

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone : 011-551 7700 Fax : 011-551 7844
website : www.africa-union.org

CONSEIL EXECUTIF

Vingtième session ordinaire

23 - 27 janvier 2012

Addis-Abeba (Ethiopie)

EX.CL/702(XX) Rev.1

Original : Anglais

**RAPPORT SUR LE PROGRAMME DE DEVELOPPEMENT
DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE (PIDA)**

I. INTRODUCTION

1. L'Afrique jouit d'une position enviable sur la scène mondiale. Elle apparaît comme le continent de toutes les opportunités et une nouvelle destination de choix pour les nombreux investisseurs et acteurs du développement, à la recherche de marchés en forte croissance, en dépit des bouleversements économiques en cours et des effets persistants de la crise financière et de la récession. Dans cet environnement mondial en mutation rapide, il faut que l'Afrique saisisse cette opportunité et tire parti de cette situation naissante qui va considérablement développer le commerce, stimuler la croissance et créer des emplois. Cependant, elle n'est pas, à l'heure actuelle, en mesure de tirer pleinement profit de ses avantages. L'un des problèmes majeurs demeure l'insuffisance d'infrastructures dont la solution est le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA).

2. La 12^{ème} Assemblée des Chefs d'Etat et de Gouvernement a adopté la Déclaration Assembly/AU/Decl.1 (XII) par laquelle elle a chargé la Commission de l'Union Africaine (UA) d'élaborer le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique, qui a été lancé officiellement à Kampala (Ouganda), en juillet 2010. Les principales organisations continentales africaines, notamment la Commission de l'UA, l'Agence de Planification et de Coordination du NEPAD (NPCA), et la Banque Africaine de Développement (BAD) travaillent depuis des années à résoudre la pénurie d'infrastructures. En outre, le Plan d'action du G20 pour l'Infrastructure, le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA), le Fonds fiduciaire Europe-Afrique pour les Infrastructures et l'Etude diagnostique des infrastructures nationales en Afrique mettent tous en lumière l'importance de l'infrastructure pour la croissance africaine.

3. PIDA offre une analyse et des concepts nouveaux visant à fédérer au sein d'un programme unique et cohérent, toutes les initiatives d'infrastructures continentales existantes ou précédentes comme le Plan d'Action à Court Terme du NEPAD, le Cadre Stratégique à Moyen et Long Terme du NEPAD, les Plans directeurs des infrastructures de l'UA et la Vision Africaine de l'eau. Il comble les lacunes existantes et, sur la base des enseignements tirés de l'expérience, reconnaît, comme il convient, la valeur de l'appropriation locale, la nécessité des interventions, qu'elles soient physiques ou non physiques, le besoin d'un financement diversifié, ainsi que l'importance de stratégies de mise en œuvre bien conçues. Etayé par un processus de consultations et d'analyses extensives, PIDA offre un programme de projets prioritaires, raisonnables et d'un coût accessible, alignés sur les objectifs à long terme de l'Afrique. En termes simples, PIDA diffère des initiatives d'intégration des infrastructures régionales précédentes en ceci qu'il aboutira à des investissements efficaces.

4. Le présent rapport a été rédigé sur la base des différents rapports d'études (diagnostics, prospectives macro-économiques, cadres stratégiques et programmes) dont la liste est jointe en Annexe, menées dans les quatre secteurs : l'énergie, les transports, les eaux transfrontalières et les Télécommunications/TIC. Il récapitule les résultats des travaux et conclusions de tous les acteurs et parties prenantes du processus pendant dix-huit (18) mois. Ce rapport représente un condensé de ce que l'Afrique doit faire pour capitaliser son potentiel en investissant avec audace dans son infrastructure régionale. Il est soumis à la Dix-huitième Session Ordinaire de l'Assemblée de l'Union Africaine pour adoption.

II. PERSPECTIVES

5. PIDA repose sur l'hypothèse que les pays africains réaliseront un taux de croissance économique de 6 % par an, en moyenne, entre 2010 et 2040, alimenté par la croissance démographique, la progression des niveaux d'instruction et d'absorption des technologies¹. Une telle croissance signifie que sur les 30 ans qui nous séparent de 2040, le PIB des pays africains sera multiplié par six et que le revenu moyen par habitant dépassera 10.000\$ dans tous les pays. Cette croissance et cette prospérité durables vont multiplier la demande d'infrastructures, dont la pénurie est déjà l'un des plus grands obstacles au développement durable du continent. Si l'on suppose que cette croissance se matérialisera, les besoins d'infrastructure de l'Afrique deviennent d'une évidence criante:

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

6. Cette demande croissante d'infrastructures représente un enjeu crucial pour l'Afrique qui doit être compétitive sur des marchés mondiaux et régionaux qui reposent sur des systèmes de production en flux tendus et sur des livraisons flexibles, rapides et fiables. Or, de quelque manière qu'on mesure la couverture des infrastructures, qu'il s'agisse de la densité du réseau routier, du réseau téléphonique, de la capacité de génération électrique ou de la couverture des services, les pays africains sont en retard. En outre, la Stratégie de développement du secteur privé de la BAD estime que les services d'infrastructure en Afrique coûtent deux fois plus cher en moyenne que dans les autres régions en développement et observe que les tarifs douaniers sont exceptionnellement élevés. Les firmes d'Asie orientale

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

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

économisent près de 70 % sur leurs coûts de transport par rapport à leurs homologues africains, et celles d'Amérique latine et d'Asie du Sud, 50 % environ.

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

III. VISION ET IMPACTS DU PIDA

8. Les dirigeants africains, qui ont constamment exprimé le désir d'édifier un marché commun des biens et des services, ont conscience, depuis longtemps, de l'importance de l'intégration régionale comme instrument du développement économique de l'Afrique. L'objectif stratégique global de PIDA vise à accélérer l'intégration régionale du continent et faciliter la création de la Communauté Economique Africaine telle prévue par le Traité d'Abuja. En améliorant l'accès aux réseaux d'infrastructures régionales et continentales intégrées, PIDA va permettre aux pays de répondre à la demande prévue et de renforcer leur compétitivité, en :

- Accroissant les performances ;
- Accélérant la croissance ;
- Facilitant l'intégration dans l'économie mondiale ;
- Améliorant les niveaux de vie ;
- Libérant les échanges intra-africains.

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

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

11. La mise en œuvre de PIDA contribuera à résoudre ce problème. PIDA permettra aux dirigeants africains de parler d'une seule voix et de définir des objectifs communs. Il offre aux décideurs une liste de priorités pour résoudre les besoins d'infrastructure physique et les aspects "soft" de la gouvernance. Surtout, PIDA repose sur une vision commune de l'intégration régionale et sur un programme à long terme qui appuiera les objectifs du Traité d'Abuja. PIDA permettra aux pays de:

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

12. Les échanges et la compétitivité ne sont pas les seules considérations à prendre en compte pour planifier l'avenir des infrastructures africaines. L'Afrique ne pourra créer les emplois dont sa population en croissance rapide aura besoin si elle ne compte pas sur ses propres capacités. En 2010, il y avait en Afrique 51 villes de plus d'un million d'habitants, et deux (Le Caire et Lagos) de plus de dix (10) millions d'habitants. En 2040, on s'attend à ce que plus de 100 villes dépassent le million d'habitants et 7 au moins les 10 millions. Cette prévision démographique³ révèle implicitement l'ampleur croissante de la population active de l'Afrique. Le continent est en passe de devenir un réservoir de main-d'œuvre pour la croissance

³La population de l'Afrique passera de 1 Milliard en 2010 à 1,8 milliards en 2040, dépassant ainsi la Chine en 2025 et l'Inde en 2030

économique de l'Afrique et l'économie mondiale et, avec la base d'infrastructures procurée par PIDA, l'Afrique va disposer d'un instrument puissant à l'appui d'une croissance forte, durable et largement répartie.

