

Tendances du Financement des Infrastructures en Afrique

2019–2020



www.icafrica.org



Avis de non-responsabilité

Ce rapport a été rédigé par le Secrétariat de l'ICA en collaboration avec le Centennial Group. Si le plus grand soin a été apporté pour garantir l'exactitude des informations fournies dans ce rapport, les auteurs ne font aucune déclaration, ne fournissent aucune garantie ni aucun engagement sur leur exactitude ou leur validité. Le Secrétariat de l'ICA, ses employés, associés et/ou consultants déclinent toute responsabilité par rapport à l'usage qui pourrait en être fait par un tiers.

© 2022 Secrétariat du Consortium pour les infrastructures en Afrique s/c Banque africaine de développement 01 BP 1387, Abidjan 01, Côte d'Ivoire

Remerciements

Le rapport annuel du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) intitulé Tendances du financement des infrastructures en Afrique – 2019-2020 porte sur la façon dont les ressources financières sont mobilisées pour faciliter le développement des secteurs du transport, de l'eau et de l'assainissement, de l'énergie et des TIC sur le continent.

Le rapport phare de l'ICA a été préparé par le Secrétariat de l'ICA, composé de Mike Salawou, Coordinateur de l'ICA, Epifanio Carvalho de Melo, Jeffrey Kouton, Jian Zhang, Kouakou Kouame André et Viviane Kouadjo, en coopération avec le Centennial Group (Andrew Bierle, James Bond, Katie Ford, Catherine Kleynhoff, Tony Pellegrini, Laura Shelton, Anil Sood).

Le Secrétariat de l'ICA exprime sa gratitude et remercie toutes les organisations et personnes sans l'aide desquelles la production de ce suivi annuel du financement et du développement des infrastructures en Afrique serait impossible. En particulier, nous tenons à remercier tous les membres de l'ICA – les pays du G7 : Allemagne, Canada, États-Unis, France, Italie, Japon et Royaume-Uni; les membres du G20 : Espagne et Afrique du Sud ; et les membres des BMD : Afreximbank, AFC, CUA, AUDA-NEPAD, BOAD, CE/UE, BEI, BIsD, ONUCEA, GBM (BM, SFI et MIGA), VINCI, et la BAD (l'hôte) pour leur contribution et leurs conseils dans la préparation de ce rapport.

Les institutions incluses dans le rapport sont le Fonds d'Abu Dhabi pour le développement (ADFD), la Banque africaine d'import-export (Afreximbank), la Banque africaine de développement (BAD), l'African Finance Corporation (AFC), le Fonds arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA), le Fonds arabe pour le développement économique et social (FADES), la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB), la Banque ouest-africaine de développement (BOAD), Cassa Depositi e Prestiti (CDP), la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA), la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC), la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), la Banque européenne d'investissement (BEI), le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures (FFUEAI), l'Agence française de développement (AFD), Kreditanstalt für Wiederaufbau (Groupe KfW), Affaires mondiales Canada (AMC), la Banque islamique de développement (BIsD), le ministère italien des Affaires étrangères et de la Coopération internationale, l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (FKDEA), la Nouvelle banque de développement (NBD), le Fonds de l'OPEP pour le développement international (OFID), le Fonds saoudien pour le développement (FSD), le Bureau des Affaires étrangères et du Commonwealth du Royaume-Uni (Foreign, Commonwealth & Development Office - CDO), l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) et le Groupe de la Banque mondiale (GBM) : la Banque mondiale (BM), la Société financière internationale (SFI) et l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA).

Nous remercions personnellement tous ceux qui ont fourni des données et des informations pour ce rapport, notamment:

Halima Abba, AFC
Tawoi Adeniji, AFC
Zitto Alfayo, Afreximbank
Morag Baird, FCDO
Sabri Ben Meftah, BAD
Antonello Carpentieri, CDP
Alfonso Ruiz de Azua Castano, UE
Oswald M. Chanda, BAD
Leena Chaukulkar, BM
Oluranti Doherty, Afreximbank
Lydie Ehouman, BAD
Christian de Gromard, AFD
Nicolas Guichard, AFD
Ben-Hur Kabengele, AFD
Dr. Kevin Kanina Kariuki, BAD

Robert Lisinge, ONUCEA
Teresa Amaro Llaverro, Mincotur, Spain
Guy Mainville, AMC
Komian Norbert Mensah, BOAD
Amir Ghani Mir, BIsD
Hoda Atia Moustafa, MIGA
Yogita Mumssen, BM
Teni Ntoy, DBSA
Nkemjika I. Onwuamaegbu, MIGA
Fiore Pace, AMC
Solomon Quaynor, BAD
Peter Radloff, KfW
Duyugu Karakan Sen, SFI
Jemima T. Sy, BM
Hiroki Takagi, JICA

Table des matières

Avis de non-responsabilité			
Remerciements	1		
Table des matières	2		
A propos de ICA	4		
Avant-propos	5		
Définitions	7		
Acronymes	8		
Liste des encadrés, figures et tableaux	10		
Vue d'ensemble	13		
1. Messages clés	17		
2. Tendances du financement	23		
2.1 Effet de la pandémie de COVID-19 sur l'investissement dans les infrastructures	23		
2.2 Qui finance les infrastructures africaines ?	25		
2.3 Quels secteurs attirent les investissements ?	27		
2.4 Dans quelles régions les fonds affluent-ils ?	27		
2.5 Impact des tendances de financement	28		
3. Tendances stratégiques	33		
3.1 Le déficit de financement des infrastructures	33		
3.2 Rôle du secteur privé - Tendances du financement du secteur privé	37		
3.3 Partenariats public-privé	40		
3.4 Infrastructures pour l'intégration régionale	45		
4. Thèmes émergents	53		
		4.1 Financement du secteur privé pour développer les infrastructures en Afrique	53
		4.2 Modèles institutionnels émergents pour l'infrastructure	56
		4.3 Qualité des infrastructures	62
		4.4 La transition énergétique en Afrique	64
		5. Autres sources publiques de financement	69
		5.1 Tendances des engagements	70
		5.2 Activités des membres de l'ICA	76
		5.3 Décaissements	86
		6. Other Public Sources of Financing	91
		6.1 Aperçu	91
		6.2 Engagements des gouvernements africains dans les infrastructures	92
		6.3 Autres sources publiques de financement	97
		7. Analyse sectorielle	109
		7.1 Transport	109
		7.2 Eau et assainissement	112
		7.3 Énergie	113
		7.4 TIC	117
		8. Analyse régionale	121
		Afrique centrale	122
		Afrique de l'Est	123
		Afrique du Nord	125
		Afrique australe	126
		Afrique de l'Ouest	128
		La République d'Afrique du Sud	129



À propos de l'ICA

Mission et vision

La mission principale du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) consiste à contribuer à la réduction de la pauvreté et à l'augmentation de la croissance économique dans toute l'Afrique en soutenant et promouvant des investissements plus importants dans les infrastructures africaines, tant de sources publiques que privées. La vision de l'ICA est que tous les Africains puissent avoir accès à des services d'infrastructure durables et fiables, notamment dans les domaines de l'énergie, du transport, de l'eau et des technologies de l'information et de la communication (TIC).

Origine

Des années 1990 à 2004, la majorité des principaux organismes donateurs et pays du G8 s'étaient concentrés sur des questions autres que les infrastructures en Afrique. Ainsi, la lutte contre la pandémie de VIH sur le continent africain a détourné de nombreux investissements des programmes de transport, d'énergie, d'eau et de TIC. Le sommet du G8 de 2005 à Gleneagles a offert à la Commission pour l'Afrique l'occasion de présenter des données déterminantes sur la nécessité cruciale de réorienter l'attention vers la construction et la gestion d'un système d'infrastructure durable en Afrique.

L'objectif de la Commission pour l'Afrique était de poser un regard neuf sur le passé et le présent du continent, ainsi que sur le rôle de la communauté internationale dans son développement futur. La Commission a formulé plusieurs recommandations précises à l'intention du G8, de l'Union européenne, d'autres nations riches et des pays africains. L'une des principales recommandations était de répondre au besoin crucial de renforcer les infrastructures africaines (transport, eau, énergie et TIC). C'est dans cet esprit que le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) a été créé en juillet 2005, à la suite d'une recommandation de la Commission pour l'Afrique au sommet du G8 à Gleneagles (Royaume-Uni).

Membres

L'ICA est un partenariat tripartite entre des donateurs bilatéraux, des institutions africaines et des institutions multilatérales. Les membres de l'ICA sont :

- Tous les pays du G7 : Allemagne, Canada, États-Unis, France, Italie, Japon et Royaume-Uni.
- Deux membres du G20 : Royaume d'Espagne (récemment admis) et République d'Afrique du Sud (premier pays africain membre).
- Institutions africaines : Commission de l'Union africaine (CUA), Agence de développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD), Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (ONUCEA) ; les Communautés économiques régionales qui participent en tant qu'observateurs aux réunions de l'ICA.
- Banques multilatérales de développement : Banque africaine de développement (BAD), Banque africaine d'import-export (AfreximBank), Banque européenne d'investissement (BEI), Société financière internationale (SFI), Banque islamique de développement (BIsD), Africa Finance Corporation (AFC) et le Groupe de la Banque mondiale (Société financière internationale - SFI, Agence multilatérale de garantie des investissements - MIGA, et Banque mondiale - BM).
- Institutions régionales et bilatérales de financement du développement : Agence française de développement (AFD), Banque ouest-africaine de développement (BOAD), et la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA).
- VINCI, une entreprise privée spécialisée dans les concessions, la construction et l'énergie, est devenu le premier membre privé de l'ICA.

D'autres donateurs de contributions financières importantes aux infrastructures en Afrique peuvent devenir membres.

Avant-propos

Dans le cadre de sa mission, le Consortium pour les infrastructures en Afrique assure le suivi des investissements dans les infrastructures sur le continent africain, par pays et par source de financement. L'objectif consiste à suivre les tendances et identifier les moyens d'augmenter le montant du financement des infrastructures durables dans les secteurs du transport, de l'eau et de l'assainissement, de l'énergie et des TIC en Afrique. L'ICA n'est pas une agence de financement ; c'est un consortium d'importants partenaires financiers qui cherchent à optimiser les flux de financement vers l'Afrique afin de réduire le déficit d'infrastructures du continent et d'améliorer la vie et les moyens de subsistance de tous les Africains. L'ICA joue donc un rôle de facilitateur dans le financement et le développement des infrastructures africaines en mutualisant les efforts de ses membres dans des domaines tels que le partage de l'information, la création et la diffusion de connaissances pertinentes, et l'identification des nouveaux enseignements de politiques qui faciliteront la mobilisation des ressources financières pour le développement des infrastructures aux niveaux national et régional.

Le rapport sur les Tendances du financement des infrastructures en Afrique (TFI) 2019-2020 a été préparé dans une période très inhabituelle. En effet, la pandémie de COVID-19 a bouleversé de nombreuses tendances économiques et sociales dans le monde. Tous les pays ont été touchés. En Afrique, de nombreux services sociaux essentiels tels que les soins de santé de base et l'éducation ont été réduits et des emplois perdus, ce qui a accru la pauvreté et exacerbé les difficultés, en particulier pour les personnes situées en bas de la pyramide. La réduction de l'activité économique et le déclin des exportations ont eu un impact négatif sur le poids de la dette de nombreux pays, dont certains se trouvent maintenant en situation de surendettement. Les IFI ont fourni une aide d'urgence et pris des mesures d'allègement de la dette, notamment le Programme COVID-19 du FMI (Assistance financière et allègement du service de la dette)¹. Mais dans l'ensemble, les pays africains ont fait preuve d'une résilience louable et leur réponse politique ferme a réduit l'impact possible sur le continent. Pour les secteurs des infrastructures, la pandémie a réduit les flux financiers en 2020, tant de la part des gouvernements nationaux que des IFI, les rares ressources fiscales ayant été réaffectées à des usages sociaux plus urgents.

Le financement des infrastructures africaines provient de quatre sources. Premièrement, les gouvernements financent eux-mêmes une part importante des investissements dans les infrastructures (41 % du total en 2019-2020). Ce financement provient des recettes fiscales actuelles ou futures ; il est déployé par le biais du processus budgétaire national ou de l'émission d'obligations. Deuxièmement, les membres de l'ICA, en tant que partenaires des pays africains, financent des projets d'infrastructure par le biais de dons et de prêts (27 %). Troisièmement, les partenaires de développement qui ne sont pas membres de l'ICA (Chine, Groupe de coordination arabe, BERD, organisations bilatérales européennes non-membres de l'ICA, banques régionales de développement africaines, NBD, AIIB, Inde et Africa50) participent également au financement (14 %). Enfin, le secteur privé apporte sa puissance financière (18 %) pour financer certains nouveaux actifs d'infrastructure, nécessitant souvent un soutien tel que des garanties des gouvernements ou des IFI.

Depuis plusieurs décennies, les infrastructures africaines n'ont pas été en mesure d'attirer suffisamment de fonds pour financer leurs investissements et l'entretien des actifs existants. Il subsiste un important déficit de financement qui handicape la compétitivité mondiale de l'Afrique, limite sa productivité et rend la vie plus difficile aux populations africaines. Les exportations sont plus coûteuses que dans d'autres régions, les ports africains étant inefficaces et le transport routier onéreux. L'énergie électrique est difficile à obtenir et peu fiable. De nombreuses communautés sont privées d'eau potable et de services d'assainissement. Seuls les actifs dans le domaine des technologies de l'information et de la communication (TIC) ont permis d'atteindre les objectifs d'accès internationaux, et ils ont été pour la plupart financés par le secteur privé, sans nécessiter le soutien des pouvoirs publics. Les TIC sont une réussite notable en Afrique. Outre les services de communication, les opérateurs de téléphonie mobile ont déployé des services financiers pour les clients à faible revenu, améliorant ainsi l'inclusion financière des pauvres.

Le rapport présente plusieurs messages clés. Je souhaite en souligner deux. Premier message clé : l'insuffisance du financement des infrastructures résulte en grande partie du manque de viabilité financière du secteur. Les mauvaises performances financières des services publics

¹ <https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/COVID-Lending-Tracker>

africains, qu'il s'agisse de l'électricité ou de l'eau, ne sont pas un phénomène récent. La question de la viabilité financière, due en grande partie à des tarifs qui ne couvrent pas suffisamment les coûts d'investissement, touche l'ensemble du secteur des infrastructures et le tourmente depuis des décennies. Cette question a été et reste une contrainte importante sur le financement disponible pour les nouveaux actifs, exacerbant le montant inadéquat du financement qui va vers le secteur à la fois pour les nouveaux investissements et pour l'entretien des investissements existants. Il n'y a pas de solution miracle pour résoudre ce problème. Les membres de l'ICA et les autres sources de financement doivent travailler avec les services publics, les régulateurs et les décideurs au niveau national pour s'assurer que le secteur est bien géré et financièrement solide, avec des tarifs adéquats qui comprennent également, si besoin est, des subventions ciblées. Des secteurs d'infrastructure bien gérés et bien financés sont essentiels pour augmenter la croissance économique et réduire la pauvreté et les inégalités.

Des secteurs d'infrastructure bien gérés et bien financés sont essentiels pour augmenter la croissance économique et réduire la pauvreté et les inégalités.

Deuxième message clé : la contribution du financement privé aux infrastructures est bien en deçà de son potentiel. Les investisseurs institutionnels africains gèrent un montant très important d'épargne contractuelle (estimé à 18 500 milliards USD en 2020), dont pratiquement aucun ne finance les infrastructures du continent. Cette situation contraste avec la pratique en vigueur dans d'autres régions du monde. L'Afrique doit créer une classe d'actifs d'infrastructure qui puisse attirer le financement des investisseurs institutionnels. Elle doit explorer la titrisation des actifs existants avec des flux de trésorerie stables pour attirer les investisseurs du secteur privé, recyclant ainsi les financements existants. Certaines innovations intéressantes commencent à voir le jour dans ce domaine et méritent d'être envisagées pour être reproduites, par exemple l'initiative InfraCredit au Nigeria et d'autres.

Nous espérons que vous trouverez ce rapport instructif, complet dans son analyse et attirant dans ses recommandations politiques et opérationnelles. Par-dessus tout, nous espérons qu'il contribuera à attirer plus de financements pour les infrastructures sur l'ensemble du continent africain.

Solomon Quaynor, Vice-président, Secteur privé, Infrastructure et Industrialisation, BAD

Kevin Kariuki, Vice-président, Énergie, climat et croissance verte, BAD

Amadou Oumarou, Ancien Directeur Infrastructure et Développement urbain, BAD

Mike Salawou, Directeur par intérim Infrastructure et Développement urbain et Coordinateur de l'ICA, BAD.



Solomon Quaynor,
Vice-Président, Secteur Privé, Infrastructures et Industrialisation, BAD



Kevin Kariuki,
Vice-Président, Electricité, Énergie, Climat et Croissance Verte, BAD



Amadou Oumarou,
Ancien Directeur des infrastructures et du Développement Urbain, BAD



Mike Salawou,
Directeur par intérim des infrastructures et du Développement Urbain et Coordinateur de l'ICA, BAD

Définitions

Données budgétaires

Allocations budgétaires: Budget total du gouvernement approuvé pour les postes respectifs.

Budget total des infrastructures: Somme des allocations budgétaires des secteurs de l'énergie, de l'eau et assainissement, des transports et des TIC. Le cas échéant, les allocations multisectorielles ou en faveur d'autres infrastructures notables sont indiquées séparément.

Membres de l'ICA

Pays du G7, République d'Afrique du Sud, Espagne, AFC, BAD, Afreximbank, AUDA-NEPAD), CEANU, BOAD, CE, BEI, BlSd, GBM (BM, SFI, MIGA), et VINCI, CER (observateurs).

Infrastructures

Budget total des infrastructures: Somme des crédits budgétaires allouée aux secteurs de l'énergie, de l'eau et assainissement, des transports, des TIC et aux infrastructures multisectorielles.

Infrastructures matérielles: Infrastructures physiques.

Infrastructures immatérielles: Mesures visant à soutenir ou accompagner la production de résultats en matière d'infrastructures physiques, notamment la recherche, la mise en place d'une législation favorable, la préparation de projet et le renforcement des capacités.

Préparation de projet: Exécution de tous les cycles de préparation de projet ou des activités de développement nécessaires pour mener à bien un projet d'infrastructure, en passant de l'identification à la conception et au bouclage financier. Cela comprend les tests de faisabilité et la structuration financière et juridique ainsi que la mobilisation de capitaux.

Financement

Engagements: Fonds directs approuvés au cours d'une année donnée pour financer des projets tout au long de leur cycle de vie.

Décaissements: Décaissements de fonds destinés à des projets d'infrastructure au cours d'une année donnée.

APD – Aide publique au développement: Don ou prêt assorti de modalités concessionnelles publiques et géré par des organismes gouvernementaux donateurs.

Non-APD: Financement non concessionnel provenant de sources publiques ou privées.

Projet régional: Projet comportant des bénéficiaires directs dans plus d'un pays. Il peut s'agir de

projets transfrontaliers ou de projets d'intégration régionale impliquant au minimum deux pays ou projets nationaux.

Régions

Afrique du Nord : Algérie, Égypte, Libye, Mauritanie, Maroc, Tunisie.

Afrique de l'Ouest : Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Côte d'Ivoire, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo.

Afrique centrale : Burundi, Cameroun, République centrafricaine (RCA), Tchad, Congo, République démocratique du Congo (RDC), Guinée équatoriale, Gabon, Rwanda, São Tomé-et-Príncipe (STP).

Afrique de l'Est : Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Seychelles, Somalie, Soudan du Sud, Soudan, Tanzanie, Ouganda.

Afrique australe : Angola, Botswana, Comores, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Swaziland, Zambie, Zimbabwe.

RAS : République d'Afrique du Sud.

Banques régionales de développement

Banque de développement des États de l'Afrique centrale (BDEAC), DBSA (membre de l'ICA), BIDC, BDAE, BOAD (membre de l'ICA).

Secteurs

Transports: Aéroports, ports, chemin de fer, route.
Énergie : Production, transport et distribution d'électricité et de gaz (y compris les pipelines et les infrastructures associées).

Eau et assainissement: Assainissement, irrigation, infrastructures des ressources en eau (transfrontalières), approvisionnement en eau, traitement et gestion des déchets (solides & liquides).

TIC: Technologies de l'information et de la communication, y compris le haut débit, les réseaux mobiles et les satellites.

Multisectoriel: Projets trans-sectoriels ou ne relevant pas d'un secteur spécifique. Il peut s'agir de la mise en œuvre d'une unité de PPP ou de programmes de renforcement des capacités.

Non alloués: Engagements couvrant plusieurs secteurs de l'ICA, mais qui ne peuvent pas être alloués avec précision.

Acronymes

AAE	Accord d'achat d'énergie	CATE	Centre africain pour la transformation économique
ACG	Groupe de coordination	CdA	Corne de l'Afrique
AFC	Africa Finance Corporation	CDC	Caisse de dépôts et consignations
AFD	Agence française de développement	CDG	Caisse de dépôt et de gestion
AGFUND	Programme du Golfe arabe pour le développement	CE	Commission européenne
AIIB	Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures	CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
AIIF	Fonds africain d'investissement dans les infrastructures	CENT	Caisse d'épargne nationale tunisienne
APD	Aide publique au développement	CER	Communauté économique régionale
ARP	Assurance du risque politique	COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
ARTIN	Réseau régional africain d'infrastructures de transport (COP	Conférence des Parties
ASG	Actifs sous gestion	CSERP	Cadre SEMed pour les énergies renouvelables privées
ASS	Afrique subsaharienne	CUA	Commission de l'Union africaine
AUDA	Agence de développement de l'Union africaine	DBSA	Banque de développement de l'Afrique australe
BAD	Banque africaine de développement	EAPP	Pool énergétique de l'Afrique de l'Est
BADEA	Banque arabe pour le développement économique en Afrique	ER	Énergies renouvelables
BCD	Banque de commerce et de développement	FADD	Fonds d'Abu Dhabi pour le développement
BCEAO	Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest	FADES	Fonds arabe pour le développement économique et social
BEI	Banque européenne d'investissement	FCDO	Bureau des Affaires étrangères et du Commonwealth (Royaume-Uni)
BERD	Banque européenne pour la reconstruction et le développement	FFUEAI	Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures
BIDC	Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO	FIDE	Fonds irakien pour le développement extérieur
BIsD	Banque islamique de développement	FKDEA	Fonds koweïtien pour le développement économique arabe
BMD	Banque multilatérale de développement	FMA	Fonds monétaire arabe
BOAD	Banque ouest-africaine de développement	FSD	Fonds saoudien pour le développement
BRD	Banque régionale de développement	GBM	Groupe de la Banque mondiale
BRI	Initiative La Ceinture et la Route de la Chine	GIF	Fonds mondial pour l'infrastructure
BRT	Transport rapide par bus	GNL	Gaz naturel liquéfié
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est	IATA	Association internationale du transport aérien
CAIA	Classe d'actifs d'infrastructure en Afrique	ICA	Consortium pour les infrastructures en Afrique
CAPP	Pool énergétique de l'Afrique centrale	IDA	Association internationale de développement
		IDC	Industrial Development Corporation

Acronymes

IIQ	Investissement dans des infrastructures de qualité	REDIT	Programme de développement économique régional pour l'investissement et le commerce
IPPF-NEPAD	Mécanisme de financement de la préparation des projets d'infrastructure du NEPAD	REIPPP	Programme sud-africain d'approvisionnement auprès de producteurs indépendants d'énergie renouvelable
JICA	Agence japonaise de coopération internationale	REPP	Programme de performance des énergies renouvelables
KfW	Banque de développement de la République fédérale d'Allemagne	RIPDM	Schéma directeur régional de développement des infrastructures de la SADC
MIGA	Agence multilatérale de garantie des investissements	SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
NAPP	Pool énergétique de l'Afrique du Nord	SAPP	Pool énergétique de l'Afrique australe
NBD	Nouvelle banque de développement	SeMed	Sud et est de la Méditerranée
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique	SFI	Société financière internationale
NSIA	Autorité d'investissement souverain du Nigeria	SGR	Chemin de fer à voie standard
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques	SPV	Entité financière spécialisée
OFID	Fonds de l'OPEP pour le développement international	SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
ONUCEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique	TIC	Technologies de l'information et de la communication
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole	UA	Union africaine
PAP/PIDA	Plan d'action prioritaire du PIDA	UE	Union européenne
PEI	Producteur d'énergie indépendant	USAID	United States Agency for International Development (Agence américaine pour le développement international)
PER	Pool énergétique régional	WAPP	Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest
PIB	Produit intérieur brut	WRI	Institut des ressources mondiales
PIDA	Programme pour le développement des infrastructures en Afrique	ZLECA	Zone de libre-échange continentale africaine
PIDG	Groupe de développement des infrastructures privées		
PPDF	Facilité de préparation et de développement de projets de la SADC		
PPI	Participation privée dans l'infrastructure (Banque mondiale)		
PPP	Partenariat public-privé		
PV	Photovoltaïque		
QFD	Fonds de développement du Qatar		
rAREH	responsAbility Renewable Energy Holding		
RAS	République d'Afrique du Sud		
RDC	République démocratique du Congo		

Liste des Encadrés, Figures, et Tableaux

Encadrés

2.1 : Sources de données	30
3.1 : Égypte – Partenariat public-privé pour les transports en commun	42
3.2 : Mozambique – Partenariat public-privé pour les énergies renouvelables	42
3.3 : Pools énergétiques régionaux en Afrique	46
3.4 : Exemples de projets soutenant l'intégration régionale	47
4.1 : Société de garantie de crédit du Nigeria (InfraCredit)	57
4.2 : En quoi les caisses de dépôts diffèrent-elles des banques de développement ?	59
4.3 : La Caisse des dépôts de France	60
4.4 : La Caisse de dépôts marocaine	62

Figures

2.1 : Engagements totaux par source (milliards USD), 2016-2020	25
2.2 : Engagements par source (milliards USD), 2019-2020	26
2.3 : Tendances des engagements, par secteur (milliards USD), 2016-2020	27
2.4 : Tendances des engagements par région (milliards USD), 2016-2020	28
2.5 : Besoins de financement et investissement réel par secteur (milliards USD), 2019	29
2.6 : Besoins de financement et investissement réel par secteur (milliards USD), 2020	29
3.1 : Tendances du financement du secteur privé par secteur (milliards USD), 2016-2020	37
3.2 : Financement du secteur privé par région, 2019-2020	38
3.3 : Financement du secteur privé par secteur, 2019-2020	38
4.1 : Bilans consolidés de quelques caisses de dépôts africaines (milliards EUR), 2015-2017	61
4.2 : Émissions de dioxyde de carbone en Afrique (tonnes), 1990-2020	64
5.1 : Engagements et décaissements totaux des membres de l'ICA (milliards USD), 2016-2020	70
5.2 : Engagements des membres de l'ICA par source et par région (millions USD), 2019	72
5.3 : Engagements des membres de l'ICA par source et région (millions USD), 2020	73
5.4 : Tendances des engagements des membres de l'ICA par secteur (milliards USD), 2016-2020	74
5.5 : Tendances des engagements des membres de l'ICA par région (milliards USD), 2016-2020	75
5.6 : Tendances des décaissements par secteur (milliards USD), 2016-2020	87
6.1 : Allocations budgétaires du gouvernement national par secteur (milliards USD), 2016-2020	94
6.2 : Allocations budgétaires des gouvernements nationaux par région et par secteur (millions USD), 2019-2020	95
6.3 : Total des engagements de la Chine par secteur (milliards USD), en 2016-2020	98
6.4 : Total des engagements de la Chine par région (milliards USD), en 2016-2020	98
6.5 : Engagements des non-membres ICA de l'ACG par membre (millions USD), 2016-2020	99
6.6 : Engagements des non-membres ICA de l'ACG par secteur (milliards USD), 2016-2020	102
6.7 : Engagements des non-membres ICA de l'ACG par région (milliards USD), 2016-2020	102
6.8 : Engagements des non-membres de l'ICA par secteur (millions USD), 2019	102
6.9 : Engagements des non-membres de l'ICA par secteur (millions USD), 2020	102

7.1 : Nombre de téléphones portables en Afrique (m), 2010-2020	117
7.2 : Couverture de l'Internet mobile en Afrique subsaharienne	117
8.1 : Total des engagements par région (milliards USD), 2018-2020	121
8.2 : Financement total pour l'Afrique centrale par secteur, 2019-2020	122
8.3 : Tendances des engagements en Afrique centrale par source (milliards USD), 2016-2020	123
8.4 : Financement total pour l'Afrique australe par secteur, 2019-2020	124
8.5 : Tendances des engagements en Afrique australe par source (milliards USD), 2016-2020	124
8.6 : Financement total pour l'Afrique du Nord par secteur, 2019-2020	125
8.7 : Tendances des engagements en Afrique du Nord par source (milliards USD), 2016-2020	126
8.8 : Financement total pour l'Afrique australe par secteur, 2019-2020	127
8.9 : Tendances des engagements en Afrique australe par source (milliards USD), 2016-2020	127
8.10 : Financement total pour l'Afrique de l'Ouest par secteur, 2019-2020	128
8.11 : Tendances des engagements en Afrique de l'Ouest par source (milliards USD), 2016-2020	129
8.12 : Financement total en RAS par secteur, 2019-2020	130
8.13 : Tendances des engagements en RAS par source (milliards USD), 2016-2020	130

Tableaux

2.1 : Engagements totaux et financement moyen par groupe de sources (millions USD), 2016-2020	26
3.1 : Besoins de financement et déficit de financement annuel par secteur, 2019-2020	34
3.2 : Tendances du déficit de financement par secteur, 2017-2020	37
3.3 : Financement provenant du secteur privé pour les infrastructures africaines (millions USD), 2016-2020	37
3.4 : Financement du secteur privé dans les infrastructures africaines par secteur (millions USD), 2018-2020	39
3.5 : Projets de PPP par région et par secteur (millions USD), 2019-2020	40
3.6 : Types de PPP conclus en 2019 et 2020	41
3.7 : PPP en Afrique, 2019	43
3.8 : Les PPP en Afrique, 2020	44
3.9 : Opérations du PIDA, 2019-2020	47
3.10 : Opérations soutenues par le NEPAD, 2019-2020	49
4.1 : Investisseurs institutionnels africains (milliards USD), projection pour 2020	55
4.2 : Principaux marchés des valeurs mobilières en Afrique, 2021	58
4.3 : Bilan énergétique africain (en EJ), 2019-2020	66
5.1 : Engagements des membres de l'ICA en 2019 et 2020 et tendances historiques (millions USD)	71
5.2 : Montant et part des types de financement	75
6.1 : Engagements des non-membres de l'ICA en 2019 et 2020 et tendances historiques (millions USD)	92
6.2 : Allocations budgétaires des gouvernements nationaux (millions USD), 2019-2020	93
7.1 : Taux d'accès à l'électricité en Afrique (%), 2010-2019	115

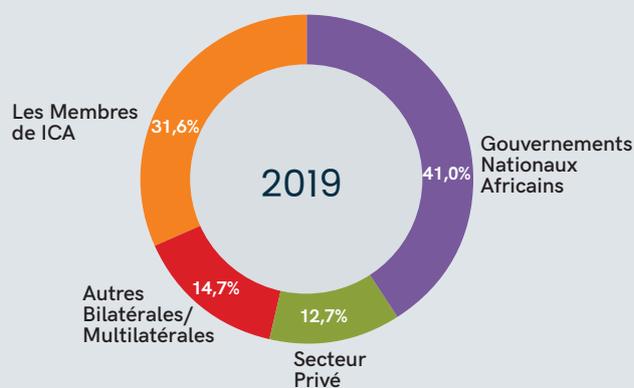
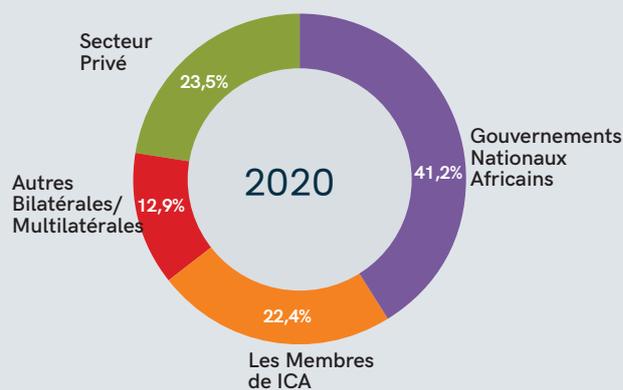


Vue d'ensemble

La moyenne 2019-2020 de financement de 83 mrds USD était inférieure à la moyenne 2017-2018 de 91,2 milliards USD et nettement inférieure au point culminant de 2018.



