Décision de Yamoussoukro, et adopté le Plan d’action consolidé sur le transport aérien africain (2007-2010).

30. La Première conférence des ministres africains des transports, tenue à Alger (Algérie), en avril 2008, a mis à jour le Plan d’action adopté à Addis-Abeba. La période de mise en œuvre de ce Plan d’action a été prolongée jusqu’en 2012. De plus, une Réunion à haut niveau des compagnies aériennes africaines s’est tenue à Tunis, en Tunisie, les 29 et 30 mai 2006. La Réunion a abouti à des recommandations et à un Plan d’action visant à améliorer la connectivité parmi les

---

<sup>2</sup> Le droit accordé à une compagnie aérienne d’embarquer et de débarquer des passagers payants dans un aéroport situé dans le territoire d’un pays autre que le pays d’immatriculation.

capitales des Etats africains. La mise en œuvre des deux Plans d'action mènera, entre autres, à l'augmentation de la connectivité dans le continent, la réhabilitation et la mise à niveau des infrastructures des aéroports, et les installations de navigation aérienne, ainsi que la conformité aux normes internationales et meilleures pratiques sur la sûreté et la sécurité. Les actions proposées sont :

#### **Actions :**

- Amélioration des installations de navigation aérienne par les Etats au niveau national et régional.
- Conformité des Etats aux normes internationales sur la sûreté et la sécurité, pour éviter l'interdiction pour les compagnies aériennes africaines d'opérer à l'étranger, ainsi que l'incapacité des aéroports africains d'être qualifiés de sûrs et sécurisés au niveau mondial.
- Mise en œuvre totale de la Décision de Yamoussoukro par tous les pays, et renforcement de la CAFAC comme Agence exécution.

#### **2.2.4. Transport maritime**

##### **Navigation**

31. Les estimations les plus récentes, selon l'étude sur les transports maritimes de la CNUCED pour 2006, indiquent que le volume de marchandises chargées et déchargées dans les ports africains fluctue autour de 860 millions de tonnes par an, la part du trafic des pays subsahariens étant de près du tiers, à savoir 300 millions de tonnes. Ainsi, le continent représente près de 6,1 pour cent des marchandises mondiales, alors que l'Afrique subsaharienne est à l'origine de près de 2,1 pour cent de ce total.

32. Il y a près de 80 ports majeurs dans la région, répartis sur le littoral continental, et plusieurs autres installations portuaires spécialisées pour la pêche, le tourisme, etc. En général, le temps d'entreposage au port en Afrique est élevé, et la performance horaire des conteneurs est aussi relativement élevée. Les dernières données disponibles des études récentes de l'UA-NEPAD montrent un temps d'entreposage moyen dans les pays africains de près de 11 jours, ce qui équivaut à trois fois la moyenne pour les ports dans les autres régions en voie de développement.

33. Les trois Associations régionales de ports en Afrique ont formé l'Association panafricaine pour la coopération portuaire (PAPC) en 2001, pour assister à harmoniser les activités des associations existantes de gestion des ports en Afrique. La question de sécurité des ports est l'objet d'une attention spéciale des Etats membres de l'UA possédant ou opérant des ports nationaux. L'obligation de se conformer à l'adoption du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) a obligé les autorités portuaires africaines à améliorer leurs installations et procédures de sûreté, y compris l'utilisation des scanners pour conteneurs, pour éviter d'être sur liste noire comme menace à la sécurité pour le secteur de transport maritime mondial.

34. La première Conférence des ministres de l'UA en charge du transport maritime a été organisée à Abuja (Nigeria), les 22 et 23 février 2007, avec l'objectif principal de présenter la stratégie pour la redynamisation effective du transport maritime en Afrique, comme composante clé d'une politique africaine de développement socioéconomique ». Les Ministres ont adopté la Déclaration et le Plan d'action d'Abuja sur le transport maritime en Afrique. Les actions proposées sont :

**Actions :**

- Elaboration et entretien des aides à la navigation adéquats, effectifs et fiables, et diffusion des informations connexes.
- Identification et mise en œuvre des principaux projets de développement des infrastructures portuaires et acquisition des équipements portuaires adéquats.
- Promotion et développement des lignes maritimes africaines.
- Consortiums de navigation et « affrètement à compartiment ».
- Création de fonds dédiés à la croissance des lignes maritimes africaines.
- Création à tous les niveaux de réseaux de commercialisation communs et/ou conjoints des agences maritimes à l'intérieur et à l'extérieur de l'Afrique pour permettre aux lignes maritimes africaines d'améliorer la coordination de leurs horaires et opérations de manutention des cargaisons.
- Création encouragée de lignes maritimes nationales et régionales de cabotage, pour promouvoir le commerce intra-africain et faciliter l'intégration économique et socioéconomique du continent.
- Création de pools régionaux et sous-régionaux pour la fabrication et la réparation des conteneurs.
- Création, au niveau continental, de chantiers navals en mesure de fournir un service de qualité, durable et efficace pour l'industrie maritime.
- Promotion de la participation du secteur privé dans les opérations portuaires.

**Transport multimodal**

35. Le plus grand développement dans le transport multimodal en Afrique pendant les quelques dernières années est la création de dépôts intérieurs de conteneurs (ICD) desservant les pays enclavés. Les ICD se sont rapidement développés en Afrique, particulièrement en Afrique de l'Est et Afrique australe, comme terminaux portuaires intérieurs dans les pays côtiers ou enclavés dans l'arrière pays d'un ou plusieurs ports maritimes. Les actions proposées sont :

**Actions :**

- Elaboration d'un cadre réglementaire approprié.
- Amélioration des procédures existantes de facilitation et de transit.
- Construction, réhabilitation et modernisation des infrastructures, équipements et services de transport.
- Création de communautés maritimes et plateformes logistiques.

### **2.2.5 Transport par voies navigables intérieures**

36. Les fleuves et les lacs ont le potentiel de fournir au continent africain une forme de transport à faible coût, économe en énergie et respectueuse de l'environnement. En dépit de cela, ils restent le maillon faible du système de transport, malgré les excellentes possibilités pour pénétrer les pays enclavés du continent. Les principales voies navigables intérieures sont limitées à cinq fleuves, à savoir : le Nil, le Congo, le Niger, le Sénégal et le Zambèze, et trois lacs : Victoria, Tanganyika et Malawi. Il y a également d'autres lacs plus petits, comme les Lacs Tchad, Nasser, Kivu, etc. En tout, 29 pays africains, ou 54,7%, ont une forme ou une autre de voies navigables.

37. Cependant, au contraire d'autres régions, l'utilisation par l'Afrique du transport par voies navigables intérieures n'est pas satisfaisante. Les principales contraintes au transport par voies navigables intérieures incluent : la faible sûreté et sécurité, à cause du manque de communications et de système de recherche et de sauvetage; les mauvaises infrastructures portuaires dans les terminaux ; les difficultés survenant des blocages saisonniers causés par les plantes aquatiques qui obstruent souvent les voies navigables intérieures et les terminaux ; et le manque de flotte moderne pour fournir les services fiables de transport.

38. A cet égard, un nombre d'initiatives ont été prises par différentes organisations et institutions pendant la dernière décennie pour améliorer les conditions et l'environnement du transport par voies navigables intérieures. Ces initiatives représentent une nouvelle conscience des possibilités qui peuvent être offertes par les voies navigables intérieures pour ouvrir l'accès aux zones rurales. Leur mise en œuvre totale aiderait, sans aucun doute, à identifier les goulots d'étranglement au développement des voies navigables intérieures, et offrir les solutions au développement ainsi qu'à l'exploitation de l'utilisation potentielle des fleuves et lacs africains pour le transport des personnes et des marchandises. Les actions proposées sont :

#### **Actions :**

- Elaboration d'un plan d'action concerté pour le développement du transport maritime et par voies navigables intérieures des passagers et marchandises, en vue de créer un transport maritime plus sécurisé, compétitif et durable.
- Adoption de la législation modèle de l'OMI pour la réglementation de la sécurité sur les voies navigables intérieures.