IV. ELABORATION DES PROGRAMMES, SELECTION DES PROJETS ET PROCESSUS DE VALIDATION

13. PIDA s'inspire de l'expérience de régions comme l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Sud. La méthode employée pour déterminer les priorités d'un programme aussi vaste et aussi complexe repose sur de recherches diagnostiques approfondies et sur une analyse détaillée des besoins et des lacunes à court, moyen et long termes, ce qui distingue PIDA de tout ce qui a été essayé auparavant.

14. L'étude a produit une perspective macro-économique de la demande d'infrastructures dans chacun des secteurs jusqu'en 2040 (ou 2020 pour les TIC), des projections des déficits et des goulets d'étranglement créés par l'inadaptation de l'offre à la demande, des inefficacités institutionnelles précédemment mises en lumière, et des diverses possibilités d'identifier, de préparer et de financer les projets. Le programme est organisé en court et moyen terme (jusqu'en 2020 et 2030), avec une perspective à long terme pour répondre à la demande jusqu'en 2040.

15. Etant donné l'urgence des besoins d'infrastructures de l'Afrique, la liste des projets et des programmes à mettre en œuvre à court terme, est contenue dans le Programme d'Action Prioritaire (PAP) du PIDA (annexe 1). Si le programme dans son ensemble peut être considéré comme la liste des projets à long terme de développement des infrastructures régionales en Afrique, le PAP présente pour l'immédiat, le détail de projets et de programmes effectivement réalisables qui favoriseront une intégration régionale rationnelle entre 2012 et 2020.

16. Surtout, le PAP représente ce qui rend PIDA unique. La liste des projets prioritaires est le produit non seulement d'un intense travail analytique mais aussi d'un processus de consultation intensive dès le début avec les Communautés Economiques Régionales (CER), les Pools énergétiques, les Organisations des bassins fluviaux et lacustres, les Agences spécialisées, les autres parties prenantes intéressées au développement. En plus, les Ministres sectoriels ont été saisis pour leur approbation.

17. Les projets ont été hiérarchisés sur la base de trois grandes catégories de critères : 1) éligibilité et intégration régionale, 2) faisabilité et état de préparation et 3) impacts sur le développement. Ces critères détaillés ont été discutés et avertisés au cours du processus de consultation étendu du PIDA avec les parties prenantes. Les projets retenus pour le PAP ont été évalués, sélectionnés et hiérarchisés sur la base de sous-critères au sein de chacun de ces trois groupes et ont été validés au cours des consultations régionales, des procédures d'examen et par l'aval des réunions ministérielles des secteurs concernés.

18. Des consultations de deux jours ont eu lieu avec chaque CER et les agences régionales connexes pour discuter des critères, débattre des projets possibles et parvenir à un consensus sur les détails du programme. Au total, plus de 300 représentants d'Etats africains ont assisté aux consultations. Des réunions de Ministres sectoriels ont été organisées pour examiner et avertisés les résultats de

PIDA. Cette large participation, qui a obtenu le consensus de l'ensemble du continent, a créé la fondation d'une appropriation durable de toutes les phases de la mise en œuvre. Ce processus, partant de la base, a informé PIDA en mesures quantitatives spécifiques, tels que les détails de programmes d'investissement nationaux et régionaux, et en données qualitatives cruciales, telles que les souhaits et préférences des Communautés.

19. Le résultat est le PAP comprenant 51 projets et programmes regroupés par catégories générales, quoiqu'un certain nombre d'entre eux offrent des avantages trans-sectoriels : énergie -15 ; transport – 24 ; Eau – 9 et TIC - 3. Ces catégories (Annexe 2)⁴ sont :

- *Energie* : énergie hydroélectrique, interconnexions, oléoducs ;
- *Transports*: liaisons, modernisation des corridors, des ports et des voies ferrées, modernisation du transport aérien ;
- *Eau*: barrages multifonctions, renforcement des capacités, transferts d'eau ;
- *TIC*: renforcement des capacités, interconnexion des infrastructures terrestres, points d'échange Internet.

20. Les projets et programmes du PAP représentent la première série de priorités approuvées résultant de l'analyse et l'évaluation suivant les critères retenus et des consultations en relation avec les Plans directeurs des CER. Il représente la liste des projets à réaliser en priorité pour atteindre les objectifs de PIDA. Le PAP n'est pas figé et sera mis à jour régulièrement pour tenir compte des progrès et ouvrir la voie à de nouvelles priorités à mesure de l'évolution des besoins de l'Afrique. Ceci reflète la nécessité de maintenir la cohérence avec les plans directeurs des CER et la continuité avec le cadre stratégique de PIDA. Le PAP doit donc être considéré non comme une liste unique gravée dans le granit, mais comme l'étape initiale (et indispensable) d'un processus dynamique de réalisation du programme PIDA au cours des trois prochaines décennies.

21. Au cours des consultations, il a été tenu compte des conditions particulières aux Etats insulaires et aux Etats fragiles. Le trafic maritime et les ports sont des éléments essentiels de planification pour les corridors de transport reliant les Etats insulaires au continent et aux routes commerciales. Les besoins d'infrastructure régionale propres aux Etats fragiles ont été reconnus et seront continuellement pris en compte dans les résultats du PIDA, tout au long des trois prochaines décennies.

22. L'Afrique réalise déjà des progrès considérables en matière d'infrastructures régionales avec des projets comme les corridors routiers Mombasa-Nairobi-Addis-Abeba et Tema-Ouagadougou-Bamako, le corridor routier Trans-Maghreb (TAH 1),

⁴ Note sur le Projet N° 1 à l'annexe 2 : le Grand Barrage de la Renaissance éthiopienne est en cours de construction dans la Gorge d'Abbay par le Gouvernement d'Ethiopie. Le Gouvernement d'Ethiopie est convaincu que le barrage comporte d'énormes avantages pour les trois pays riverains à savoir l'Egypte, l'Ethiopie et le Soudan. L'Egypte et le Soudan se préoccupent des impacts que le barrage aura sur leurs pays. A cette fin, le Gouvernement d'Ethiopie a invité de bonne foi les deux pays en aval à mettre sur pied un Groupe d'experts pour revoir les documents sur la conception du barrage, fournir des informations transparentes et assurer la compréhension des avantages et des coûts revenant aux trois pays et les impacts, le cas échéant du barrage sur les deux pays en aval, afin d'instaurer la confiance mutuelle au niveau de toutes les parties.

le pont de Kazangula et le corridor routier Bamenda-Enugu. Les projets en cours ou qui ont atteint le stade du bouclage financier ne sont pas inclus.

V. COUTS DU PROGRAMME

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

Répartition du coût du PAP du PIDA par secteur et par région

Secteur	Coût milliard)	(US\$
Transport	24.4	
Energie	40.3	
Eau	1.7	
TIC	0.5	
TOTAL	67.9	

Région	Coût (US\$ milliard)
Continental	3.0
Afrique du Nord	1.3
Afrique de l'Ouest	6.2
Afrique Centrale	21.5
Afrique Australe	12.6
Afrique de l'Est	23.3
TOTAL	67.9

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

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

26. L'infrastructure régionale bénéficiera à tous les pays grâce aux économies d'échelle. Mais certains d'entre eux supporteront un coût plus élevé que d'autres, et les différences du financement entre régions reflètent la dimension des investissements nécessaires dans certains pays et certaines régions, comme le développement optimal du site d'Inga et des lignes de transmission associées (République Démocratique du Congo).

VI. LA STRATEGIE DE FINANCEMENT

27. En étant optimiste, les sources de financement classiques de l'infrastructure pourraient mobiliser 30 milliards \$ environ pour le PAP d'ici à 2020. Mais les scénarios classiques uniquement, ne sont pas envisageables, parce que le financement de PIDA jusqu'en 2020 va coûter \$68 milliards. Comment l'écart de financement sera-t-il comblé et d'où viendront les ressources?