- Gouvernements Nationaux Africains
- Secteur Privé
- Autres Bilatérales/Multilatérales
- Les Membres de ICA

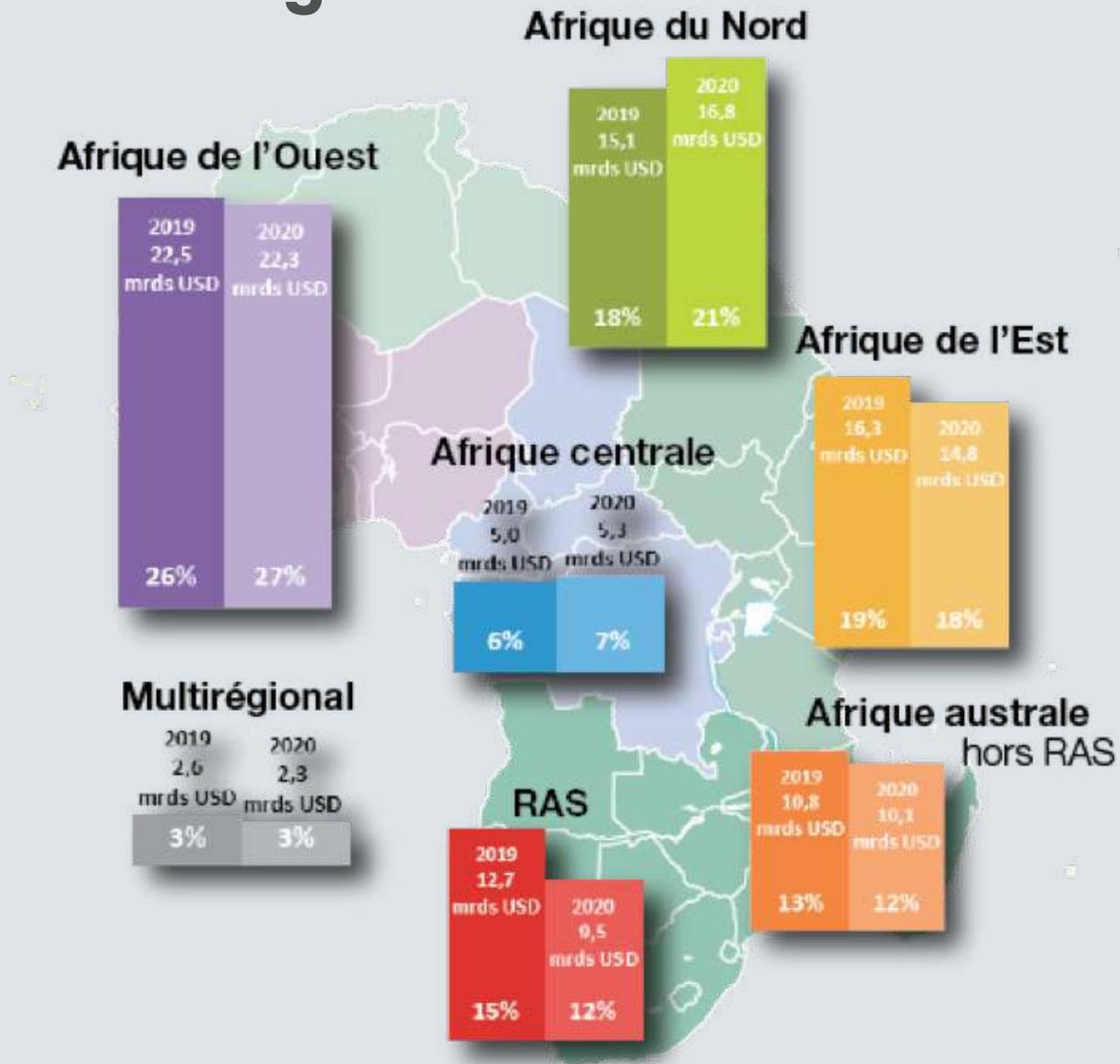


Les membres de l'ICA et les autres organismes bilatéraux et multilatéraux ont contribué à près de



68mrds\$
En 2019-2020

Les fonds ont été alloués à ces régions...



...et à ces secteurs.



TRANSPORTS

33,8mrds\$ en 2019
34.4mrds\$ en 2020



EAU

10,1mrds\$ en 2019
8,1mrds\$ en 2020



MULTISECTORIEL

3,7mrds\$ en 2019
4,6mrds\$ en 2020



ÉNERGIE

25,9mrds\$ en 2019
23,5mrds\$ en 2020



TIC

11,4mrds\$ en 2019
10,4mrds\$ en 2020



1.

Messages clés



1. Messages clés

1 La pandémie de COVID-19 a eu un impact négatif sur les flux d'investissement dans les infrastructures. Dans le même temps, elle a mis en évidence la nécessité d'une action parallèle sur les infrastructures

sociales. La réduction des investissements en infrastructure causée par la pandémie a impacté négativement la réduction du déficit annuel de financement de l'infrastructure en Afrique. (Le déficit de financement est la différence entre le coût estimé des besoins annuels nécessaires pour arriver à un niveau de service de base pour les africains d'ici 2025 et le niveau des engagements de financement réalisés dans une année². 2019 a été historiquement l'année avec le plus bas déficit de financement. Le Rapport TFI 2019-2020 estime le déficit pour 2019 d'une fourchette entre 53 et 93 milliards USD. Ce déficit a augmenté durant 2020, l'année de la pandémie, à un niveau entre 59 et 96 milliards USD, dû essentiellement au besoin de focaliser les ressources aux activités relatives à la pandémie, ce qui a fait reculer l'objectif pour atteindre les besoins de base en infrastructure sur le continent.

La pandémie a également montré la nécessité d'améliorer les infrastructures et les services de santé et a mis l'accent sur les problèmes de résilience des infrastructures et des services d'éducation. Si ce rapport concerne le mandat de l'ICA en matière d'infrastructures, qui couvre l'énergie, le transport, l'approvisionnement en eau et assainissement et les TIC, l'amélioration des infrastructures sociales est tout aussi importante dans la plupart des pays africains. Il existe un lien entre les infrastructures physiques classiques et les infrastructures sociales. Les services d'eau et d'assainissement, par exemple, sont essentiels pour améliorer la santé des populations. L'attention portée aux questions sociales lors de la planification des infrastructures physiques peut également améliorer l'efficacité des services sociaux. Les réseaux de télécommunication et de



distribution d'électricité, qui favorisent la connectivité aux établissements scolaires et de santé, sont essentiels pour renforcer la résilience de ces installations. L'extension des connexions Internet aux familles à faible revenu est un facteur important pour améliorer les résultats scolaires et étendre l'inclusion économique et financière.

2 L'innovation financière commence à élargir le champ des options de financement disponibles pour les infrastructures, notamment l'accès par le secteur privé à l'épargne intérieure. L'intensification et la reproduction de ces innovations méritent une plus grande attention.

La conception et l'expérimentation d'innovations importantes en Afrique, notamment les innovations financières, ont enregistré un sérieux démarrage ces dernières années. Depuis longtemps, l'objectif est d'attirer l'importante épargne nationale gérée par les investisseurs institutionnels africains vers le financement des infrastructures. Dans le secteur de l'énergie, où il existe des actifs en infrastructure sujets à des flux de revenus fiables, le recyclage financier commence à se mettre en place grâce à des mécanismes de rehaussement du crédit tels que la titrisation des flux de revenus. Infracredit, filiale de la Nigeria Sovereign Investment Authority, en est un exemple. Il s'agit d'une agence de garantie monoligne, créée pour couvrir les obligations d'infrastructure avec des garanties de crédit nationales. InfraCredit propose un rehaussement de crédit innovant qui peut attirer les investisseurs institutionnels nationaux vers cette nouvelle classe d'actifs.

Dans tous les secteurs, on s'efforce d'étudier comment les capitaux publics pourraient attirer le secteur privé, par exemple en recourant davantage aux garanties de crédit et à d'autres mécanismes de rehaussement du crédit au lieu d'utiliser systématiquement les capitaux publics pour financer directement les projets. Cependant, les projets public-privé restent complexes et prennent beaucoup de temps et leurs coûts de transaction sont élevés. Ils sont aussi victimes, dans de nombreux cas, du manque de familiarité des responsables nationaux avec les modèles performants. Ainsi, tous ces éléments représentent un obstacle au déploiement à grande échelle des projets public-privé.



Les mécanismes visant à attirer l'épargne nationale augmenteront les possibilités de financement des infrastructures

² Les données sur le financement annuel nécessaire pour arriver à un niveau de base de services d'infrastructure d'ici 2025 vient du rapport de la BAD Perspectives économiques en Afrique (PEA) 2019. La méthodologie utilisée pour calculer le déficit de financement est expliquée dans la Section 3.1 de ce rapport

3 Les principes du G20 en matière d'investissement dans les infrastructures de qualité (IIQ) et les recommandations du rapport de l'OCDE/CATE offrent une occasion unique aux membres du G20 d'aider les pays africains à améliorer la qualité des projets d'infrastructure en Afrique.



Les principes du G20 en matière d'infrastructures de qualité peuvent être appliqués à des projets en Afrique

Les principes du G20, approuvés par tous les membres du G20, pourraient également s'avérer très utiles pour améliorer les services d'infrastructure en Afrique. Si la plupart des pays africains sont d'accord avec les principes, leur exécution s'est avérée difficile, notamment pour les projets de grande ampleur. La quasi-totalité de l'aide financière bilatérale à l'APD

étant financée par les membres du G20, il existe une opportunité unique pour ceux d'entre eux qui sont actifs en Afrique d'aider les pays avec lesquels ils travaillent à appliquer les principes IIQ du G20 aux projets d'infrastructure africains.

Le rapport OCDE/CATE comprend également des recommandations visant à améliorer la qualité. Elles proposent l'attribution d'un Label de Qualité certifiant qu'un projet a excellé dans sa préparation dès les premières phases. Elles proposent aussi une plateforme d'apprentissage en temps réel par les pairs entre les professionnels des pays responsables de la préparation des projets. Les principes IIQ du G20 et les recommandations de l'OCDE et du CATE méritent l'attention et le soutien de tous les membres et non-membres de l'ICA actifs dans le financement des infrastructures en Afrique.

4 Même si des réussites récentes sont notables en termes d'accès aux services d'électricité et d'eau, par exemple l'accès à l'électricité au Kenya, il est de plus en plus évident que la faible viabilité financière freine l'expansion de cet accès aux populations africaines.

Des mesures doivent être prises pour améliorer les services tout en facturant aux consommateurs des tarifs reflétant les coûts. L'une des principales caractéristiques des secteurs de l'électricité et de l'eau et de l'assainissement dans les pays africains est leur manque de viabilité financière, en ce sens que leurs revenus ne couvrent pas le coût total des opérations, y compris celui des investissements. Les tarifs moyens sont trop bas, la facturation et le recouvrement sont insuffisants et l'efficacité opérationnelle des services d'électricité et d'eau est inadéquate. Cela s'est traduit par une contrainte importante sur le financement de l'extension du service dans les zones non desservies. Les services d'eau, en particulier, affichent rarement des tarifs qui couvrent beaucoup plus que les coûts directs d'exploitation et de maintenance. Les fonds nécessaires à l'investissement, qui ne proviennent pas des consommateurs, doivent venir de dons du gouvernement ou des donateurs. Le financement par le secteur privé n'est disponible que si les investissements peuvent être remboursés. Pour le secteur de l'électricité, cela signifie que la population et les entreprises sont privées d'électricité. Pour le secteur de l'eau, cela signifie que les habitants doivent



s'approvisionner eux-mêmes, en prenant souvent de l'eau à des sources peu sûres, y compris des vendeurs qui font payer beaucoup plus cher l'eau provenant de canalisations. Dans les deux cas, ce sont les personnes démunies qui en pâtissent et qui finissent par payer cher un service médiocre. Conscients des défis politiques, les pouvoirs publics devraient prendre des mesures visant à investir progressivement dans des améliorations tout en demandant à la population de payer pour les services et en protégeant les plus vulnérables contre des coûts inabordables avec des subventions bien ciblées.

5 Les énergies renouvelables représentent une opportunité considérable pour les pays africains. À mesure que l'Afrique s'électrifie, il serait souhaitable que les pays cherchent à investir autant que possible dans de nouvelles capacités de production basées sur les énergies renouvelables (ER). Cela les aiderait à respecter leurs engagements climatiques pris dans le cadre de la COP21 et de la COP26. En outre, les énergies renouvelables sont désormais, pour la plupart, moins chères que les nouvelles capacités de production à base de combustibles fossiles.



Pourtant, malgré quelques projets d'ER notables, par exemple au Maroc et en Afrique du Sud, les pays du continent continuent principalement à investir dans de nouvelles capacités de production à base de combustibles fossiles et tardent à remplacer les capacités existantes par des ER. Il semble que les raisons de ce lent déploiement soient dues à ce que de nombreux projets d'ER sont structurés comme des projets d'énergie indépendants avec des sponsors privés, et que les coûts de transaction élevés et les longs délais de négociation des accords contractuels des producteurs d'énergie indépendants (PEI) dissuadent la plupart des sponsors privés de poursuivre. Il apparaît aussi que les compagnies d'électricité du continent sont conservatrices dans leur choix technologique et continuent de s'appuyer sur des unités de turbines diesel et à gaz testées et qui ont fait leur preuve au lieu de prendre exemple sur les pratiques innovantes d'autres régions du monde en développement, comme l'Inde et la Chine.

6 La Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) est une opportunité d'accélérer les projets de transformation.

Le continent africain compte 54 pays avec une population moyenne inférieure à 26 millions d'habitants ; il est donc très fragmenté. Pour renforcer l'échelle économique, les pays africains doivent commercer et travailler ensemble. Toutefois, les liaisons commerciales et de transport existantes sont insuffisantes et les coûts de logistique très élevés. Ainsi, les pays africains commercent beaucoup plus avec des partenaires extérieurs au continent qu'avec leurs voisins et ne sont pas en mesure de développer des industries et des chaînes de valeur à l'échelle mondiale. Des projets de transformation, pour la plupart multipays et multisecteurs, pourraient donner un élan au développement industriel autour des ports stratégiques en eau profonde et des corridors de transport qui s'ouvrent sur l'intérieur du continent (y compris sur les pays enclavés). Ces projets



stratégiques sont susceptibles d'impliquer des investissements dans les infrastructures de transport, dans des capacités fiables de production, de transport et de distribution d'électricité ainsi que dans des infrastructures immatérielles telles que

la logistique et la facilitation des échanges. La ZLECAf devrait donner une impulsion significative à l'avancement des programmes et projets de transformation multipays.





2.

**Tendances
financeme**

du nt

2.1 Effet de la pandémie de COVID-19 sur l'investissement dans les infrastructures

2.2 Qui finance les infrastructures africaines?

2.3 Quels secteurs attirent les investissements ?

2.4 Dans quelles régions les fonds affluent-ils?

2.5 Impact des tendances de financement

2. Tendances du financement

Principales constatations

En 2020, le montant total des engagements était inférieur de 10 % au chiffre de 2019, en grande partie en raison de l'impact du COVID-19.

- Les gouvernements africains ont continué à représenter la majeure partie des engagements.
- Après une hausse en 2019, les engagements des membres de l'ICA en 2020 se sont stabilisés à 22 % du total des engagements, soit un peu plus que leur part de 20 % en 2018.
- Les engagements du secteur privé ont atteint 19 milliards USD en 2020, le niveau le plus élevé jamais enregistré.
- La part des engagements alloués au transport a augmenté au cours des dernières années, passant de 32 % en 2018 à 42 % en 2020.
- Les déficits de financement restent importants dans tous les secteurs, à l'exception des TIC, et se sont nettement creusés dans le secteur de l'eau et assainissement au cours des 4 dernières années.

Ce chapitre d'introduction examine l'impact de la pandémie de COVID-19 sur l'investissement dans les infrastructures (Section 2.1) et, plus précisément, comment le climat d'incertitude et la nécessité pour les financiers de réaffecter les ressources à la réponse à la pandémie ont entraîné une diminution du financement des infrastructures. La Section 2.2 donne un aperçu des différentes sources de financement des infrastructures africaines, organisées en quatre groupes – les membres de l'ICA, les gouvernements africains, les autres sources publiques et le secteur privé. Le chapitre présente ensuite une répartition du financement par secteur (Section 2.3) et par région (Section 2.4) en guise d'introduction aux chapitres suivants, qui fournissent davantage de détails. Enfin, la Section 2.5 examine comment la réaffectation des financements de l'infrastructure vers des secteurs liés à la pandémie a exacerbé les déficits de financement dans certains secteurs, et comment le secteur privé pourrait contribuer à remédier aux lacunes dans certains secteurs.

2.1 Effet de la pandémie de COVID-19 sur l'investissement dans les infrastructures

La crise sanitaire a affecté les pays africains différemment en termes de nombre de cas, d'hospitalisations et de décès. Le recul économique provoqué par la pandémie a en outre eu des impacts divers sur les pays africains, et entraîné des baisses plus ou moins fortes de la consommation et de l'investissement. Ces baisses sont notamment dues à l'incertitude considérable des consommateurs et des investisseurs, au confinement, aux mesures de lutte contre la propagation du virus et aux perturbations des chaînes d'approvisionnement (intérieures et

extérieures). Les secteurs des services, y compris la construction, ont été les plus touchés³.

Les secteurs d'infrastructure, en particulier les secteurs de l'énergie, du transport et de l'eau, ont été confrontés à des difficultés de grande ampleur. Les ressources nationales ont été affectées à des dépenses d'urgence dans les domaines de la santé, des questions sociales et de la relance économique. Les projets d'infrastructure en ont pâti, de nombreux pays et institutions financières ayant vu leur notation revue à la baisse, ce qui a compliqué l'obtention de financements. Cinquante-six pour cent des pays africains notés ont été déclassés – une proportion nettement au-dessus de la moyenne mondiale de 31,8 % et des moyennes d'autres régions (45 % dans les Amériques, 28 % en Asie et 9 % en Europe)⁴.

³ FMI, Mise à jour des Perspectives économiques mondiales, avril 2021.

⁴ <https://www.project-syndicate.org/commentary/africa-credit-rating-downgrades-hurt-economic-development-by-hippolyte-fofack-2021-08#:text=Fifty%2Dsix%20percent%20of%20rated,and%209%25%20in%20Europe>

Les restrictions de déplacements et les confinements ont entraîné des retards dans la préparation de projets. Les négociations entre les secteurs public et privé – nécessaires pour clore des projets complexes de PPP – se sont avérées plus difficiles à mener par visioconférence qu'en présentiel.

Les perturbations des chaînes d'approvisionnement et les hausses de prix ont affecté la mise en œuvre de nombreux projets d'énergie, en particulier le solaire. Un certain nombre de projets en phase de construction ont été touchés par le départ d'entrepreneurs étrangers, qui ont quitté le continent au début de la pandémie.

Enfin, le déclin général de l'activité économique a provoqué des pertes d'emplois, réduisant la capacité des consommateurs à payer les tarifs des services publics, en particulier ceux de l'électricité. Selon un rapport récent, 30 millions de personnes devraient perdre des raccordements électriques en raison de la pandémie, qui a affecté les finances de plusieurs services publics d'électricité⁵. Les investissements privés proposés dans ces services mais qui n'avaient pas été conclus avant le début de la pandémie ont été affectés par les inquiétudes des investisseurs sur les risques financiers dus à la crise sanitaire.

La baisse des engagements totaux dans les infrastructures – de 85 milliards USD en 2019 à 81 milliards USD en 2020 – est due en partie à la réaffectation par certaines organisations bilatérales et multilatérales de fonds des infrastructures aux opérations visant à faire face à la pandémie, en particulier dans les secteurs de la santé et macroéconomique. Le FMI a fourni une aide d'urgence à 39 pays africains pour un montant de plus de 25,5 milliards USD dans la seule année 2020⁶. Sans cette aide, les investissements dans les infrastructures auraient probablement diminué davantage.

Les institutions financières ont été touchées de différentes manières.⁷ Par exemple, les deux BMD les plus actives en Afrique ont affiché des résultats différents en 2020. La moyenne mobile sur trois ans de 2020 pour le programme d'infrastructure de la BAD a chuté de 16 % par rapport à sa moyenne mobile

sur trois ans de 2019. En comparaison, la moyenne mobile sur trois ans du programme d'infrastructure de la Banque mondiale en Afrique en 2020 n'était inférieure que de 2 % à sa moyenne mobile sur trois ans de 2019.

Ce décrochage relativement limité de la Banque mondiale est dû en partie au fait qu'elle a pu financer une importante riposte à la COVID-19 tout en finançant son programme de prêt d'infrastructure prévu auparavant. En revanche, les contraintes financières pesant sur le programme de prêts de la BAD ont réduit le financement disponible pour les prêts d'infrastructure. En outre, la Banque mondiale, dotée d'un budget de fonctionnement plus important et ayant accès à de nombreux fonds fiduciaires financés par des donateurs, achève généralement des études de faisabilité et des études de conception avant de passer aux négociations.

Par conséquent, le programme en préparation pour 2020 de la Banque mondiale était déjà bien avancé lorsque la pandémie a surgi, et il a été peu affecté. La BAD finance souvent l'achèvement des études de faisabilité et la conception des projets en utilisant le produit du prêt lui-même, et l'accord sur ce qui sera inclus dans le prêt est souvent finalisé au cours des négociations. En 2020, cela signifiait que la préparation de nombreux projets n'était pas terminée lorsque les restrictions sanitaires sur les voyages ont été annoncées, retardant ou empêchant les consultants en préparation de projet de terminer leurs missions au cours de l'année.

L'Africa Finance Corporation a elle aussi été affectée par les capacités limitées de son personnel à rencontrer des responsables nationaux et des investisseurs privés. Les réunions virtuelles ont été un substitut incomplet et nécessitant plus de temps pour mener à bien les négociations. L'incertitude de la demande causée par la pandémie a notamment touché les projets du secteur privé, notamment les aéroports et les services publics d'électricité pour lesquels les évaluations des risques financiers étaient devenues difficiles à réaliser. Ces derniers ont ainsi connu une chute de 28 % des moyennes mobiles sur 3 ans entre 2019 et 2020.

AfreximBank a mis en place un dispositif d'atténuation



Les engagements en 2020 étaient inférieurs de 10 % à ceux de 2019, en grande partie en raison de l'impact de la pandémie de COVID-19.

⁵ Suivi de l'ODD 7 : Rapport d'avancement sur l'énergie (2021), publié conjointement par l'Agence internationale de l'énergie, l'Agence internationale pour les énergies renouvelables, le Département des affaires économiques et sociales de l'ONU, la Banque mondiale et l'Organisation mondiale de la santé

⁶ FMI, COVID-19 Financing and Debt Service relief Tracker, 9 mars 2022.

⁷ Les informations figurant dans les paragraphes suivants reposent sur des entretiens avec des fonctionnaires des institutions concernées.

de l'impact de la pandémie sur le commerce de 3 milliards USD en 2020 pour aider les pays membres à gérer l'impact négatif de la pandémie, y compris les problèmes de chaîne d'approvisionnement. Néanmoins, la préparation de ses opérations d'infrastructure a également été affectée par les retards de communication et de déplacements, et la perception de risques plus élevés. AfreximBank a ainsi connu un recul significatif de 20 % des engagements d'infrastructure entre 2019 et 2020.

Malgré un certain rebond vers la fin de 2020, les effets de la pandémie de COVID-19 sur les investissements dans les infrastructures devraient persister au moins jusqu'à la fin de 2022.

2.2 Qui finance les infrastructures africaines?

Les engagements envers les opérations d'infrastructure en Afrique sont restés constants par rapport aux moyennes mobiles sur 3 ans pour 2017-2019 et 2018-2020. Voir l'Encadré 2.1 à la fin de ce chapitre pour une analyse

Après une hausse en 2019, les engagements des membres de l'ICA en 2020 se sont stabilisés à 22 % du total des engagements, soit un peu plus que leur part de 20 % en 2018.

des sources de données sur les engagements en matière d'infrastructure.

Plusieurs organisations bilatérales et multilatérales sont devenues membres de l'ICA en 2019, ce qui

a entraîné une augmentation substantielle du niveau d'engagement pour ce groupe en 2019. Au niveau global, cette augmentation a été plus que compensée par une baisse marquée des engagements provenant d'autres sources publiques, y compris une forte réduction des engagements de la Chine qui sont passés de 25,7 milliards USD en 2018 à 6,7 milliards USD en 2019 et 6,5 milliards USD en 2020. On voit là l'effet de la décision des autorités chinoises de réduire leurs investissements en Afrique en raison de préoccupations relatives à la situation de la dette extérieure des pays africains.

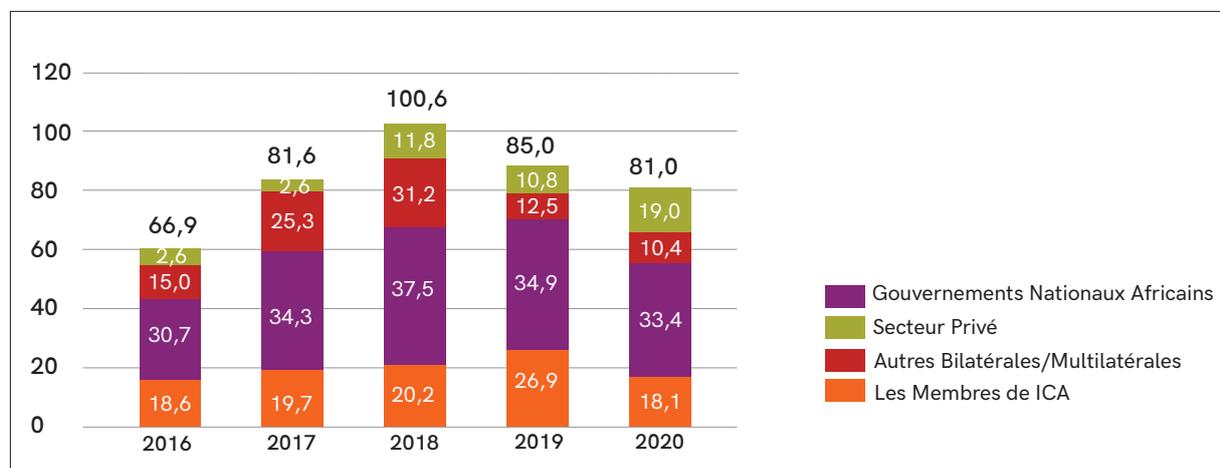
La baisse de 1 milliard USD des engagements du secteur privé entre 2018 et 2019 résulte d'une forte baisse de 2,8 milliards USD des projets public-privé, qui n'a été que partiellement compensée par une augmentation des engagements du secteur privé dans des projets non soutenus par des gouvernements.

L'investissement du secteur privé a connu une forte recrudescence en 2020. Les gouvernements africains ont fourni la plus grande part (41 %) de l'investissement en 2019 et 2020. Il convient de noter qu'aucun ajustement aux allocations budgétaires approuvées pour 2020 n'a pu être trouvé, pour aucun pays, traduisant l'impact de la pandémie de COVID-19. On peut en déduire que les crédits alloués aux gouvernements nationaux africains sont en partie surestimés⁸. Le Tableau 2.1 et les Figures 2.1 et 2.2 montrent les engagements de 2019 et 2020 par groupe de sources, avec des comparateurs historiques, des moyennes mobiles et des variations dans le temps.

Les engagements du secteur privé ont atteint 19 milliards USD en 2020, le niveau le plus élevé jamais enregistré.

Figure 2.1: Engagements totaux par source (milliards USD), 2016-2020

Le total des engagements a diminué en 2020 en grande partie en raison de la pandémie de COVID-19



⁸Les engagements 2020 des pays membres et non membres de l'ICA reflètent cependant les approbations réelles et donc le changement d'orientation de ces organisations dans leurs programmes de prêt, pour s'adapter à des engagements sensiblement plus élevés dans les secteurs qui ont soutenu la riposte à la COVID-19, tels que la santé et le soutien budgétaire économique. Par conséquent, les engagements ont été réduits dans toutes les dimensions de l'infrastructure.