### **2.2.6 Transport urbain et rural**

39. Alors que la stratégie de l'UA avait mis l'accent principalement sur la connectivité à travers le continent et ses différentes régions, la nécessité d'un transport urbain et rural efficaces ne peut être ignorée. Le transport urbain fait partie intégrante du réseau inter-pays. Les actions proposées sont :

#### **Actions :**

- Elaboration de politiques intégrées d'aménagement du territoire et de planification du transport dans les zones urbaines pour réduire la demande de transport.
- Amélioration des transports publics en fournissant les services multimodaux intégrés.
- Amélioration des infrastructures et accessibilité aux moyens de transport motorisés et non motorisés.

### **2.3 Mise en œuvre du NEPAD-STAP sur les transports**

40. Dans le cadre de STAP, les Projets phares mettaient l'accent sur les mesures de facilitation et sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro, mais les progrès dans la mise en œuvre ont été lents, principalement à cause des retards dans la réforme judiciaire, la conformité à la Décision de Yamoussoukro, et dans une mesure limitée, des contraintes financières. Les projets de facilitation ont connu des retards dans l'adoption des réformes juridiques, réglementaires et opérationnelles, manque de financement, capacité inadéquate dans les CER et l'inaction politique sur la conformité. Dans le même esprit, aucun pays ne se conforme entièrement à la Décision de Yamoussoukro, qui devait être mise en œuvre en 2002.

41. Il est prévu que les expériences de Projets pilotes pour les postes frontaliers conjoints à Malaba (Kenya-Ouganda) et Chirundu (Zambie-Zimbabwe) fournissent des leçons très utiles pour les autres postes frontaliers conjoints prévus en Afrique. L'aspect opérationnel avance, mais le financement pour l'infrastructure et l'harmonisation de la réforme juridique doit être accéléré pour réaliser le bénéfice entier des Projets pilotes.

42. Concernant le contrôle de charge à l'essieu, l'étude est achevée, et les meilleures pratiques sont identifiées pour élaborer les manuels requis pour l'utilisation dans les pays, alors que la mise en œuvre attend l'accord des Etats membres, et les réformes juridiques associées.

43. La coordination parmi les institutions régionales a été encourageante : La CEDEAO et l'UEMOA ont coordonné les actions dans le domaine de Facilitation du programme de transit routier. C'est une « meilleure pratique » de coopération entre les institutions régionales pour mettre en œuvre les projets. De manière similaire, des actions de coopération réussies dans l'aviation sont prises par le COMESA et la SADC, ainsi que par la CEEAC et la CEDEAO, même si les progrès sont très lents, à cause du manque de conformité à la Décision de Yamoussoukro.

### **3. SECTEUR DE L'ENERGIE**

#### **3.1 Défis et opportunités**

44. L'utilisation de l'énergie est fondamentale pour les activités économiques et le développement industriel, mais est également étroitement liée à un ensemble de problèmes sociaux, y compris la réduction de la pauvreté, la croissance de la population, l'urbanisation, et les opportunités pour les femmes. L'énergie est nécessaire pour répondre aux besoins humains de base et pour la croissance économique. De manière générale, la qualité de la vie est améliorée par la disponibilité et l'utilisation de l'énergie commerciale.

45. En dépit des différentes initiatives et investissements faits, le développement de l'énergie dans le continent est toujours à la traîne par rapport à la croissance de la population et aux besoins socioéconomiques. Actuellement, la situation est caractérisée par un niveau d'électrification tragiquement bas, une faible consommation d'énergie par personne, une très grande dépendance de la biomasse, particulièrement dans les pays sub-sahariens, et un niveau continuellement faible d'échanges d'énergie entre les pays. Le défi pour l'Afrique est par conséquent d'inverser la situation dominante en exploitant économiquement ses ressources en énergie, pour fournir des services d'énergie abordables à la population et aux différents secteurs économiques.

46. L'Afrique est riche en potentiel énergétique (hydraulique, charbon, gaz, pétrole, énergies nouvelles et renouvelables et uranium) pour répondre à sa demande. Il y a cependant un déséquilibre entre les ressources et les besoins au niveau des pays, qui rend difficile de justifier économiquement les projets pour la mobilisation du capital nécessaire pour leur développement au niveau national. L'Afrique du Nord et de l'Ouest contiennent la majeure partie des réserves de pétrole et de gaz, alors que l'Afrique australe contient la plus grande partie des gisements de charbon. Le vaste potentiel d'énergie hydraulique situé principalement en Afrique Centrale, Afrique de l'Est, Afrique de l'Ouest et Afrique australe fait partie des grandes sources d'énergies renouvelables d'Afrique. Cependant, la plupart des ressources d'énergie sont dans les régions éloignées des centres actuels de demande (principalement en Afrique du Nord et Afrique australe), souvent dans les pays avec de mauvaises conditions économiques, et avec des infrastructures inadéquates. A travers la coopération, l'Afrique peut économiquement développer ses immenses ressources en énergie, et offrir de l'énergie à un coût abordable pour le développement social du continent.

#### **3.2 Stratégies et approches pour le développement du secteur de l'énergie de l'Afrique**

47. Le développement intégré des ressources de production d'électricité et leur partage à travers les pools énergétiques régionaux assureraient la promotion du développement des ressources énergétiques du continent. Initialement, l'accent devrait être mis sur la réalisation des interconnexions des systèmes électriques au niveau régional à court et à moyen terme. Ceci sera suivi par la réalisation des interconnexions interrégionales à travers notamment le projet hydroélectrique du Grand Inga (en République Démocratique du Congo) servant de projet intégrateur des interconnexions régionales à long terme. La réalisation de l'interconnexion

interrégionale renforcera alors les interconnexions avec d'autres régions comme l'Europe et le Moyen-Orient.

48. Le West African Gas Pipeline (WAGP) est aujourd'hui achevé pour approvisionner le Bénin, Togo et Ghana en gaz mais n'est pas encore opérationnel. Il est prévu que le gazoduc soit étendu pour couvrir d'autres pays dans la région. L'étude de faisabilité pour le Trans-Saharan Gas Pipeline (TSGP) (Nigeria-Algérie) est achevée. Le projet interconnectera les réseaux de gaz nord-sud, et permettra ainsi au Nigeria d'exporter son gaz naturel au marché européen à travers l'Algérie. Il est prévu que le gazoduc soit utilisé pour approvisionner en gaz les pays situés sur son trajet et, à long terme, les autres pays africains.

49. En moyenne, la facture d'énergie pétrolière prend plus de la moitié des recettes d'exportation des pays africains non producteurs de pétrole. Cette opération épuise les revenus précieux des pays, ce qui par la suite génère un bouleversement économique. Pour la plupart, les pays non producteurs de pétrole importent leur pétrole de marchés situés à l'extérieur du continent. A cause du petit volume concerné, le coût d'achat du pétrole au niveau des pays individuels est élevé, ce qui nécessite la coopération parmi les pays africains pour des approvisionnements groupés et la construction des raffineries régionales de grande capacité afin de réduire le coût d'importation de pétrole.

50. En parallèle, les politiques et stratégies appropriées devront être élaborées et adoptées dans le cadre du Projet de facilitation ; et les capacités humaines et institutionnelles devront être renforcées dans le cadre du Projet de renforcement des capacités pour assister au développement et à l'exploitation des programmes d'investissement.

### **3.2.1 Commerce du pétrole et du gaz et développement des infrastructures**

51. L'Afrique est un exportateur net majeur et croissant de pétrole, de gaz naturel et de charbon. Les exportations de pétrole de l'Afrique proviennent principalement de quelques pays (Nigeria, Algérie, Libye, Angola, Egypte, Soudan, Guinée Equatoriale, Gabon, Congo Brazzaville, Tchad et Cameroun). Les exportations de gaz naturel proviennent surtout d'Algérie, d'Egypte, du Nigeria et de Libye. Le commerce interafricain dans le pétrole et le gaz est limité, et pourrait être amélioré à travers la coopération régionale.