28. La mobilisation de fonds exigera une volonté politique nationale forte et déterminée pour faire face à l'écart de financement attendu. Selon les estimations des études, le financement attendu de sources intérieures (publiques ou privées) pourrait représenter plus de 50% du financement total de PIDA dès 2020. Cette proportion augmenterait pour atteindre les deux tiers environ en 2030 et jusqu'à 75 % en 2040. L'aide publique au développement (APD) continuera de jouer un rôle important, et les principaux acteurs comme les membres de le Consortium pour les Infrastructures en Afrique (ICA) qui comprend les pays du G20, le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures, les institutions multilatérales, les banques de développement régionales et les fonds ciblés, entre autres contributeurs sont appelés à continuer d'augmenter leur assistance. Mais ces ressources d'APD ne suffiront pas, et on ne peut fonder une stratégie de financement cohérente sur elles seules.

29. Les pays devront mobiliser leurs propres ressources publiques et les ressources privées de leur marché intérieur et attirer l'investissement privé étranger. En 2010, les engagements du secteur privé dans l'infrastructure en Afrique se sont élevés à près de 14 milliards \$ au total, retrouvant des niveaux enregistrés pour la dernière fois en 2008, avant la crise financière. Afin d'attirer l'investissement privé il est nécessaire que les pays assurent un marché compétitif reposant sur une législation claire, respectant le droit des affaires et assurant la transparence des marchés publics. L'absence de législation et de réglementation stimulantes, la pénurie de compétences et une mauvaise gestion des risques dans les partenariats public-privé (PPP) sont autant de goulets d'étranglement qui empêchent actuellement de nombreux pays d'attirer pleinement le secteur privé, en particulier en ce qui concerne les projets régionaux.

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

- *les emprunts obligataires pour le financement des infrastructures* sont utilisés dans de nombreux pays aujourd'hui. L'Afrique du Sud s'en sert pour financer la construction de routes à péage, tandis que le Kenya a pu mobiliser près de 1 milliard US\$ au cours des quatre dernières années pour financer des projets de routes, de production d'énergie, de gestion des eaux et d'irrigation. La Communauté du Développement de l'Afrique Australe, le Marché Commun de l'Afrique Orientale et Australe

et la Communauté de l'Afrique de l'Est (la Tripartite) envisagent d'émettre des obligations d'infrastructure en 2012 ;

- *les garanties de prêts*, qui contribuent à rassurer les investisseurs privés, sont cruciales pour la mise en œuvre de PPP productifs, comme le montre l'exemple du corridor de développement de Maputo;
- au niveau régional, les CER peuvent jouer un rôle important dans le financement innovant. La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) applique une taxe communautaire de 0,25% depuis des décennies. La plupart des autres CER se contentent de recourir aux ressources de financement de l'APD ou des contributions de leurs membres, dont aucune n'est constamment reconstituée comme la taxe d'accise de la CEDEAO, laquelle fournit un flux régulier de recettes déposées dans la caisse générale.

31. L'envergure des investissements requis signifie que toutes les possibilités devront être mises à contribution, y compris les sources autres que celles de l'Organisation de Coopération et de Développement Economiques, les Fonds arabes, le Brésil, la Chine et l'Inde. Les possibilités d'innovation financière, telles que le financement de l'adaptation au changement climatique, devront être identifiées et mises à profit.

32. Le développement des infrastructures régionales ne pourra progresser sans que l'on ne porte une attention particulière à la planification et à la préparation des projets. Les volumes de financement que nécessite la préparation des projets transformationnels de PIDA sont considérables. Les dépenses annuelles de préparation des projets du PAP de PIDA devraient dépasser 500 millions de dollars, en supposant un coût de préparation de 7 % en moyenne du montant total de l'investissement. A partir de 2012 les coûts de préparation seront plus faibles, à 200 millions de dollars environ par an, et augmenteront progressivement. Un effort concerté sera nécessaire afin d'obtenir un volume suffisant de ressources pour la préparation des projets auprès de sources de financement africaines et autres, comme les banques multilatérales de développement et les structures de préparation de projets telles que le Fonds de Préparation des Projets d'Infrastructure du NEPAD.

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

VII. MISE EN ŒUVRE

34. La mise en œuvre exigera l'action coordonnée de tous les acteurs à tous les niveaux du processus de développement africain : la Commission de l'UA et le NPCA au niveau continental, les CER au niveau régional et, au niveau national, les

pays sur le territoire desquels seront construits les projets et dont les populations sont censées bénéficier.

35. Le processus de mise en œuvre repose sur l'Architecture Institutionnelle pour le Développement des Infrastructures en Afrique (IAIDA) (annexe 3), dont l'objectif global vise le renforcement des capacités institutionnelles et la création d'un environnement propice à la mobilisation des ressources. Cette Architecture est composée d'une structure de décision et d'une structure d'exécution. Elle fait intervenir, dans sa composante décisionnelle, plusieurs acteurs ou organes dont la nouveauté repose sur la mise en place d'un Conseil de Développement des Infrastructures, organe non permanent, qui est constitué des membres des bureaux des Comités Techniques Spécialisées des quatre secteurs concernés. Sur la base d'IAIDA, les organes continentaux (Commission de l'UA, NPCA) seront chargés du suivi et de la popularisation du processus de mise en œuvre au niveau continental. Au niveau des projets, les progrès de la mise en œuvre seront suivis par les CER en fonction des dispositions propres à chaque secteur. Les CER auront l'importante responsabilité d'assurer l'harmonisation et l'application des politiques d'accompagnement entre les pays. Elles auront également à informer les organes continentaux chargés de tenir les responsables politiques et les Chefs d'Etat et de Gouvernement informés du progrès général.

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

37. En leur qualité de piliers régionaux de l'Afrique, les CER sont considérées comme les chevilles ouvrières de la planification et du suivi des projets PIDA. Comme elles ont une perspective à long terme et ont à cœur de défendre les intérêts de leur région, les CER et leurs agences sont bien placées pour exercer la planification et le suivi du programme. Mais comme elles ne disposent pas de capacités humaines et techniques appropriées pour remplir ce rôle, l'Architecture Institutionnelle et d'autres programmes, en cours, doivent les aider à faire face à ces défis. Les CER n'étant pas structurées comme des agences d'exécution, il revient aux pays de confier à des promoteurs expérimentés, publics ou privés, le soin d'exécuter la mise en œuvre sur le terrain. Il revient aux pays de conduire et définir les projets. Les pays vont créer des structures ad hoc pour chaque projet. C'est pourquoi les pays vont devoir réunir les ressources et renforcer les capacités indispensables à la préparation, la mise en œuvre, l'exploitation et l'entretien des projets. Ce processus ne sera pas toujours facile, mais il est nécessaire, et il a déjà fait ses preuves en Afrique.

38. La réalisation d'infrastructures est toujours complexe et elle l'est d'autant plus dans le cas de projets régionaux avec de nombreuses parties prenantes. Pour que la mise en œuvre de PIDA réussisse, des actions coordonnées doivent être prises tout au long de la chaîne du projet, en commençant par les Chefs d'Etat et de Gouvernement, qui doivent assurer la direction politique. A ce propos, il est important de noter le rôle catalysant joué actuellement par l'Initiative Présidentielle des Champions pour les Infrastructures (PICI) qui facilite la mise en œuvre des projets, en contribuant à l'élimination des obstacles à leur exécution. Les

Gouvernements nationaux et les institutions financières, comme la Banque Africaine de Développement, doivent assurer la direction financière. La direction politique, tout comme la direction financière, sont indispensables pour éviter les erreurs des initiatives d'infrastructures régionales du passé. Au niveau régional, les CER et les principales agences d'exécution devront faire en sorte que les pays participants soient unis et que les promoteurs des projets soient compétents.