Tableau 2.1: Engagements totaux et financement moyen par groupe de sources (millions USD), 2016-2020^a
Les pays non-membres de l'ICA ont engagé près des trois quarts des montants totaux en 2019 et 2020

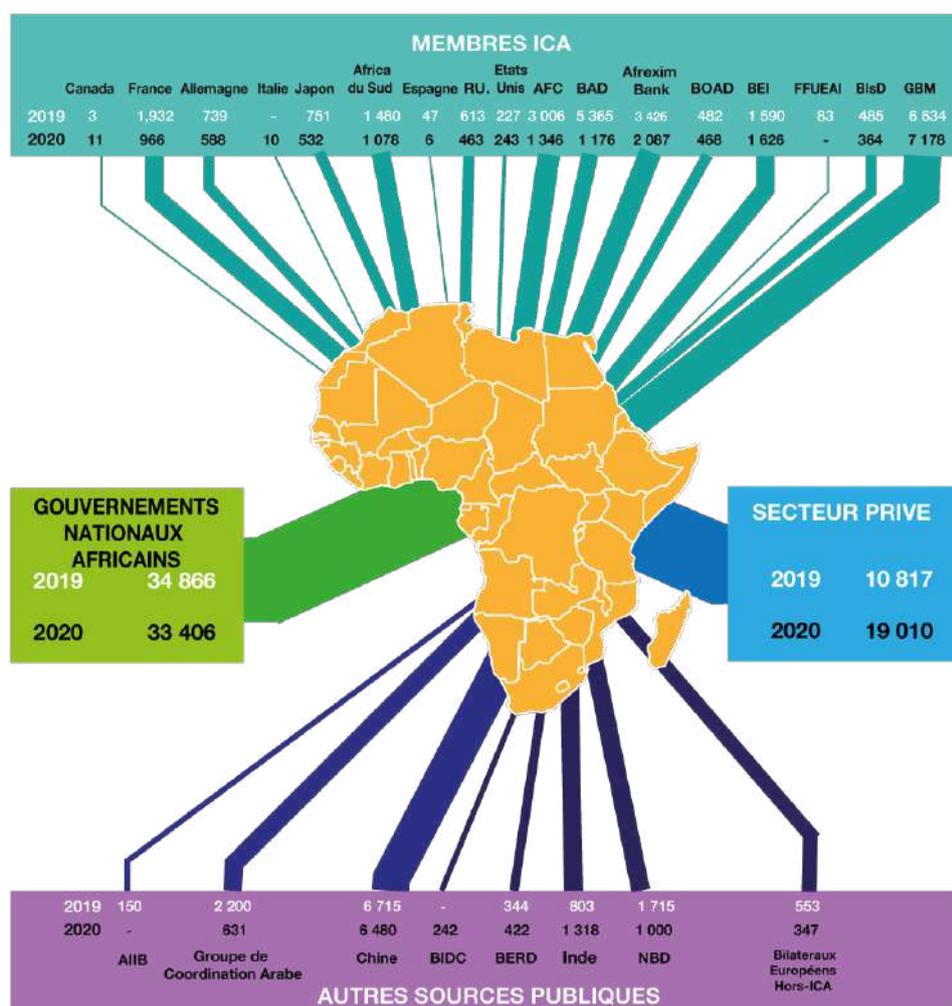
SOURCE	ANNUEL			MOYENNE MOBILE ANNUELLE SUR 3 ANS ^b			CHANGEMENT B/A (%)	CHANGEMENT C/B (%)
	2018	2019	2020	(A) 2018	(B) 2019	(C) 2020		
Total membres ICA	20 243	26 863	18 142	19 503	22 252	21 749	14%	-2%
Total autres sources publiques	68 736	47 346	43 846	58 465	59 217	53 468	1%	-10%
Total gouvernements africains	37 525	34 866	33 406	34 173	35 579	35 266	4%	-1%
Total autres sources publiques	31 211	12 480	10 440	24 292	23 638	18 202	-3%	-23%
Total secteur privé	11 824	10 817	19 010	5 581	8 320	13 884	49%	67%
Financement total	100 803	85 026	80 998	83 549	89 789	89 101	7%	-1%

(a) Les chiffres étant arrondis, les totaux ne correspondent pas toujours à la somme des éléments.

(b) Si les données n'étaient pas disponibles pour les trois années, les moyennes mobiles ne concernent que les années pour lesquelles les données étaient disponibles.

Figure 2.2: Engagements par source (milliards USD), 2019-2020

L'Afrique, à travers les gouvernements africains et les organisations bilatérales et multilatérales africaines, s'est engagée plus que toute autre région en 2019 et 2020



2.3 Quels secteurs attirent les investissements ?

Le secteur du transport a reçu la plus grande part des engagements, tant en 2019 (40 %, 33,8 milliards USD) qu'en 2020 (42 %, 34,4 milliards USD). C'est nettement plus que la part de 32 % (32,5 milliards USD) reçue en 2018 (Figure 2.3). Les gouvernements africains ont contribué plus de la moitié des engagements en matière de transport chaque année, 55 % (18,7 milliards USD) en 2019 et 54 % (18,6 milliards USD) en 2020, bien que les parts soient plus faibles et le montant inférieur à celui de 2018 (60 %, 19,6 milliards USD).

Le secteur de l'eau et assainissement a représenté 12 % (10,1 milliards USD) des engagements totaux de 2019 et 10 % (8,1 milliards USD) des engagements totaux de 2020, ce qui est nettement inférieur à la moyenne de 12,9 milliards USD (16 %) de 2016-2018.

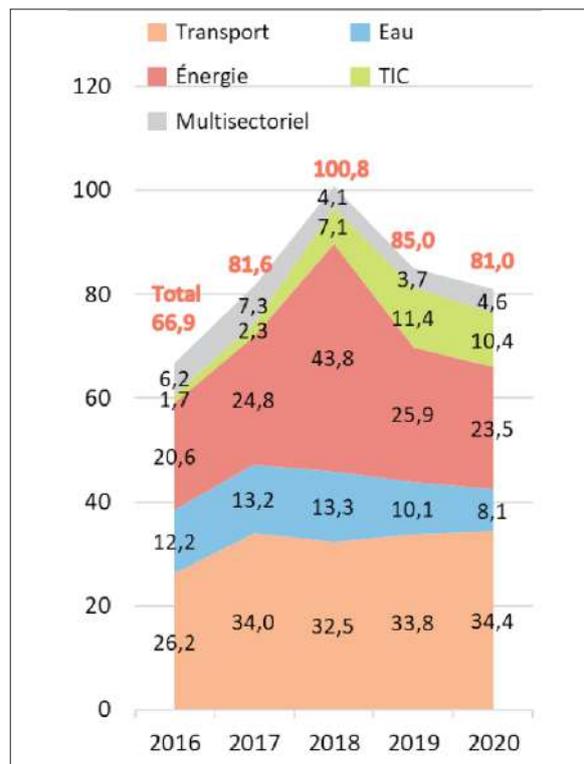
Les engagements à l'appui des opérations énergétiques, qui avaient fortement augmenté en 2018 pour atteindre 43,8 milliards USD, ont été nettement inférieurs en 2019 (25,9 milliards USD) et en 2020 (23,5 milliards USD). La part de l'énergie dans les engagements totaux est passée de 43 % en 2018 à 31 % en 2019 et 29 % en 2020. Les membres de l'ICA ont représenté la plus grande part des engagements de 2019 dans le secteur de l'énergie, 50 % (13,1 milliards USD), et une proportion inférieure en 2020, à savoir 30 % (7 milliards USD) des engagements. Comme les années précédentes, la majeure partie du financement a été consacrée au financement des installations de production et des lignes de transmission correspondantes, pour les raccorder au réseau. La baisse du financement du secteur de l'électricité est un symptôme de la situation financière inquiétante de nombreux services publics d'électricité africains.

Les engagements dans le secteur des TIC ont quant à eux nettement augmenté par rapport au niveau de 2018 de 7,1 milliards USD (7 % des engagements totaux), atteignant 11,4 milliards USD en 2019 (13 % des engagements totaux) et 10,4 milliards USD en 2020 (13 % des engagements totaux). Le secteur privé a représenté la plus grande part, 61 % (6,9 milliards USD) des engagements de 2019 dans les TIC et 63 % (6,5 milliards USD) des engagements de 2020. Le secteur privé a pu maintenir et accroître ses flux d'investissement dans ce secteur, qui ne montre pas de signes de saturation de la demande.

Les engagements sur les opérations multisectorielles sont restés stables à 4 % (3,7 milliards USD d'engagements totaux) en 2019 et à 6 % en 2020 (4,6 milliards USD d'engagements totaux). Ces chiffres sont à comparer à la part de 4 % (4,1 milliards USD) du total des engagements pour l'année 2018. L'évolution de la répartition sectorielle des engagements est illustrée à la Figure 2.3.

Figure 2.3: Tendances des engagements, par secteur (milliards USD), 2016-2020

Le secteur du transport a reçu la plus grande part des engagements en 2019 et 2020



2.4 Dans quelles régions les fonds affluent-ils ?

L'Afrique de l'Ouest a reçu le niveau d'engagements le plus élevé en 2019 et 2020, soit respectivement 22,5 milliards USD (26 % des engagements totaux) et 22,3 milliards USD (27 % des engagements totaux), suivie de l'Afrique du Nord avec 15,1 milliards USD (18 %) en 2019 et 16,8 milliards USD (21 %) en 2020. La région de l'Afrique centrale a enregistré le niveau d'engagements le plus bas, avec 5 milliards USD (6 %) en 2019 et 5,3 milliards USD (7 %) en 2020. La Figure 2.4 montre les tendances des engagements par région, 2016-2020. Les chiffres élevés de l'Afrique de l'Ouest traduisent la forte densité de population de cette sous-région. Près de la moitié des engagements totaux envers l'Afrique de l'Ouest a été consacrée à l'énergie, un secteur qui affiche un écart d'accès important.

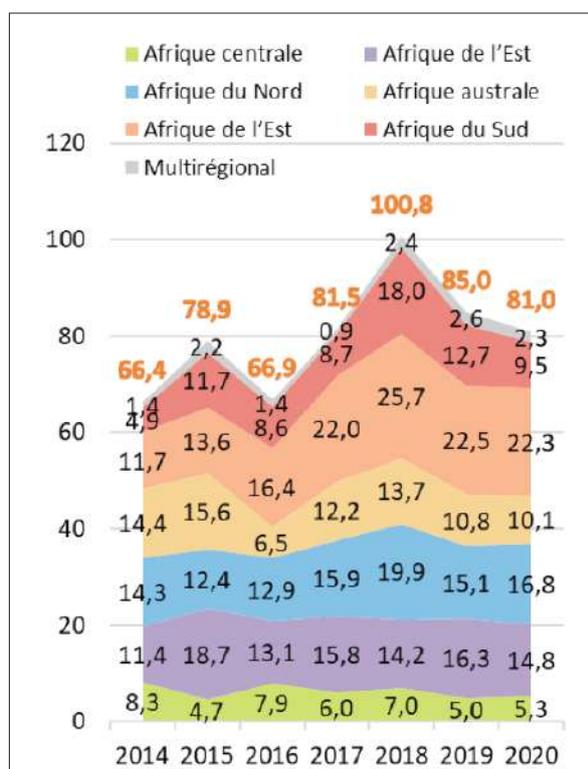
La région de l'Afrique centrale a enregistré des niveaux d'engagements nettement inférieurs en 2019 (5 milliards USD) et en 2020 (5,3 milliards USD) qu'en 2018 (7 milliards USD). Toutefois, sa part globale d'engagements - 6 % en 2019 - est passée à près de 7 % en 2020, soit la même proportion qu'en 2018. Une partie de cette diminution provient de la réduction des engagements de la Chine (683 millions USD), représentant 14 % des engagements totaux de 2019 et 210 millions USD (4 % des engagements de 2020), contre 1,3 milliard USD (13 %

en 2018.

Les engagements à l'appui des opérations en Afrique de l'Est ont atteint 16,3 milliards USD en 2019, ce qui est nettement supérieur aux 14,2 milliards USD atteints en 2018, mais ils sont tombés à 14,8 milliards USD en 2020. La part de l'Afrique de l'Est dans les engagements totaux est passée de 14 % en 2018 à 19 % en 2019, avant de légèrement s'infléchir à 18 % en 2020. Les gouvernements africains sont restés le principal contributeur, avec des engagements représentant 53 % de tous les engagements envers la région en 2019 et 57 % en 2020, soit une proportion plus grande que leur part de 43 % en 2018.

Figure 2.4: Tendances des engagements par région (milliards USD), 2016-2020

Comme dans les années précédentes, l'Afrique de l'Ouest a reçu la majeure partie des engagements



La région Afrique du Nord a reçu 18 % des engagements en 2019 et 21 % en 2020, contre 20 % en 2018. Son niveau d'engagement a connu une baisse notable en 2019 - 14,8 milliards USD contre près de 20 milliards USD en 2018. Il a toutefois rebondi en 2020 à 16,7 milliards USD. Une augmentation importante des engagements du secteur privé en 2020 a plus que compensé les baisses de toutes les autres sources. Les engagements du secteur privé ont atteint 7 milliards USD en 2020, contre 2 milliards USD en 2019 et 1,2 milliard USD en 2018.

Les engagements envers l'Afrique australe ont fortement diminué en 2019 et 2020, totalisant 10,8 milliards USD en 2019 et 10,1 milliards USD en 2020, contre 13,7 milliards USD en 2018. Les engagements envers la région ont beaucoup fluctué au fil des ans, tant pour le montant total que par source. Ils sont ainsi passés d'un total de 15,6 milliards USD en 2015 à 6,5 milliards USD en 2016 et 12,2 milliards

USD en 2017. La part de la région dans les engagements totaux n'a connu cependant qu'un léger recul, passant de 14 % en 2018 à 13 % en 2019 et 12 % en 2020. Certaines des fluctuations les plus fortes ont été causées par la Chine, dont les engagements sont tombés à 358 millions USD en 2019, contre 5,6 milliards USD en 2018. Les engagements chinois ont toutefois atteint 2 milliards USD en 2020.

Les engagements envers l'Afrique de l'Ouest - 22,5 milliards USD en 2019 et 22,3 milliards USD en 2020 - constituent la majeure partie des engagements de 2019 et 2020 (respectivement 26 % et 27 %). Ces engagements sont conformes à ceux des années précédentes en termes de proportion du total, soit une moyenne 2016-2018 de 26 %, mais plus élevés en termes de montants, par rapport à une moyenne 2016-2018 de 21,4 milliards USD. Les pays membres de l'ICA et les gouvernements africains ont apporté la plus grande contribution à la région au cours de ces deux années.

La République d'Afrique du Sud (RAS) a vu ses engagements diminuer régulièrement et fortement, passant de 18 milliards USD en 2018 à 12,7 milliards USD en 2019 et 9,5 milliards USD en 2020. Les engagements de tous les groupes par sources ont diminué en 2019 et 2020, à l'exception des organisations bilatérales et multilatérales non-membres de l'ICA. C'est le secteur privé qui enregistre la plus forte chute : ses engagements en Afrique du Sud sont passés de 7,7 milliards USD en 2018 à 2 milliards USD en 2019 et à 1,7 milliard USD en 2020.

2.5 Impact des tendances de financement

L'Afrique a connu une baisse des engagements en matière d'infrastructures en 2019 et 2020, causée par un financement plus limité de la Chine et par les effets de la pandémie de COVID-19.

Ce phénomène a entraîné un « écart » croissant entre l'investissement annuel nécessaire pour fournir des services d'infrastructure de base à la population africaine et les montants de financement réels engagés pour les infrastructures africaines en 2019 et 2020.

Le déficit de financement des infrastructures se creuse.

Les Figures 2.5 et 2.6 comparent les besoins de financement et les investissements réels fournis pour chaque secteur en 2019 et en 2020.

Bien que le secteur du transport ait été le seul à afficher une augmentation des engagements en 2020 par rapport aux engagements de 2019, son déficit de financement est passé d'une fourchette de 3 à 15 milliards USD en 2019 à une fourchette de 4 à 16 milliards USD en 2020. En effet, le coût annuel des investissements dans le transport requis pour assurer la fourniture des services

de base a augmenté à un rythme plus élevé que celui des engagements d'investissement.

Comme pour les années précédentes, l'écart dans les engagements financiers pour le secteur de l'eau est beaucoup plus important que pour les autres secteurs. En 2019, le déficit de financement annuel pour l'eau était de l'ordre de 46 à 56 milliards USD et il est passé à une fourchette de 49 à 59 milliards USD en 2020. La tendance du soutien au secteur de l'eau est également à la baisse. Après d'importants investissements dans l'électricité et l'augmentation de l'accès à l'électricité dans la seconde moitié de la dernière décennie, le déficit de financement du secteur de l'énergie était le plus faible en 2019 alors qu'il se situait dans la fourchette de 4 à 19 milliards USD. Ces progrès ont été annulés en 2020 lorsque le déficit s'est creusé à une fourchette de 6 à 21 milliards USD, et que le taux d'accès à l'électricité a diminué pour la première fois en plus de dix ans.

Le secteur des TIC compte de nombreux opérateurs actifs du secteur privé qui fournissent un financement important, et les TIC étaient le seul secteur où le déficit de financement ne s'est pas creusé. Les estimations du déficit de financement indiquent que les engagements d'investissement des secteurs privé et public couvrent 100 % des besoins financiers pour fournir un service TIC de base (défini comme une connectivité de base) tel qu'estimé par les PEA 2018 de la BAD.

Le secteur privé acquiert une part toujours plus importante du financement des infrastructures en

Afrique et affiche un fort potentiel pour combler le déficit de financement des infrastructures. Le financement total du secteur privé pour les infrastructures africaines a considérablement augmenté en 2020, atteignant 19,0 milliards USD contre 11,8 milliards USD en 2018.

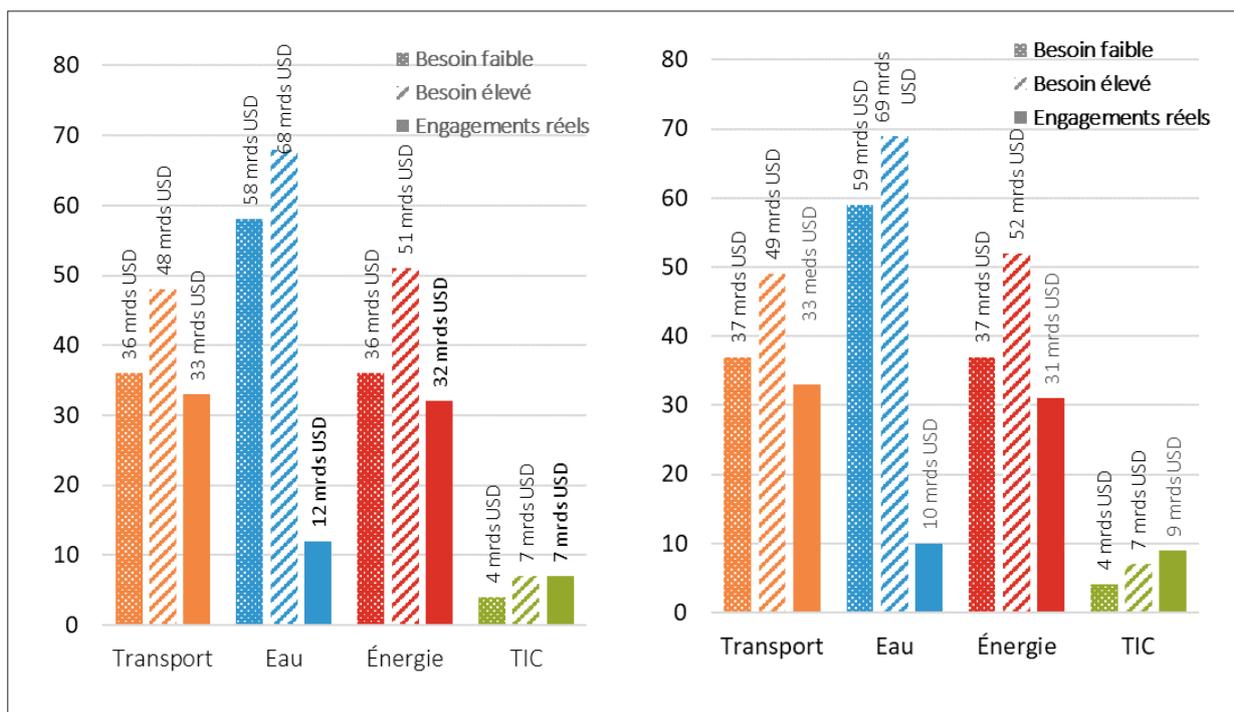
Toutefois, malgré cette augmentation, le secteur privé ne finance pas suffisamment les infrastructures africaines. Les raisons de ce sous-investissement du secteur privé sont multiples. Il s'agit notamment d'une pénurie de projets « bancables », c'est-à-dire de projets préparés à un niveau de qualité et de détail (études de faisabilité, modèles financiers, évaluations environnementales et sociales) qui permet une clôture financière ; d'un manque de solvabilité des services publics africains, notamment l'électricité et l'eau, qui leur compliquent l'emprunt et donc le financement de leurs programmes d'investissement ; et enfin d'une série de contraintes telles que les perceptions du risque politique et les acheteurs non solvables qui empêchent le secteur privé de jouer un plus grand rôle.

Le déficit de financement et le rôle du secteur privé pour combler cet écart sont examinés plus en détail au Chapitre 3 : Tendances stratégiques.

Le secteur privé joue un rôle plus important, mais il est encore bien en deçà de son potentiel.

Figures 2.5 et 2.6: Besoins de financement et investissement réel par secteur (milliards USD), 2019-2020

Les engagements dans les TIC ont dépassé les besoins de financement estimés en 2019 et 2020



Encadré 2.1: Sources de données

Les données générées dans ce rapport proviennent de quatre types de sources : (i) les soumissions directes par les bailleurs de fonds ; (ii) les rapports annuels et autres rapports accessibles au public ; (iii) les budgets publics des gouvernements africains accessibles au public ; et (iv) les bases de données gérées par des parties externes sur les investissements chinois. À l'exception de cette dernière catégorie, le présent rapport ne s'est pas fondé sur des sources secondaires, c'est-à-dire des données disponibles dans des rapports qui analysaient des données primaires, puisque les sources et les méthodes d'analyse n'ont pas pu être validées.

(i) Soumissions directes par les bailleurs de fonds : les membres de l'ICA ont été invités à fournir la liste des opérations d'infrastructure approuvées en 2019 et 2020 par secteur et par pays, avec des détails sur les niveaux et instruments de financement et les engagements pour les infrastructures immatérielles. Ils ont également été invités à fournir des informations sur les décaissements effectués au titre des engagements des années précédentes.

(ii) Rapports annuels et autres rapports accessibles au public: Les données de financement pour les pays non-membres de l'ICA et plusieurs entités privées ont été générées à partir des rapports annuels de ces organisations. Les Perspectives économiques en Afrique (2018) ont été la source des besoins de financement des infrastructures de base dans chaque secteur et du coût annuel sur une période de dix ans pour répondre à ces besoins. Le déficit de financement a été calculé en soustrayant les engagements totaux réels dans un secteur du coût annuel pour répondre aux besoins de base. Les données sur la participation privée aux infrastructures ont été recueillies dans la base de données de la Banque mondiale sur la participation privée aux infrastructures. Les données sur la répartition sectorielle des engagements de transport financés par l'État ont été obtenues à partir de la base de données des ISP de la Banque mondiale. Les données sur les investissements du PIDA et du NEPAD ont été recueillies sur leurs sites Internet respectifs.

(iii) Budgets publics des gouvernements africains : Pour 50 des 54 gouvernements africains, la publication en ligne de leurs budgets annuels a fourni les données incluses dans ce rapport. Aucune donnée n'a pu être trouvée pour les quatre pays restants.

(iv) Bases de données gérées par des parties externes sur les investissements chinois: Il existe plusieurs bases de données renommées sur les investissements des entités chinoises. Malheureusement, elles ne fournissent pas toutes des séries chronologiques pouvant être utilisées dans ce rapport. Par ailleurs, elles n'ont pas toutes la même définition des « engagements », ce qui explique pourquoi leurs chiffres peuvent considérablement varier. Les sources de cette catégorie **sont expliquées au Chapitre 6.**



A blue-tinted photograph of a multi-lane highway stretching into the distance. A large truck is visible in the far distance on the right side of the road. The overall scene is hazy and atmospheric.

3.

Tendances stratégique



es

3.1 Le déficit de financement des infrastructures

3.2 Rôle du secteur privé – Tendances du
financement du secteur privé

3.3 Partenariats public-privé

3.4 Infrastructures pour l'intégration régionale

3. Tendances stratégiques

Principales constatations

- Les déficits de financement sont importants et se creusent dans tous les secteurs, à l'exception des TIC où les objectifs visant la fourniture d'une connectivité de base ont été atteints.
- Le financement par le secteur privé augmente, en particulier pour les TIC, mais il pourrait contribuer beaucoup plus au financement global avec des tarifs et des frais d'utilisation plus conformes aux coûts.
- Avec 27 nouveaux projets PPP menés à terme à la fois en 2019 et en 2020, les partenariats public-privé continuent de contribuer à l'investissement global dans les infrastructures. Cependant, la fourniture de financements privés plus importants reste limitée et ils présentent une variabilité considérable d'un exercice à l'autre.
- Les projets d'infrastructure sont un moteur essentiel de l'intégration régionale et favorisent l'unité sur le continent.

Le Chapitre 3 examine le déficit de financement des infrastructures par rapport aux besoins évalués par les Perspectives économiques en Afrique 2018 de la Banque africaine de développement (BAD) (Section 3.1). Dans la Section 3.2, il analyse l'évolution du rôle du secteur privé dans le financement des infrastructures, notamment le financement purement privé dans le secteur des TIC. Le rôle des partenariats public-privé est analysé dans la Section 3.3. Enfin, ce chapitre examine le rôle clé des infrastructures dans la promotion de l'intégration régionale, y compris l'impact des initiatives telles que le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) (Section 3.4).

3.1 Le déficit de financement des infrastructures

L'Agenda 2030 des Nations Unies pour le développement durable visant à mettre fin à la pauvreté sous toutes ses formes a été lancé lors du sommet des Nations Unies à New York du 25 au 27 septembre 2015. L'Agenda 2030 des Nations Unies envisage « un monde où [sont] universellement respectés les droits de l'homme et la dignité humaine, l'état de droit, la justice, l'égalité et la non-discrimination », cette vision étant résumée dans les 17 Objectifs de développement durable (ODD).

Au moins 5 des 17 ODD font spécifiquement référence aux infrastructures : l'accès à l'eau et à l'assainissement ; l'accès à une énergie propre et peu coûteuse ; le travail décent et la croissance économique (soutenus par les services d'infrastructure) ; l'industrie, l'innovation et les infrastructures ; et les villes et communautés durables. On peut également soutenir que la réalisation d'un sixième objectif — mesures en faveur du climat — est fortement tributaire des infrastructures. Pour l'Afrique,

la réalisation des objectifs climatiques signifiera la poursuite d'efforts concertés vers une électrification accrue (et l'élimination progressive de la biomasse) ; et le passage du charbon comme combustible pour la production d'électricité vers les énergies renouvelables (et au gaz naturel comme combustible de transition).

En septembre 2019, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la Décennie d'action pour atteindre les Objectifs de développement durable (ODD) afin d'accélérer les efforts de mise en œuvre de l'Agenda 2030 ambitieux, universel et inclusif. Toutefois, force est de constater que la réalisation des ODD, en particulier en Afrique, était déjà mal engagée avant la pandémie, et cela vaut en particulier pour les infrastructures. Dans quelle mesure les investissements dans les infrastructures ont-ils progressé, à la lumière de l'appel pressant des Nations Unies à accélérer la mise en œuvre des ODD ?

Le tableau n'est pas reluisant. Le total des engagements pour les infrastructures en Afrique a diminué en 2019 et 2020, après un pic en 2018. Cette baisse s'explique essentiellement par les effets de la pandémie de

COVID-19 sur la santé et l'économie de tous les pays africains en 2020, et un financement plus restreint de la Chine en réponse aux problèmes de viabilité de la dette. Ces effets pourraient perdurer au-delà de l'année 2020.

L'objectif visant à atteindre un niveau satisfaisant de services de base pour les populations africaines est donc devenu plus difficile à réaliser et l'analyse du déficit de financement présentée ci-dessous le démontre clairement.

Les Perspectives économiques africaines (PEA) 2018⁹ de la BAD présentent une évaluation complète des niveaux de service dans les domaines du transport, de l'eau, de l'énergie et des TIC. Dans le cadre de cette évaluation, des objectifs ont été fixés pour atteindre des niveaux de service d'infrastructure de base en Afrique à l'horizon 2025. Les PEA ont également calculé le coût annuel de la réalisation de ces objectifs. Le déficit de

financement annuel pour chaque secteur correspond à la différence entre le coût annuel de la réalisation de l'objectif sectoriel et le financement des infrastructures effectivement engagé chaque année. Ces besoins fondamentaux, tels que définis par la BAD dans les PEA 2018, sont présentés dans le Tableau 3.1 ci-dessous pour le transport, l'énergie, l'eau et les TIC. À titre d'exemple, l'objectif du secteur de l'énergie en 2025 est d'atteindre 100 % d'électrification urbaine et 95 % d'électrification rurale. Le coût annuel pour atteindre les objectifs a également été estimé pour chaque secteur en 2018. Pour calculer le déficit de financement pour les années 2019 et 2020, ces coûts ont été actualisés par conversion en valeurs nominales de 2019 et 2020¹⁰ (voir le Tableau 3.1). Le montant annuel des investissements nécessaires en 2019 et 2020 a ensuite été comparé aux engagements réels estimés pour cette année-là afin de présenter le déficit de financement pour chaque secteur (voir également les Figures 2.5 et 2.6 du Chapitre 2).

Tableau 3.1: Besoins de financement et déficit de financement annuel par secteur, 2019-2020
Le secteur de l'eau et de l'assainissement présente le déficit de financement le plus élevé en 2019 et 2020

SECTEUR	OBJECTIF 2025 POUR RÉPONDRE AUX BESOINS FONDAMENTAUX	2019			2020		
		COÛT ANNUEL POUR RÉPONDRE AUX BESOINS FONDAMENTAUX* (MILLIARDS USD)	MOYENNE MOBILE SUR 3 ANS DES ENGAGEMENTS RÉELS (MILLIARDS USD)	DÉFICIT DE FINANCEMENT (MILLIARDS USD)	COÛT ANNUEL POUR RÉPONDRE AUX BESOINS FONDAMENTAUX* (MILLIARDS USD)	MOYENNE MOBILE SUR 3 ANS DES ENGAGEMENTS RÉELS (MILLIARDS USD)	DÉFICIT DE FINANCEMENT (MILLIARDS USD)
Transport	80 % préservation 20 % développement	36-48	33	3-15	37-49	33	4-16
Eau	100 % d'accès dans les zones urbaines	58-68	12	46-56	59-69	10	49-59
Énergie	100 % d'accès dans les zones rurales	36-51	32	4-19	37-52	31	6-21
TIC	Électrification urbaine à 100 % Électrification rurale à 95 %	4-7	7	zero	4-7	9	négatif
Total		134-174	84	53-90	137-177	83	59-96

*Les besoins de financement sont tirés du rapport sur les Perspectives économiques en Afrique de 2018, ajustés aux valeurs nominales de 2019 et 2020 sur la base des taux d'inflation régionaux publiés par la Banque mondiale.

⁹ https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African_Economic_Outlook_2018_-_EN.pdf

¹⁰ En utilisant les taux d'inflation régionaux publiés par la Banque mondiale.

Déficit de financement du secteur du transport

Le déficit de financement du secteur du transport se situe entre 3 et 15 milliards USD en 2019, et entre 4 et 16 milliards USD en 2020. Le transport est également le seul secteur dont les engagements en 2020 ont augmenté par rapport à 2019. En 2020, les engagements totaux ont couvert 69 % à 92 % des besoins, reflétant l'importance d'une connectivité accrue pour la productivité des économies africaines, en particulier l'intérêt pour des améliorations du commerce intracontinental. Cela témoigne également de la maturité relative du secteur du transport en Afrique et du succès relatif du renforcement des capacités dans ce secteur. Il convient toutefois de rappeler que la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a noté que la pandémie de COVID-19 a réduit les recettes d'exportation du transport africain de 2,4 milliards USD, passant de 10,2 milliards USD en 2019 à 7,8 milliards USD en 2020¹¹.

Déficit de financement du secteur de l'eau

Comme les années précédentes, le déficit des engagements financiers dans le secteur de l'eau est bien plus important que dans les autres secteurs. En 2019, le déficit de financement annuel de l'eau était de 46 à 56 milliards USD, contre 4 à 16 milliards USD pour le transport, et 4 à 19 milliards USD pour l'énergie. La tendance en faveur du secteur de l'eau est également à la baisse. Les engagements dans le secteur de l'eau, toutes sources confondues, s'élèvent à 8,1 milliards USD en 2020, contre 13,3 milliards USD en 2018, soit une baisse d'environ 39 %. Une diminution des engagements entre 2018 et 2020 a creusé l'écart entre ce qui est nécessaire et ce qui a été engagé.