52. Les problèmes associés aux fournitures de produits pétroliers domestiques de l'Afrique sont principalement en aval, et la performance des raffineries de pétrole constitue la principale part du problème. En règle générale, la plupart des raffineries africaines sont inefficaces et mal gérées, de petite taille et souffrent de l'absence des avantages des économies d'échelle. La production mixte de raffinage n'est pas optimisée si l'on considère la structure de demande de produits, et l'utilisation de capacité est la plus basse selon les normes mondiales. Un défi majeur à cet égard est d'entreprendre une restructuration majeure et l'investissement nécessaire dans le raffinage et la distribution de produits pour rendre l'industrie plus compétitive au niveau mondial. Un secteur aval modernisé, avec une grande valeur ajoutée aux quantités importantes de pétrole brut produites dans le continent, serait la seule manière de tirer le maximum de revenus de l'exploitation des ressources pétrolières, qui exige la coopération régionale pour l'utilisation intégrée des raffineries.



53. Le torchage de gaz cause des problèmes environnementaux mondiaux, régionaux et locaux, et constitue la perte d'une ressource non renouvelable. Ceci se produit à cause du manque de marchés locaux, et la vision de valoriser cette ressource sur les marchés régionaux et internationaux. Près de 89 pour cent du torchage mondial de gaz se fait dans les pays en voie de développement, 25 pour cent se faisant en Afrique subsaharienne<sup>3</sup>. Le torchage de gaz dans la Région nord est relativement négligeable, à cause de la proximité de la source au marché (régional, européen et Moyen-Orient) et des réseaux de distribution de gaz bien développés. Le gaz torché est une ressource naturelle relativement bon marché, qui pourrait être collectée et utilisée pour produire l'électricité, et ainsi réduire le coût d'électricité, augmentant ainsi la compétitivité de l'Afrique et appuyant les opportunités économiques pour le continent. Considérant que le torchage de gaz aurait un impact négatif sur l'environnement, lier la réduction des gaz torchés aux traités internationaux sur le changement climatique faciliterait la mobilisation du financement pour le développement des infrastructures nécessaires en vue de capter et utiliser les gaz torchés.

54. Sept pays sont affiliés au Partenariat Global pour la Réduction du Gaz Torché (Global Gas Flaring Reduction Partnership : GGFR) dirigé par la Banque Mondiale et qui cherche à améliorer l'efficacité énergétique en promouvant une meilleure utilisation du gaz gaspillé. Ceux-ci sont : l'Algérie, l'Angola, le Cameroun, le Tchad, la Guinée Equatoriale, le Gabon et le Nigeria. Le Nigeria s'était engagé à mettre fin au gaz torché avant le 31 décembre 2008. Cette mesure, ensemble avec le développement des infrastructures de transport du gaz vers les centres de consommation, devrait promouvoir l'utilisation durable du gaz. En outre, compte tenu de l'impact environnemental négatif des gaz torchés, relier la réduction des gaz torchés aux traités internationaux sur le changement climatique devrait faciliter la mobilisation des financements pour l'utilisation du gaz torché.

55. Reconnaissant les points faibles dans les activités aval du secteur pétrolier, la Déclaration adoptée et le Plan d'action élaboré pendant la première Conférence de l'UA des Ministres en charge des hydrocarbures (pétrole et gaz) tenue au Caire, en Egypte, du 11 au 14 décembre 2006, a appelé à la mise en place d'installations régionales de stockage et de distribution pour réduire les inefficacités dans l'approvisionnement et la distribution des produits pétroliers. En accord avec cette Déclaration, prenant aussi en compte l'opérationnalisation du Fonds Africain du Pétrole (FAP), l'étude pour la création du FAP est aujourd'hui achevée. L'opérationnalisation du FAP, destiné à atténuer les effets de l'augmentation des prix du pétrole sur les pays africains, sera une action significative vers la coopération régionale dans le secteur du pétrole et du gaz. Les actions suivantes sont proposées pour le développement et l'utilisation efficace des ressources de pétrole et de gaz, et la promotion de la coopération dans le secteur.

---

<sup>3</sup> Banque mondiale : Torchage de gaz en Afrique : Défis et opportunités, Travail du NEPAD en cours Atelier d'examen, Benoni, janvier 2002.

## **Actions :**

- Créer un cadre stratégique pour la coopération régionale dans l'approvisionnement en pétrole, l'utilisation des raffineries, des installations de stockage et de distribution.
- Créer un cadre pour le développement des infrastructures pour capter et distribuer les gaz torchés aux pays africains et à l'exportation.
- Accélérer la réalisation du Trans Saharan Gas Pipeline (TSGP) (Gazoduc Nigeria-Algérie) qui exporterait le gaz nigérian en Europe, et servirait en fin de compte de réseau de gaz de base pour développer davantage l'approvisionnement en gaz des pays africains environnants.
- Accélérer l'opérationnalisation du West African Gas Pipeline.
- Accélérer l'opérationnalisation du Fonds Africain de Pétrole.

### **3.2.2 Développement des infrastructures du sous-secteur d'électricité**

56. L'Afrique possède d'abondantes ressources pour la production d'électricité. Celles-ci incluent l'énergie hydroélectrique, le charbon, le pétrole, le gaz, l'uranium, ainsi que les sources d'énergies nouvelles et renouvelables. Le continent n'a pas été en mesure d'exploiter les ressources considérables dont il dispose, à cause du coût élevé impliqué et du manque d'investissement.

#### **Développement de l'énergie hydroélectrique**

57. L'Afrique possède un immense potentiel hydroélectrique, largement inexploité (estimé à plus de 1100 TéraWatt-heure/an), situé principalement dans les bassins du fleuve Congo (Région centrale), Nil (Région Est), Zambèze (Région Sud) et Niger (Région Ouest). Seul 7 pour cent de ce potentiel a été développé à ce jour. L'eau coulant des barrages et/ou la non exploitation des ressources hydrauliques à cause du manque de demande adéquate sont similaires au torchage de gaz : la perte de sources d'énergie à faible coût et abondantes.

58. En parallèle au développement des centrales hydroélectriques, les réseaux d'interconnexion seront requis pour transporter l'électricité produite aux centres de consommation. Les interconnexions régionales devraient être achevées à moyen terme et l'interconnexion interrégionale à long terme, avec le développement du Grand Inga en République démocratique du Congo (RDC) servant de projet intégrateur majeur des régions. Un programme pour le développement intégré des ressources hydrauliques et interconnexions minimiserait les coûts de transaction, et attirerait par conséquent l'investissement et promouvrait la sécurité énergétique. Reconnaissant cela, la Première Conférence des Ministres africains en charge de l'énergie électrique (tenue à Addis-Abeba, en Ethiopie, du 20 au 24 mars 2006) a adopté une Déclaration dans laquelle les Ministres se sont engagés à soutenir le développement intégré du potentiel hydroélectrique du continent. Dans ce but, les Ministres ont décidé de créer une Commission de coordination pour le développement de grands projets hydroélectriques intégrateurs. Les actions

suivantes sont proposées pour le développement intégré des ressources hydroélectriques et des pools électriques :

**Actions :**

- Les pays s'engagent à développer en commun les projets hydroélectriques et d'interconnexion identifiés dans le programme d'investissement du NEPAD-STAP.
- La Commission de l'UA-NEPAD facilite la mobilisation des financements pour les projets hydroélectriques et d'interconnexion identifiés dans le programme d'investissement de NEPAD-STAP.
- Accélérer la mise en place de la « Commission de coordination pour le développement des grands projets hydroélectriques intégrateurs ». Les études sont entrain d'être finalisées par la Commission de l'UA, prenant en considération les recommandations faites pendant l'atelier de validation de ces études (tenu à Addis-Abeba, en Ethiopie, du 26 au 28 novembre 2008).
- Accélérer l'interconnexion des pools énergétiques régionaux dans un réseau continental.
- Accélérer le développement intégré du principal potentiel hydroélectrique situé dans les quatre pôles du continent : Bassins des fleuves Congo, Niger, Zambèze et Nil.