39. Les besoins de différents projets, dans des régions différentes, ne seront naturellement pas les mêmes. Etant donné ces réalités, l'impact de PIDA dépendra de quelques facteurs essentiels de succès dans le processus de mise en œuvre, notamment :

- *Adhésion aux valeurs de subsidiarité et de solidarité de l'UA.* Dans un système hiérarchique, le mieux est que les décisions soient prises au niveau le plus bas possible, qui doit être aussi celui de la responsabilité. Pour PIDA, cela signifie que les organes continentaux ne doivent pas entreprendre d'actions mieux exécutées par les CER. Les CER à leur tour, laisseront aux Etats membres la responsabilité des actions pour lesquels ils sont les mieux équipés à réaliser. Les actions de tous les niveaux doivent être complémentaires ;
- *Forte appropriation locale.* PIDA évitera les pièges qui ont accompagné précédemment le développement des infrastructures régionales, ou des projets inachevés ou sans attribution adéquate de responsabilités de poursuivre les travaux et d'en assurer la maintenance. Tous les projets PIDA sont alignés sur les priorités régionales et résultent de consultations et d'études extensives à la base ;
- *Mises en œuvre et succès rapides.* Les bailleurs de fonds des programmes désirent voir progresser rapidement sur le terrain la construction et l'entrée en service des installations. Le PAP comporte plusieurs projets bien avancés et prêts à être mis en œuvre immédiatement : les projets de centrales hydro-électriques de Rusumo Falls, Ruzizi III, Kaleta et Sambagoulou, des projets de transports comme le pont de Gambie, et des infrastructures terrestres de TIC ;
- *Partage des responsabilités.* PIDA est l'affaire de tous les Africains. En retour, tous les Africains se doivent de le soutenir dans toute la mesure de leurs moyens. La part la plus lourde de cette responsabilité échoit évidemment aux dirigeants.

VIII. CONCLUSION

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

41. Si l'intégration régionale est poursuivie efficacement et si toutes les parties prenantes acceptent de prendre leur part de responsabilité dans le PIDA, l'image de l'Afrique en 2040 sera la suivante :

- La compétitivité de l'Afrique sera établie dans certaines niches économiques ainsi que dans une gamme croissante d'activités classiques comme l'agriculture et les industries de transformation ;
- La part du continent dans les échanges mondiaux sera beaucoup plus élevée, au moins le double de l'actuel niveau de 2% ;
- La construction, l'exploitation et l'entretien de projets PIDA créeront jusqu'à 15 millions d'emplois, et des millions d'autres indirectement par l'accroissement induit de l'activité économique ;
- La part du commerce intra-africain doublerait par rapport à ses niveaux actuels de 11-12 % ;
- Les ressources hydrauliques et les bassins hydrographiques seraient sécurisés pour les générations futures ;
- La bande passante des TIC permettrait d'accueillir une demande 20 fois plus importante ;
- L'accès à l'électricité atteindrait au moins 60 % dans tous les pays africains, avec le raccordement au réseau de 800 millions de personnes supplémentaires.

42. Les résultats favorables sont innombrables : des échanges internationaux avancés et s'appuyant sur un système de commerce régional robuste, une croissance économique et une création d'emplois soutenues capable de répondre aux besoins d'une population en croissance rapide. Mais cela exige de faire au bon moment les bons investissements d'infrastructure et au bon endroit.

43. En définitive, il faudra, pour assurer la réussite du programme et donc l'avenir des infrastructures de l'Afrique, que les Chefs d'Etat et de Gouvernement se fassent les champions de ces projets. Les Chefs d'Etat et de Gouvernement doivent en effet donner le ton, entretenir la dynamique et assurer l'indispensable direction politique au niveau national, parce que animés par une détermination indéfectible de soutenir les politiques, les projets et les objectifs intégrés. Il faudra créer un environnement favorable au secteur privé et s'assurer que les décisions d'engagements prioritaires soient diffusées dans tous les grands organes et ministères d'exécution. Le progrès de l'Initiative Présidentielle des Champions de l'Infrastructure a montré comment une impulsion donnée au plus haut niveau, peut faire avancer des projets régionaux complexes, en éliminant les obstacles à leur avancement.

44. Réussir la mise en œuvre de PIDA signifie aussi qu'il est indispensable de résoudre les problèmes "soft" de la gouvernance pour en assurer le succès, l'harmonisation, la facilitation, le suivi et l'évaluation.

45. Pour l'Afrique, la question n'est pas de savoir si les pays devraient poursuivre une d'intégration régionale ; le consensus politique et la dynamique socio-

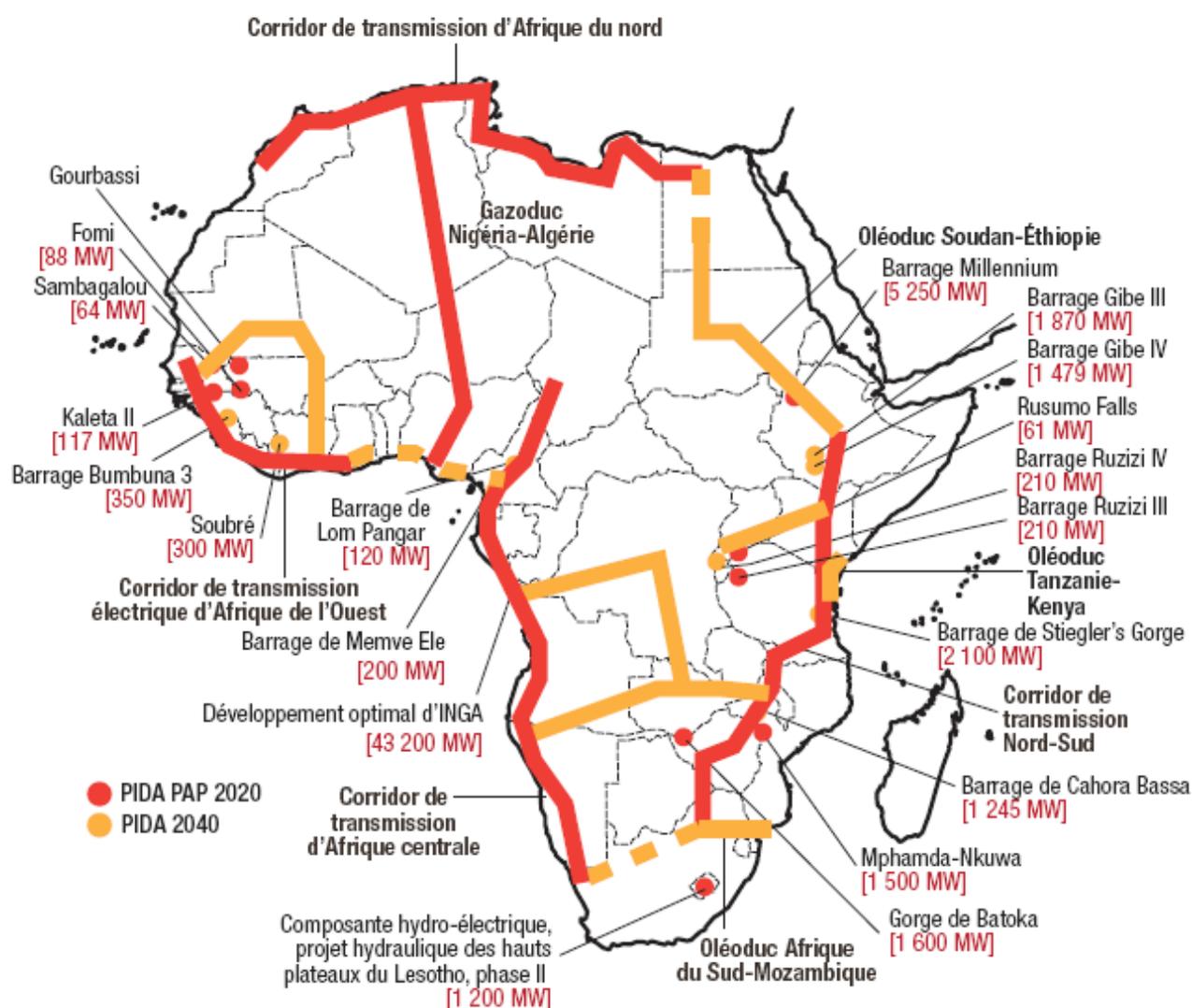
économique pour le faire sont là. La difficulté consiste à mettre en œuvre efficacement les politiques et les projets et à créer les conditions qui susciteront des marchés plus dynamiques, un accroissement des échanges et une croissance durable au profit des citoyens et des nations de l'Afrique. PIDA, l'unique initiative programmatique dirigée et définie par des Africains, est un moyen de répondre à ce défi.