En conséquence, sur le continent, 418 millions de personnes ne bénéficient toujours pas d'un service d'eau potable de base, 779 millions n'ont pas accès à des services d'assainissement de base, dont 208 millions qui pratiquent encore la défécation à l'air libre, et 839 millions ne bénéficient toujours pas de services d'hygiène de base¹². En 2020, les engagements totaux dans le secteur de l'eau ne couvraient que 14 % à 17 % des investissements annuels requis pour répondre aux besoins de base. En 2019, les engagements totaux ont couvert entre 13 % et 21 % des engagements requis. Étant donné l'importance de l'eau pour la santé et la productivité de la population africaine, un appui supplémentaire au secteur de l'eau est souhaitable, à la fois pour encourager des réformes supplémentaires dans ce secteur et pour réduire le fardeau de la mauvaise eau sur les populations les plus vulnérables d'Afrique. Selon un récent rapport spécial de l'UNICEF et de l'OMS consacré à l'Afrique, la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) en matière d'eau, d'assainissement et d'hygiène nécessitera une accélération considérable des taux de progression actuels¹³.

Déficit de financement du secteur de l'énergie

Après d'importants investissements dans le secteur de l'électricité et une croissance de l'accès à l'électricité dans la seconde moitié de la dernière décennie, le déficit du secteur de l'énergie a été le plus faible en 2019, se situant entre 4 et 19 milliards USD. Cette progression s'est inversée en 2020, lorsque le déficit a augmenté pour atteindre 6 à 21 milliards USD, et que le taux d'accès à l'électricité a diminué pour la première fois en plus de dix ans. La baisse des engagements en 2020, due principalement à la pandémie de COVID-19, à la crise sanitaire et au ralentissement économique, a considérablement accru les difficultés rencontrées par les gouvernements et les compagnies publiques d'électricité pour accroître l'accès à l'électricité. Le taux de croissance actuel des taux d'électrification est inférieur à la croissance démographique, qui dépasse désormais la croissance de l'accès. L'objectif d'un accès universel est donc repoussé à plus tard. Les engagements totaux pour 2020 dans le secteur de l'énergie ont couvert de 47 % à 68 % de l'investissement requis.

Déficit de financement du secteur des TIC

Le secteur des TIC compte de nombreux opérateurs privés actifs, qui fournissent un financement important. Les estimations du déficit de financement indiquent que les engagements des secteurs privé et public couvrent 100 % des besoins financiers pour le service de base tel qu'estimé par les PEA 2018 de la BAD. Ces dernières définissent les niveaux de service TIC comme la connectivité de base, c'est-à-dire la communication vocale et l'accès aux SMS uniquement, et non la communication de données soutenue par la 4G et la 5G. Il convient de reconnaître que les 54 pays d'Afrique sont très différents en matière d'accès aux services TIC et qu'aucune mesure unique ne peut rendre compte de cette variabilité au niveau national. L'analyse des besoins en services de base et du coût de la satisfaction de ces besoins représente donc une « moyenne » pour l'Afrique. Certains pays auront des besoins supérieurs à la moyenne, d'autres inférieurs à la moyenne. Néanmoins, malgré une marge d'incertitude considérable dans le coût annuel estimé pour fournir un service de base, cela indique que les opérateurs privés sont capables de financer un service de base compétitif là où les consommateurs sont prêts à payer. Des écarts significatifs subsistent dans d'autres secteurs, notamment celui de l'eau, mettant en évidence le fossé qui subsiste entre les secteurs (y

Les déficits de financement sont importants et se creusent dans tous les secteurs, à l'exception des TIC où les objectifs de fourniture d'une connectivité de base ont été atteints.

¹¹ UNCTAD Stat 2022

¹² Rapport spécial UNICEF/OMS préparé pour le Forum mondial de l'eau, Dakar, Sénégal, 22 mars 2022.

¹³ IBID



compris les infrastructures sociales) dans leur capacité et leur aptitude à mobiliser des financements privés. Le défi actuel pour les TIC en Afrique consiste à aller au-delà de la connectivité de base pour augmenter le taux d'accès à des services à plus forte valeur ajoutée comme l'Internet et d'autres services de données, ce qui nécessitera de déployer la 4G (et de préparer le déploiement de la 5G); et de garantir des tarifs de données abordables pour les consommateurs africains.

Réduire le déficit de financement

Il est clair que les infrastructures africaines ne bénéficient pas d'un financement suffisant et qu'un important déficit de financement subsiste. Il n'y a pas d'absence globale de financement potentiel pour les projets en Afrique. Les raisons du sous-investissement en Afrique sont multiples. Elles comprennent la rareté des projets « bancables », c'est-à-dire des projets préparés à un niveau de qualité et de détail (études de faisabilité, modèles financiers, évaluations environnementales et sociales) permettant un bouclage financier ; un manque de solvabilité des services publics africains, notamment dans les secteurs de l'électricité et de l'eau, qui ne leur permet pas d'emprunter et donc de financer leurs programmes d'investissement ; et une série de contraintes telles que la perception du risque politique et des acheteurs non solvables (voir la Section 4 ci-dessous), qui empêchent le secteur privé de jouer un rôle plus important. S'il n'est pas évident que les projets en Afrique souffrent d'un plus grand degré de défaut que dans d'autres régions, cette perception est répandue et réduit les flux financiers, augmentant ainsi leur coût.

Entre 2019 et 2020, le déficit de financement a augmenté dans tous les secteurs, à l'exception des TIC (voir le Tableau 3.2). La réduction du déficit de financement au cours des prochaines années sera un défi majeur pour les pays africains en raison de l'effet de la COVID-19 sur les économies nationales et du défi de la viabilité de la dette. Les différents secteurs des infrastructures sont affectés de manière différente, mais des réformes sont nécessaires pour réaliser des progrès dans tous les secteurs.

Le secteur de l'eau est celui qui doit réduire le plus rapidement

son déficit, et qui nécessite des réformes urgentes. Il est nécessaire d'y consacrer des efforts pour lancer un processus qui favorise des tarifs plus représentatifs des coûts pour les services publics et les fournisseurs ruraux.

Comme nous le verrons plus en détail au Chapitre 7, il est clair que de telles structures tarifaires, qui incluent le coût des investissements, peuvent être conçues pour protéger les plus vulnérables grâce à des subventions ciblées et des tarifs de base. Si les tarifs ne reflètent pas les coûts, les investissements dépendront toujours des dons du gouvernement et des bailleurs de fonds, au mieux incertaines. Même le secteur privé sera incapable de financer des services dans le secteur de l'eau si les consommateurs ne paient pas des tarifs adéquats par rapport aux coûts. Les performances financières peuvent également être améliorées par des gains d'efficacité opérationnelle. L'amélioration de l'entretien courant peut réduire les dépenses jusqu'à 60 %. L'amélioration des performances en matière de recouvrement des factures, la réduction des fuites et des pertes non techniques, et la sous-traitance concurrentielle au secteur privé peuvent toutes améliorer les performances financières.

Dans le secteur de l'énergie, le stock d'actifs de production et de transport existants avec des flux de revenus fiables est désormais suffisant pour permettre le recyclage des fonds d'investissement, la souscription aux financements par emprunt existants à coût élevé à des taux d'intérêt plus faibles et des échéances plus longues, et la réutilisation des ressources financières ainsi libérées. Quand il existe d'importants actifs d'infrastructure avec des flux de revenus fiables, ces flux peuvent être mis en gage pour garantir des obligations d'infrastructure ou d'autres instruments financiers capables de fournir des capitaux frais pour de nouveaux investissements. Pour ce faire, la filiale InfraCredit de l'Autorité nigériane d'investissement souverain, une agence de garantie monoligne, a été créée et habilitée à couvrir des obligations d'infrastructure, afin de fournir le type de rehaussement de crédit susceptible d'attirer les investisseurs institutionnels (voir Encadré 4.1.)

Dans le secteur du transport, l'opposition politique et sociale aux routes à péage reste considérable. La récente décision de supprimer les péages dans la province du Gauteng en Afrique du Sud en est l'illustration. Toutefois, le Kenya, l'Ouganda, la Tanzanie et le Nigeria ont tous annoncé leur intention de mettre en place des péages. Il est possible de moderniser un tronçon d'une route existante très fréquentée à travers un appel d'offres avec péage fictif, c'est-à-dire que la facture du péage est réglée à l'investisseur par le gouvernement. Après un certain temps, une conversion en péages réels pourrait être effectuée, avec moins de risques qu'une route à péage, sur un projet entièrement nouveau.

Dans tous les secteurs, des efforts sont déployés pour trouver un moyen d'utiliser les capitaux publics pour mobiliser le secteur privé, par exemple en recourant davantage au rehaussement de crédit plutôt que d'utiliser

automatiquement les capitaux publics pour financer directement les projets. Outre l'innovation financière, de nouveaux accords institutionnels voient progressivement le jour et peuvent contribuer à ouvrir la voie à de nouveaux financements pour les infrastructures.

Le niveau moyen de financement en 2019-2020 – 14,9 milliards USD – reflète une forte augmentation par rapport à la moyenne de 2016-2019, qui était de 5,6 milliards USD.

Tableau 3.2: Tendence du déficit de financement par secteur, 2017-2020

Le déficit de financement global a augmenté en 2019 et en 2020

SECTEUR	DÉFICIT DE FINANCEMENT (MILLIARDS USD)			
	2017	2018	2019	2020
Transport	3-15	4-16	3-15	4-16
Eau	45-55	43-53	46-56	49-59
Énergie	8-23	5-20	4-19	6-21
TIC	2-5	0-3	zero	negatif
Total	58-98	52-92	53-90	59-96

3.2 Rôle du secteur privé – Tendence du financement du secteur privé

Le financement total du secteur privé en faveur des infrastructures africaines a considérablement augmenté ces dernières années : de 10,8 milliards USD en 2019, il est passé à 19,0 milliards USD en 2020, contre 11,8 milliards USD en 2018 (Figure 3.1 et Tableau 3.3). La forte augmentation des investissements du secteur privé en 2020 s'explique en partie par plusieurs projets qui ont été retardés en 2019 et décalés sur 2020.

Figure 3.1: Tendence du financement du secteur privé par secteur (milliards USD), 2016-2020
Le financement provenant du secteur privé a presque doublé en 2020

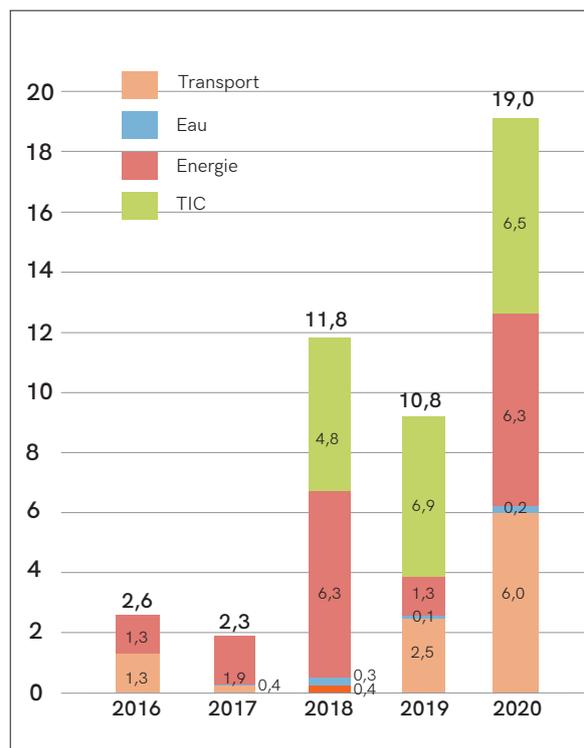


Tableau 3.3: Financement provenant du secteur privé pour les infrastructures africaines (millions USD), 2016-2020

Le financement provenant du secteur privé a atteint un niveau record en 2020

SOURCE	ANNUEL			MOYENNE MOBILE SUR 3 ANS			VARIATION B/A (%)	VARIATION C/B (%)
	2018	2019	2020	(A) 2018	(B) 2019	(C) 2020		
Total secteur privé	11 824	10 817	19 010	5 581	8 320	13 884	49%	67%
Appui du gouvernement	6 778	3 988	12 499	3 899	4 362	7 755	12%	78%
Autonome	5 046	6 829	6 511	1 682	3 958	6 670	135%	69%

Figure 3.2: Financement du secteur privé par région, 2019-2020

On note une plus forte implication du secteur privé en Afrique du Nord et en Afrique de l'Ouest, principalement dans le secteur des TIC

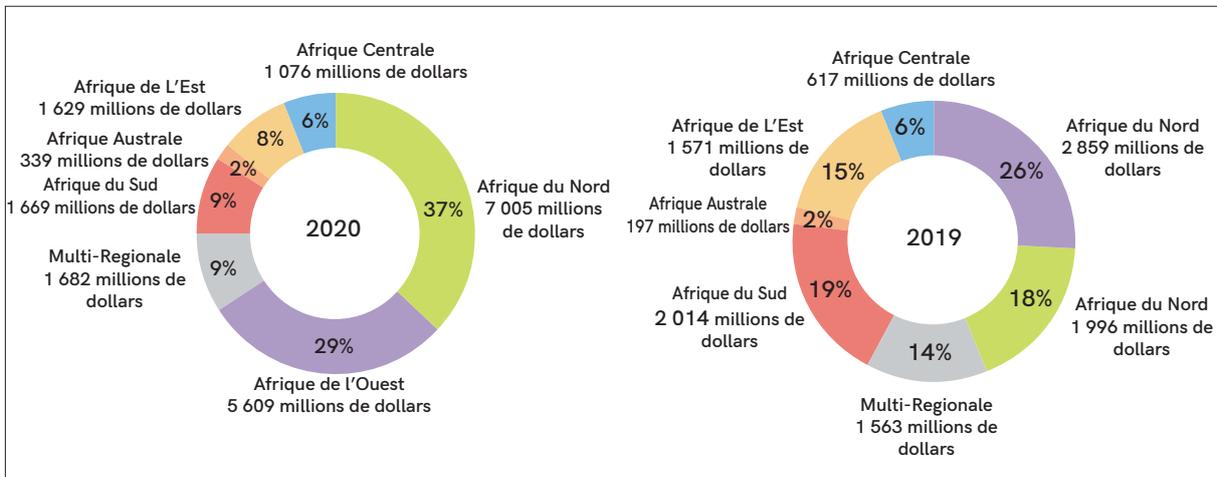
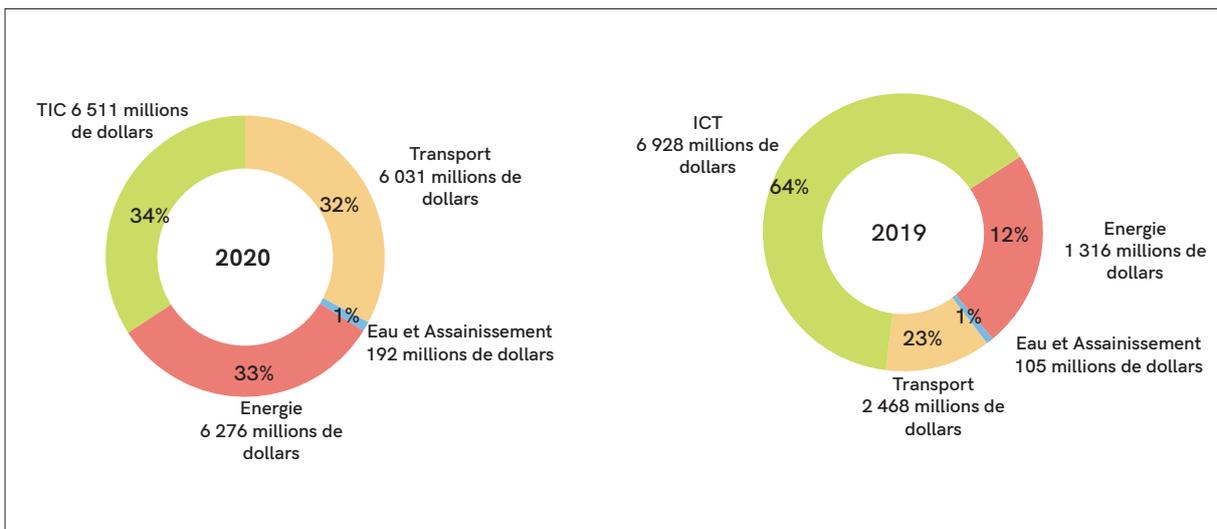


Figure 3.3: Financement du secteur privé par secteur, 2019-2020

Le secteur des TIC a enregistré le plus haut niveau d'investissement privé en 2019 et 2020



Le Tableau 3.3 montre une augmentation considérable des investissements privés en 2020 par rapport aux années précédentes. Bien que la croissance ait été réelle, les chiffres s'expliquent aussi en partie par l'irrégularité inhérente des investissements dans les infrastructures. Les mégaprojets finalisés au cours d'une année donnée peuvent avoir un impact considérable sur les chiffres annuels ; les moyennes mobiles sont donc un meilleur indicateur global de la tendance. Ces projets sont préparés bien avant le bouclage financier, et n'ont donc pas été affectés de manière considérable par la COVID-19. En 2020, les totaux reflètent le bouclage financier de deux mégaprojets : le système de transport public monorail du Caire en Égypte (5 019 millions USD) et le projet Ajaokuta-Kaduna-Kano (AKK) au Nigeria (2 600 millions USD). À l'échelle régionale, l'Afrique du Nord enregistre le pourcentage le plus élevé d'investissements privés dans les infrastructures en 2019 et 2020, avec une moyenne de 30 % du financement total 2019-2020, suivie par l'Afrique de l'Ouest, avec une moyenne de 28 % (Figure 3.2). En termes de secteur d'intervention, les investissements privés pour ces deux années étaient fortement concentrés dans les TIC, avec une moyenne de 45 % du total. Le transport représentait 28 % (principalement dans les ports et l'aviation) et l'énergie 25 %, l'eau et l'assainissement ne représentant qu'un très faible pourcentage du total (Figure 3.3). Ces différentes parts de participation du secteur privé reflètent la capacité de génération de revenus des différents secteurs d'infrastructure : les clients des TIC sont fortement disposés à payer, et le secteur génère un flux de revenus important ; les ports, les aéroports et l'énergie électrique ont une capacité de génération de revenus modérée, tandis que l'eau et l'assainissement ont la capacité intrinsèque de génération de revenus la plus faible des quatre secteurs (Tableau 3.4).

Les différentes capacités de génération de revenus de chacun des secteurs d'infrastructure influencent le niveau d'investissement du secteur privé. La plupart des investissements dans les TIC peuvent être réalisés sans l'aide des pouvoirs publics. Les autres secteurs attirent très peu d'investissements privés directs sans appui du gouvernement sous forme de partenariat public-privé (PPP), de garanties gouvernementales, d'un appui multilatéral ou d'un prêt d'un gouvernement étranger.



Tableau 3.4: Financement du secteur privé dans les infrastructures africaines par secteur (millions USD), 2018-2020

Le secteur de l'eau et de l'assainissement a reçu le plus faible montant d'investissements du secteur privé

	2018	2019	2020
Transport	439	2 468	6 031
Eau et assainissement	256	105	192
Énergie	6 282	1 316	6 276
TIC	4 848	6 928	6 511
Total	11 824	10 817	19 010
Dont : sans soutien des pouvoirs publics (TIC)	5 046	6 829	6 511
Pourcentage du total	42,7 %	63,2 %	34,3 %

Source : Pour 2019 et 2020 : Base de données PPI de la Banque mondiale, rapports d'entreprise¹⁴. Pour 2018 : TFI 2018

Évolutions majeures ayant eu un impact sur les chiffres d'investissement en 2019 et 2020

Comme indiqué ci-dessus, les flux d'investissements privés dans les infrastructures ont considérablement fluctué d'une année à l'autre au cours de la période 2018-2020. Cette variabilité s'explique en partie par un cycle de projet différent dans le secteur privé (identification, préparation et bouclage financier du projet) par rapport à celui du secteur public. Elle est également due à l'irrégularité des grands projets d'infrastructure (dépenses en capital importantes pour des projets individuels), qui a un impact sur les tendances des engagements pour l'année au cours de laquelle ils sont effectués. Cette variabilité a été déterminée à partir d'un petit nombre de projets clés, comme indiqué au début de cette section.

Le financement par le secteur privé augmente, en particulier dans les TIC, mais sa contribution pourrait être largement amplifiée avec des réformes sur la fixation des prix du secteur.

En 2019, un investissement majeur dans le secteur du transport en Afrique de l'Ouest a eu un impact considérable sur les chiffres des investissements. Le Port en eau profonde de Lekki au Nigeria (Phase I), d'une valeur de 1,1 milliard USD, est un port en eau profonde polyvalent situé dans la zone de libre-échange de Lagos, à Lekki, qui contribuera à la croissance des

¹⁴ Les données sur lesquelles reposent ces tendances d'investissement proviennent de deux sources principales :

- Investissements privés soutenus par le gouvernement : la source de données primaires est la base de données Private Provision of Infrastructure (PPI) gérée par la Banque mondiale.
- Les investissements privés non soutenus par le gouvernement : L'examen d'un échantillon représentatif des états financiers annuels des sociétés d'infrastructure privées exerçant en Afrique (TIC, ports, aéroports et producteurs d'énergie indépendants) indique que seules les sociétés de TIC réalisent des investissements importants sans l'appui du gouvernement. Les données ci-dessus sont compilées à partir des rapports annuels des dix plus grandes entreprises de TIC du continent, représentant plus de 90 % de l'investissement total dans le secteur.

échanges commerciaux au Nigeria et dans la région de l'Afrique de l'Ouest.

En 2020, plusieurs projets énergétiques et un grand projet de transport ont eu un impact considérable sur les chiffres. Le Maroc a bouclé le financement de deux projets d'énergie renouvelable, à savoir la Phase I de la centrale solaire à concentration de Noor Midelt, d'une capacité de 800 MW (838 millions USD), et le projet de production d'énergie éolienne de Taza (201 millions USD). En Côte d'Ivoire, on note deux projets importants : la centrale à gaz à cycle combiné d'Atinkou (441 millions USD) et l'extension de la centrale électrique à gaz d'Azito (Phase IV, 370 millions USD). En Égypte, le système de monorail public du Caire (5 milliards USD) vise à desservir le transport de masse dans la capitale, une initiative majeure dans le domaine des infrastructures urbaines essentielles. Il s'agit de l'un des plus grands projets d'infrastructure autonomes jamais entrepris sur le continent africain.

En 2019 et 2020, la baisse des flux financiers privés vers l'Afrique du Sud, après des années record en 2017 et 2018, a été une tendance notable du financement du secteur privé. Cette baisse s'est principalement manifestée dans les projets énergétiques financés par le secteur privé, en particulier les énergies renouvelables. La compagnie d'électricité sud-africaine Eskom fait actuellement face à d'importantes difficultés financières, ce qui a entraîné une réduction des investissements privés dans la production. Par ailleurs, le financement des télécommunications du pays (notamment MTN, mais aussi Telkom) ayant revu leurs plans d'investissement à la baisse. Le marché sud-africain des télécommunications est sophistiqué et pourrait être proche de la saturation.

Les investissements dans les TIC sur l'ensemble du continent africain ont augmenté en 2019, puis ont légèrement baissé (5 %) en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19. La tendance à long terme des investissements dans les TIC reste à la hausse, indiquant une demande continue des consommateurs, notamment pour des appareils plus sophistiqués et des vitesses de transmission plus rapides, à mesure que les entreprises de télécommunications modernisent leurs équipements pour passer à la 4G et, à terme, à la 5G.

3.3 Partenariats public-privé

Le financement privé commence à représenter une part importante du financement des infrastructures en Afrique et présente un grand potentiel pour combler le déficit de financement des infrastructures. La nature du financement privé diffère des sources publiques, comme nous le verrons dans la section ci-dessous.

Potentiellement, le meilleur moyen d'impliquer le secteur privé dans le financement et l'exploitation des projets d'infrastructures – et le plus courant et le plus ancien – est le partenariat public-privé (PPP). Sur le continent africain, 27 PPP ont été conclus pour un total de 4 milliards USD en 2019, et 27 pour un total beaucoup plus important de 12,5 milliards USD en 2020.



Tableau 3.5: Projets de PPP par région et par secteur (millions USD), 2019-2020

L'Afrique du Nord et de l'Ouest ont attiré le plus d'investissements en PPP en 2019 et 2020

	2019	2020
AFRIQUE CENTRALE	577	1,018
Energie	237	766
Transport	340	253
AFRIQUE DE L'EST	920	898
Energie	316	272
Transport	604	626
AFRIQUE DU NORD	936	6,098
Energie	371	1,079
Transport	460	5,019
Eau et Assainissement	105	-
AFRIQUE DU SUD	14	-
Transport	14	-
AFRIQUE AUSTRALE	197	339
Energie	123	339
TIC	74	-
AFRIQUE DE L'OUEST	1,345	4,146
Energie	270	3821
TIC	25	-
Transport	1,050	133
Eau et Assainissement	-	192
TOTAL DE TOUTES LES RÉGIONS ET TOUS LES SECTEURS	3,989	12,499

Source: Base de données PPI

Tableau 3.6: Types de PPP conclus en 2019 et 2020

Les projets CPE (construction - possession - exploitation) constituent le type de PPP le plus courant en Afrique

		2019	2020
Construction, exploitation et transfert	CET	3	8
Construction, possession et exploitation	CPE	17	10
Construction, réhabilitation, exploitation et transfert	CRET	3	1
Réhabilitation, exploitation et transfert	RET	-	1
Contrat de gestion	Contrat de gest.	3	1
Non disponible	S.O	1	6
NOMBRE TOTAL DE PROJETS		27	27

Source: Base de données PPI

Le Tableau 3.5 montre leur répartition par région et par secteur. Des exemples de PPP sont présentés dans les Encadrés 3.1 et 3.2. Tous les PPP ayant atteint le bouclage financier en 2019 et 2020 sont

Les partenariats public-privé contribuent toujours à l'investissement global dans les infrastructures, mais les goulets d'étranglement doivent être réduits.

indiqués dans les Tableaux 3.7 et 3.8. Il est toutefois important de noter que les PPP ne constituent pas le seul moyen pour le secteur privé de participer aux investissements dans les infrastructures en Afrique. Parmi les différents types de PPP, les projets de type CET (construction, exploitation et transfert) et CPE (construction, possession et exploitation) représentent la majorité des accords contractuels, comme l'indique le Tableau 3.6.

Sur les 27 projets de PPP pour chacune des années 2019 et 2020, six n'ont reçu aucun appui des agences bilatérales ou multilatérales en 2019 et cinq en 2020¹⁵. Les autres projets ont reçu l'appui de divers partenaires au développement, tant bilatéraux que multilatéraux.

Les PPP demeurent un moyen important de canaliser des financements privés pour les infrastructures en Afrique, même si le nombre de projets et les flux financiers sont inférieurs aux besoins du continent. Les PPP présentent l'avantage de mettre en place des accords contractuels autour de l'exploitation de l'actif, qui sont pour la plupart raisonnablement stables et offrent une protection contre les risques de régulation et de politique. Certains des plus grands projets d'infrastructure ne peuvent être entrepris dans un autre cadre, car il n'y a tout simplement pas assez de fonds publics pour financer l'initiative et le secteur privé est réticent à participer sans une certaine forme d'appui du gouvernement.

Les projets de PPP existants qui reposent sur des contrats basés sur la demande (par exemple, les aéroports et les routes à péage) ont vu leurs performances financières diminuer en 2020 en raison de la baisse du nombre de passagers consécutive à la pandémie de COVID-19. L'occupation des sièges des avions en Afrique, par exemple, a diminué de 51 % au cours des mois qui ont suivi l'annonce de la pandémie par rapport aux niveaux pré-COVID-19¹⁶. Ce phénomène a eu un impact négatif sur les nouveaux projets de PPP des aéroports. Les routes à péage n'ont pas beaucoup affecté le secteur du transport, car elles ne représentent qu'une petite partie des investissements dans ce domaine.

Les investissements sous forme de PPP dans les compagnies d'électricité, en revanche, ont presque tous été réalisés dans le cadre de contrats d'achat ferme, ce qui leur a épargné dans une certaine mesure les effets de la baisse de la demande liée à la COVID-19, mais ils ont été affectés plus généralement par les préoccupations des investisseurs sur les faibles performances financières des services publics d'électricité et leur insolvabilité. Cette insolvabilité n'est que partiellement due à la pandémie. Il ressort des discussions avec les promoteurs de projets et des agences de financement que les PPP dans les infrastructures ont des coûts de transaction très élevés. Les décideurs gouvernementaux sont souvent très lents à mener à bien les négociations et à traiter ce type de projets, soit par manque d'expérience en matière de PPP et à cause de préoccupations relatives à l'identification et au partage des risques entre les parties publiques et privées. Il en résulte des retards importants et des coûts de préparation du projet plus élevés, tant pour le promoteur que pour le gouvernement. Parfois, les décideurs gouvernementaux n'engagent pas le nombre adéquat de conseillers financiers et juridiques pour les aider à faire aboutir de tels projets dans un délai raisonnable.

¹⁵ Dans le cas de certains projets, l'existence ou le manque d'appui d'un organisme bilatéral ou multilatéral n'était pas clair.

¹⁶ BAD, Rapport sur la Riposte stratégique aux impacts de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation en Afrique. Rapport initial, novembre 2020.

Encadré 3.1 : Égypte – Partenariat public-privé pour les transports en commun

PPP – Système de transport public par monorail du Caire

Le Monorail du Caire est un projet PPP de construction, exploitation et transfert (CET) de 5 milliards USD portant sur un système de transport rapide par monorail à deux lignes. Actuellement en construction au Caire, Égypte, il sera le plus long système de monorail sans conducteur au monde. Quand le projet sera achevé, les deux lignes créeront les premières liaisons de transport public entre la Nouvelle Capitale administrative et Ville du 6 octobre et la zone métropolitaine du Caire. Il faudra 60 minutes pour traverser la ligne de 54 km reliant la Nouvelle Capitale administrative à l'est du Caire, et 42 minutes pour traverser la ligne de 42 km reliant la Ville du 6 octobre à Gizeh.

La Phase 1 du Monorail (environ 45 km) qui s'étend de la nouvelle capitale à la station de la mosquée Al-Moshir devrait être achevée fin mai 2022. La Phase 2, qui s'étend sur 11,5 km entre la station de la mosquée Al-Moshir et la station du stade du Caire, devrait être achevée en février 2023. Le projet devrait minimiser les bouchons et créer un système intégré de transport public. Les promoteurs du projet sont Bombardier (63 %), Orascom (20 %) et un consortium d'entrepreneurs arabes (17 %).

Source: Base de données PPI, EgyptToday (20 juin 2020)

Encadré 3.2 : Mozambique – Partenariat public-privé pour les énergies renouvelables

PPP – Parc éolien de Namaacha

La centrale de Namaacha est une centrale éolienne de 120 mégawatts en construction en Mozambique. Il s'agit de la première infrastructure d'énergie éolienne prête à être raccordée au réseau dans le pays. Développée par EleQtra Mozambique Limited, une filiale du producteur d'énergie indépendant américain EleQtra, elle augmentera considérablement la capacité de production d'électricité du pays.