**Centrale électrique à charbon**

59. La contribution du charbon dans le bilan énergétique est, et continuera à être, importante en Afrique australe. De plus, la production d'électricité à partir du charbon continuera, dans cette région, à aider à contrebalancer l'incertitude hydrologique de la production à base hydroélectrique. Il est cependant nécessaire d'introduire la technologie de charbon propre dans le cycle d'utilisation du charbon pour atténuer les impacts sur l'environnement. La production d'énergie de charbon élargira l'utilisation de plusieurs sources d'énergie, améliorant ainsi la sécurité énergétique du continent, quand le réseau du pool énergétique de l'Afrique australe (SAPP), sera connecté aux autres régions.

**Centrale nucléaire**

60. Actuellement, la République d'Afrique du Sud est la seule dans le continent à utiliser l'énergie nucléaire pour la production d'électricité. En outre, d'autres pays tels que l'Egypte, l'Algérie et le Nigeria se sont lancés dans un programme afin d'utiliser l'énergie nucléaire pour la production d'électricité. En effet, les facteurs urgents tels que les demandes croissantes pour l'approvisionnement en électricité, le réchauffement planétaire, et la sécurité accrue des nouvelles technologies nucléaires, sembleraient pousser l'équilibre risque-bénéfice en faveur du nucléaire, et par

conséquent plusieurs autres pays tendent vers l'utilisation de cette technologie pour leur production d'énergie future.

61. Cependant, avant d'aller vers le nucléaire, considérant la complexité et le faible niveau de dissémination de la technologie nucléaire dans le continent, le coût des technologies nucléaires et les risques, et étant donné les autres options disponibles au continent pour répondre à ses besoins en énergie, les pays africains doivent évaluer avec précaution leurs ressources d'énergie indigènes disponibles et examiner les compromis quant à la faisabilité des ressources d'énergie disponibles adaptées à la production d'énergie en bloc par rapport à l'option du nucléaire. Entre temps, les pays africains doivent renforcer les capacités humaines et institutionnelles dans le domaine nucléaire, en vue s'équiper avec la technologie requise pour développer la production d'électricité quand cela devient faisable. L'action proposée est :

**Action :**

- Renforcer la capacité humaine et institutionnelle et la recherche et le développement dans le secteur du nucléaire.

**Sources d'énergies nouvelles et renouvelables**

62. L'Afrique possède d'abondantes sources d'énergies nouvelles et renouvelables, notamment solaires, éoliennes et géothermiques. Ces sources d'énergie présentent des avantages sur le plan environnemental. Cependant, le continent n'a pas été en mesure d'exploiter ces ressources considérables, à cause du coût élevé des technologies associées. Répondre à ce problème nécessite la coopération régionale dans la production et la commercialisation des équipements. La production et la commercialisation des technologies des sources d'énergies nouvelles et renouvelables (NRSE) dans le contexte régional créerait des économies d'échelles, rendant le coût d'approvisionnement des NRSE abordable, et améliorerait leur développement.

63. Le potentiel géothermique de l'Afrique est estimé à 14.000 MW. Actuellement, l'exploitation des ressources géothermiques se fait surtout au Kenya, avec une capacité installée de 127 MW, et cela génère près de 17 pour cent de la production nationale d'énergie à partir des centrales géothermiques, et en Ethiopie, avec une installation de 7 MW. Les deux pays en Afrique ayant une production significative à partir des champs d'éoliennes sont l'Egypte (305 MW) et le Maroc (240 MW), et des installations éoliennes sont en construction par la Tunisie (120 MW) et l'Afrique du Sud (120 MW). L'utilisation commune de l'énergie solaire est pour le chauffage de l'eau et le séchage. La production d'énergie électrique à partir de sources solaires en utilisant le photovoltaïque est limitée à des applications à petite échelle, à cause du coût élevé des technologies. Cependant, l'Egypte et le Maroc sont entrain de mettre en place deux stations d'énergie thermo-solaire chacune (150 MW), avec une production de 30 MW à partir du solaire.

64. Une Conférence internationale sur les énergies renouvelables en Afrique, organisée conjointement par le Gouvernement du Sénégal, la Commission de l'UA, l'Organisation des Nations Unies pour le Développement Industriel (ONUDI) et l'Allemagne s'est tenue à Dakar du 16 au 18 avril 2008. La conférence, ayant pour

thème « Faire que les marchés d'énergies renouvelables fonctionnent pour l'Afrique », a examiné les politiques, industries et financements pour augmenter le développement des énergies renouvelables en Afrique. La Conférence a adopté une Déclaration dans laquelle elle a prévu de mobiliser 10 milliards \$EU pour le développement des énergies renouvelables pour la période 2009-2014 ; et un Plan d'action et un Mécanisme de suivi ont été élaborés, pour créer l'environnement favorable aux investissements et mobiliser les ressources pour le programme. Pour la mise en œuvre du Plan d'action, la conférence a recommandé à la Commission de l'UA, en partenariat avec l'ONUDI et les autres partenaires concernés, d'utiliser les mécanismes existants pour créer un groupe de plaidoyer politique de haut niveau, au niveau ministériel. Pour la promotion du développement des sources d'énergies nouvelles et renouvelables, les actions suivantes sont proposées :

#### **Actions :**

- Promouvoir la mise en place d'installations de production d'équipements de NRSE dans le contexte régional, pour que les coûts d'approvisionnement des NRSE soient abordables.
- Créer un groupe de plaidoyer politique de haut niveau au niveau ministériel, pour diriger la mise en œuvre du Plan d'action spécifié dans la Déclaration de la Conférence de Dakar.
- Mettre en œuvre la Déclaration et le Plan d'action de la Conférence de Dakar.

#### **3.2.3 Biocarburants**

65 Considérant que le pétrole importé consomme la plus grande partie des recettes en devises étrangères des pays non producteurs de pétrole, l'Afrique a renouvelé d'intérêt pour trouver des sources d'énergies alternatives durables, comme les biocarburants, pour augmenter la sécurité énergétique et éviter les problèmes liés à l'environnement. L'Afrique possède de vastes terres, des variétés de semences des biocarburants, un climat favorable pour les cultures énergétiques, et un coût bas de la main d'œuvre pour bénéficier des avantages de cette industrie émergente. Exploiter ce potentiel de biocarburants, à forte main d'œuvre, créerait des emplois et réduirait le coût d'importation du pétrole, sortirait les pays africains de la situation de pauvreté. La production totale de biocarburants en Afrique est relativement faible, avec surtout l'Afrique du Sud, le Zimbabwe, l'Égypte, Malawi et la République Démocratique du Congo exportant l'éthanol à l'Union Européenne<sup>4</sup>. Quelques pays africains ont commencé à mélanger les produits pétroliers avec l'éthanol pour réduire leur consommation de pétrole.

66. Un séminaire sur le « Développement durable des biocarburants en Afrique : Opportunités et défis » s'est tenu à Addis-Abeba (Éthiopie) du 30 juillet au 1<sup>er</sup> août

---

<sup>4</sup> Document de référence sur le développement de l'industrie des biocarburants en Afrique : Séminaire à haut niveau UA/Brésil/ONUDI sur les biocarburants en Afrique, Addis-Abeba (Éthiopie), 30 juillet-01 août 2007.

2007 pour discuter des potentiels et défis des biocarburants. Le Séminaire était organisé par la Commission de l'UA en coopération avec le Gouvernement du Brésil et l'ONUDI au Siège de la Commission de l'Union africaine. Le séminaire est arrivé à un accord sur les recommandations suivantes : (a) élaboration des cadres politiques et réglementaires favorables pour le développement des biocarburants, et (b) engagement d'inclure les biocarburants dans des cadres de programmes larges relatifs à l'énergie.