CARTES SECTORIELLES

CARTES SECTORIELLES

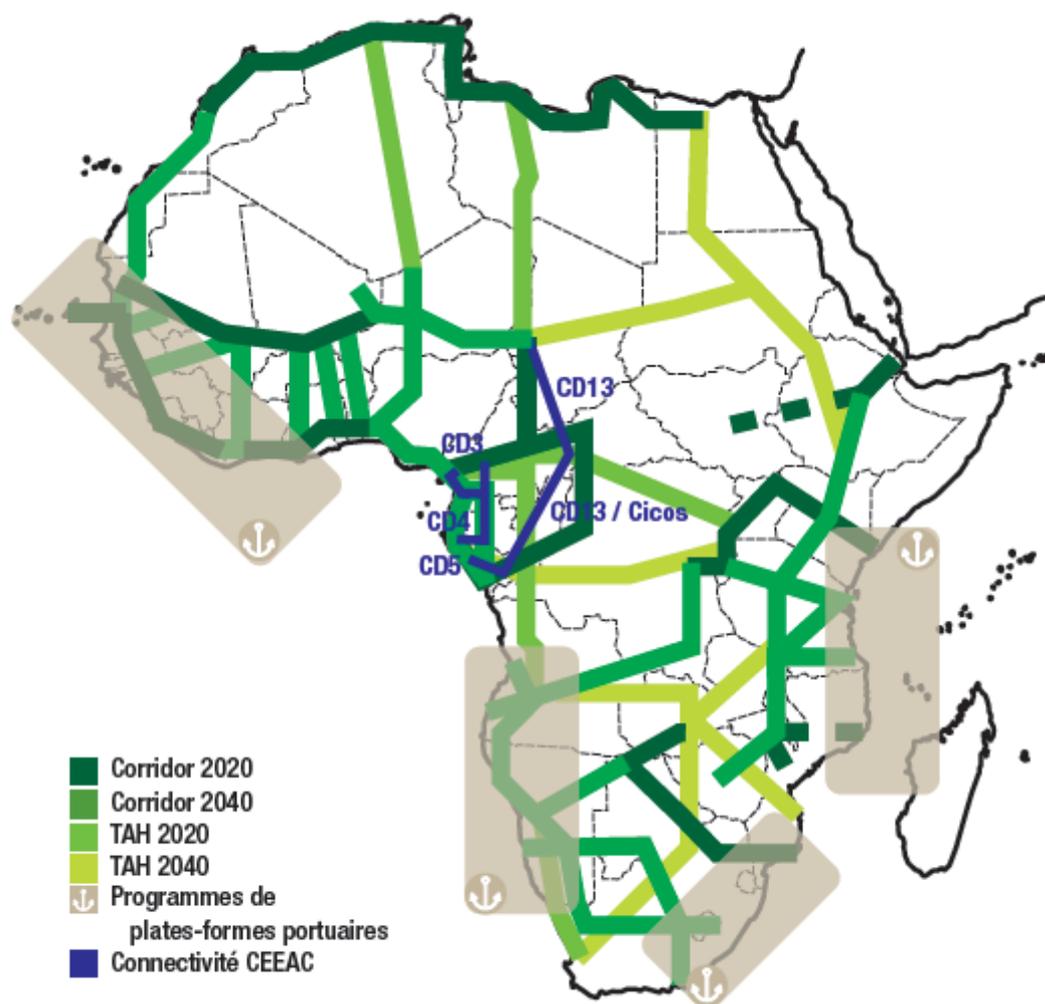
A. Impact du PIDA sur le secteur de l'énergie

Le programme d'infrastructures d'énergie est centré sur de grands projets hydro-électriques et l'interconnexion des systèmes d'échange d'énergie afin de faire face à l'augmentation prévue de la demande. Des oléoducs et gazoducs régionaux sont également prévus.



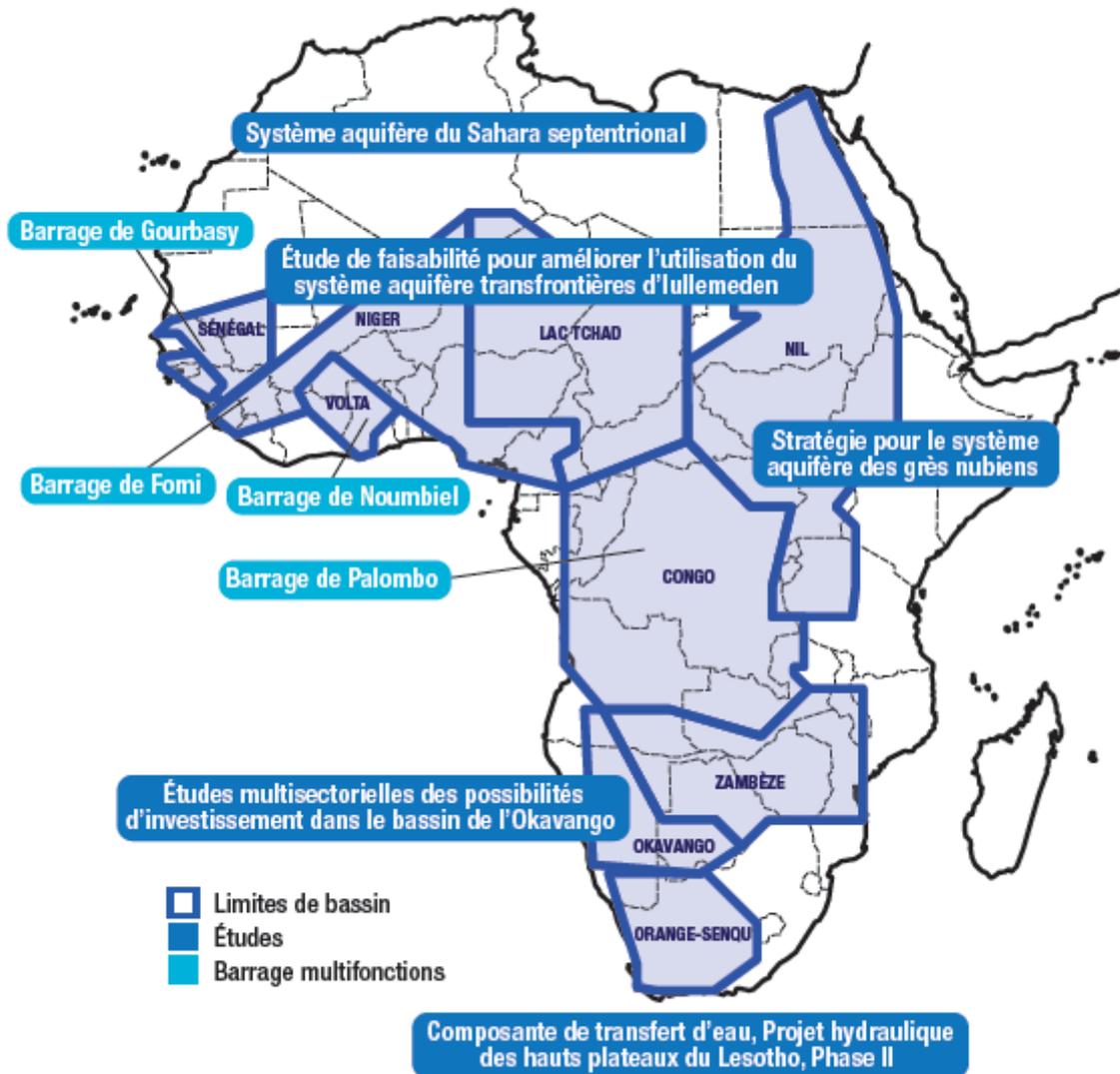
B. Impact du PIDA sur le secteur des transports

Le programme des transports vise à relier les grands centres de production et de consommation, à réaliser des liaisons entre les grandes villes, à définir les meilleures plates-formes portuaires et liaisons ferroviaires et à offrir aux pays enclavés un meilleur accès au commerce régional et international.