La centrale sera développée en deux phases de 60 mégawatts chacune. Les dépenses d'investissement sont estimées à 280 millions USD. L'énergie produite sera vendue directement à Electricidade de Moçambique, la compagnie d'électricité mozambicaine, dans le cadre d'un accord d'achat d'électricité (AAE) à long terme. Le projet a reçu le soutien de la Banque africaine de développement.

Source: BAD

Si les PPP ont été et restent un moyen important d'attirer des financements privés pour les infrastructures en Afrique ces dernières décennies, ils ont été décevants en termes de volumes de financement privé mobilisés. Des consultations avec le secteur privé ont permis d'identifier des préoccupations sur la solvabilité des fournisseurs des acheteurs publics, une bureaucratie excessive, la longueur des négociations et la perception du risque politique (notamment le risque réglementaire). D'autre part, les échanges avec les gouvernements mettent en évidence les demandes parfois déraisonnables des promoteurs de projets et des fournisseurs privés de

dette en matière d'atténuation des risques, notamment les garanties publiques excessives et autres dispositions de rehaussement de crédit. Un tel soutien expose les gouvernements à des passifs éventuels. Les gouvernements doivent être conscients des problèmes suivants:

- Les garanties gouvernementales fournies dans le cadre de la structuration financière exposent les gouvernements à des risques considérables qui ne se reflètent pas toujours avec précision dans le bilan de l'État.
- La nature contingente de ce risque (c'est-à-dire les passifs éventuels) les expose à la possibilité d'obligations soudaines sur une courte période, ce qui peut entraîner de graves problèmes budgétaires.
- La gestion de ces passifs éventuels dépend de la stratégie d'évaluation et de répartition des risques suivie par les pays, de la solidité de leurs institutions fiscales et de leur cadre juridique, et de leur transparence budgétaire.
- Les systèmes de gestion intégrée des risques amélioreront considérablement la capacité des gouvernements à gérer et contrôler les risques.

Pour ces raisons, le financement des PPP en Afrique s'est jusqu'à présent fortement appuyé sur le financement par emprunt des IFD. L'amélioration de l'expertise des unités nationales de PPP pourrait s'avérer très utile. Mais des consultants en financement de projet dotés d'une expertise spécifique du projet seront inévitablement nécessaires pour éviter des erreurs coûteuses. Cela est particulièrement important dans des secteurs comme les routes et les services d'eau, où les PPP sont beaucoup plus rares que dans le secteur de l'électricité. Les IFD ont la possibilité d'aider davantage les gouvernements nationaux à négocier des PPP, à identifier et analyser la nature des passifs éventuels et la manière dont ils sont gérés. Les institutions de développement pourraient également apporter leur aide en fournissant des documents d'appel d'offres standardisés et des services de conseil financier et juridique afin de rationaliser le processus de négociation.

Dans les Tableaux 3.7 et 3.8 ci-dessous, les promoteurs de projets couvrent un large éventail d'investisseurs et de partenaires, dont quelques noms récurrents comme Actis, AMEA Power, Infracore Africa, Meridiam, Africa Finance Corporation, Globeleq, etc. Les fournisseurs de dette comprennent des agences de développement multilatérales telles que la BAD, l'Africa Finance Corporation, la BOAD, la BEI, la BIsD, la SFI, etc., ainsi que des organismes bilatéraux tels que le Fonds d'Abu Dhabi pour le développement, la CDC, la Banque chinoise de développement, la DBSA, la FMO, KfW, OPIC, Proparco, Sinosure, etc. MIGA a fourni une assurance contre les risques politiques pour un certain nombre de projets.

Tableau 3.7: PPP en Afrique, 2019*Liste complète des PPP d'infrastructure en Afrique en 2019¹⁷*

PAYS	NOM DU PROJET	TYPE DE PPI	SOUS-TYPE DE PPI	SECTEUR PRIMAIRE	PRIVÉ (%)	INVESTISSEMENT (MILLIONS USD)
Cap-Vert	Câble sous-marin EllaLink - Liaison avec le Cap-Vert	Greenfield	CPE 1/	TIC	100	25
Tchad	Phase I de la centrale solaire photovoltaïque de Djermaya	Greenfield	CPE	Énergie	100	70
Comores	Expansion de l'infrastructure de télécommunications aux Comores	Greenfield	CPE	TIC	100	74
Côte d'Ivoire	Centrale hydroélectrique de Singrobo-Ahouaty	Greenfield	CET 2/	Énergie	100	216
Égypte	Parc éolien de West Bakr	Greenfield	CPE	Énergie	100	335
Égypte	Terminal Ro-Ro de Port-Saïd Est	Greenfield	CET	Transport	100	150
Gabon	Projet hydroélectrique de Kinguele Aval	Greenfield	N.C 3/	Énergie	60	167
Gabon	Nouveau port international d'Owendo	Brownfield	CRET 4/	Transport	61,5	340
Jordanie	Centrale solaire d'Al Husainiyah	Greenfield	CPE	Énergie	100	74
Kenya	Centrale solaire Eldosol	Greenfield	CPE	Énergie	100	76
Kenya	Centrale solaire photovoltaïque de Malindi	Greenfield	CPE	Énergie	100	69
Kenya	Installation solaire rayonnante	Greenfield	CPE	Énergie	100	76
Malawi	Centrale solaire de Nkhotakota	Greenfield	CPE	Énergie	100	67
Mauritanie	Réaménagement du port de Nouakchott	Brownfield	CRET	Transport	100	310
Maroc	Oualidia I	Greenfield	CPE	Énergie	100	13
Maroc	Oualidia II	Greenfield	CPE	Énergie	100	13
Maroc	Gestion des déchets ménagers de Khenifra	Contrat de gestion/				
location	Contrat de gestion 5/	Eau			100	1
Maroc	Services de traitement des déchets de la ville de Tanger	Contrat de gestion/				
location	Contrat de gestion	Eau			100	104
Mozambique	Centrale solaire Metoro	Greenfield	CPE	Énergie	100	56
Nigeria	Phase I du port en eau profonde de Lekki	Greenfield	CET	Transport	62	1 050
Sénégal	Centrale solaire photovoltaïque de Kael	Greenfield	CPE	Énergie	80	25
Sénégal	Centrale solaire photovoltaïque de Kahone	Greenfield	CPE	Énergie	80	29
Afrique du Sud	Terminal passagers de Durban	Brownfield	CRET	Transport	100	14
Soudan	Concession du terminal à conteneurs de South Port à Port-Soudan	Contrat de gestion/				
location	Contrat de gestion	Transport			100	604

1/ Construction, possession et exploitation (CPE)

2/ Construction, exploitation et transfert (CET)

3/ Non disponible

4/ Construction, réhabilitation, exploitation et transfert (CRET)

5/ Contrat de gestion

Source: Base de données PPI de la Banque mondiale¹⁷ Notez que ce tableau exclut les investissements autonomes du secteur privé dans les actifs d'infrastructure, notamment les investissements dans les TIC.

Tableau 3.8: Les PPP en Afrique, 2020¹⁸
Liste complète des PPP d'infrastructure en Afrique en 2020

PAYS	NOM DU PROJET	TYPE PPI	SOUS-TYPE PPI	SECTEUR PRIMAIRE	PRIVÉ (%)	INVESTISSEMENT (MILLIONS USD)
Burkina Faso	Centrale solaire de Nagreongo	Greenfield	CET 1/	Énergie	100	30
Burkina Faso	Centrale solaire photovoltaïque de Pa	Greenfield	CET	Énergie	100	36
Burundi	Centrale solaire photovoltaïque de Mubuga	Greenfield	N.C 2/	Énergie	100	16
Cameroun	Concession du terminal polyvalent de Kribi	Contrat de gestion/ location	Contrat de gestion 3/	Transport	100	31
Tchad	Centrales solaires de Gaoui	Greenfield	CPE 4/	Énergie	100	150
RDC	Centrale solaire de Kinshasa	Greenfield	CET	Énergie	100	600
Côte d'Ivoire	Usine CCGT d'Atinkou	Greenfield	Autre	Énergie	100	441
Côte d'Ivoire	Phase IV de la centrale électrique à gaz d'Azito	Brownfield	CRET5/	Énergie	100	370
Côte d'Ivoire	Station d'épuration de Lagune Aghien	Greenfield	N.C	Eau	100	192
Djibouti	Parc éolien de Ghoubet	Greenfield	CPE	Énergie	90	124
Égypte	Système de transport public par monorail du Caire	Greenfield	CET	Transport	100	5 019
Gabon	Réhabilitation du Transgabonais Phase 2	Greenfield	CET	Transport	100	222
Guinée	Parc solaire Boke	Greenfield	CPE	Énergie	100	77
Guinée	Agrandissement de l'aéroport international de Gbessia (Phase 1)	Greenfield	n°C	Transport	66	133
Kenya	Centrale électrique hybride de Meru	Greenfield	n°C	Énergie	N/A	145
Kenya	Projet solaire photovoltaïque Nyeri	Greenfield	CPE	Énergie	100	2
Kenya	Voie rapide de Nairobi	Greenfield	CET	Transport	100	576
Madagascar	Centrale solaire photovoltaïque d'Ambatolampy	Greenfield	CPE	Énergie	100	19
Mali	Centrale solaire de Touna	Greenfield	CET	Énergie	100	128
Maroc	Centrale CSP-PV de Noor Midelt, Phase I	Greenfield	CPE	Énergie	75	838
Maroc	Projet de production d'énergie éolienne terrestre à Taza	Greenfield	CPE	Énergie	100	201
Mozambique	Centrale solaire de Metoro	Greenfield	CPE	Énergie	75	40
Mozambique	Parc éolien de Namaacha	Greenfield	CPE	Énergie	100	280
Nigeria	Projet Ajaokuta-Kaduna-Kano (AKK)	Greenfield	CET	Énergie	100	2 600
Somalie	Réhabilitation et exploitation du port de Mogadiscio	Brownfield	RET 6/	Transport	100	50
Tanzanie	Parc éolien de Mwenga	Greenfield	n°C	Énergie	100	1
Togo	Centrale thermique Kékéli Efficient Power	Greenfield	CPE	Énergie	100	104

- 1/ Construction, exploitation et transfert (CET)
2/ Non connu
3/ Contrat de gestion
4/ Construction, possession et exploitation (CPE)
5/ Construction, réhabilitation, exploitation et transfert (CRET)
6/ Réhabilitation, exploitation et transfert (RET)

Source: Base de données PPI de la Banque mondiale

¹⁸ Notez que ce tableau des PPP exclut les investissements autonomes du secteur privé dans les actifs d'infrastructure, notamment les investissements dans les TIC.

3.4 Infrastructures pour l'intégration régionale

Le continent africain est très fragmenté. Les 54 pays d'Afrique comptent une population moyenne inférieure à 26 millions d'habitants, variant de 98 000 aux Seychelles à 206 millions au Nigeria, et bénéficieraient économiquement d'une plus grande intégration régionale. Cependant, les liaisons de transport et de commerce sont faibles, et les pays africains commercent surtout avec des partenaires extérieurs au continent. Le renforcement des liens d'infrastructure régionaux pourrait jouer un rôle important dans l'approfondissement de l'intégration régionale.

Reconnaissant l'importance d'améliorer le commerce, l'accord sur la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf) a été signé lors de l'assemblée de l'Union africaine (UA) du 21 mars 2018. Cet accord devait entrer en vigueur le 1er juillet 2020. Cependant, avec le début de la pandémie et les mesures telles que les interdictions de voyager, les quarantaines et les confinements, la mise en place de la ZLECAf a été reportée au 1er janvier 2021, date à laquelle les échanges ont officiellement commencé dans le cadre de l'accord.

Les projections indiquent que les progrès réalisés dans le cadre de la ZLECAf peuvent entraîner une augmentation des revenus de 7 % et stimuler les exportations africaines de 560 milliards USD¹⁹. Pour réaliser ces gains, il sera essentiel d'améliorer la connectivité sur le continent par des investissements dans l'énergie et le transport transfrontalier régional, notamment les routes, l'aviation, les ports et les chemins de fer, ainsi que les infrastructures immatérielles telles que la logistique et la facilitation des échanges, c'est-à-dire les mesures visant à réduire les formalités administratives et à simplifier les procédures douanières. La ZLECAf donnera un élan important aux investissements dans les projets routiers transfrontaliers, le commerce de l'énergie entre les pays et un ciel plus ouvert pour l'industrie aéronautique.

Les corridors routiers et ferroviaires transfrontaliers jouent un rôle essentiel. Ils favorisent le commerce

international sur le continent en réduisant les coûts de transport et le temps de transit pour les importations et les exportations. Ils constituent également un élément clé des efforts visant à renforcer les chaînes de valeur régionales et permettent aux pays enclavés d'accéder aux ports maritimes. Cela renforce la productivité et l'attractivité des pôles industriels situés le long des routes pour les investissements privés nationaux, et améliore les perspectives d'investissements directs étrangers. Le développement de corridors économiques viables accroîtra la productivité des travailleurs vivant le long des corridors et pourrait renforcer l'attractivité des investissements privés dans les services de camionnage et de logistique.

Le programme de la Banque africaine de développement en faveur de l'intégration régionale fait d'elle la plus grande source de financement des corridors routiers transfrontaliers. En 2019, la Banque africaine de développement a financé six projets de corridors transfrontaliers :

- Projet de corridor de transport Éthiopie-Djibouti - Phase 1 reliant l'Éthiopie à Djibouti.
- La Phase 1 du projet de route Bagamoyo-Horohoro-Lunga Lunga-Malindi reliant le Kenya et la Tanzanie.
- Le projet de développement du corridor de Nacala reliant le Mozambique et le Malawi (avec un financement en 2019 et 2020).
- La Phase 2 de la modernisation de la route Mueda-Negomano reliant le Mozambique et la Tanzanie.
- Le Projet de développement du corridor de transport du lac Tanganyika - Phase I Réhabilitation du port de Bujumbura, reliant les corridors routiers du Kenya, de la Tanzanie, de la Zambie et de l'Afrique du Sud.
- La construction de la route périphérique, relevant de la Phase III du Programme d'appui au secteur du transport, qui relie le Cameroun et le Nigeria.

En 2020, la BAD a soutenu quatre corridors transfrontaliers :

- Projet d'intégration du réseau routier régional du bassin du lac Tchad - Construction d'un pont sur le fleuve Logone reliant le Cameroun et le Tchad.
- Le Corridor Bamenda-Enugu du Programme de facilitation du transport, qui relie le Cameroun et le Nigeria.
- Union du fleuve Mano - Programme de développement routier et de facilitation du transport (Phase 2), reliant le Liberia et la Côte d'Ivoire.
- Construction de routes d'accès au pont routier et ferroviaire sur le fleuve Congo, reliant la République du Congo et la République démocratique du Congo.

¹⁹ Brookings Institution, État des accords de libre-échange en Afrique et stratégies pour une plus grande intégration, atelier, 29 novembre

La Banque mondiale est également un soutien important de l'intégration régionale africaine. Elle a récemment mis à jour et renforcé son programme de soutien dans un nouveau document stratégique : Stratégie d'aide à l'intégration régionale et à la coopération 2021. Voir Encadré 3.4 ci-dessous pour une description des projets de la BAD et de la Banque mondiale.

Les voyages aériens et le transport aérien de personnes et de marchandises peuvent également avoir un effet bénéfique important sur les économies africaines. Selon une étude de l'IATA, si seulement 12 pays africains clés ouvraient leurs marchés et amélioreraient leur connectivité, 155 000 emplois supplémentaires seraient créés et environ 1,3 milliard USD de PIB annuel serait généré dans ces pays²⁰. L'ouverture de l'accès à l'espace aérien crée de nouvelles routes avec des temps de trajet plus courts et des coûts moins élevés pour les touristes, les voyageurs d'affaires et le fret de grande valeur. Cela facilitera la diversification des économies, le transfert de connaissances et une plus forte croissance du PIB. La ZLECAF sera essentielle à la réalisation de ces avantages potentiels dans la mesure où elle s'attaque à la tendance historique des pays africains à protéger les compagnies aériennes nationales et à préserver les routes aériennes privilégiées.

Encadré 3.3 : Pools énergétiques régionaux en Afrique

Des pools énergétiques existent dans toutes les régions

- Pool énergétique de l'Afrique australe (SAPP)
- Pool énergétique de l'Afrique de l'Est (EAPP)
- Pool énergétique de l'Afrique centrale (CAPP)
- Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest (WAPP)
- Pool énergétique de l'Afrique du Nord (NAPP)

Dans le secteur de l'énergie, l'interconnexion des réseaux et les pools énergétiques offrent la possibilité de partager l'énergie et de gagner en efficacité.

Malgré les ressources naturelles du continent en sources d'énergie, l'Afrique subsaharienne (ASS) souffre d'importants déficits d'approvisionnement et de distribution d'énergie. L'intensification des échanges transfrontaliers d'énergie électrique est un moyen potentiellement rentable de relier la capacité excédentaire d'un pays ou d'une région à la demande (de pointe) d'un autre.

Au cours de la première décennie de ce siècle, l'Afrique a bien progressé dans l'interconnexion des réseaux nationaux en pools électriques régionaux (Encadré 3.3). Le commerce de l'électricité en temps réel reste un objectif à atteindre, mais des

progrès significatifs ont été réalisés en vue d'un partage plus efficace de l'électricité, notamment au sein du Pool énergétique de l'Afrique australe (SAPP) et du Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest (WAPP).

Plus récemment, et particulièrement depuis 2018, les progrès ont stagné en raison de nombreux facteurs. Les pools énergétiques à travers le continent sont confrontés à :

- Un déficit d'investissement dans la production et le transport d'électricité au niveau national, ce qui réduit la quantité des excédents potentiels à échanger.
- Des services publics d'électricité non solvables incapables de payer l'électricité qu'ils reçoivent grâce à ces accords de partage.
- Un manque de confiance entre les États et la réticence à libéraliser les marchés de l'électricité.
- La domination des services publics d'électricité au niveau national et leur réticence à modifier le statu quo du contrôle direct de leurs sources d'énergie électrique.
- Une nette préférence pour les accords bilatéraux par rapport aux accords régionaux.

Le cas du Pool énergétique de l'Afrique australe (SAPP) met en évidence ces problèmes. L'Afrique du Sud a d'abord joué le rôle de champion, mais cela n'est plus d'actualité. De même, il n'y a pas de véritable champion dans les pools énergétiques de l'Ouest et de l'Est, ce qui a limité leur potentiel immédiat. Alors que l'Éthiopie devient un acteur clé avec une capacité de production excédentaire importante, il n'est pas certain que cela conduise à une amélioration de l'approvisionnement énergétique régional par le biais d'un pool énergétique, étant donné la préférence politique pour les accords et connexions bilatéraux.

La BAD, la Banque mondiale et de nombreux membres et non-membres de l'ICA soutiennent les projets PIDA PAP par des études de faisabilité, des investissements ainsi qu'un soutien en matière de politique et de renforcement des capacités. La Phase 5 du projet de corridor routier de Nacala en Afrique australe, cofinancé par la BAD et l'UE (membres de l'ICA), ainsi que le gouvernement du Malawi, en est un bon exemple. Elle n'a pas seulement financé l'infrastructure physique, mais a également fourni une assistance technique à l'appui de la facilitation du commerce et du transport et à la conception de solutions pour les cadres juridiques et les options techniques, économiques, environnementales et socioéconomiques.

²⁰ Lexology, Under African skies — The liberalization of civil aviation in Africa Bryan Cave Leighton Paisner LLP, 2019.

Encadré 3.4 : Exemples de projets soutenant l'intégration régionale

Projets soutenus par la Banque africaine de développement:

- La Phase I de la route Bagamoyo-Horohoro/Lunga-Lunga - Malindi constituera un lien entre les corridors nord et central qui desservent les ports les plus fréquentés de la région, respectivement Mombasa et Dar es Salam. Les composantes complémentaires du projet, sous la forme d'une étude de facilitation du commerce et du transport, visent à optimiser les avantages de l'intégration régionale offerts par la route côtière.
- Appui au secteur du transport au Cameroun - Phase III pour améliorer les conditions dans le Nord-Ouest et ajouter une liaison de transport vers le Nigeria. La Banque finance 280 km sur les 365 km de routes. Les travaux de cette phase comprennent la section frontalière de Misaje Dumbo reliant le Cameroun au Nigeria, et le soutien à l'employabilité des jeunes dans la zone du projet.

Projets soutenus par la Banque mondiale:

- Le Programme de financement des politiques de développement du commerce régional de l'énergie en Afrique de l'Ouest est un projet de 300 millions USD engagé en 2020 pour augmenter durablement le commerce régional de l'électricité dans les six pays participants (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée, Liberia, Mali et Sierra Leone), avec des retombées sur tous les pays membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). L'objectif du projet est d'accroître la sécurité énergétique, de réduire la vulnérabilité aux fluctuations des prix internationaux du pétrole et de diminuer la charge fiscale du secteur de l'électricité en augmentant le commerce de l'énergie dans les six pays participants. L'augmentation de la diversité de l'approvisionnement d'un système électrique renforcera la résilience aux chocs.
- Le Projet de développement de la Passerelle de la Corne de l'Afrique (CdA) est un projet de 728 millions USD engagé en 2020. Son objectif principal est de renforcer les liens entre les pays de la Corne de l'Afrique, d'améliorer l'accès aux ports maritimes et de faciliter le commerce national et régional, l'intégration économique et la sécurité routière. Ce premier projet se concentre sur le Kenya, la porte d'entrée de la CdA pour l'Afrique de l'Est, australe et centrale. Les phases suivantes seront axées sur l'amélioration de la situation en Somalie et en Éthiopie.

Programme de développement des infrastructures en Afrique – Engagements du Programme d'action prioritaire

Le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) a pour mandat de développer une vision et un cadre stratégique pour le développement des infrastructures régionales et continentales afin de soutenir

l'intégration régionale. Il couvre l'énergie, le transport, les technologies de l'information et de la communication (TIC) et les ressources en eau transfrontalières.

Six projets, qui font partie de 4 programmes, ont atteint le stade de l'approbation du financement en 2019²¹. Ils sont présentés dans le Tableau 3.9 ci-dessous. Aucun projet n'a atteint le stade de l'approbation du financement en 2020.

Tableau 3.9: Opérations du PIDA, 2019-2020

Les opérations du PIDA ont facilité l'intégration régionale en 2019 et 2020

SECTEUR	SOUS-SECTEUR	PROGRAMME PIDA	PROJET	PAYS	PARTICIPATION CER
Transport	Route	Corridor central de transport multimodal	Section de la route Bujumbura-Rumonge (RN3)	Burundi	CAE
	Route	Corridor de transport multimodal Nord-Sud	Gwanda-Route de Beitbridge	Zimbabwe	COMESA, SADC
Energie	Hydro Power Plant	Inga 3 Hydropower	Centrale hydroélectrique Inga 3	RDC	SADC
	Centrale hydroélectrique	Centrale hydroélectrique Inga 3	Interconnecteur de transmission ZIZaBoNa (section Hwange - Victoria Falls - Livingstone)	Zimbabwe	SADC
			Interconnecteur de transmission ZIZaBoNa (section Livingstone - Katima Mulilo)	Zambie	SADC
			Interconnecteur de transmission ZIZaBoNa (section namibienne)	Namibie	SADC

Source: au-pida.org/pida-projects

²¹ Le tableau de bord des projets PIDA (AU-PIDA.org/pida-projects) définit l'étape d'approbation du financement, la phase S3B, comme étant le soutien aux transactions et le bouclage financier: Mécanismes d'amélioration du crédit en vigueur.

Transport

Les deux opérations de transport sont le projet routier Bujumbura-Rumonge au Burundi et le projet routier Gwanda-Beitbridge au Zimbabwe. Le projet routier Bujumbura-Rumonge fait partie du corridor de transport multimodal central qui comprend la mise à niveau et la modernisation des routes entre la Tanzanie, l'Ouganda, le Rwanda, le Burundi et la République démocratique du Congo. Le projet routier Bujumbura-Rumonge est une voie alternative vers le port de Dar es Salam.

Le projet routier Gwanda-Beitbridge fait partie du programme de corridor de transport multimodal Nord-Sud, la conception et la mise en œuvre d'un système de corridor intelligent à la fois pour la route et le rail sur le corridor multimodal du Réseau régional africain d'infrastructures de transport (ARTIN) en Afrique australe. La route du projet est l'un des six axes routiers internationaux reliant globalement le Zimbabwe au Botswana et à l'Afrique du Sud.

Énergie

Quatre projets énergétiques ont atteint le stade de l'approbation financière en 2019 : le projet de centrale hydroélectrique Inga 3 en RDC, et trois projets qui sont des segments de l'interconnexion de transport ZiZaBoNa.

Le projet de centrale hydroélectrique Inga 3 est la partie du programme hydroélectrique multidécennal Inga 3 en RDC, qui comprend la construction d'une centrale hydroélectrique de type fluvial de 4 200 mégawatts avec huit turbines. En plus de la RDC, les pays bénéficiaires sont l'Angola et l'Afrique du Sud.

Les trois autres projets énergétiques, situés respectivement au Zimbabwe, en Zambie et en Namibie, sont des segments de l'interconnexion de transmission ZiZaBoNa qui fait partie du corridor Nord-Sud de transport d'électricité, une ligne de 8 000 km s'étendant de l'Égypte à l'Afrique du Sud, en passant par le Soudan, le Soudan du Sud, l'Éthiopie, le Kenya, le Malawi, le Mozambique, la Zambie et

le Zimbabwe, pour transporter l'énergie produite par le barrage Great Millennium Renaissance. L'interconnexion renforce le pool énergétique de l'Afrique australe et permettra l'intégration des marchés de l'électricité d'Afrique de l'Est et australe.

Mécanisme de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD

Le Mécanisme de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD (NEPAD-IPPF), un fonds spécial multidonateurs hébergé par la BAD, soutient la préparation de projets d'infrastructure régionaux bancables conformément aux priorités des pays africains, de la Commission de l'Union africaine (CUA) et de l'Agence de développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD), des Communautés économiques régionales (CER) et des institutions d'infrastructure spécialisées telles que les pools énergétiques, les organisations de bassin fluvial et les autorités de corridor. Les activités éligibles au financement sont les études de préfaisabilité, les études de faisabilité, la structuration de projets, le renforcement des capacités pour le développement des infrastructures, la facilitation et la création d'un environnement favorable au développement des infrastructures régionales. Les donateurs du fonds sont la BAD, le Canada, le Danemark, la Norvège, l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Espagne.

Le NEPAD-IPPF a engagé 5,9 millions USD en 2019 et 12,3 millions USD en 2020 à l'appui de 13 opérations (Tableau 3.10), contre des engagements de 10,8 millions USD en 2018.

Les engagements à l'appui de 8 opérations dans le secteur du transport (11,8 millions USD) ont représenté 65 % du total des engagements 2019-2020, contre une représentation de 77 % en 2018. Les engagements en faveur de 4 projets dans le secteur de l'énergie (5 millions USD) ont représenté 27 % du total des engagements, contre 9 % des engagements de 2018. Une seule opération dans le domaine de l'eau et de l'assainissement (1,5 million USD) a représenté 8 % du total des engagements. Il n'y a pas eu d'engagements à l'appui d'opérations liées aux TIC.



Tableau 3.10: Opérations soutenues par le NEPAD, 2019-2020

Les engagements du NEPAD ont connu une forte augmentation en 2020

ANNÉE	SECTEUR	PROJET	RÉGION	ENGAGEMENTS (MILLIONS USD)
2019	Transport	Chemin de fer à écartement standard (SGR) reliant l'Éthiopie et le Soudan	Afrique de l'Est	2,00
2019		Réhabilitation de certains tronçons routiers du corridor central (Phase II) reliant le Rwanda, la Tanzanie et le Burundi.	Afrique centrale Afrique de l'Est	0,48
2019		Études de corridors reliant les frontières algérienne et tunisienne	Afrique du Nord	1,00
2019	Energie	Projet d'interconnexion Ghana-Burkina-Mali de 330 kV WAPP	Afrique de l'Ouest	0,58
2019		Projet de renforcement de l'interconnexion Côte d'Ivoire-Liberia 225 kV Afrique de l'Ouest	Afrique de l'Ouest	1,88
ENGAGEMENTS TOTAUX 2019				5,94
2020	Eau/ Assainissement	Projet de transfert d'eau Lesotho-Botswana	Afrique australe	1,50
2020	Transport	Routes d'accès et voies de raccordement au futur pont rail-route entre les villes de Brazzaville et Kinshasa	Afrique centrale	2,67
2020		Projet de corridor de transport Praia-Dakar-Abidjan	Afrique de l'Ouest	1,61
2020		Multinational Luberizi - Route Kamanyola-Bukavu	Afrique centrale Afrique de l'Est	1,60
2020		Multinational Routes Burundi/Tanzanie	Afrique centrale Afrique de l'Est	1,77
2020		Projet de réhabilitation du chemin de fer de Machipanda au Mozambique	Afrique australe	0,67
2020	Energie	Projet d'interconnexion électrique 220 kV (400 kV) Ouganda (Beni) - RDC (Beni-Bunia-Butembo)	Afrique centrale Afrique de l'Est	0,93
2020		Projet de lignes de transmission 400 kV de la centrale hydroélectrique de Baynes (Angola et Namibie)	Afrique australe	1,57
ENGAGEMENTS TOTAUX 2020				12,32





4.

**Thèmes
émergents**



4.1 Financement du secteur privé pour développer les infrastructures en Afrique

4.2 Modèles institutionnels émergents pour l'infrastructure

4.3 Qualité des infrastructures

4.4 La transition énergétique en Afrique

4. Thèmes émergents

Principales constatations

- Le secteur privé est potentiellement une source de financement importante pour l'infrastructure africaine, mais il est freiné par des préoccupations de solvabilité du secteur, des perceptions de risque politique, ainsi que par la bureaucratie et les formalités administratives.
- De nouveaux modèles institutionnels de financement des infrastructures émergent, dont la création d'une Classe d'actifs d'infrastructure en Afrique et des caisses de dépôts déjà établies dans plusieurs pays africains.
- Les Principes du G20 pour l'investissement dans des infrastructures de qualité de 2019 fournissent un modèle solide pour améliorer la qualité de l'infrastructure africaine.
- Si l'Afrique a eu quelques projets d'énergie renouvelable emblématiques ces dernières années, elle est à la traîne dans la transition énergétique globale des combustibles fossiles (notamment le charbon) vers le gaz naturel (en tant que combustible de transition) et les énergies renouvelables. Le secteur privé est potentiellement une source majeure de financement d'infrastructures en Afrique, mais il est freiné par des inquiétudes sur la solvabilité des secteurs, des perceptions de risques politiques, la bureaucratie et les lourdeurs administratives.

Le Chapitre 4 illustre des mécanismes visant à attirer des financements accrus pour les infrastructures en Afrique, notamment à partir de sources privées, au-delà du modèle de PPP, en faisant appel aux investisseurs institutionnels et aux marchés financiers. Pour cela, il faut comprendre les contraintes qui pèsent sur l'accroissement du financement privé, créer une Classe d'actifs d'infrastructure en Afrique et de nouveaux modèles institutionnels comme les caisses de dépôts (Sections 4.1 et 4.2), qui ont le potentiel d'attirer les investisseurs institutionnels basés en Afrique et de contribuer à approfondir les marchés financiers nationaux. La Section 4.3 montre comment les principes de qualité adoptés par le G20 en 2019 pourraient aider l'Afrique à renforcer sa réserve de projets bancables. La Section 4.4 fait le point sur l'état actuel de la transition de l'Afrique vers une empreinte énergétique carbone réduite, en ligne avec les engagements pris au titre des accords climatiques de la CCNUCC.