### **3.2.4 Accès aux services d'énergies abordables**

67. La dépendance à la biomasse traditionnelle restera pour longtemps une réalité. Ce n'est pas tant son utilisation qui est erronée, mais la manière non durable de laquelle elle est gérée et utilisée. Etant donné l'étendue de l'utilisation du bois de chauffage en Afrique, un élément critique d'un mélange d'énergie plus approprié pour l'Afrique serait une utilisation plus durable de la biomasse. Les approvisionnements d'énergie commerciale n'aideraient pas uniquement le problème de durabilité de la biomasse, mais réduiraient également le fardeau de collecte du bois de chauffage et fourniraient les avantages pour la santé de réduction de la pollution de l'air à l'intérieur. Cela permet également aux femmes de consacrer le temps qu'elles auraient utilisé pour la collecte inefficace de ressources d'énergie à des activités plus productives, comme l'éducation.

68. En Afrique, l'accès à l'électricité est à une moyenne de 38% par rapport à des taux moyens de 70% à 90% pour les autres régions du monde en voie de développement, ce qui donne une image généralement pauvre. La consommation moyenne d'énergie par habitant a aussi été, invariablement, de beaucoup inférieure à la moyenne mondiale. Ainsi, les objectifs importants des efforts d'intégration régionale de l'Afrique doivent être l'augmentation du niveau d'électrification de l'Afrique et de la consommation d'énergie par habitant.

69. Dans plusieurs pays, l'électrification des zones rurales en utilisant les réseaux et la seule intervention des entreprises nationales d'électricité n'est pas le meilleur moyen ni le plus rapide pour approvisionner le plus grand nombre de ménages en électricité. Il est clair que les technologies en énergies nouvelles et renouvelables (NRSE) doivent jouer un rôle de plus en plus important au 21<sup>ème</sup> siècle pour exploiter au maximum le potentiel considérable de l'Afrique en NRSE, puisque fournir une énergie propre, abordable et fiable, est un élément clé vers le développement durable. A travers la coopération régionale (production d'énergie à faible coût, électrification transfrontalière, production des équipements, etc.) le coût d'approvisionnement serait réduit, avec pour résultat la fourniture d'énergie moderne abordable aux communautés rurales. Reconnaissant cela, la Première Conférence des Ministres africains en charge de l'énergie électrique (tenue à Addis-Abeba, en Ethiopie, du 20 au 24 mars 2006) a adopté une Déclaration dans laquelle les Ministres ont décidé de créer un Fonds africain pour l'électricité, comprenant un guichet spécifique dédié à l'électrification rurale. Les actions suivantes sont proposées pour promouvoir la fourniture d'énergie commerciale abordable et l'utilisation durable de la biomasse.

#### **Actions :**

- Accélérer la création du Fonds africain pour l'électricité.

- Soutenir l'électrification transfrontalière, en plus des interconnexions de réseaux. .
- Soutenir l'échange de bonnes pratiques dans la gestion des ressources de biomasse et des technologies efficaces d'utilisation finale.

### 3.2.5 Efficacité énergétique et fiabilité de l'approvisionnement en énergie

70. Dans le passé, l'intensité énergétique africaine, qui est mesurée en termes de consommation d'énergie commerciale par dollar de PIB, a augmenté, alors qu'il y a eu une réduction dans l'intensité énergétique mondiale moyenne. L'approvisionnement en énergie et efficacités d'utilisation finale ne sont que deux tiers de la moitié de ce qui serait considéré comme meilleure pratique dans le monde développé. Par conséquent, l'orientation des systèmes d'énergie et des politiques d'énergie doit être changée vers un accent plus important sur l'efficacité de l'utilisation finale, les énergies renouvelables et les technologies à faible taux d'émission. La coopération avec les pays développés et les institutions internationales concernant l'efficacité énergétique assistera les pays africains à renforcer les capacités et l'expertise pour mettre en œuvre le développement durable des énergies à moindre coût. La coopération régionale et non régionale, à travers l'échange de bonnes pratiques et le développement de l'expertise, améliorerait l'utilisation inefficace des ressources énergétiques du continent. Les actions suivantes sont proposées pour promouvoir l'efficacité énergétique et la fiabilité de l'approvisionnement.

#### Actions :

- Diversification des sources d'énergie, y compris l'efficacité énergétique ainsi que la promotion et le développement des biocarburants.
- Collecte et dissémination des meilleures pratiques par l'AFREC sur l'efficacité énergétique et la fiabilité de l'approvisionnement.

### 3.3 Mise en œuvre du NEPAD-STAP

71. **Etudes :** Les études de NEPAD-STAP comprenaient : le Projet Intégrateur du Grand Inga (hydroélectricité), l'interconnexion DRCANSA (WESTCOR), Gazoduc Nigeria-Algérie, études régionales pour réaliser les interconnexions manquantes. A l'exception de deux pays (Somalie et Erythrée), les études d'interconnexion sont achevées pour la Région Est. Dans la Région Ouest, les études d'interconnexion sont soit complètes, ou leur mise en œuvre est en cours. Dans la Région Sud, la préparation de la seule étude d'interconnexion planifiée (WestCor) est achevée, à l'exception de l'étude sur la centrale hydroélectrique (Inga III). Dans la Région centrale, un Plan directeur a été préparé pour l'interconnexion des pays de la région. Cependant, l'étude de faisabilité de chaque interconnexion spécifique devra être préparée pour la localisation des sources de financement des projets. L'étude de faisabilité du Gazoduc Nigeria-Algérie a été achevée, alors que l'étude de préfaisabilité de du projet intégrateur du Grand Inga est en cours.

72. **Projets physiques** : NEPAD-STAP comprenait un projet hydroélectrique, huit projets d'interconnexion de systèmes électriques, trois projets d'interconnexion de gaz/pétrole, et des projets physiques. Parmi ces projets physiques proposés pour NEPAD-STAP, la construction du West African Gas Pipeline, les interconnexions Nigeria-Bénin et Algérie-Maroc-Espagne (renforcement) sont achevées. La mise en œuvre de l'interconnexion Ethiopie-Soudan et Ghana-Togo-Bénin (renforcement) et de l'oléoduc Kenya-Ouganda est en cours. Cependant, la mise en œuvre des projets d'interconnexion Ghana-Burkina Faso, Côte d'Ivoire-Mali et Algérie-Espagne n'a pas été réalisée. La mise en œuvre de la Centrale hydroélectrique de Mpanda Uncua au Mozambique et l'interconnexion Mozambique-Malawi ne pouvait pas être réalisée, principalement à cause des retards dans la conclusion des Accords de coopération. Les études de faisabilité du gazoduc Tunisie-Libye ont été achevées, et les discussions avec les financiers potentiels sont en cours pour garantir le financement du projet.

73. **Projets de renforcement des capacités et de facilitation** : Le projet de renforcement de capacité était destiné à opérationnaliser et renforcer l'AFREC et à renforcer les capacités des organisations sous-régionales pour fournir l'appui technique aux organisations sous-régionales, pour renforcer leur capacité dans la formulation et la mise en œuvre des politiques régionales, ainsi que la formulation des stratégies et la préparation et mise en œuvre des programmes régionaux. Le Projet de facilitation était destiné à promouvoir la coopération parmi les pays africains, les partenaires au développement et le secteur privé pour le développement des infrastructures d'énergie. Les projets de Renforcement des capacités proposés dans le cadre du NEPAD-STAP devaient être mis en œuvre par les CER et l'AFREC. Les CER ont mis en œuvre la plupart de leurs projets respectifs de renforcement des capacités. Cependant, comme la ratification de la Convention de l'AFREC a pris aussi longtemps, l'AFREC n'avait pas le statut juridique et les ressources humaines pour s'engager entièrement avec les partenaires de coopération et les institutions financières pour la mobilisation des fonds pour la mise en œuvre de ses activités. Par conséquent, les projets de renforcement des capacités et de facilitation, désignés pour la mise en œuvre par l'AFREC, n'ont pas été entièrement réalisés.