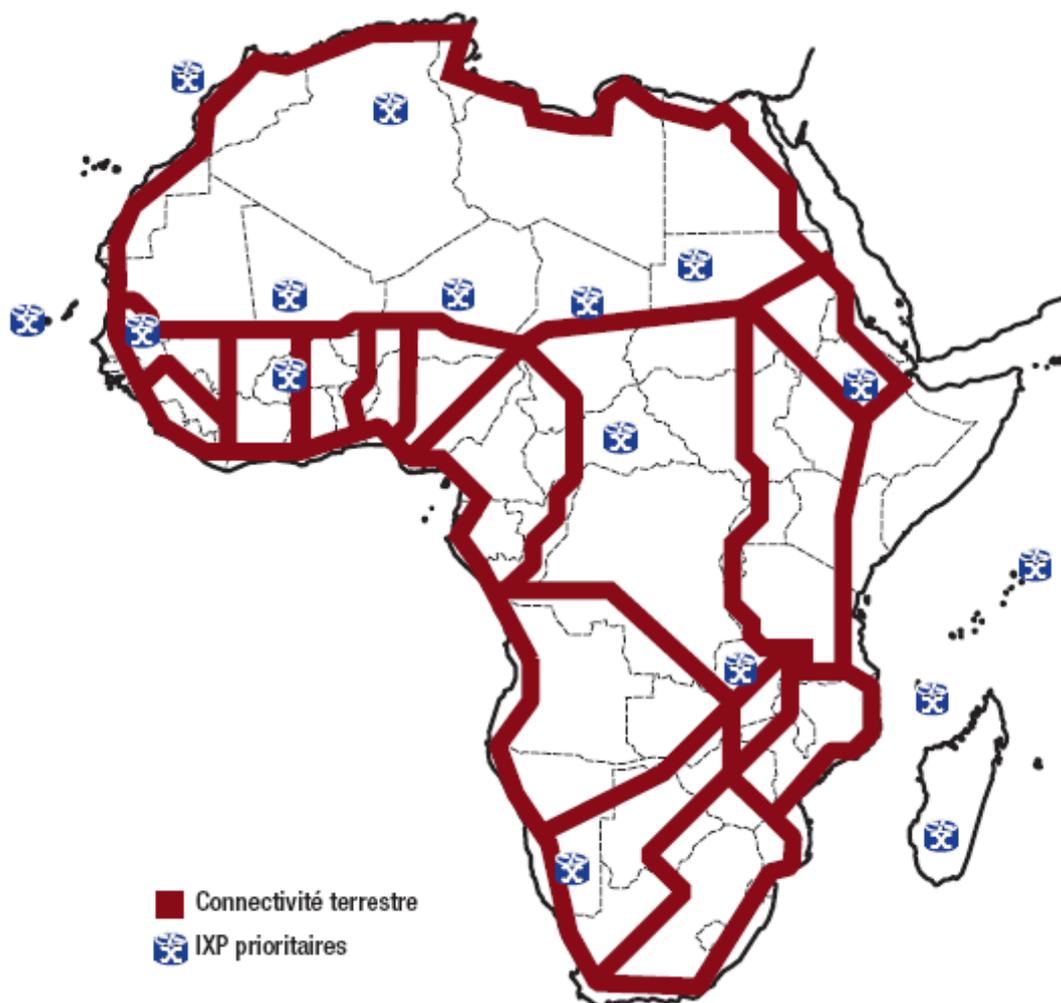
C. Impact du PIDA sur les bassins hydrographiques transfrontaliers

Le programme hydraulique transfrontière vise à développer des barrages multifonctions et à renforcer les capacités des organisations de bassin des fleuves et lacs d'Afrique afin qu'elles puissent planifier et développer l'infrastructure hydraulique. Il contribuera également à remédier au déficit alimentaire qui menace.



D. Impact du PIDA sur les TIC

Le programme des TIC établira un environnement propice à la réalisation de l'infrastructure terrestre en fibre optique et à la mise en place de points d'échange Internet dans les pays qui en sont dépourvus. Il reliera chaque pays à deux câbles sous-marins différents afin de tirer parti de l'expansion de la capacité. Carte Horizon 2020



**PLAN D' ACTIONS PRIORITAIRES DE PIDA :
TABLEAUX RESUMES DES PROGRAMMES ET PROJETS SECTORIELS**

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

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

Les stades des projets du PAP sont définis comme suit :

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

A. Secteur de l'énergie

Projet	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
1. Grand Barrage Millennium Renaissance	Développer une centrale de 5 250 MW pour alimenter le marché intérieur et exporter de l'électricité vers le marché EAPP	S4	8 000	Éthiopie, bassin du Nil	COMESA/IGAD	Afrique orientale
2. Corridor de transmission électrique Nord-Sud	Ligne de 8 000 km de l'Égypte à l'Afrique du Sud via le Soudan, le Sud Soudan, l'Éthiopie, le Kenya, le Malawi, le Mozambique, la Zambie et le Zimbabwe	S2	6 000	Kenya, Éthiopie, Tanzanie, Malawi, Mozambique, Zambie, Zimbabwe, Afrique du Sud	COMESA/CAE/SADC/IGAD	Afrique australe
3. Mphamda – Nkuwa	Centrale hydro-électrique d'une capacité de 1500 MW pour exportation vers le marché SAPP	S2	2 400	Mozambique, bassin du Zambèze	SADC	Afrique australe
4. Lesotho HWP phase II – composante hydro-électrique	Programme hydro-électrique destiné à fournir le Lesotho en électricité et à exporter vers l'Afrique du Sud	S2	800	Bassin des fleuves Orange-Senqu	SADC	Afrique australe
5. Inga III Hydro	Centrale hydro-électrique au fil de l'eau d'une capacité de 4 200 MW sur le fleuve Congo avec huit turbines	S2	6 000	Fleuve Congo, RDC	CEEAC	Afrique centrale
6. Interconnexion de l'Afrique centrale	Ligne de 3 800 km de la RDC à l'Afrique du Sud via l'Angola, le Gabon et la Namibie, et vers le Nord vers la Guinée équatoriale, le Cameroun et le Tchad	S1	10 500	Afrique du Sud, Angola, Gabon, Namibie, Éthiopie	CEEAC	Afrique centrale
7. Sambagalou	Capacité hydro-électrique de 128 MW, 930 km de ligne depuis l'estuaire du fleuve Gambie pour alimenter le Sénégal, la Guinée, la Guinée-Bissau et la Gambie	S3	300	Sénégal, OMVG	CEDEAO	Afrique occidentale

8. Corridor de transmission ouest-africain	Ligne de 2 000 km le long de la côte reliée à la ligne existante Ghana–Nigéria avec une capacité de 1 000 MW	S2	1 200	Guinée, Guinée-Bissau, Gambie, Sierra-Leone, Libéria, Côte-d'Ivoire, Ghana	CEDEAO	Afrique occidentale
9. Transmission d'Afrique du Nord	Ligne de 2 700 km du Maroc à l'Égypte via l'Algérie, la Tunisie et la Libye	S2	1 200	Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Égypte	UMA	Afrique du Nord
10. Kaleta	Capacité de production hydro-électrique de 117 MW	S3	179	Guinée – OMVG	CEDEAO	Afrique occidentale
11. Batoka	Centrale hydro-électrique de 1 600 MW destinée à l'exportation d'électricité	S3	2 800	Zambie/ Zimbabwe bassin du Zambèze	COMESA/CAE	Afrique orientale
12. Ruzizi III	Centrale hydro-électrique de 145 MW partagée entre le Rwanda, le Burundi et la RDC, promoteur CEPGL	S3	450	Rwanda/RDC	COMESA/CAE	Afrique orientale
13. Rusumo Falls	Production hydro-électrique de 61 MW pour le Burundi, le Rwanda et la Tanzanie	S3	360	Bassin du Nil	COMESA/CAE	Afrique orientale
14. Oléoduc Ouganda –Kenya pour produits pétroliers	Oléoduc de 300 km de long destiné à abaisser le coût du transport des produits pétroliers	S4	150	Ouganda, Kenya	COMESA/CAE	Afrique orientale
15. Oléoduc Nigéria-Algérie	Gazoduc de 4 100 km reliant Warri à Hassi R'Mel en Algérie pour exportation vers l'Europe	S2	NA	Nigéria, Niger, Algérie	CEEAC/CEDEAO	Afrique du Nord, Afrique occidentale