4.1 Financement du secteur privé pour développer les infrastructures en Afrique

Actuellement, le financement des infrastructures africaines provient essentiellement de quatre sources : (i) les ressources propres des gouvernements (recettes fiscales ou emprunts garantis par l'État) ; (ii) l'aide publique au développement (APD) ; (iii) le financement bilatéral (venu, ces dernières années, essentiellement de Chine, notamment au titre de l'Initiative Nouvelle route de la soie) ; et (iv) le secteur privé, soit dans le cadre de structures de financement qui exigent le soutien des gouvernements (comme les PPP), soit via un financement direct, sans appui gouvernemental. Le secteur privé fournit environ 18 % du total²², un taux considérablement plus faible que dans la plupart des

autres régions du monde.

Concernant la première source, la dette publique en Afrique s'est considérablement alourdie au cours de la dernière décennie. En ASS, elle aurait augmenté de 6,3 points de pourcentage du PIB en 2020 pour atteindre 57,8 %, en raison du ralentissement de l'activité économique et des mesures budgétaires prises pour atténuer les effets négatifs de la pandémie²³. L'accumulation de dette a suscité des préoccupations sur les problèmes de soutenabilité, qui affectent déjà près d'un tiers des pays d'ASS.

Ces problèmes suggèrent que de nombreux pays africains sont susceptibles d'adopter des politiques budgétaires plus prudentes, et donc de limiter leurs emprunts souverains. En même temps, compte tenu du besoin d'investissements supplémentaires dans l'infrastructure (y compris sociale), il sera nécessaire

²² https://www.imf.org/external/datamapper/DG_GDP@AFRREO/ZMB/KEN/ETH/SSA

d'accroître le financement privé et d'identifier et développer des mécanismes de financement de projets qui n'aggravent pas les problèmes de soutenabilité de la dette publique.

Sur les quatre sources de financement mentionnées ci-dessus, le secteur privé a le plus fort potentiel. Cependant, en règle générale, le financement du secteur privé – que ce soit sous la forme d'investissements directs dans des projets ou de financement par capitaux propres et par emprunt auprès de banques et de marchés de capitaux – n'est affecté à des projets d'infrastructure africains que s'il est fortement protégé par des garanties du gouvernement hôte ou des bailleurs de fonds multilatéraux. Et même alors, les montants du financement privé sont modestes, et les coûts (notamment de la dette) élevés. Encore une fois, cela contraste avec d'autres régions du monde, qui font régulièrement appel au financement du secteur privé pour une part modérée ou importante des investissements dans les infrastructures. Les TIC africains, en revanche, constituent une exception à cette règle : ils attirent des investissements privés considérables sans qu'un soutien gouvernemental ne soit nécessaire.

Les flux robustes de financement privé destinés aux TIC avec peu ou pas de soutien public sont dus aux différences entre le profil de risque de ce secteur et celui des autres secteurs d'infrastructure. Les rendements financiers des sociétés de télécommunications qui ont investi dans l'infrastructure des TIC sont élevés, certainement plus que dans d'autres secteurs. Les périodes de récupération et les calendriers d'amortissement pour les projets TIC sont relativement courts (généralement 8 ans ou moins, contre 15 ou 20 ans pour les infrastructures conventionnelles). De plus, la volonté et la capacité à payer des clients sont élevées (tandis que les coûts politiques de la gestion du défaut de paiement au travers de l'interruption de service sont faibles). Les éventuels risques politiques résiduels sont habituellement gérés au travers d'une assurance du risque politique (ARP). En effet, les entreprises de télécommunications utilisent les structures de financement de projet pour leurs projets d'infrastructure dans une bien moindre mesure que pour les autres projets d'infrastructure. Elles financent principalement leurs actifs « sur bilan », avec leurs ressources financières propres (actions et endettement d'entreprise).

Ces caractéristiques favorables semblent ne pas être faciles à reproduire dans d'autres secteurs, même lorsque le potentiel de génération de revenus est élevé, par exemple pour les ports et l'énergie électrique. Un examen des grands projets de ports et d'aéroports sur le continent, effectué dans le contexte de la préparation de ce rapport, révèle que les flux de financement

privé sont négligeables en l'absence de soutien public. Tous les projets de ce type sont purement publics, ou nécessitent le soutien du gouvernement, d'une BMD ou d'un autre État. La situation de l'énergie électrique est plus nuancée, car les systèmes solaires domestiques²⁴ commencent à progresser dans le secteur de l'énergie qui, jusqu'à récemment, était alimenté par l'électricité traditionnelle en réseau. Mais même dans ces cas, la plupart des systèmes solaires domestiques bénéficient d'une forme d'appui des partenaires au développement. Les autres secteurs d'infrastructure ont des rendements et des caractéristiques de crédit encore moins attrayants, et dépendent sans réserve du soutien des gouvernements ou des partenaires au développement.

Contraintes pesant sur une plus grande participation à l'infrastructure par le secteur privé

Même pour les sous-secteurs de l'infrastructure susceptibles de se prêter à certains investissements privés (comme l'énergie électrique et certains sous-secteurs du transport, tels que les routes à péage, les ports et les aéroports), les investisseurs et les prêteurs hésitent à investir en Afrique pour trois raisons :

- **Les problèmes de solvabilité** sont le résultat de tarifs inadéquats, de paiements insuffisants des gouvernements et d'autres consommateurs pour les services reçus, et de la médiocre gestion opérationnelle et financière. Pour que le secteur devienne financièrement viable, les utilisateurs doivent assumer l'intégralité des coûts pour le service obtenu. Les décideurs doivent définir des mécanismes de tarification qui couvrent les coûts et s'ajustent à l'évolution des circonstances, les ministères doivent éviter d'accumuler des arriérés envers les services publics (par ex. au moyen de cartes prépayées), et une meilleure gestion opérationnelle doit être recherchée, par exemple par une participation accrue des opérateurs privés dans le secteur.

- **Les risques politiques, réglementaires et de change** vont de l'expropriation, la guerre et les troubles civils à la rupture de contrat, en passant par les modifications du cadre réglementaire. Les investisseurs internationaux perçoivent que ces risques sont généralement plus grands sur le continent africain que dans d'autres régions du monde²⁵.

Le risque politique et réglementaire peut, en grande partie, être atténué en obtenant une assurance du risque politique (par ex. auprès de MIGA, de certains

²⁴ Les investissements effectués par les ménages dans ces systèmes n'ont pas été pris en compte dans le présent rapport.

²⁵ Bond, J. (2016). Infrastructure in Africa. *Global Journal of Emerging Market Economies*, 8(3), pages 309-333.

fournisseurs d'assurance privés et de quelques syndicats du Lloyd's) ou à travers divers instruments comme les PPP et les garanties partielles contre les risques.

Le secteur privé est potentiellement une source de financement importante pour l'infrastructure africaine, mais il est freiné par des préoccupations de solvabilité du secteur, des perceptions de risque politique, ainsi que par la bureaucratie et les formalités administratives.

flux financiers vers les investisseurs et les prêteurs (payés en devises fortes). Ce risque de décalage entre les monnaies ne peut être compensé qu'en indexant les frais d'utilisation sur le taux de change. Tous ces mécanismes augmentent le coût des projets et diminuent leur rendement économique, réduisant leur attrait pour les investisseurs privés.

• **La bureaucratie, les formalités administratives, la corruption et les longs délais de préparation des projets** sont des problèmes associés à l'investissement dans les infrastructures connus dans le monde entier. Cependant, sur le continent africain, la faiblesse des capacités administratives des gouvernements fait que ces risques sont exacerbés. Les gouvernements n'ont pas toujours les compétences nécessaires pour négocier avec le secteur privé et imposent souvent des réglementations prohibitives aux investisseurs. En outre, des témoignages anecdotiques sur plusieurs projets au cours des dernières années confirment que les investisseurs doivent fournir beaucoup plus d'efforts et prévoir des délais beaucoup plus longs qu'ailleurs pour négocier un projet d'investissement dans les infrastructures en Afrique.

Les moyens de lever ces obstacles ont été amplement discutés dans le rapport TFI 2018. L'analyse de ce rapport examinera les avantages d'une classe d'actifs d'infrastructure en Afrique, et de nouvelles dispositions institutionnelles pour faire correspondre la demande de financement du secteur privé et l'offre.

Marchés financiers et investisseurs institutionnels

Le développement d'une classe d'actifs d'infrastructure en Afrique destinée à attirer les fonds des investisseurs institutionnels du continent offre avant tout l'avantage de rassembler des fonds privés avec peu ou aucun risque de change. Cela pourrait permettre de densifier les marchés financiers nationaux au fil du temps.

L'un des fléaux du financement privé étranger pour l'infrastructure – en Afrique, mais aussi dans d'autres marchés émergents comme l'Amérique latine – est le risque de change généré par ces fonds étrangers. En effet, les frais d'utilisation sont libellés en monnaie locale, tandis que les paiements correspondant aux dettes et aux actions doivent être effectués en devises fortes.

L'examen des données indique que les contraintes à l'augmentation du financement du secteur privé pour les infrastructures africaines ne sont pas liées à l'insuffisance de l'épargne du secteur privé. Les investisseurs institutionnels africains (notamment les compagnies d'assurance, les fonds de pension et les fonds souverains) gèrent l'épargne contractuelle des entreprises nationales et africaines²⁶.

Sur tout le continent, les actifs sous gestion (ASG) de ces trois catégories d'investisseurs institutionnels sont estimés à 1,8 billion USD, comme indiqué dans le Tableau 4.1.

Tableau 4.1: Investisseurs institutionnels africains (milliards USD), projection pour 2020

Les investisseurs institutionnels peuvent potentiellement combler le déficit de financement

Type d'investisseur	2017	2020 (proj.)
Fonds de pension	676	1 100
Compagnies d'assurance	329	445
Fonds souverains	243	300
Total	1 248	1 845

Source: Unleashing the Potential of Institutional Investors in Africa (Katja Juvonen, Arun Kumar, Hassen Ben Ayed et Antonio Ocaña Marin), Banque africaine de développement, 2019, Tableau 2, page 8

²⁶ Un investisseur institutionnel est une organisation non bancaire qui investit au nom de ses membres. Les investisseurs institutionnels ne sont pas soumis aux mêmes cadres de réglementation de prudence que les banques et sont visés par moins de réglementations de protection. En effet, on suppose qu'ils sont plus en mesure de se protéger ; et ils ne présentent pas les mêmes risques systémiques pour le secteur financier que les banques. Il existe six types d'investisseurs institutionnels : les fonds de dotation, les fonds communs de placement, les fonds de couverture, les fonds de pension, les compagnies d'assurance et les fonds souverains. En Afrique, l'essentiel des actifs sous gestion (ASG) des investisseurs institutionnels est principalement détenu par des fonds de pension (publics et privés), des compagnies d'assurance et des fonds souverains.

Les montants annuels d'investissement gérés par les investisseurs institutionnels, et par extension le niveau de l'épargne contractuelle privée sur le continent, dépasse de loin les besoins pour l'infrastructure. Ces ressources domestiques pourraient être apportées par le secteur privé pour combler le déficit de financement.

Actuellement, l'épargne gérée par les investisseurs institutionnels n'est pas affectée aux projets d'infrastructure, les gestionnaires d'actifs étant soumis par les législations et les réglementations nationales à des exigences très spécifiques sur les modalités d'investissement de ces ressources financières. L'objectif est de protéger les intérêts des individus et des entreprises dont ils gèrent les fonds. Cette épargne est destinée à une utilisation future, sous forme de pension ou d'indemnisation aux victimes d'événements assurés. Les gestionnaires d'actifs ont la responsabilité fiduciaire envers leurs clients d'éviter les risques excessifs et de préserver la valeur des ressources financières qu'ils gèrent. Ils placent donc leurs ASG dans des actifs financiers qui garantissent des liquidités adéquates et une solvabilité acceptable.

Le Rapport TFI 2018 a mené une analyse en profondeur de l'adéquation entre les différents secteurs et sous-secteurs d'infrastructure et le financement privé, ainsi que des catégories de risque et des réponses politiques possibles. Il a également examiné différents instruments financiers susceptibles de jouer un rôle pour le secteur privé. Mais surtout, il a noté l'inadéquation des projets green-field pour les investisseurs institutionnels (qui ont des exigences strictes de répartition des actifs et ne peuvent pas gérer les risques de construction).

4.2 Modèles institutionnels émergents pour l'infrastructure

Comme on peut le voir ci-dessus, l'Afrique n'est dépourvue ni d'épargne privée détenue par des investisseurs institutionnels ni de projets potentiels d'infrastructure économiquement attractifs. Mais jusqu'à peu, aucun modèle institutionnel ne permettait de les réunir. Plusieurs initiatives cherchent désormais à canaliser l'épargne privée du continent vers des projets d'infrastructure, en reconnaissant les limites inhérentes au modèle de PPP²⁷.

Ces nouveaux modèles institutionnels reconnaissent également que les investissements dans les actifs d'infrastructures existants (par ex. en tant que titres adossés à des actifs) comme dans les projets green-field exigeront que de nouveaux acteurs fournissent une interface entre les investisseurs institutionnels qui gèrent l'épargne et les possibilités d'investissement dans l'infrastructure. Les institutions financières privées telles que les banques n'ont globalement pas réussi à fournir cette interface.

Créer une Classe d'actifs d'infrastructure en Afrique

Une classe d'actifs est un regroupement d'investissements qui présentent des caractéristiques similaires et sont soumis aux mêmes lois et réglementations. Les classes d'actifs sont ainsi constituées d'investissements qui se comportent souvent de façon similaire sur le marché et simplifient les choix d'investissement pour les investisseurs.

Dans certains cas, les classes d'actifs sont définies par l'adhésion à des ensembles de critères spécifiques, par ex. une région, un secteur, une notation de crédit minimale, etc. Pour renforcer leur attrait auprès des investisseurs institutionnels et d'autres participants aux marchés de capitaux, les classes d'actifs peuvent également être titrisées. Elles sont alors transformées en titres échangeables, en regroupant des actifs de caractéristiques similaires dans un portefeuille défini, qui obtient ensuite une notation de crédit et peut être émis sur un marché de valeurs mobilières en tant que titre adossé à des actifs²⁸.

L'avantage de la titrisation est d'abord que ces titres peuvent être vendus sur les marchés existants une fois qu'ils répondent aux exigences requises (et ainsi, refinancer les actifs d'infrastructures opérationnelles). Par ailleurs, dans certaines conditions, ces titres peuvent être attractifs pour les investisseurs institutionnels qui respectent les exigences fiduciaires de ces derniers. La titrisation implique le refinancement d'actifs d'infrastructure existants qui sont déjà en fonctionnement, car ceux-ci ont des flux de recettes clairement définis et des profils de risque limités. Les fonds ainsi dégagés peuvent être recyclés dans de nouveaux projets green-field, plus risqués par nature et pour lesquels il est plus difficile d'attirer un financement privé.

²⁷ Ces initiatives africaines s'ajoutent à celles qui cherchent à attirer plus d'investisseurs institutionnels extérieurs au continent. Ce financement serait bienvenu, mais, dans la plupart des cas, il exige une forme de garantie en devises fortes ou un mécanisme similaire de rehaussement de crédit, qui se traduit par un coût plus élevé pour le consommateur.

²⁸ La titrisation des actifs d'infrastructure pour le placement auprès d'investisseurs institutionnels, en tant que placement direct ou via l'émission sur un marché de valeurs mobilières, est une pratique courante dans des économies avancées comme les États-Unis, l'Europe, le Royaume-Uni, etc.

Encadré 4.1: Société de garantie de crédit du Nigeria (InfraCredit)

L'innovation financière accroît le financement privé de l'infrastructure au Nigeria

La très innovante Société de garantie de crédit (InfraCredit) est une compagnie de rehaussement de crédit spécialisée, cotée AAA. Elle fournit des garanties qui rehaussent la qualité de crédit d'instruments obligataires en monnaie locale émis sur les marchés de la dette nationale. Elle vise à financer des projets d'infrastructure au Nigeria, en rassemblant l'épargne privée domestique détenue par des investisseurs institutionnels nigériens et des projets d'infrastructure de grande qualité qui génèrent un flux de trésorerie prévisible.

InfraCredit cherche à soutenir le financement des infrastructures pour une valeur allant jusqu'à 1,25 milliard USD au cours des prochaines années, en impliquant le secteur privé dans cette mission essentielle pour la résilience de l'économie nigérienne. Elle contribue à débloquer des capitaux en monnaie locale à long terme destinés au financement durable des infrastructures au Nigeria, tout en favorisant l'approfondissement des marchés de capitaux d'emprunt nationaux. Elle organise des activités de renforcement des capacités destinées aux investisseurs institutionnels, notamment les fonds de pension et les compagnies d'assurance, afin de les inciter à investir dans des obligations non souveraines à long terme visant à financer les actifs d'infrastructure et le secteur privé.

Les sociétés membres du PIDG GuarantCo et TAF ont travaillé avec l'Autorité d'investissement souverain du Nigeria (Nigerian Sovereign Investment Authority – NSIA) pour créer InfraCredit en 2016. Les fournisseurs des capitaux de fondation ont été rejoints par l'Africa Finance Corporation (AFC) ; InfraCo Africa (PIDG) ; la Banque de développement KfW (KfW) ; la Banque africaine de développement (BAD) ; et Leadway Assurance Company Limited (Leadway), son premier investisseur institutionnel privé. En septembre 2021, le capital de base admissible total de la société (capitaux d'apport et exigibles) s'élevait à 183 millions USD (75,3 milliards de Nairas). Cela se traduit par une capacité cumulée d'émission de garanties d'environ 376,4 milliards NGN (environ 915 millions USD), d'après le ratio du levier financier maximal de jusqu'à cinq fois (5x) autorisé par ses agences de notation.

Son fonctionnement efficace s'attaquera aux contraintes du marché des pensions nigérien et stimulera son investissement dans des obligations à long terme pour financer des actifs d'infrastructure. Les secteurs qui qualifient incluent l'énergie renouvelable ; la production, le transport et la distribution d'électricité ; le transport, la distribution et le stockage de gaz ; l'infrastructure agricole ; les TIC/télécommunications ; les intrants pour l'infrastructure ; le transport ; l'infrastructure urbaine ; le logement ; les soins de santé et l'éducation ; la distribution et le traitement de l'eau ; et les services de gestion des déchets.

Source: Banque africaine de développement, fiche d'information et site Internet d'InfraCredit.



La création d'une Classe d'actifs d'infrastructure en Afrique (CAIA) serait donc une solution très séduisante pour attirer l'épargne du secteur privé détenue par des investisseurs institutionnels africains et par des investisseurs en portefeuille étrangers, surtout si la classe d'actifs pouvait déboucher sur des titres adossés à des actifs. En outre, la création d'une CAIA ouvrirait également la voie à l'émission d'obligations labellisées, y compris des Obligations vertes, bleues et ODD, conformément à l'Accord de Paris sur le climat adopté à la COP21 et aux objectifs de Glasgow de la COP26. L'objectif ultime serait que les CAIA mobilisent de préférence l'épargne contractuelle africaine, qui présente l'avantage de diminuer le risque de change et la nécessité de garanties en devises fortes.

S'il existe actuellement de nombreuses initiatives émergentes dans le domaine de la titrisation, trois obstacles devront être surmontés :

- **La fragmentation.** Comme noté dans le Chapitre 3, le continent africain est très fragmenté. Des secteurs financiers nationaux peu profonds et des systèmes juridiques différents (certains pays suivent le droit civil français, et d'autres la common law anglo-saxonne) constituent un obstacle à la création d'une classe d'actifs d'infrastructure véritablement unifiée en Afrique. Cela signifie qu'il est probable que des actifs d'infrastructure aux caractéristiques similaires (par ex. énergie électrique ou ports) soient répartis sur plusieurs

pays, avec des systèmes juridiques, des régimes réglementaires et des réglementations financières différents. Cela ne permet pas d'inclure ces actifs dans une seule classe.

- **Les faiblesses des marchés boursiers nationaux²⁹.** Sur le continent, on compte 29 marchés de valeurs, mais seuls quelques-uns sont capables de gérer le volume et la sophistication de la titrisation. Les dix plus grandes bourses en Afrique sont présentées au Tableau 4.2 ci-dessous en fonction de leur capitalisation. Parmi celles-ci, quelques-unes tout au plus pourraient gérer avec succès une émission de titres adossés à des actifs de tout volume raisonnable.

- **L'absence d'émetteurs et de teneurs de marché clairs.** Pour créer une classe d'actifs et procéder à une éventuelle titrisation, il est nécessaire d'avoir des institutions financières opérant sur de nombreux pays (voire sur l'ensemble du continent) et dotées des compétences, de la capacité financière et de la volonté d'entreprendre le travail préparatoire, par ex. la SFI ou la Banque africaine de développement.

Pour avancer, des IFD à l'échelle du continent ou d'une région devront présider à la mise en place des conditions nécessaires à la création d'une Classe d'actifs d'infrastructure en Afrique. Ces IFD devront alors garantir une série de titrisations sur un ou plusieurs marchés boursiers régionaux majeurs pour démontrer l'intérêt manifeste d'une

Tableau 4.2: Principaux marchés des valeurs mobilières en Afrique, 2021

Des marchés boursiers se développent dans chaque région

PAYS	MARCHÉ BOURSIER	CAPITALISATION DU MARCHÉ
Afrique du Sud	Bourse de Johannesburg (JSE)	1 150 milliards USD
Namibie	Bourse de Namibie (NSX)	138 milliards USD
Maroc	Bourse de Casablanca (CSE)	61 milliards USD
Égypte	Bourse d'Égypte (EGX)	44 milliards USD
Botswana	Bourse du Botswana (BSE)	41 milliards USD
Nigeria	Bourse du Nigeria (NGX Group)	32 milliards USD
Kenya	Bourse de Nairobi (NSE)	26 milliards USD
Île Maurice	Bourse de Maurice (SEM)	21 milliards USD
Zimbabwe	Bourse du Zimbabwe (ZSE)	19 milliards USD
Ghana	Bourse du Ghana	13 milliards USD

Sources: Tadesse, Fasika : « Top 10 largest stock exchanges in Africa », Nyongesa Sande (2021).

²⁹ Un marché boursier, un marché de titres ou une bourse est un marché où des courtiers et négociateurs peuvent acheter et vendre des titres, comme des actions, des obligations et d'autres instruments financiers. Les bourses peuvent également mettre à disposition des moyens pour l'émission et le rachat de ces titres et instruments, et des événements liés aux capitaux incluant le paiement de revenus et de dividendes. Les titres échangés sur un marché boursier incluent les actions émises par les sociétés cotées, les fonds communs de placement, les produits dérivés, les produits d'investissement collectif et les obligations. (Source : Tadesse, Fasika (2021-10-04). « Top 10 largest stock exchanges in Africa ». Nyongesa Sande. Accès le 05/01/2022).

telle approche pour les promoteurs de projets, les investisseurs institutionnels et les autorités nationales³⁰.

Caisses de Dépôts

Les caisses de dépôts sont un dispositif institutionnel qui commence à émerger (voir Encadré 4.2). Ce modèle se retrouve en majeure partie dans les économies développées et fonctionne sur la base de principes commerciaux.

Une caisse de dépôts est une institution financière publique mandatée pour recevoir, préserver et gérer des ressources privées (et certaines publiques) et jouer un rôle d'intermédiation pour le financement de priorités d'intérêt général. Le modèle, dont l'expansion est relativement récente sur le continent africain, trouve son origine en France au début du XIXe siècle. La Caisse des dépôts et consignations (CDC) française est l'un des principaux investisseurs institutionnels du pays (voir Encadré 4.3). Des institutions sœurs existent également en Italie, au Brésil, au Portugal, en Belgique et au Québec.

Encadré 4.2: En quoi les caisses de dépôts diffèrent-elles des banques de développement ?

Les caisses de dépôts offrent un modèle pour attirer les investisseurs institutionnels

Presque tous les pays d'Afrique et la plupart des groupements régionaux ont une ou plusieurs banques de développement. Les caisses de dépôts diffèrent de ces dernières à deux égards fondamentaux:

- Elles mobilisent l'épargne privée, alors que la plupart des banques de développement obtiennent leur financement de sources publiques. En raison de l'espace fiscal restreint, l'épargne privée a un potentiel bien plus grand que les fonds publics limités.
- Leur gestion et leur gouvernance sont rigoureusement indépendantes, dans le cadre de leurs objectifs généraux, et elles sont donc moins exposées aux risques d'ingérence politique et de corruption.

En Afrique, huit caisses ont été mises en place : la Caisse de dépôt et de gestion (CDG) du Maroc (1959), de loin la plus grande et la plus ancienne du continent (voir Encadré 4.4) ; la Caisse des dépôts et consignations du Sénégal (2006) ; la Caisse des dépôts et consignations (CDC) du Gabon (2010) ; la Caisse des dépôts et de développement de Mauritanie (2010) ; la Caisse des dépôts et consignations (CDC) de la Tunisie (2011) ; la Caisse des dépôts et consignations du Niger (2017) ; la Caisse des dépôts et consignations du Burkina Faso (2018) ; et la Caisse des dépôts et consignations de Côte d'Ivoire (2019). Le Cameroun, le Tchad, le

Togo, le Bénin, le Congo et la Guinée équatoriale prévoient de créer des institutions similaires. Au sein de la région de l'UEMOA, six pays sur huit devraient se doter d'une caisse de dépôts au cours des prochaines années.

De nouveaux modèles institutionnels émergent, comme la création d'une Classe d'actifs d'infrastructure en Afrique applicable à des projets déjà existants, et les caisses de dépôts déjà établies dans plusieurs pays africains.

En Afrique, les caisses peuvent jouer le rôle de fonds souverain, de banque de développement, de fonds de capital-investissement, et, dans certains cas, de banque commerciale pour financer des projets très prioritaires. La caractéristique fondamentale des

caisses africaines par rapport à d'autres institutions financières publiques ou privées est qu'elles collectent et gèrent des ressources financières réglementées, comme l'épargne contractuelle, obligatoire ou volontaire. De plus, elles recherchent un financement supplémentaire de sources privées comme les marchés boursiers. Selon le pays et les capacités, les ressources proviennent de fonds d'épargne réglementés ; de garanties et d'autres dépôts ; de fonds de pension et/ou notariaux ; de réserves publiques ; et de titres à revenu fixe émis sur les marchés des valeurs mobilières. La caisse alloue alors ces ressources à des projets bien structurés à forts rendements, dans des secteurs mal desservis par le marché, ou pour financer des projets et des secteurs nationaux d'intérêt général pour lesquels les acteurs privés n'ont pas nécessairement les

³⁰ La Banque africaine de développement, avec la Commission européenne, Mariner Investment Group, Africa50 et Mizuho International PLC, a créé et émis une titrisation synthétique d'un milliard USD sur une part du portefeuille des prêts au secteur privé de la BAD en septembre 2018 (initiative Room2Run). L'instrument de titrisation était une première pour une banque multilatérale de développement et offre aux autres banques et aux investisseurs une feuille de route pour un financement innovant de l'infrastructure.

capacités, le mandat ou l'intérêt.

Les caisses ont des similitudes avec les fonds souverains. Le premier fonds souverain d'Afrique – le fond Pula du Botswana – a été créé en 1994, et au cours des deux dernières décennies, ces fonds ont proliféré sur le continent. L'Afrique est désormais dotée de plus de 14 fonds

souverains, évalués à environ 120 milliards USD, et plusieurs autres pays sont en voie d'en créer. Si les objectifs ultimes des caisses et des fonds souverains peuvent être similaires, leurs sources de financement diffèrent. Les fonds souverains tirent parti des excédents budgétaires résultant de l'exploitation des ressources naturelles, tandis que les caisses s'appuient sur le capital privé.

Encadré 4.3: La Caisse des dépôts de France

La première caisse des dépôts a été créée il y a plus de 200 ans

La Caisse des dépôts et consignations, également dénommée simplement « la Caisse », est une institution financière française du secteur public. C'est l'une des institutions gouvernementales placées sous le contrôle du Parlement, le « bras financier » de l'État français, et elle est définie dans le Code monétaire et financier français comme un « groupe public au service de l'intérêt général » et un « investisseur de long terme ».

La Caisse a été fondée en 1816 sous Louis XVIII pour sauvegarder les fonds publics, y compris les fonds de pension des fonctionnaires et les comptes de retraite. Trois ordonnances du 3 juillet 1816 ont défini les principaux secteurs d'activité du nouvel organisme : consignations des fonds détenus en fiducie ; dépôts volontaires de particuliers ou d'entités publiques et fonds des professions juridiques ; et fonds de retraite, notamment des fonctionnaires.

Lorsque la Caisse a été créée, ses règles de gouvernance ont été fixées par la loi. Elles répondent à deux principes : indépendance de la Commission de surveillance, et autonomie du directeur général. Ces deux principes assurent la stabilité du Groupe, la continuité de ses actions et sa viabilité financière. La Caisse exerce ses activités sur une base commerciale, en restant autonome vis-à-vis du gouvernement en termes de décisions d'investissement.

Conformément à la loi, la Caisse utilise les fonds qu'elle gère pour acheter des titres d'État et contribue donc au financement de l'État français. De plus, elle investit dans des projets publics avec des rendements financiers et économiques qui ont clairement fait leurs preuves, comme des actifs d'infrastructure ; et détient une participation de certaines entreprises essentielles, comme la Banque postale. Enfin, elle joue le rôle de fournisseur de capital-risque public pour des initiatives à fort rendement potentiel qui ne peuvent pas attirer de capital-risque privé par elles-mêmes sans un investisseur d'ancrage.

La Caisse détient des actifs au bilan s'élevant à 1,2 billion EUR et a généré 777 millions EUR de revenus en 2020. Ses ressources financières proviennent de fonds propres ; de dépôts et d'épargne contractuelle de la Banque postale ; d'épargne contractuelle de compagnies d'assurance ; et de dettes.

Source: <https://www.caissedesdepots.fr/en>

Les Caisses peuvent être des vecteurs d'attribution d'épargne nationale à des projets porteurs de croissance, jouant un rôle d'intermédiaire entre les investisseurs institutionnels et les projets attractifs. Les caisses diffèrent des investisseurs institutionnels traditionnels dans le sens où elles ne sont pas soumises aux mêmes contraintes fiduciaires et ne sont pas limitées à un ensemble fortement circonscrit d'opportunités d'investissement. Au contraire, elles peuvent également investir dans des projets à haut rendement qui, en raison de défaillances du marché, n'ont pas été en mesure d'attirer d'autres sources de financement.

Dans les limites de sa propre viabilité financière, une caisse s'efforce principalement de soutenir le développement économique et social de son pays

d'origine. Le modèle économique de l'institution poursuit donc un double objectif : comme garant de l'épargne qu'elle mobilise, protège et fait croître ; et comme investisseur de long terme visant à favoriser le développement économique et social du pays.