#### **4. FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE : TENDANCES ET PERSPECTIVES**

##### **4.1. Besoins de financement des infrastructures de l'Afrique**

74. Un rapport de l'Etude de Diagnostic pays sur les infrastructures en Afrique (AICD) réalisée par la Banque mondiale en 2008 double virtuellement les besoins en investissement en Afrique à 40 milliards \$EU par an, les coûts d'entretien et de fonctionnement nécessitant 40 autres milliards \$EU par an. Les secteurs de l'énergie et du transport représentent respectivement 23 milliards \$EU et 11 milliards \$EU en investissement en capital, et 19 milliards \$EU et 11 milliards \$EU en frais d'exploitation et d'entretien.

75. Il s'agit en effet de montants modestes par rapport aux investissements similaires dans quelques économies émergentes clé à travers le monde. Par exemple, le Brésil a lancé, en 2007, un plan quadriennal, d'une valeur de 300 milliards \$EU pour moderniser les routes, les centrales électriques et les ports. De



manière similaire, l'Inde prévoit dépenser près de 500 milliards \$EU pendant les cinq prochaines années.

## **4.2. Sources de financement des infrastructures en Afrique**

76. Il y a cinq principales sources de financement des infrastructures en Afrique : budget public ; Aide publique au développement (APD) des partenaires de l'OCDE sur une base bilatérale ; prêts (concessionnels, non-concessionnels) et subventions des institutions financières internationales et régionales (Banque mondiale, BAD, etc.) ; prêts officiels des financiers hors OCDE (y compris les Ex-Im Banks de Chine et Inde) ; et apport de capitaux du secteur privé.

77. L'importance des différentes sources de financement varie selon le secteur de l'infrastructure en question. Le financement privé est la source prédominante de financement pour les télécommunications. Les budgets publics, complétés par les APD, sont les principales sources de financement pour le transport et l'eau. Le secteur de l'électricité puise principalement dans les budgets publics et le financement hors OCDE, avec une part relativement petite venant des APD ou du financement privé.

78. Des progrès ont été réalisés pour combler le déficit de financement. Pas plus tard qu'en 2002, le financement extérieur pour les infrastructures africaines ne dépassait pas 4 milliards \$EU par an. Cependant, en 2007, les pays africains ont reçu un minimum de 40 milliards \$EU en appui financier externe pour les infrastructures. Ceci est comparable aux 40 milliards \$EU estimés par l'étude d'AICD.

### **4.2.1 Budget public pour les infrastructures en Afrique**

79. La plupart des gouvernements en Afrique subsaharienne dépensent entre 6 et 16 pour cent du PIB chaque année en infrastructures, les secteurs du transport et de l'énergie absorbant ensemble près de 80% dans les pays à faible revenu. Les dépenses importantes en énergie sont une réponse à la crise d'électricité largement reconnue dans le continent.

### **4.2.2 Aide publique au développement (APD)**

80. Depuis que le Sommet du G8 à Kananaskis (Canada) en 2002 a adopté le Plan d'action de l'Afrique en appui au NEPAD, le désir d'un partenariat avec l'Afrique a été réaffirmé à l'occasion de tous les sommets suivants du G8. Le rapport de la Commission pour l'Afrique, publié en 2005 pendant le Sommet du G8 de Gleneagles, a spécifiquement recommandé l'accroissement des investissements dans les infrastructures critiques pour augmenter la productivité, appuyer le commerce et, de là, soutenir la croissance et la réduction de la pauvreté dans le continent. A cet égard, le G8 a mis en place le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) pour développer un partenariat stratégique parmi les donateurs et les parties prenantes, en vue de faciliter le développement des infrastructures en Afrique. Même s'il ne s'agit pas d'une agence de financement, l'ICA peut agir comme plateforme pour négocier un plus grand financement des projets et programmes en Afrique.

81. Le G8 s'est engagé à mobiliser et donner la priorité à l'appui à l'eau potable et l'assainissement, et a également demandé à la Banque mondiale et à d'autres banques multilatérales de développement d'élaborer un cadre d'investissement dans les énergies propres pour encourager l'efficacité énergétique et accélérer l'investissement et le déploiement de technologies plus propres dans le contexte des circonstances nationales de chaque pays.

82. Le Sommet du G8 de Saint Petersburg (2006) a déclaré son appui à la sécurité énergétique, et l'adoption d'un Plan d'action sur la sécurité énergétique mondiale. Ceci a été suivi par le Sommet du G8 de Heiligendamm (2007), qui a déclaré l'appui à l'adaptation au changement climatique, à l'efficacité énergétique et à la sécurité énergétique. Le Sommet du G8 de Hokkaido Toyako (2008) a réitéré son appui à la promotion de la gestion intégrée des ressources en eau (IWRM) et la bonne gouvernance de l'eau.

83. Le partenariat d'énergie Afrique-UE (2007) a été adopté par le Sommet Afrique-UE sur l'accès à l'énergie, la sécurité énergétique et les défis de changement climatique. *Le Partenariat UE-Afrique sur les infrastructures (2007) soutiendra le développement régional dans quatre secteurs prioritaires : transport, énergie, eau, et réseaux de technologies de l'information et des télécommunications.*

84. Les engagements en 2007 par les membres de l'ICA seuls ont atteint 12,4 milliards \$EU, une augmentation de 61% par rapport à l'année précédente. Les engagements des APD à l'Afrique subsaharienne ont augmenté de 59%. Les institutions multilatérales ont continué à jouer un rôle prédominant, à l'origine de 70% du total des engagements d'ICA. Les secteurs de l'eau et de l'énergie ont reçu la majeure partie des nouveaux engagements. Les engagements pour l'eau ont augmenté de 43%, ceux pour l'énergie de 62%.

85. Les engagements bilatéraux ont augmenté de 86%, de 1,9 milliards \$EU en 2006 à 3,56 milliards \$EU en 2007. Ces augmentations étaient en grande partie dues aux contributions plus importantes des Etats-Unis, du Japon et de la France. Les membres bilatéraux de l'ICA ne partagent pas la même approche pour soutenir les infrastructures de l'Afrique. Certains sont très actifs pour le financement des projets bilatéraux (France, Japon et Etats-Unis) ; d'autres (comme le Royaume Uni-DFID) préfèrent canaliser la majeure partie de leur appui dans les infrastructures physiques à travers les canaux d'aide multilatérale et à travers l'aide budgétaire au niveau du pays.

#### **4.2.3. Institutions financières multinationales**

86. Les engagements totalisaient 8,8 milliards \$EU en 2007 - 71% du total des engagements d'ICA. La Banque mondiale, avec la SFI, se sont engagées à hauteur de 3,58 milliards \$EU dans la région. Ceci représente près de 40% du total des engagements par les agences multilatérales en 2007, et 29% du total des engagements des membres de l'ICA. Le transport et l'énergie sont dominants dans les engagements de la Banque mondiale, alors que les activités de la SFI sont actuellement focalisées sur le secteur des TIC.

87. Le réapprovisionnement des fonds multilatéraux (IDA, ADF et EDF), avec le lancement du Fonds d'affectation UE-Afrique pour les infrastructures en 2007,

garantira que la tendance à la hausse des engagements au secteur continuera. Cependant, ces progrès sont aujourd'hui menacés par la crise financière mondiale. En dépit de ces contributions, il reste un déficit de financement annuel global de près de 40 milliards \$EU. Il est clair qu'un plus grand financement est requis.

88. Le Groupe de la Banque africaine de développement a promis près de 2 milliards \$EU, 23% du total des engagements des agences multilatérales, et 17% du total des engagements de l'ICA. Une grande partie des engagements des APD hors BAD étaient focalisés sur le secteur de l'énergie en Afrique subsaharienne.