B. Secteur des transports

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

Programme	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
12. Corridor côtier Abidjan-Lagos	Ce programme modernisera le corridor ARTIN le plus fréquenté d'Afrique de l'Ouest (facilitation des échanges, postes frontière intégrés, renforcement des capacités et mise en œuvre de PPP) pour cinq pays : Côte-d'Ivoire, Ghana, Togo, Bénin et Nigéria	S3/S4	290	Nigéria, Bénin, Togo, Ghana, Côte-d'Ivoire	CEDEAO	Afrique occidentale
13. Corridor multimodal Dakar-Niamey	Ce programme est destiné à moderniser le corridor ARTIN le plus fréquenté d'Afrique de l'Ouest (facilitation des échanges, postes frontière intégrés, renforcement des capacités et mise en œuvre de PPP) pour quatre pays: Sénégal, Mali, Burkina Faso, Niger	S3/S4	590	Sénégal, Mali, Burkina Faso, Niger	CEDEAO	Afrique occidentale
14. Corridor multimodal Praia-Dakar- Abidjan	Ce programme améliorera le transport maritime et les liaisons entre les pays insulaires et continentaux en créant un nouveau service maritime entre les ports régionaux et en le facilitant par un système informatique moderne reliant le service maritime aux ports et au corridor routier du Corridor Dakar-Abidjan. Ce programme modernisera également un des corridors ARTIN les plus fréquentés d'Afrique de l'Ouest (facilitation des échanges, postes frontière intégrés, renforcement des capacités, éventuellement par un PPP) pour huit pays: Cap-Vert, Sénégal, Gambie, Guinée-Bissau, Guinée, Sierra-Leone, Libéria, Côte-d'Ivoire	S2 to S4	150	Cap-Vert, Sénégal, Gambie, Guinée-Bissau, Guinée, Sierra-Leone, Libéria, Côte-d'Ivoire	CEDEAO	Afrique occidentale
15. Abidjan-Ouagadougou/ Bamako	Ce programme rénovera et modernisera le corridor multimodal endommagé pendant la guerre civile en Côte-d'Ivoire	S3/S4	540	Côte-d'Ivoire, Burkina Faso, Mali	CEDEAO	Afrique occidentale
16. Programme de plate-forme portuaire et ferroviaire d'Afrique de l'Ouest	Ce programme vise à répondre aux futurs problèmes de capacité des ports ouest-africains. Le programme comporte deux éléments : a) un schéma directeur pour une plate-forme portuaire régionale et un lien ferroviaire et b) l'expansion du port	S1	2 140	15 pays, PMAWCA	CEDEAO	Afrique occidentale

17. Transport aérien en Afrique de l'Ouest	Ce programme vise à accroître l'offre de services de transport aérien en Afrique de l'Ouest, qui est limitée actuellement faute d'une plate-forme aérienne régionale	S1	420	15 pays	CEDEAO	Afrique occidentale
18. Corridor multimodal Pointe Noire, Brazzaville/Kinshasa, Bangui, N'djamena	Ce programme multimodal réactivera le transport fluvial dans le bassin des fleuves Congo-Oubangui et modernisera le transport routier le long du corridor	S3/S4	300	Congo/RDC/République centrafricaine	CEEAC	Afrique centrale
19. Projet de pont routier et ferroviaire Kinshasa-Brazzaville & de voie ferrée vers Ilebo	Ce programme améliorera les réseaux de transport et d'échanges régionaux par la construction d'un lien fixe entre Kinshasa et Brazzaville, et en assurant la continuité du trafic ferroviaire de Matadi à Pointe-Noire à la frontière orientale de la RDC et au-delà vers l'Afrique australe et orientale		1 650	Congo/RDC	CEEAC	Afrique centrale
20. Douala-Bangui Douala-N'djamena Corridor	Ce programme modernisera le corridor ARTIN multimodal le plus prioritaire d'Afrique centrale et facilitera le transit international des personnes et des biens entre le Cameroun, le Tchad et la République centrafricaine	S3	290	Cameroun/République centrafricaine/Tchad	CEEAC	Afrique centrale
21. Liaisons inter-capitales en Afrique centrale	Ce programme est spécialement conçu pour l'Afrique centrale, où les tronçons manquants de plusieurs liaisons entre capitales sont l'un des principaux obstacles à l'intégration régionale	S2	800	Cameroun/Tchad/République centrafricaine / Congo/RDC/Gabon/Burundi/Angola	CEEAC	Afrique centrale
22. Transport aérien en Afrique centrale	Ce programme vise à accroître l'offre de services de transport aérien ainsi qu'à améliorer les aéroports en Afrique centrale, qui sont actuellement limités par le manque d'une plate-forme aérienne régionale	S1	420		CEEAC	Afrique centrale

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

C. Secteurs des ressources hydrauliques transfrontalières

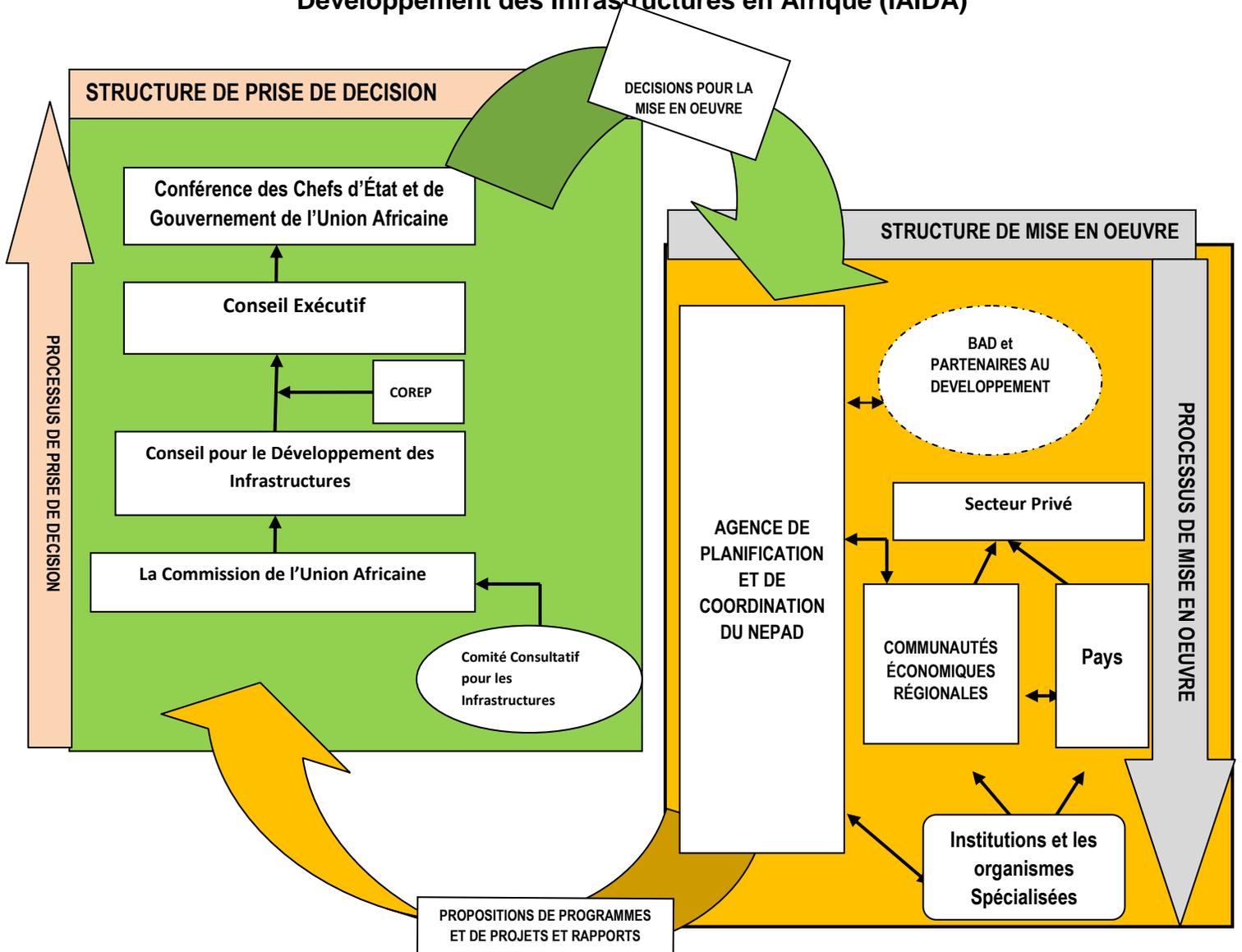
Programme	Description	Stade	Coût (millions de dollars EU)	Pays	CER	Région
1. Palambo	Barrage régulateur destiné à améliorer la navigabilité de l'Oubangui et comportant un élément hydro-électrique ajouté	S2	155	Bassin du fleuve Congo	CEEAC	Afrique centrale
2. Fomi	Centrale hydro-électrique en Guinée avec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