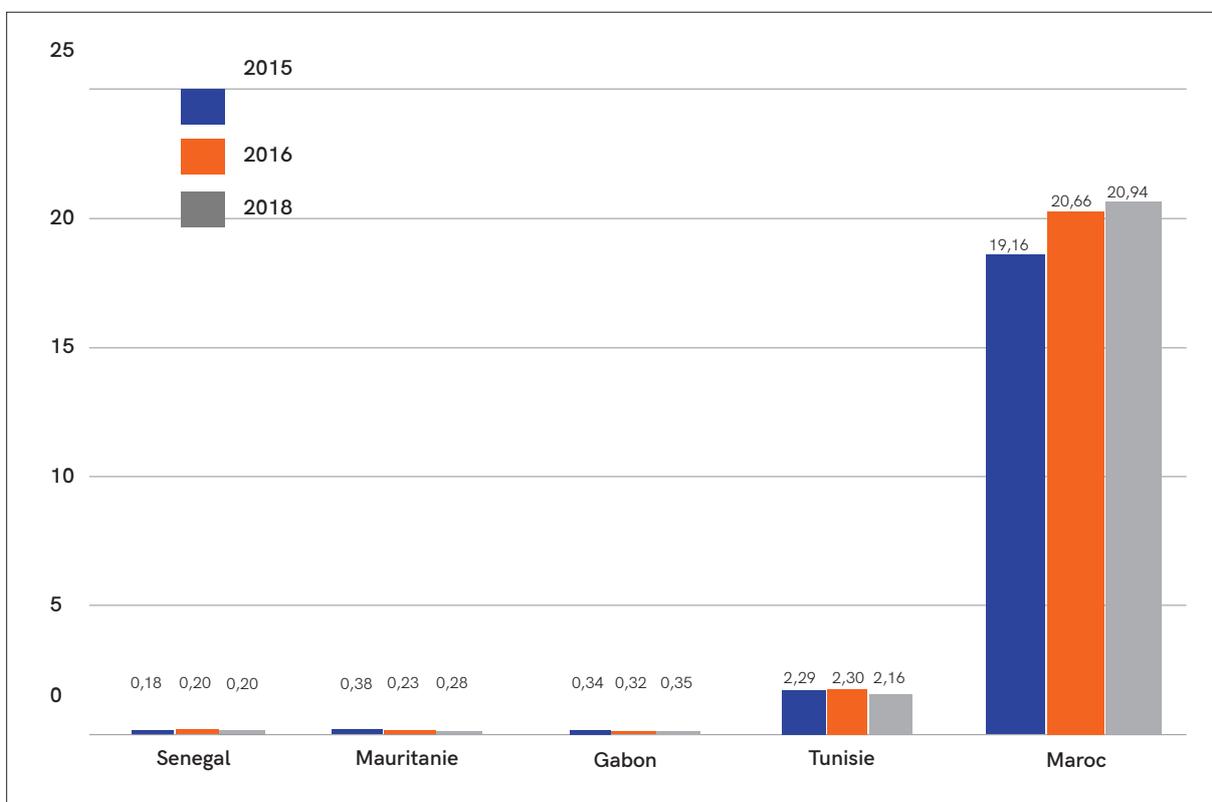
Outre leur potentiel en tant qu'investisseurs de long terme, les caisses peuvent également mobiliser des capitaux privés. En Europe, suivant les dispositifs financiers et les risques qu'elles assument, les caisses peuvent généralement mobiliser entre 5 et 15 euros d'investissement privé pour chaque euro qu'elles engagent. Cela augmente considérablement le montant des flux financiers du secteur privé vers des investissements qui, dans d'autres circonstances, auraient des difficultés à attirer ces fonds.

Le modèle opérationnel de la caisse de dépôts offre donc plusieurs avantages comparatifs en matière de développement industriel et social. Au Maroc, avec un bilan total de 20,9 milliards EUR (et dans une moindre mesure en Tunisie, avec un bilan de 2,2 milliards EUR), les caisses de dépôts jouent un rôle important au travers des missions spécifiques qui leur sont confiées pour répondre aux priorités nationales. En Afrique subsaharienne, les montants des bilans des caisses sont considérablement plus modestes et varient selon l'ancienneté de la caisse et la vigueur de l'économie du pays. Les caisses sont plus récentes au sud du Sahara, et leur capacité financière est

donc plus limitée qu'en Afrique du Nord.

Au Maroc, une part considérable des ressources provient de la gestion des réserves des fonds de pension. En Tunisie, la plupart des ressources sont issues des dépôts de la Caisse d'épargne nationale tunisienne (CENT). Au Gabon, en Mauritanie et au Sénégal, les ressources viennent essentiellement des consignations et des dépôts collectés. La Figure 4.1 montre l'évolution des bilans consolidés entre 2015 et 2017 (en milliards EUR). Toutes les caisses illustrées affichent des résultats nets positifs.

Figure 4.1: Bilans consolidés de quelques caisses de dépôts africaines (milliards EUR), 2015-2017
La Caisse marocaine est la plus ancienne en Afrique



Source: Making Finance Work for Africa

À l'exception du Maroc (et dans une moindre mesure, de la Tunisie), l'histoire des caisses africaines n'en est qu'à ses débuts. Cependant, les nouvelles expériences indiquent que les ressources sont principalement utilisées pour le financement d'entreprises et de projets de construction déterminés par le gouvernement, les infrastructures occupant une part de plus en plus importante dans les stratégies d'investissement. En Tunisie, la CDC établit de nouveaux fonds d'infrastructure (AIIF, Hanon et Arkam). Au

Maroc, depuis 2002, la CDG s'est appuyée sur sa filiale axée sur l'infrastructure (MEDZ). La caisse mauritanienne finance un projet pour construire plusieurs centaines de logements sociaux à Zouerate et Nouadhibou. La CDC gabonaise consacre 40 % de ses ressources au financement des secteurs du transport, du logement social et de l'énergie³¹. Bien que leurs capacités financières ne soient pas encore adaptées pour financer des projets d'infrastructures à grande échelle, les caisses africaines ont la possibilité de jouer un

³¹ Cette section s'inspire des éléments fournis dans un blog du M4WA : « Institutional Investors and Infrastructure Financing in Africa: The Case for Caisses de Dépôts », Arnaud Floris, chargé du secteur financier, Making Finance Work for Africa (2019).

rôle de pionnier et d'amorçage, dans le respect de limites de risque définies. Pour ce faire, une caisse peut investir au travers d'un véhicule dédié ou en devenant un prêteur à long terme pour financer des actifs d'infrastructure. En outre, en capitalisant sur leur caractère public, les caisses de dépôts peuvent potentiellement assister les gouvernements et les autorités locales dans la conception, la mise en œuvre et la gestion des projets, notamment dans les segments moins attrayants pour l'investissement privé comme l'infrastructure sociale.

L'Afrique francophone commence à percevoir les caisses comme une source de financement viable pour les investissements publics. Compte tenu de l'expérience de la France et d'autres économies développées, le potentiel de ce nouveau modèle institutionnel est considérable. Cependant, avant que les nouvelles caisses puissent avoir un impact significatif, elles devront générer des antécédents de pratiques d'investissement sérieuses, de rendements adéquats et d'indépendance vis-à-vis des gouvernements, pour donner l'assurance aux investisseurs institutionnels et aux autres qu'elles sont un lieu sûr pour investir de l'argent.

Encadré 4.4: La Caisse de dépôts marocaine

Caisse de Dépôt et de Gestion

Mission et modèle opérationnel

La Caisse de dépôt et de gestion (CDG) du Maroc est une institution publique créée en 1959 pour gérer et préserver l'épargne contractuelle et les fonds réglementés qui, par leur nature ou leur origine, nécessitent une protection spéciale.

Le Groupe CDG a participé à tous les projets stratégiques majeurs du Maroc. Il s'agit aujourd'hui de l'un des plus grands investisseurs institutionnels du Royaume et d'un acteur financier important dans l'économie nationale. Il se concentre sur cinq secteurs : épargne et assurance ; développement régional ; tourisme ; investissement ; et banque et finance. Ses chiffres clés sont les suivants (2016):

Financiers		Impact	
Revenus nets:	67 millions USD	Zones franches d'exportation:	4 en fonctionnement (288,000 m ²)
Bilan consolidé:	20 660 millions USD	Zones industrielles:	907 Ha
Fonds propres :	1 897 millions USD	Capacité hôtelière:	28 000 lits
Deposits:	10 623 millions USD	Espaces de bureau en location:	373 000 m ²

Source: Site de la CDG : CDG.ma

4.3 Qualité des infrastructures

En 2019 et 2020, la question de savoir comment améliorer la qualité de l'infrastructure en Afrique a fait l'objet d'une attention soutenue. Des rapports du G20, de l'OCDE et du CATE, du PIDA, du GIF et d'institutions du secteur privé ont mis l'accent sur la façon d'améliorer la qualité de l'infrastructure africaine. Tous se sont intéressés en premier lieu aux carences dans l'identification et la préparation des projets.

En 2019, le G20 a adopté les principes pour l'investissement dans des infrastructures de qualité (IIQ). Il s'agit de principes volontaires et sans engagements qui reflètent les enseignements tirés par les pays membres du G20 et expriment l'orientation stratégique commune et l'aspiration du G20. Cependant, ces principes sont encore plus importants en Afrique, où l'infrastructure souffre depuis longtemps de sérieux problèmes de qualité.

Les six principes convenus par le G20 sont les suivants:

1. Optimiser l'effet positif des infrastructures aux fins d'une croissance et d'un développement durables.
2. Accroître l'efficacité économique compte tenu du coût du cycle de vie.
3. Intégrer les considérations environnementales dans les investissements dans les infrastructures.
4. Renforcer la résilience aux catastrophes naturelles et autres risques.
5. Intégrer les considérations sociales dans les investissements dans les infrastructures.
6. Améliorer la gouvernance des infrastructures.



Parmi ces principes, des progrès considérables ont été accomplis sur les cinq premiers, en partie grâce au travail assidu sur l'environnement et la

Les Principes du G20 pour l'investissement dans des infrastructures de qualité de 2019 fournissent un modèle solide pour améliorer la qualité des infrastructures africaines.

durabilité réalisés par les BMD, la plupart des organisations bilatérales et d'autres agences de développement au cours des deux dernières décennies. Cependant, il est largement reconnu que le sixième principe – gouvernance des infrastructures – demeure un enjeu majeur dans la plupart des pays africains. C'est notamment le cas pour les projets dans lesquels les BMD ou d'autres membres du Club de Paris ne sont pas engagés. La bonne gouvernance est particulièrement difficile au cours de la phase d'identification et de préparation du projet, selon les personnes interrogées pour ce rapport qui sont convaincues qu'une bonne préparation de projet constituait l'étape la plus importante pour des projets de bonne qualité.

Le principe de bonne gouvernance appelle à l'ouverture et à la transparence de la passation des marchés, la mise en place d'institutions efficaces, des mesures contre la corruption et un accès adéquat aux informations et aux données. Cela signifie que la préparation et les études de faisabilité du projet doivent être élaborées de façon professionnelle, que la documentation doit être ouverte à l'examen public, et que les contrats doivent être octroyés à l'issue d'un appel d'offres. Les éléments de ce principe général sont largement acceptés par les pays africains. Cependant, leur mise en œuvre est bien souvent problématique. De nombreuses exceptions sont accordées, surtout pour les grands projets, fréquemment justifiées par la nécessité de sauter des étapes pour accélérer la mise en œuvre. Toutefois, ces exceptions compromettent la bonne gouvernance.

L'importance d'une préparation de projet de qualité a été largement appuyée par un autre rapport majeur publié en 2020 par l'OCDE et le CATE intitulé « Des infrastructures de qualité pour l'Afrique du XXIe siècle ».

Le rapport de l'OCDE/CATE souligne que « les processus actuels en amont ne génèrent pas des réserves de projets et de programmes d'investissement dans des infrastructures de qualité 'prêts à démarrer' sur une échelle proportionnelle aux dynamiques démographiques »³². Ce constat est fait alors qu'il y a eu une augmentation du nombre de Facilités de préparation des projets (Project preparation facilities – PPF) et dans leur financement au cours des 10 dernières années. L'Afrique bénéficie d'un grand nombre de facilités de préparation de projets, dont la plupart appartiennent au Réseau des facilités de préparation des projets pour l'Afrique (PPFN), parrainé par l'ICA, dédié au développement d'infrastructures durables en Afrique. Le PPFN a été lancé lors d'une réunion de la Banque africaine de développement à Tunis en juin 2014, et sa principale activité consiste à coordonner des opportunités de cofinancement pour les études de faisabilité et à améliorer la coordination entre les facilités actives en Afrique.

Si ces facilités ont permis d'améliorer les projets qu'elles ont soutenus, les PPF sont souvent créées par des agences de financement afin de préparer des projets en vue de leurs propres investissements. Le financement destiné à la préparation de projets qui n'impliquent pas de BMD, de grandes institutions bilatérales ou de grandes institutions de financement nationales comme l'AFC reste très limité. Le besoin de financement de la préparation de projet dépasse la portée actuelle des fonds, et les PPF existants n'encouragent pas suffisamment les projets financés par le privé.

Les gouvernements, qui sont presque tous confrontés à des contraintes de ressources de plus en plus strictes, ont éprouvé des difficultés à allouer des fonds suffisants aux études de faisabilité et aux autres aspects de la préparation de projet à travers leurs propres budgets. Ces études coûtent cher. Il faut généralement

³² OECD/ACET (2020), Quality Infrastructure in 21st Century Africa: Prioritizing, Accelerating and Scaling up in the Context of Pida (2021-30

³³ McKinsey & Company. Solving Africa's Infrastructure paradox, March, 2020

s'attendre à payer entre 2 et 5 %, voire jusqu'à 10 % des dépenses d'investissement pour l'identification et la préparation de projet. Selon McKinsey, seuls 10 % environ des projets identifiés par les gouvernements africains comme prioritaires parviennent à atteindre la clôture³³. Le reste passe à la trappe en cours de route pendant la préparation, en raison de l'inexpérience du personnel ou du manque de fonds pour des études de faisabilité adaptées.

Pour surmonter la difficulté du passage de la conception de projets à des projets bancables, le rapport de l'OCDE/CATE, à l'image du G20, suggère de se concentrer clairement sur la gouvernance par le biais d'actions incluant le renforcement de la formation continue, l'augmentation de la standardisation des processus de préparation de projet au sein des pays, des réformes qui isolent les autorités réglementaires de l'influence externe, et l'alignement de la priorisation des projets avec les sources de financement potentielles. Le rapport OCDE/CATE a également proposé deux mesures supplémentaires pour renforcer une préparation et une mise en œuvre de qualité :

1. Étendre le Système de label de qualité du PIDA pour reconnaître les infrastructures de qualité. Le label de qualité est attribué aux projets PIDA qui excellent dans la préparation à un stade précoce.
2. Créer une plate-forme pour renforcer l'apprentissage entre pairs et le partage de bonnes pratiques en temps réel en matière de préparation de projet parmi les professionnels de l'infrastructure africains.

Ces propositions méritent d'être sérieusement étudiées par les gouvernements africains. En fait, le concept pourrait être appliqué plus largement. Si le PIDA met l'accent sur les infrastructures transfrontalières multinationales, il est possible d'attribuer également des labels de qualité à des projets concernant un seul pays d'une certaine taille qui ne relèvent pas du mandat du PIDA. Il serait nécessaire de développer un cadre institutionnel correct pour cette version étendue du label de qualité du PIDA.

Si elle fonctionne bien, la plate-forme proposée pour renforcer l'apprentissage entre pairs en temps réel pourrait aussi évoluer au-delà des projets du PIDA. Elle pourrait devenir un programme à l'échelle régionale ou continentale d'échange de personnel, d'assistance technique entre pays, et même de formation, assurée par des membres du personnel expérimentés de pays pairs.

Sachant que les membres du G20 fournissent presque tout le soutien financier bilatéral aux pays d'Afrique, ceux qui sont actifs dans la région ont une opportunité de soutenir l'adoption des principes du G20 sur le

continent et d'appuyer les recommandations de l'OCDE/CATE en conjonction avec le PIDA.

Outre une bonne préparation de projet, des infrastructures de qualité exigent également de bien prendre soin des actifs déjà mis en service. Cela implique d'accorder une plus grande attention à l'entretien. Comme noté dans les analyses des secteurs, le manque de maintenance de routine dans le transport, l'eau, l'énergie et les TIC se traduit par une réhabilitation prématurée ou des coûts de remplacement qui peuvent être jusqu'à trois fois supérieurs au coût d'un entretien de routine. À ce titre, il existe une grande opportunité de réduire les dépenses d'immobilisations grâce à une attention rigoureuse à la maintenance.

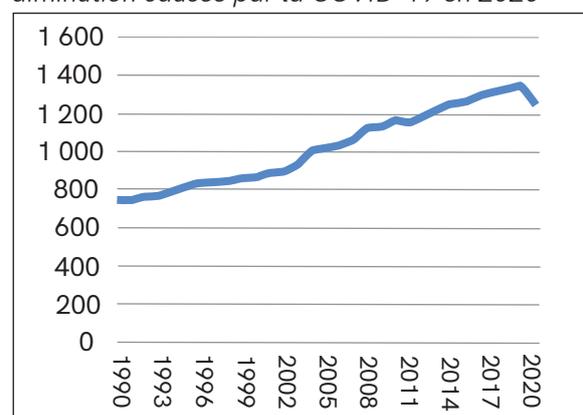
4.4 La transition énergétique en Afrique

L'Accord sur le climat de Paris est un traité international avec des engagements juridiques sur le changement climatique, adopté par 196 parties lors de la COP21 à Paris, le 12 décembre 2015. Il vise à limiter le réchauffement global à un niveau bien inférieur à 2 °C, et de préférence à 1,5 °C par rapport au niveau préindustriel. Sa mise en œuvre signifie que le secteur mondial de l'énergie devra effectuer la transition des combustibles fossiles (charbon, pétrole, gaz naturel, lignite et tourbe) vers les énergies renouvelables

Lors du sommet de Paris de 2015, les pays du continent africain, avec tous les autres signataires, ont accepté de fixer des Contributions déterminées au niveau national (CDN) pour limiter leurs émissions futures de CO₂. Si l'Afrique ne représente que 3,9 % des émissions mondiales de CO₂, celles-ci ont connu une croissance constante ces trois dernières décennies et doublé au cours de la période, à l'exception du déclin lié à la COVID-19 en 2020 (Figure 4.2 ci-dessous).

Figure 4.2: Émissions de dioxyde de carbone en Afrique (tonnes), 1990-2020

Les émissions de dioxyde de carbone ont régulièrement augmenté, malgré d'une diminution causée par la COVID-19 en 2020



Source: BP Statistical Review (2021)

³³ McKinsey & Company. Solving Africa's Infrastructure paradox, March, 2020

Lors du sommet de suivi, la COP26 à Glasgow en novembre 2021, les pays membres ont convenu qu'il était urgent pour les pays en développement d'accélérer la sortie des combustibles fossiles et de promouvoir le développement d'une économie moins intensive en carbone. La Banque africaine de développement et les institutions partenaires

Si l'Afrique a accueilli quelques projets d'énergie renouvelable notables ces dernières années, le continent est à la traîne dans la transition des combustibles fossiles (notamment le charbon) vers le gaz naturel (combustible de transition) et les énergies renouvelables.

de respecter leurs engagements de la COP21, y compris la mobilisation de capitaux privés. Il transmet le message d'un continent doté d'un grand potentiel pour atteindre l'objectif zéro émission nette et la résilience climatique dans les délais proposés par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) dans sa dernière évaluation.

À la lumière des engagements pris en 2015 par l'Afrique lors de la COP21 et des encouragements ultérieurs reçus à Glasgow, les progrès du continent dans la transition des combustibles fossiles vers un avenir plus faible en carbone sont nuancés. Il est vrai qu'un certain nombre de projets d'énergies renouvelables importants ont été lancés sur le continent au cours des cinq dernières années, notamment en Égypte, au Maroc et, plus tôt dans la décennie, en Afrique du Sud, mais aussi dans d'autres pays du continent. La majorité de ces projets ont été parrainés par des investisseurs privés dans le cadre de dispositifs de PPP. (Il y a eu un ralentissement en 2019 et 2020 dû aux préoccupations sur la solvabilité des acheteurs des services publics en énergie et les effets de l'épidémie de COVID-19.) On observe un intérêt significatif des promoteurs locaux et internationaux pour le développement de projets en Afrique, ainsi que des initiatives

pour standardiser les contrats des projets afin de simplifier leur processus de développement (par ex. le programme Scaling Solar de la SFI). Un écosystème industriel entier émerge actuellement autour des énergies renouvelables en Afrique.

En revanche, le continent continue de dépendre fortement des combustibles fossiles. Le cas de l'Afrique du Sud, qui consomme du charbon pour sa production d'énergie électrique, est le plus flagrant. De tous les combustibles fossiles, le charbon a la plus forte teneur en carbone, son usage ayant le plus fort impact climatique négatif par joule d'énergie fournie. Le charbon devrait donc être la première source d'énergie primaire à éliminer. De même, l'Algérie et le Nigeria recourent encore au torchage des rejets de gaz associés à leur production de pétrole plutôt que de les collecter, par exemple pour produire de l'électricité. Et ce, en dépit des marques d'intérêt mondiales et des engagements des gouvernements pendant des décennies. Outre l'Afrique du Sud et le Nigeria, le Zimbabwe, la Namibie, la Tanzanie et d'autres pays dépendent également des combustibles fossiles, particulièrement pour la production d'énergie de base.

Le bilan énergétique de l'Afrique du Sud est particulièrement préoccupant, le pays étant une vaste économie avec une consommation d'énergie par habitant la plus élevée du continent (83 GJ/habitant, soit six fois la moyenne continentale), et il s'agit de loin du plus grand consommateur de charbon d'Afrique. D'après le rapport 2020 de BP, Statistical Review, le charbon représente 71 % de la consommation d'énergie globale du pays (la part la plus élevée de charbon dans l'équilibre énergétique du monde), pour une moyenne mondiale de 27 %. La consommation de charbon sud-africain représente à elle seule 85 % de l'utilisation totale de ce combustible fossile sur le continent.

Cet usage intensif du charbon dans l'économie africaine la plus industrialisée s'explique par le fait que ce combustible à forte teneur en carbone est bon marché et disponible localement. Il fournit donc environ 80 % de l'énergie du réseau d'Afrique du Sud. Le service public d'électricité du pays, Eskom, est le principal émetteur unique de gaz à effet de serre d'Afrique. Eskom souffre d'une santé financière médiocre, après des décennies de mauvaise gestion et de corruption³⁴, s'appuyant sur des coupures d'énergie et des générateurs diesel coûteux pour remédier aux défaillances du système. La réticence du gouvernement sud-africain à s'attaquer à la consommation de charbon et à la mauvaise gestion d'Eskom le

³⁴ <https://www.businesslive.co.za/bd/national/2021-05-04-co-operation-led-to-r14bn-asset-freeze-of-former-eskom-bigwigs/>

met dans une situation difficile dans la transition vers un avenir à faibles émissions de carbone. De nombreux nouveaux projets d'électricité en Afrique du Sud pourraient exploiter l'énergie renouvelable, mais le plan directeur énergétique de 2019 permet le développement de 1 500 MW de nouvelles capacités de charbon. Le pays exclut donc de nombreuses alternatives énergétiques à faible teneur en carbone, comme le déploiement accéléré de capacités de production d'énergie renouvelable ou la coopération avec la Namibie pour le développement du gisement gazier offshore de Kudu³⁵.

Le gaspillage du gaz naturel par le torchage en Algérie et au Nigeria est aussi particulièrement

décourageant. L'Afrique représente 20 % du torchage de gaz au niveau mondial (29,2 milliards de mètres cubes en 2020), et ces deux pays représentent plus de la moitié du total continental. Le taux d'électrification en Algérie est de 100 % et les utilisations des rejets de gaz naturel associés au pétrole actuellement torchés sont difficiles à mettre en place. Le Nigeria, en revanche, n'est parvenu à connecter qu'un peu plus de la moitié de sa population au réseau électrique. Il consomme des produits pétroliers coûteux pour produire son électricité au lieu d'exploiter son gaz naturel abondant. Le problème est bien connu et a fait l'objet de déclarations d'intention au fil des années de la part des décideurs nigériens, mais les progrès sont lents.

Tableau 4.3: Bilan énergétique africain (en EJ), 2019-2020

*Énergie primaire : consommation par combustible (hors biomasse traditionnelle)**

2019							
	Pétrole	Gaz naturel	Charbon	Nucléaire	Hydroélectricité	Énergies renouvelables	Total
Algérie	0,85	1,63	0,02	-	-	0,01	2,50
Égypte	1,48	2,12	0,08	-	0,12	0,06	3,86
Maroc	0,56	0,04	0,28	-	0,01	0,06	0,94
Afrique du Sud	1,17	0,15	3,64	0,12	0,01	0,11	5,21
Reste de l'Afrique	4,21	1,66	0,30	-	1,08	0,11	7,36
Total Afrique	8,28	5,59	4,32	0,12	1,22	0,34	19,87
Total monde	191,89	140,54	157,64	24,93	37,69	28,82	581,51
dont : OCDE	90,16	64,8	32,30	17,78	12,87	16,56	234,48
2020							
	Pétrole	Gaz naturel	Charbon	Nucléaire	Hydroélectricité	Énergies renouvelables	Total
Algérie	0,72	1,55	0,02	-	-	0,01	2,30
Égypte	1,33	2,08	0,03	-	0,12	0,09	3,65
Maroc	0,50	0,03	0,28	-	0,01	0,06	0,88
Afrique du Sud	1,02	0,15	3,48	0,14	-	0,11	4,90
Reste de l'Afrique	3,62	1,70	0,30	-	1,13	0,11	6,86
Total Afrique	7,19	5,51	4,11	0,14	1,27	0,38	18,58
Total monde	174,20	137,62	151,42	23,98	38,16	31,71	557,10
dont : OCDE	78,52	63,28	27,46	16,67	13,14	18,04	217,11

Source: BP Statistical Review (2021)

1 exajoule (EJ) = 1 quintillion de joules (1×10^{18})

* Dans cet examen, l'énergie primaire comprend les carburants marchands, y compris les énergies renouvelables modernes utilisées pour produire de l'électricité. L'énergie provenant de toutes les sources de production d'énergie hors combustibles fossiles est calculée en fonction de l'énergie comptabilisée à l'entrée.

³⁵ Le gaz est considéré comme un combustible de transition plus économique en carbone pour remplacer le charbon.



5.

Financement
des membres
de l'ICA

ent res

5.1 Tendances des engagements

5.2 Activités des membres de l'ICA

5.3 Décaissements

5. Financement des membres de l'ICA

Principales conclusions

- Plusieurs institutions ont rejoint l'ICA en 2019 et ont contribué à atteindre le plus haut niveau d'engagements depuis 2011.
- Les BMD ont représenté 78 % des financements de l'ICA en 2019 et 79 % en 2020.
- Le secteur de l'énergie a reçu 49 % des engagements de l'ICA en 2019 et 38 % en 2020.
- Les engagements en faveur de l'Afrique de l'Ouest ont représenté 37 % des engagements de 2019 et 38 % des engagements de 2020.
- Les décaissements ont atteint un niveau record de 23,9 milliards USD en 2019.

La Section 5.1 de ce chapitre analyse les engagements pris en 2019 et 2020 par les 18 membres de l'ICA qui fournissent un financement direct et les compare aux engagements des années précédentes, par secteur et par région. Il ventile également ces financements par instrument de financement. La Section 5.2 met en évidence les engagements de chaque membre de l'ICA à travers une analyse sectorielle et régionale, et présente plusieurs opérations emblématiques soutenues par les membres de l'ICA. La dernière section, la Section 5.3, passe en revue les décaissements effectués par les membres de l'ICA, en proposant à nouveau une ventilation sectorielle et régionale.

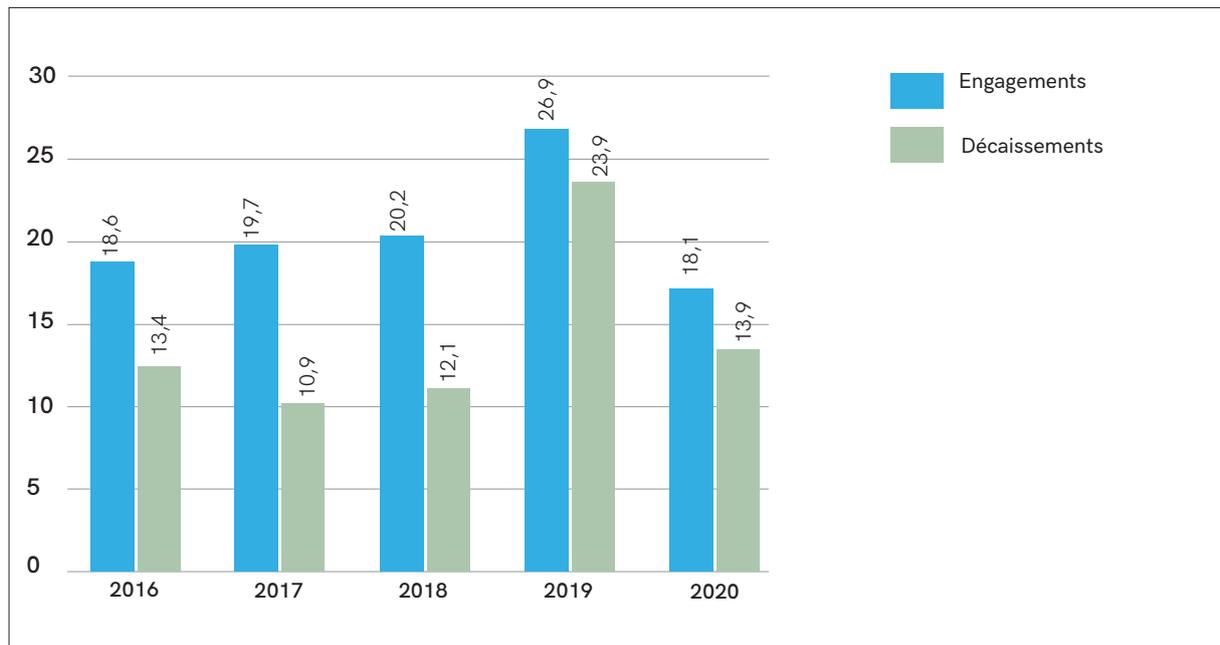
Plusieurs nouvelles institutions ont rejoint l'ICA depuis la préparation du rapport TFI 2018. L'adhésion de l'Espagne porte à neuf le nombre total de membres bilatéraux. Plusieurs organisations multilatérales africaines et non africaines ont également rejoint l'ICA : la Banque africaine d'import-export (Afreximbank), l'Africa Finance Corporation (AFC), la Banque islamique de développement (BIsD), la Commission de l'Union africaine (CUA), la



Plusieurs institutions ont rejoint l'ICA en 2019 et ont permis d'atteindre le niveau d'engagements le plus élevé depuis 2011.

Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (ONUCEA) et la Banque ouest-africaine de développement (BOAD). VINCI, une entreprise privée spécialisée dans les concessions, la construction et l'énergie, est devenu le premier membre privé de l'ICA. Les contributions de la BIsD et de la BOAD au développement des infrastructures en Afrique ont déjà été incluses dans les précédents rapports TFI sous la rubrique « Autres sources publiques de financement ». La CUA, l'ONUCEA et VINCI n'offrent pas d'engagements financiers directs en faveur du développement des infrastructures.