89. La Commission européenne (CE) a promis près de 1 milliard \$EU, 12% du total de financement par les agences multilatérales et 9% du total des engagements d'ICA. La CE reste un puissant support du secteur du transport - plus de 900 millions \$EU en 2007. Les engagements de la Banque européenne d'investissement (BEI) ont atteint près de 1,2 milliard \$EU, avec accent mis sur les secteurs de l'eau et de l'énergie.

#### **4.2.4. Partenaires hors OCDE**

90. L'Afrique a traditionnellement dépendu des APD pour répondre à ses besoins en infrastructures. Mais une partie croissante du financement des infrastructures de la région vient aujourd'hui de sources non traditionnelles, et pourrait par conséquent être considérée complémentaire à l'appui des membres de l'ICA. Cette tendance est dirigée par les financiers hors OCDE, notamment la Chine, l'Inde et les fonds arabes. Alors que les fonds arabes ont opéré en Afrique pendant des décennies, la Chine et l'Inde ont commencé à augmenter leur implication au début des années 2000.

91. Les engagements chinois seuls sont estimés à un minimum de 5,2 milliards \$EU en 2007. Les plus grands flux étaient pour le développement des routes, des chemins de fer et de l'énergie hydroélectrique. L'Inde augmente également le financement des projets d'infrastructure dans la région, avec des engagements atteignant une moyenne de 0,7 milliard \$EU par an. L'Inde compte sur son export-import bank comme principal intermédiaire pour le financement des infrastructures.

92. Les fonds arabes ont collectivement promis 2,6 milliards \$EU en 2007. Ceux fournissant le plus grand appui aux projets d'infrastructures en Afrique sont la Banque islamique de développement, la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA), le Fonds du Koweït, le Fonds de l'OPEP pour le développement international (FODI) et le Fonds saoudien. Les activités sont largement disséminées à travers 36 pays en Afrique, près de la moitié des ressources allant aux projets de transport (principalement les routes), 30 pour cent aux projets d'énergie, et 15 pour cent aux projets d'eau et d'assainissement.

#### **4.2.5. Secteur privé**

93. La participation du secteur privé dans les infrastructures en Afrique est dirigée vers les technologies de l'information et de la communication (TIC) et dans une certaine mesure vers le secteur de l'énergie. Dans le secteur du transport, il y a une augmentation progressive dans le nombre de projets de routes à péage. Les concessions de port et d'aéroport sont également en augmentation. L'objectif de

plusieurs pays est d'utiliser les accords de partenariat public-privé pour accélérer l'investissement en infrastructures et améliorer la prestation de services.

94. En 2007, le Nigeria a lancé la Corporation financière africaine (AFC), prévue jouer un rôle important comme banque d'investissement dirigée par le secteur privé et une institution de financement du développement, dans la promotion du secteur privé dans les projets d'infrastructures d'énergie, de transport et de télécommunications. L'institution souhaite augmenter le nombre de PPP pour combler le déficit en infrastructures.

95. La création d'un Fonds panafricain de développement des infrastructures (PAIDF), géré par la BAD, est une initiative dirigée par l'Afrique du Sud pour exploiter les ressources des parties prenantes potentielles, y compris les fonds de retraite publics et privés, et les cabinets de gestion des actifs.

#### **4.3. Défis des crises financière et économique mondiales**

96. La crise financière et économique mondiale aura sûrement des implications sur le financement du secteur des infrastructures en Afrique par les partenaires au développement, le secteur privé et les sources intérieures. La crise a déjà déclenché la dépréciation des monnaies, rendant les emprunts plus coûteux.

97. Alors qu'il est prévu que les APD restent aux niveaux actuels, l'impact de la crise sur l'Afrique ralentira les flux de capitaux privés. Les transferts d'argent des Africains dans la Diaspora seront aussi probablement affectés.

98. Les données récentes de Public Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF) sur les nouveaux projets d'infrastructures avec participation privée ont jeté la lumière sur l'impact à court terme de la crise financière. Les projets d'infrastructure à financement privé continuent à atteindre la clôture financière plus lentement qu'en 2007. Sur le plan mondial, le niveau d'investissement dans les nouveaux projets en 2008 a baissé de près de 40% par rapport à celui de 2007.

99. Comment l'Afrique devrait-elle répondre ? La réponse variera d'un pays à un autre, et d'un secteur à un autre. Une réponse possible serait d'accélérer le commerce et l'investissement intrarégionaux. L'autre serait de réduire le coût des affaires en améliorant le climat d'investissement et en renforçant les marchés financiers locaux et régionaux. Les fonds de retraite, par exemple, peuvent fournir un capital supplémentaire à long terme pour l'investissement intérieur. Finalement, la région pourrait également bénéficier du vaste potentiel des fonds souverains et des obligations et fonds émergents des infrastructures.

### **5. PRINCIPAUX PROBLEMES ET ACTIONS RECOMMANDEES**

100. Plusieurs leçons clé ont émergé depuis la mise en œuvre de STAP à ce jour. D'abord, l'absence de conclusion d'Accords de coopération et le retard dans la mise en place des institutions pertinentes ont été des obstacles majeurs à la mise en œuvre des projets régionaux. Par exemple, le retard dans la ratification de la Convention de l'AFREC pour lui donner son statut juridique a entravé les efforts pour obtenir le financement pour la mise en œuvre des Projets de facilitation dans le

secteur de l'énergie. De manière similaire, la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro a également été retardée pour la même raison.

101. Deuxièmement, les pays ont tendance à accorder plus d'importance aux projets nationaux, et par conséquent prêtent moins d'attention aux projets régionaux dans la préparation de leurs plans nationaux de développement. Par conséquent, la mise en œuvre des projets régionaux est souvent en retard par rapport aux délais convenus. Troisièmement, aucune difficulté majeure n'a été jusque là rencontrée dans la mobilisation du financement nécessaire pour les projets « soft » dans STAP (études, projets de renforcement des capacités et de facilitation). Les contributions de NEPAD-IPPF et les fonds de préparation de projets des partenaires dans ce but sont louables.

102. D'autre part, la mobilisation des investissements pour la mise en œuvre des projets physiques a été plus difficile. Ceci est dû, en partie, à la nature des investissements dans les projets régionaux d'infrastructures, où des négociations détaillées sont requises entre les maîtres d'ouvrage et les institutions de financement. La création du Consortium pour les Infrastructures en Afrique (ICA) a déjà donné quelques résultats positifs pour la mobilisation des investissements significatifs des institutions financières internationales et les partenaires de coopération.

103. Les leçons précédentes, avec d'autres questions stratégiques connexes, sont présentées ci-dessous pour examen par le Sommet. Quelques actions à entreprendre pour faire face à cette question sont données ci-dessous, avec un accent spécifique sur les dimensions régionale et continentale. Les dimensions nationales seront examinées uniquement dans la mesure où elles ont un impact sur, ou pourraient être affectées par, les dimensions régionales et continentales.

104. **Appropriation et responsabilité africaines** En accord avec la vision de l'UA articulée dans le NEPAD, le développement de l'Afrique est d'abord, et surtout, la responsabilité des Africains. Dans le cas du développement des infrastructures, les pays africains doivent montrer le chemin pour déterminer les priorités et investir dans son développement. Les actions proposées sont :

**Actions :**

- Le rôle de coordination doit être confié à la Commission de l'UA, avec le mandat clair de planifier et garantir la mise en œuvre des programmes convenus, avec un mécanisme approprié de suivi et d'évaluation pour suivre la mise en œuvre du programme convenu. Ce mandat doit être en accord avec les articles pertinents de l'Acte constitutif de l'UA. L'expérience de l'UE dans la mise en place du Réseau routier transeuropéen démontre l'efficacité de cette approche.
- Intégration du programme de priorités convenu, défini dans les plans d'action, dans les programmes nationaux des Etats membres pour mise en œuvre.
- Contribution des Etats membres aux différentes facilités financières créées pour la mise en œuvre des programmes régionaux (ex. NEPAD-IPPF et ICA).