D. Secteur des TIC

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

**APERÇU DE L'ARCHITECTURE INSTITUTIONNELLE POUR LE
DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE (IAIDA)**

Aperçu de l'Architecture Institutionnelle pour le Développement des Infrastructures en Afrique (IAIDA)



MÉCANISME DE PRISE DE DÉCISION	MECANISME DEMISE EN ŒUVRE
<p>i) Le mécanisme de prise de décision définit les organes et les dispositions institutionnelles qui fournissent le cadre pour l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, en vue de garantir la crédibilité, la transparence et la prévisibilité du fonctionnement de ces organes.</p> <p>ii) Il comprend : la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, le Conseil de développement des infrastructures(CDI), la Commission de l'UA et l'APCN.</p> <p>iii) Dans le domaine du développement d'infrastructures, la Conférence de l'UA prend des décisions sur les propositions de projets/programmes présentées.</p> <p>iv) Les principales fonctions du CDI sont d'examiner les projets sélectionnés et d'assurer la cohérence et l'harmonisation entre les différents secteurs, d'arbitrer et d'approuver les projets prioritaires et de donner une orientation stratégique pour la mobilisation des ressources et pour la coopération technique. En outre, le CDI étudie le rapport sur la mise en œuvre des projets/programmes</p>	<p>a) Le mécanisme de mise en œuvre attribue des droits et responsabilités à chaque organe d'intervention et veille à ce que toutes les décisions prises sur le PIDA, soient mises en œuvre, en temps opportun.</p> <p>b) Une fois que les projets prioritaires du PIDA sont approuvés par la Conférence de l'UA, l'APCN prend toutes les dispositions nécessaires pour la mise en œuvre les décisions de la Conférence et produit un rapport ad-hoc annuel sur l'état de la mise en œuvre des décisions de l'UA. La CUA et les autres organes de l'UA veillent à supprimer tous les obstacles qui entravent la mise en œuvre des décisions de l'UA et fournissent l'appui et la facilitation nécessaires à l'APCN.</p> <p>c) L'APCN est chargé de :i) Faciliter et coordonner la mise en œuvre des programmes et projets prioritaires continentaux et régionaux ; ii) Organiser les réunions de coordination des bailleurs de fonds avec les CER, les Pays, la BAD, les partenaires au développement et les investisseurs potentiels du secteur privé pour le financement de plans d'actions prioritaires (PAP) du PIDA ; iii) Établir des protocoles d'entente avec les CER, pour chaque projet du PIDA en cours d'exécution ; et iv) Élaborer des rapports consolidés annuels sur l'état de la mise en œuvre du PIDA et de ses projets prioritaires.</p>
<p>v) La CUA veille à ce que les projets et les programmes prioritaires sélectionnés soient en conformité avec les stratégies et les cadres politiques régionaux et continentaux, examine les plans stratégiques, les études et rapports préparés par l'APCN et fait des recommandations appropriées au CDI.</p> <p>vi) Elle élabore toutes les politiques nécessaires à la création d'un environnement propice à la mise en œuvre du PIDA, de même que le plaider pour la mobilisation des ressources. Dans l'accomplissement de son mandat, la CUA s'appuiera sur un Comité consultatif pour les Infrastructures(CCI). Il a pour mission de donner à la CUA, des avis sur la pertinence technique, économique et financière des projets et programmes sectoriels d'infrastructure Ce comité est composé</p>	<p>d) Les Communautés économiques régionales et les pays sont responsables de la mise en œuvre directe des projets prioritaires du PIDA avec la facilitation de l'APCN et le soutien technique des institutions spécialisées.</p> <p>e) Les Institutions Spécialisées soutiennent la mise en œuvre des projets prioritaires en apportant l'appui au NPCA, CER et Etats sur les activités de développement des projets.</p> <p>f) Le secteur privé, en tant que partenaire clé dans le développement de l'infrastructure, participe pleinement au processus de mise en œuvre, en particulier, en ce qui concerne le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures.</p> <p>g) La BAD et les partenaires au développement apportent une contribution</p>

d'experts de haut niveau et des Directeurs de des CER et institutions spécialisées en charge des infrastructures. Les banques de développement, le secteur privé, les régulateurs pourront y participer.

vii) **L'APCN est chargé de présélectionner les projets, par l'application des critères de sélection et la vérification de la cohérence avec les critères convenus. À cet égard, l'APCN met en place les processus appropriés en vue d'assurer la coordination avec l'ensemble des organes existants, comme les CER, les pays, les partenaires au développement, les institutions et agences spécialisées, dans le but d'obtenir leur concours pour la compilation des projets.**

essentielle à toutes les phases de la préparation du projet et de sa mise en œuvre, ainsi qu'au renforcement des capacités et à l'assistance technique aux institutions de mise en œuvre et aux pays.

Les fonctions clés de l'AIDIA sont : la création d'un environnement propice au développement des infrastructures ; la mobilisation des ressources ; et la gestion et la mise en réseau.

LISTE DES DOCUMENTS PRODUITS AU COURS DES ETUDES DU PIDA

LISTE DES DOCUMENTS PRODUITS AU COURS DES ETUDES DU PIDA

Rapport de début	5 juillet 2010
Exposé méthodologique	15 septembre 2010
Macro-économique Transports Energie GRET TIC	
Rapport de Phase 1	30 mars 2011
Panorama de la Phase 1 Rapport sur les politiques (4 secteurs) Rapport sur les infrastructures (4 Secteurs) Rapport sur les perspectives (4 secteurs) Présentation du programme de développement (4 secteurs) Annexes de la Phase I	
Perspectives pour l'Afrique en 2040	15 août 2011
Perspectives macroéconomiques en 2040 Perspectives des transports en Afrique en 2040 Perspectives de l'énergie en Afrique en 2040 Perspectives de la GRET en Afrique en 2040 Perspectives des TIC en Afrique en 2040	
Exposés stratégiques	15 juin 2011
Exposé relatif au secteur des transports Exposé relatif au secteur de l'énergie Exposé relatif au secteur de la GRET Exposé relatif au secteur des TIC	
Rapport de Phase II (Projet de cadre stratégique, projet de programme de Développement des infrastructures et projet de stratégie de réalisation	15 septembre 2011
Transports Energie GRET TIC	
Rapport de Phase III (Cadre stratégique final, programme final de développement Des infrastructures et stratégie finale de réalisation	15 novembre 2011
Transport Energy TWRM ICT	
Synthèse des études du PIDA	25 novembre 2011

AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository

<http://archives.au.int>

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

2012

Report of the commission on infrastructure development in Africa (PIDA)

African Union

African Union

<http://archives.au.int/handle/123456789/4715>

Downloaded from African Union Common Repository