- Création d'un mécanisme pour les consultations avec la société civile sur les engagements nationaux aux initiatives régionales.

105. **Il est temps d'agir.** Les pays africains ont, pendant des années, adopté plusieurs programmes et initiatives pour le développement des infrastructures. Cependant, la mise en place a posé certaines difficultés. C'est la raison pour laquelle la situation actuelle reste désespérée. En même temps, les pays asiatiques ont été en mesure d'augmenter considérablement l'accès à l'énergie moderne, pour développer le réseau d'autoroutes et le réseau ferroviaire transasiatiques sur cinquante ans, alors que leurs ports font partie des plus compétitifs dans le monde. Aussi, l'UE a construit les Réseaux transeuropéens, reliant les infrastructures et les services de tous ses membres, et créant et réglementant les marchés d'énergie transnationaux et le savoir-faire de l'UE sur les nouvelles technologies durables. Pouvons-nous apprendre du secret de leur réussite ? L'action proposée est :

**Action :**

- Chaque pays s'engage à mettre en œuvre les éléments pertinents identifiés dans les plans d'action définis par les ministres africains concernés et les CER respectives pour les différents secteurs de l'énergie et du transport, dans les délais spécifiés et convenus.

106. **Renforcement de la coopération et de l'intégration régionale.** Les infrastructures et les services de transport et d'énergie sont des éléments critiques pour réaliser la coopération et l'intégration régionales. Inversement, la coopération et l'intégration régionale sont essentielles pour le développement des transports et de l'énergie, concrètement sous la forme d'un plus grand marché et d'un plus large espace d'investissement. Les pays africains doivent renforcer la coopération et l'intégration régionales. L'action proposée est :

**Action :**

- Harmonisation des programmes parmi les CER adjacentes, de façon à accélérer l'intégration continentale, sous le leadership de l'UA.

107. **Mobilisation des ressources pour le développement.** Le manque de ressources est un problème perpétuel, qui doit être traité de manière nouvelle et innovante. Les exigences pour les infrastructures et services de transport et d'énergie sont énormes. Le secteur public seul ne peut pas répondre entièrement à la demande : les contraintes budgétaires réduisent les dépenses publiques pour l'investissement ; l'expérience récente, avec les problèmes des dettes, a encouragé les gouvernements africains à réduire les dépenses publiques ; les ADP, un participant par tradition majeur à l'investissement du secteur public, ont baissé de manière significative ; les IDE attirent le transfert des technologies et des compétences, ainsi que l'ouverture des marchés d'exportation dans les pays d'origine. Les Partenariats public-privé (PPP) doivent par conséquent être promus activement, puisque leur contribution va au-delà du financement pour inclure le transfert des technologies et le renforcement des capacités. Les actions proposées sont :

## **Actions :**

- Elargir les marchés régionaux des capitaux pour une mobilisation plus effective des économies locales et l'intégration financière régionale. Les marchés de capitaux fournissent des opportunités pour une plus grande participation des investisseurs nationaux. Mais l'expérience de Safaricom indique la nécessité d'avoir de meilleurs cadres réglementaires pour le processus, en vue de renforcer la confiance dans cette approche relativement nouvelle.
- L'accès au financement à long terme en créant des instruments d'investissement spéciaux, comme les obligations d'infrastructures, pour exploiter les ressources pour les investissements en infrastructures (ex. Diaspora africaine, Fonds souverains, etc.). C'est une source potentiellement significative d'afflux de capitaux en Afrique.
- Le renforcement des accords de PPP, en impliquant le secteur privé, non seulement dans le financement et la mise en œuvre de projets, mais également comme partie prenante dans la formulation des politiques, l'application des règles et de la réglementation.
- Les actions continues pour améliorer le climat d'investissement dans les pays africains pour la participation supérieure du secteur privé en instituant les réformes juridiques, réglementaires et institutionnelles pour fournir la prévisibilité et la stabilité qui facilitent l'investissement privé. La promotion agressive de l'Afrique comme destination pour les investissements, puisque arriver au bon climat d'investissements en lui-même ne pourrait pas nécessairement avoir pour résultat des afflux supérieurs d'investissements.

108. **Renforcement des capacités pour la mise en œuvre** La stratégie du NEPAD est basée sur la capacité des CER à diriger la mise en œuvre des projets d'infrastructure dans leurs régions respectives. A cet égard, la Commission de l'UA a préparé un mécanisme de coordination pour le développement des infrastructures en Afrique, basé sur le développement du professionnalisme, y compris l'échange des expériences dans la formulation des politiques, stratégies et programmes, ainsi que l'amélioration de la communication et du partage d'informations parmi les parties prenantes. L'action proposée est :

### **Action :**

- Renforcer les CER comme points focaux pour la coopération et l'intégration régionales comme cadre pour l'harmonisation des politiques, un marché élargi, un commerce, et par conséquent, des investissements accrus.

## **6. CONCLUSION**

109. Il est nécessaire que les pays prennent en considération les avantages apportés par le développement intégré des ressources régionales dans leur planification des infrastructures nationales, et produisent des projets de coopération. Une intégration régionale accrue augmentera la taille du marché en Afrique, et aidera à attirer les investisseurs, entravés en partie par la petite taille du marché intérieur

dans le continent. Pour le programme à réaliser, les politiques, cadres réglementaires et codes d'investissements nécessaires doivent être mis en place pour attirer l'investissement.

110. Les investissements dans le cadre de PPP et l'appui financier des partenaires internationaux au développement exigeraient des pays de contribuer avec des fonds homologues. A cet égard, les gouvernements africains pourraient avoir à créer des marchés de capitaux nationaux et régionaux de façon à mobiliser les fonds homologues requis pour les investissements.

111. Les projets d'infrastructures, particulièrement les routes et les stations hydroélectriques, ont tendance à avoir une longue période de gestation. Ceci est en grande partie dû à la manière détaillée de laquelle les projets sont préparés et mis en œuvre. Cela inclut la conception du projet, les études de pré faisabilité et de faisabilité pour montrer la viabilité du projet proposé pour financement. Après la garantie du financement nécessaire, la mise en œuvre du projet implique le processus d'appel d'offres pour le recrutement du consultant, et par la suite de l'entrepreneur. La construction prend également longtemps avant que le projet ne soit achevé et mis en service.

112. Chaque activité indiquée ci-dessus nécessite un temps considérable. Il est par conséquent essentiel que les phases de préparation et de construction de la mise en service du projet soient gérées de près, pour éviter les retards. Les agences d'exécution de projets doivent toujours être équipées de manière adéquate pour gérer les projets. Les retards dans la mise en œuvre des projets résultent le plus souvent des retards pour obtenir les approbations parlementaires pour le financement, et remplir les conditions de prêt imposées par les institutions de financement ; le manque de fonds homologues ; les retards dans l'achèvement de la construction elle-même. Dans le cas des projets d'investissements majeurs, un délai typique de la conception à la clôture financière est en moyenne de dix ans. Par conséquent, en évaluant la performance des programmes d'infrastructure comme NEPAD-STAP, les facteurs ci-dessus doivent être pris en considération.

113. Depuis 2005, les Ministres de l'Union africaine en charge du transport ont organisé deux réunions générales et de sous-sectorielles, pendant lesquelles des plans d'action spécifiques ont été adoptés. De manière similaire, les Ministres de l'énergie se sont également rencontrés, et ont adopté des Plans d'action pour le développement durable de l'énergie. Le Sommet a, par la suite, approuvé ces plans d'action pendant ses différentes sessions. Le Sommet fournira aujourd'hui l'orientation politique pour la mise en œuvre des actions présentées ci-dessus, en vue du développement accéléré des infrastructures et services d'énergie et de transport en Afrique, pour la réalisation des Objectifs du millénaire pour le développement.



2009-02-03

# Infrastructure Development in Africa: Transport and Energy

African Union

DCMP

---

<https://archives.au.int/handle/123456789/8662>

*Downloaded from African Union Common Repository*