Figure 5.1: Engagements et décaissements totaux des membres de l'ICA (milliards USD), 2016-2020
Les engagements et décaissements des membres de l'ICA ont culminé en 2019



5.1 Tendances des engagements



Engagements des membres de l'ICA³⁶

Les membres de l'ICA ont engagé 26,9 milliards USD en 2019 et 18,1 milliards USD en 2020, contre des engagements de 20,2 milliards USD en 2018 (Figure 5.1). Les engagements pour 2020 ont été nettement inférieurs à ceux des années précédentes, de nombreuses organisations ayant concentré leurs financements sur la réponse à la COVID-19 et sur des domaines tels que la reprise

macroéconomique et la santé.

Les engagements des membres de l'ICA ont été constants au cours des dernières années, variant de 18,6 milliards USD à 20,2 milliards USD sur la période 2016-2018. Un niveau exceptionnel de 26,9 milliards USD a été atteint en 2019. La somme de 18,1 milliards USD atteinte en 2020 était plus conforme aux tendances historiques, reflétant un changement majeur dans les engagements de nombreux membres de l'ICA, qui ont favorisé les opérations pour répondre à l'impact de la pandémie COVID-19 plutôt que les infrastructures. Les engagements plus élevés signalés en 2019 reflètent également les contributions des nouveaux membres de l'ICA, qui ont atteint collectivement 7,4 milliards USD (Tableau 5.1, Figures 5.2 et 5.3).

Il convient de noter que les investissements dans les infrastructures sont de nature inégale, ce qui peut entraîner des fluctuations notables des engagements des membres de l'ICA d'une année à l'autre. En outre, les BMD répondent aux priorités des pays, ce qui peut également affecter le niveau de financement d'une année sur l'autre.

³⁶ L'objectif principal de ce rapport consiste à présenter des données sur les investissements dans les infrastructures en Afrique en 2019 et 2020, d'identifier et d'expliquer les tendances par rapport aux années précédentes, et de discuter des implications futures. L'analyse des tendances suivante présente six années de points de données remontant à 2016.

Table 5.1: Engagements des membres de l'ICA en 2019 et 2020 et tendances historiques (millions USD) a^a
La forte augmentation des engagements en 2019 reflète l'adhésion de plusieurs nouveaux membres à l'ICA.

SOURCE	ANNUEL			MOYENNE MOBILE SUR 3 ANS			CHANGEMENT B/A (%)	CHANGEMENT C/B (%)
	2018	2019	2020	(A) 2018	(B) 2019	(C) 2020		
Total des membres de l'ICA	20 243	26 864	18 143	19 503	22 252	21 750	14 %	-2 %
Canada	39	3	11	66	20	18	-69 %	-14 %
France	1 936	1 932	966	2 315	1 997	1 611	-14 %	-19 %
Allemagne	1 608	739	588	1 191	1 062	979	-11 %	-8 %
Italie	20	-	10	43	36	10	-16 %	-72 %
Japon	517	751	532	1 606	1 210	600	-25 %	-50 %
Afrique du Sud	1 055	1 480	1 078	921	1 011	1 204	10 %	19 %
Espagne	-	47	6	-	47	26		-44 %
Royaume-Uni 1/	623	613	463	605	620	566	2 %	-9 %
États-Unis	297	227	243	295	272	255	-8 %	-6 %
AFC	-	3 006	1 346	-	3 006	2 176		-28 %
BAD	4 538	5 365	1 176	5 929	4 422	3 693	-25 %	-16 %
Afreximbank	-	3 426	2 087	-	3 426	2 757		-20 %
BOAD 2/	-	482	468	-	482	475		-1 %
CE 3/	1 000	-	-	1 132	1 000	1,000	-12 %	0 %
BEI	2 225	1 590	1 626	2 664	1 889	1 814	-29 %	-4 %
FFUEAI	20	83	-	80	60	34	-25 %	-42 %
BIsD 2/	-	485	364	-	485	425		-12 %
GBM	7 989	6 634	7 178	6 520	7 380	7 267	13 %	-2 %

a Les chiffres étant arrondis, les totaux ne correspondent pas toujours à la somme des éléments.

1/ Le montant de 2018 n'a pas été inclus dans les totaux. Il s'agissait d'une estimation basée sur les engagements du Royaume-Uni en 2017.

2/ La BOAD et la BIsD n'étaient pas membres de l'ICA avant 2019. Leurs engagements des années précédentes sont intégrés dans le Tableau 6.1 du Chapitre 6 - Autres sources de financement public.

3/ Les montants de 2018 et 2017 n'ont pas été inclus dans le total. Il s'agissait d'estimations basées sur les engagements déclarés par la CE de 2012 à 2016. Les montants déclarés dans les rapports TFI 2016 et 2017 comprenaient les montants fournis aux bilatéraux du G7, qui ont également fait l'objet d'un rapport distinct, créant un double comptage. Ce tableau ne présente que le FFUEAI, géré directement par la CE.

Figure 5.2: Engagements des membres de l'ICA par source et par région (millions USD), 2019
 Les nouveaux membres de l'ICA ont contribué à près de 30 % des engagements totaux en 2019

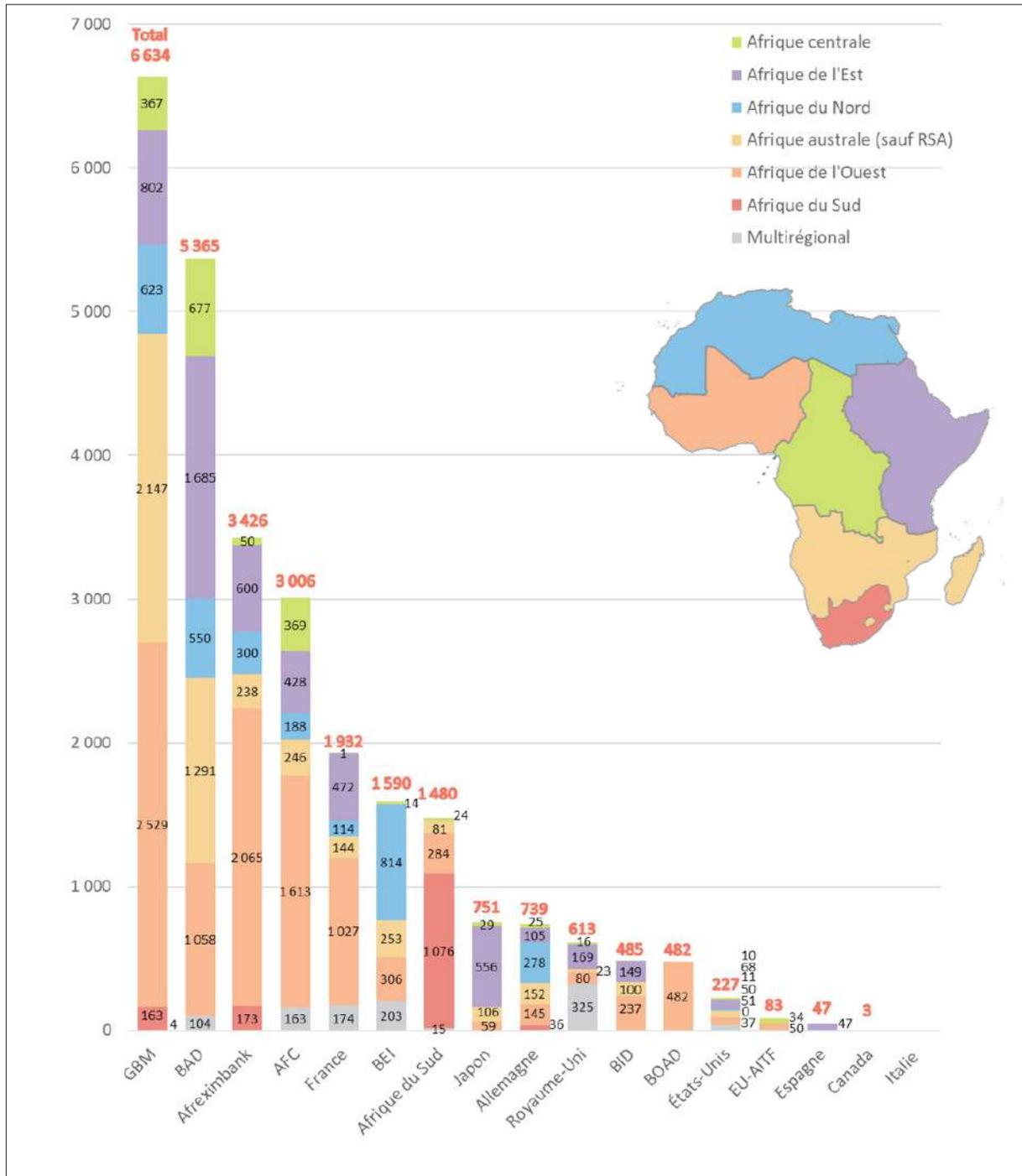
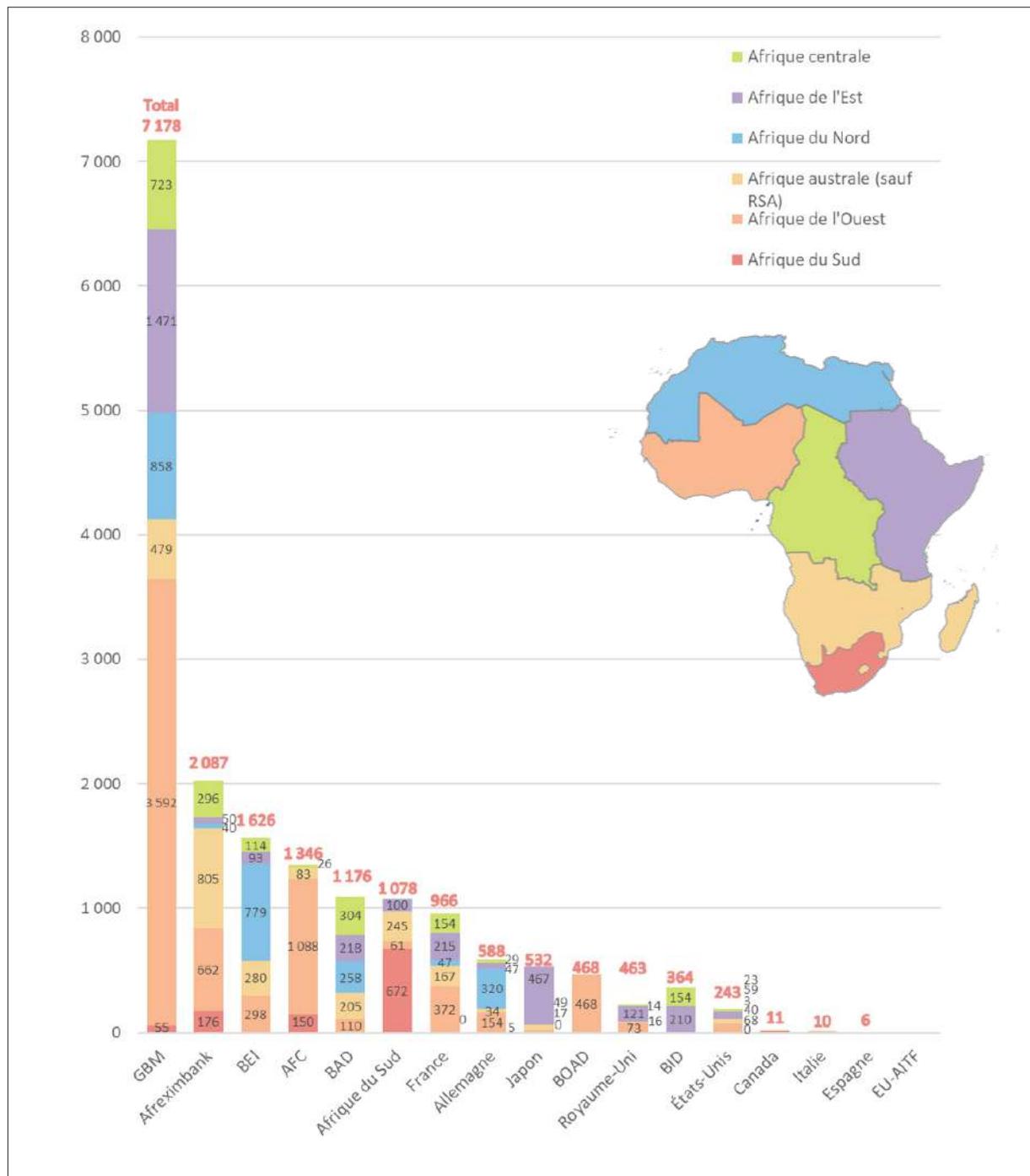


Figure 5.3: Engagements des membres de l'ICA par source et par région (\$m), 2020
 Les engagements de 2020 ont été affectés par la pandémie de la COVID-19



Engagements par secteur

Le secteur de l'énergie a reçu la plus grande part du financement des membres de l'ICA, représentant 49 % (13,1 milliards USD) du total des engagements de 2019 et 38 % (7 milliards USD) du total des engagements de 2020. Les engagements

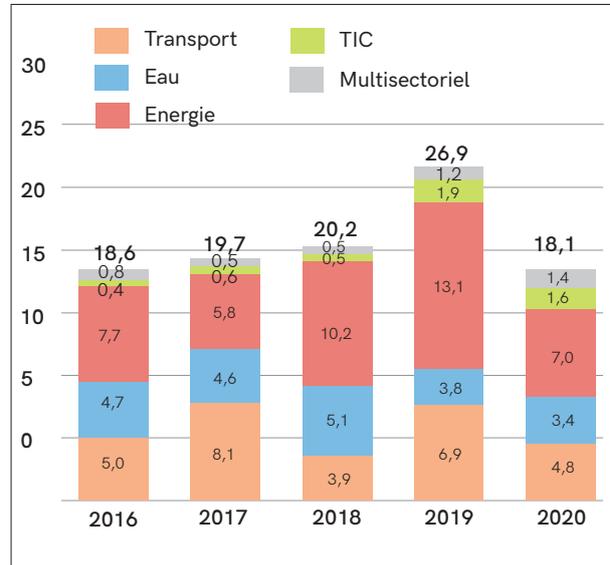


Le secteur de l'énergie a reçu 49 % des engagements de l'ICA en 2019 et 38 % en 2020.

en faveur du secteur du transport ont représenté 26 % (6,9 milliards USD) du total des engagements en 2019 et 26 % (4,8 milliards USD) du total des engagements en 2020, soit nettement plus que la part de 19 % (3,9 milliards USD) rapporté en 2018, et plus proche de sa part moyenne de 34 % en 2015-2017. Le secteur de l'eau et de l'assainissement a représenté 14 % (3,8 milliards USD) des engagements de 2019 et 19 % (3,4 milliards USD) des engagements de 2020, soit une part inférieure à sa part de 25 % en 2015-2018. Le secteur des TIC a représenté 7 % (1,9 milliard USD) du total des engagements en 2019 et 9 % (1,6 milliard USD) du total des engagements en 2020, soit une part nettement supérieure à la moyenne annuelle de 500 millions USD en 2015-2018, représentant une moyenne de 2 % du total des engagements au cours de cette période.

Figure 5.4: Tendances des engagements des membres de l'ICA par secteur (milliards USD), 2016-2020

Le secteur de l'énergie a reçu la plus grande part des engagements des membres de l'ICA en 2019 et 2020



Engagements par région

Les engagements des membres de l'ICA ont connu une poussée en 2019, atteignant 26,9 milliards USD, soit le résultat de l'adhésion de nouveaux membres à l'ICA qui, collectivement, ont contribué à hauteur de 7,4 milliards USD (3,4 milliards USD d'Afreximbank, 3 milliards USD de

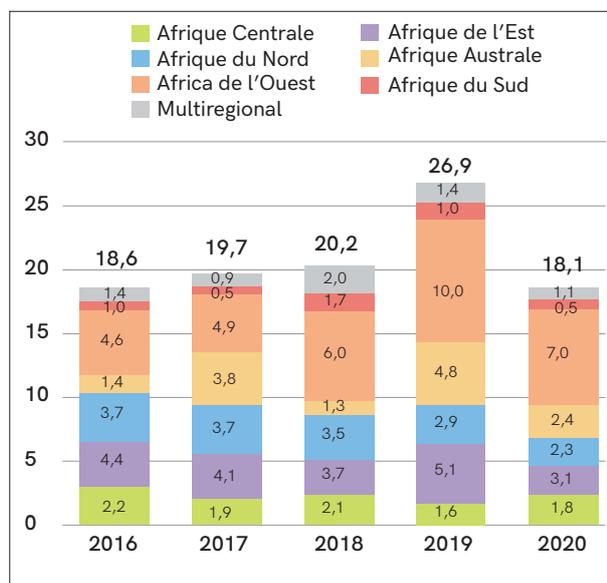
Les engagements en faveur de l'Afrique de l'Ouest ont représenté 37 % des engagements de 2019 et 38 % des engagements de 2020.

l'AFC, 482 millions USD de la BOAD et 485 millions USD de la BIsD), et de l'inclusion de MIGA, qui fait partie du GBM, et qui a contribué à hauteur de 655 millions USD en garanties. Les contributions de MIGA n'avaient pas été incluses

dans les précédents rapports TFI. En outre, les engagements plus importants de la BAD et de la BM en faveur de l'Afrique australe et de l'Ouest ont contribué à l'augmentation globale, malgré la baisse générale des engagements en faveur de l'Afrique de l'Est et du Nord. Les engagements en 2020 ont fortement diminué, reflétant la réorientation de l'engagement de nombreux membres de l'ICA des infrastructures vers les secteurs les plus touchés par la pandémie de COVID-19. La répartition des engagements par région est présentée dans la Figure 5.5.

Figure 5.5: Tendances des engagements des membres de l'ICA par région (milliards USD), 2016-2020

Les engagements en faveur de l'Afrique australe ont triplé entre 2018 et 2019.



Types de financement

La plupart des opérations en 2019 et 2020 ont été financées par des prêts, conformément aux tendances historiques. La part des prêts dans le total des engagements a grimpé à 74 % en 2019 et 75,3 % en 2020, contre 70,8 % en 2018. Les dons ont représenté 11,9 % des engagements en 2019 et 9,6 % en 2020, contre 11,9 % en 2018. La part des garanties et des crédits à l'exportation a atteint 5 % en 2019 et a diminué à 3,7 % en 2020, contre un niveau de 4,3 % en 2018. La proportion d'instruments mixtes (c'est-à-dire une combinaison d'au moins 2 types de financement) a représenté 7,3 % du total des engagements de 2019 et 14,8 % du total des engagements de 2020 (Tableau 5.2).

Tableau 5.2: Montant et part des types de financement
Les prêts ont représenté la part la plus importante du financement

TYPE	2019		2020	
	MONTANT (MILLIARDS USD)	POURCENTAGE	MONTANT (MILLIARDS USD)	POURCENTAGE
Prêts	19,9	74,0 %	12,7	75,3 %
Subventions	3,2	11,9 %	1,9	9,6 %
Garanties et crédits à l'exportation	1,3	5,0 %	0,7	3,7 %
Prise de participation	0,4	1,6 %	0,038	0,2 %
Mixte	2,0	7,3 %	2,7	14,8 %
Autres	0,06	0,2 %	0,17	0,9 %
TOTAL	26,9	100 %	18,1	100 %

Infrastructures matérielles et immatérielles

Les engagements en faveur des infrastructures immatérielles (études sectorielles, travaux de politique, préparation de projets, renforcement des capacités...) se sont élevés à 162 millions USD en 2019 avant de chuter à 46 millions USD en 2020. Ces montants nettement inférieurs à ceux déclarés les années précédentes résultent en partie du fait que plusieurs membres de l'ICA n'ont pas identifié les composantes des infrastructures immatérielles parmi leurs engagements.

Allocations par pays

En 2019, les membres de l'ICA ont engagé 23,7 milliards USD dans des projets spécifiques à un pays, soit 88 % du total des engagements de 2019. Sur les 3,1 milliards USD restants, 1 milliard USD a été dégagé pour soutenir des opérations multirégionales et 2,1 milliards USD pour appuyer des opérations multi-pays au sein d'une même région. En 2020, les engagements

en faveur de projets spécifiques à un pays ont atteint 16,1 milliards USD, soit 89 % du total des engagements. Un montant de 502 millions USD a été dédié au soutien à de projets multirégionaux et 1,5 milliard USD a servi à la prise en charge de projets multi-pays au sein d'une même région.

Sept pays ont bénéficié de 47 % du total des engagements par pays pour 2019, dont cinq ayant reçu des engagements supérieurs à 1 milliard USD : l'Égypte, la Tanzanie, l'Angola, le Mozambique et l'Afrique du Sud. La Côte d'Ivoire et le Nigeria ont respectivement reçu des engagements de 2,2 milliards USD et 3,2 milliards USD. Ensemble, la part des engagements en faveur de ces deux pays représentait 22 % du total des engagements par pays. En 2020, seuls quatre pays ont reçu des engagements supérieurs à 1 milliard USD (23 % du total des engagements par pays) : l'Égypte, la Côte d'Ivoire, le Nigeria et le Kenya. Parmi ceux-ci, le Nigeria a reçu des engagements de 2,7 milliards USD.

Les quatre engagements les plus importants de 2019 dans le secteur de l'énergie ont soutenu des opérations au Nigeria (2,3 milliards USD), en Côte d'Ivoire (1,1 milliard USD), au Mozambique (858 millions USD) et en Afrique du Sud (781 millions USD). Ensemble, ils ont représenté 44 % du total des engagements par pays dans le secteur de l'énergie. Les engagements en faveur de l'Angola (602 millions USD), de la Tunisie (546 millions USD), du Maroc (438 millions USD) et du Soudan (420 millions USD) ont représenté 17 % supplémentaires du total des engagements dans le secteur du transport en 2019. En 2020, le Nigeria était le seul pays en faveur duquel les engagements dans le secteur de l'énergie dépassaient 500 millions USD, s'élevant à 1,6 milliard USD.

Dans le secteur du transport, trois pays ont reçu des engagements supérieurs à 500 millions USD en 2019 : le Kenya (719 millions USD), la Tanzanie (567 millions USD) et la Côte d'Ivoire (528 millions USD), représentant collectivement 30 % du total des engagements en faveur du transport cette année-là. En 2020, trois autres pays ont reçu des engagements supérieurs à 500 millions USD : l'Égypte (767 millions USD), le Kenya (742 millions USD) et le Nigeria (520 millions USD), qui, ensemble, représentaient 45 % des engagements en faveur de ce secteur.

En 2019, seuls trois pays ont bénéficié d'engagements supérieurs à 300 millions USD dans le secteur de l'eau et de l'assainissement : l'Angola (500 millions USD), l'Éthiopie (354 millions USD) et l'Égypte (320 millions USD), ce qui représentait collectivement 31 % des engagements en faveur de ce secteur cette année-là. En 2020, deux pays ont reçu les niveaux d'engagements les plus élevés : la Côte d'Ivoire (297 millions USD) et le Nigeria (272 millions USD), représentant 17 % du total des engagements pour cette année-là.

Dans le secteur des TIC, les engagements en faveur du Nigeria (561 millions USD) ont représenté 38 % des engagements en 2019. Les engagements en faveur du Maroc (211 millions USD) et de l'Afrique du Sud (201 millions USD) ont représenté 28 % supplémentaires. En 2020, les engagements en faveur du Maroc (270 millions USD) représentaient 21 % des engagements de cette année-là. Les engagements en faveur du Nigeria (190 millions USD), du Ghana (129 millions USD) et du Niger (100 millions USD) représentaient ensemble 33 % supplémentaires des engagements pour le secteur des TIC cette année-là.

5.2 Activités des membres de l'ICA



AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP

Groupe de la Banque africaine de développement (BAD)

La BAD a fait état d'engagements de 5,4 milliards USD en 2019, soit une hausse substantielle par rapport aux 4,5 milliards USD déclarés en 2018 et aux 3,4 milliards USD déclarés en 2017. Elle a fait état d'engagements de 1,2 milliard USD en 2020.

Les engagements en faveur du secteur de l'énergie ont représenté 44 % (2,4 milliards USD) du total des engagements de 2019 et 55 % (649 milliards USD) du total des engagements de 2020, une part nettement supérieure aux 31 % constatés en 2018. En 2019, les engagements pour un total de 2 milliards USD, à l'appui de 9 opérations de plus de 100 millions USD chacune, ont représenté 86 % des engagements dans le secteur de l'énergie. L'une de ces opérations était le Projet d'expansion du réseau de transport d'électricité du Nigeria — Phase 1 (210 millions USD), visant à augmenter la capacité de transmission d'énergie sur le réseau de 7 000 MW en 2018 à 10 000 MW d'ici 2024. Cela permettra aux sociétés de distribution d'améliorer l'approvisionnement en électricité des consommateurs finaux et d'augmenter les exportations d'électricité vers la sous-région par le biais du Pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest. Un autre engagement de 155 millions USD soutiendra un projet visant à développer et équiper le réseau de transport d'électricité dans cinq gouvernorats de Tunisie. Son objectif est d'améliorer la qualité de l'alimentation en électricité et de renforcer le réseau électrique pour l'intégration des énergies renouvelables attendues des centrales solaires et éoliennes en cours d'installation. En 2020, une opération emblématique a été la Phase 1 du Projet de renforcement des ouvrages du système électrique et d'accès à l'électricité en Côte

d'Ivoire (71 millions USD), qui permettra de raccorder environ 120 000 ménages au réseau national.

Les engagements à l'appui des opérations de transport ont atteint 2,5 milliards USD en 2019, soit une hausse par rapport aux 2,1 milliards USD déclarés en 2018. Les engagements en faveur du transport ont été de 253 millions USD en 2020. En 2019, les engagements pour 8 opérations ont dépassé 100 millions USD chacun et se sont élevés au total à 1,3 milliard USD, soit 5 % du total des engagements pour le secteur du transport. L'engagement le plus important, d'un montant de 224 millions USD, a soutenu le Projet de réhabilitation des routes de la ville de Kampala en Ouganda. En 2020, un engagement de 46 millions USD a soutenu la construction d'un pont sur le fleuve Logone entre le Tchad et le Cameroun pour améliorer le système de transport dans la région du bassin du lac Tchad.

Les engagements en faveur du secteur de l'eau et de l'assainissement se sont élevés à 462 millions USD en 2019 et à 275 millions USD en 2020. En 2019, un engagement de 122 millions USD a soutenu le Programme d'assainissement rural intégré en Haute-Égypte, qui augmentera la couverture de l'assainissement amélioré dans les zones rurales et améliorera la durabilité et la performance des services d'assainissement aux niveaux local et national. L'amélioration de l'accès à l'assainissement profitera non seulement aux habitants de la zone de captage, mais aussi à ceux de la zone en aval, car les effluents seront rejetés dans le système de drainage avec un niveau de qualité conforme à la législation égyptienne. En 2020, le Programme de soutien au secteur de l'eau en Namibie (116 millions USD) contribuera à atteindre la couverture universelle d'alimentation en eau d'ici 2030, à partir du niveau de 85 % de 2020, et pour les services d'assainissement à partir du niveau de 54 % de 2020.

La BAD a octroyé 54 millions USD en faveur des TIC en 2019. Un engagement de 14 millions USD a soutenu la Phase II du Projet d'infrastructure de gouvernement électronique du Lesotho, qui vise à développer l'infrastructure de paiement numérique et à renforcer l'écosystème des services numériques dans les zones rurales et non desservies.

La BAD a émis 3 garanties pour un montant de 167 millions USD en 2019, dont une garantie partielle de risque de 100 millions USD pour le Projet de centrale hydroélectrique de Sahofika à Madagascar, qui ajoutera 20 MW de capacité de production d'énergie renouvelable au réseau national, au bénéfice de plus de 2 millions de personnes.

Outre le financement direct par le biais de prêts et de crédits et la fourniture de garanties partielles des risques, la BAD cherche de plus en plus à déployer l'innovation financière dans ses activités de financement d'infrastructures. Le double objectif est d'accroître

l'effet de levier de son soutien financier en « attirant » les financements privés et en créant en même temps de nouveaux mécanismes de financement pour exploiter les ressources financières considérables des investisseurs institutionnels. Un exemple notable de ce dernier point est l'initiative InfraCredit au Nigeria (voir Encadré 4.1), créée en 2016 et qui est reproduite actuellement au Kenya, en Égypte, au Maroc, au Sénégal et en Côte d'Ivoire. La Banque procède également, par le biais de son initiative Africa50, au recyclage des ressources financières dans les actifs d'infrastructure existants en vendant sa part et en réutilisant les fonds libérés pour financer de nouveaux projets.



AFRICA FINANCE CORPORATION

L'Africa Finance Corporation (AFC)

L'AFC a déclaré des engagements de 3 milliards USD en 2019 et de 1,3 milliard USD en 2020. L'AFC est un nouveau membre de l'ICA, et ses engagements des années antérieures n'ont pas été inclus dans les rapports précédents.

En 2019 et 2020, la plus grande part des engagements (47 % et 43 %, respectivement) est allée au secteur de l'énergie, avec des engagements de 1,4 milliard USD en 2019 et 582 millions USD en 2020. Parmi les engagements les plus importants de 2019 figure un prêt de 320 millions USD en faveur du Projet de GNL Train 7 au Nigeria. Cet engagement faisait partie d'un montage financier de 3 milliards USD impliquant de nombreux financiers. Le projet prévoit la construction du septième train de liquéfaction de gaz naturel au Nigeria et ajoutera environ huit millions de tonnes de GNL chaque année, portant la capacité globale de la NLNG à 30 millions de tonnes chaque année, tout en renforçant la compétitivité du Nigeria sur le marché mondial du GNL. Un autre engagement important de 2019 en énergie a été le prêt de 149 millions USD accordé à l'appui du projet de la centrale à gaz du Cap des Biches au Sénégal, qui permettra de construire une centrale électrique à turbine à gaz à cycle combiné de 30 MW, soit près de 25 % de l'électricité consommée au Sénégal et l'équivalent de l'électricité nécessaire pour alimenter environ 500 000 foyers sénégalais. Une fois achevé, le projet sera la plus grande centrale électrique du Sénégal. Il s'inscrit dans l'objectif du gouvernement visant à augmenter sa capacité de production en recourant davantage au gaz naturel et aux énergies renouvelables.

Les engagements en faveur du secteur du transport se sont élevés à 860 millions USD en 2019 et à 203 millions USD en 2020, soit 29 % du total des engagements de 2019 et 15 % du total des engagements de 2020. En

2019, l'AFC a accordé un financement par emprunt de 160 millions USD à Arise Mauritanie pour la construction d'un nouveau terminal à conteneurs à Nouakchott, d'une capacité initiale de 250 000 EVP (équivalent vingt pieds), avec un potentiel d'expansion à 600 000 EVP, et d'un terminal pétrolier capable d'accueillir des navires pétroliers et gaziers d'une capacité maximale de 50 000 TPL. Le projet comprend un nouveau quai pouvant accueillir simultanément deux navires Panamax, une zone de stockage de 25 hectares pour les exportations et les importations, une station de fret pour conteneurs de 20 hectares et une zone administrative comprenant un « guichet unique » pour les autorités portuaires et les entités gouvernementales.

Le secteur des TIC a reçu des engagements de 385 millions USD en 2019 et de 105 millions USD en 2020, soit 13 % du total des engagements de 2019 et 8 % du total des engagements de 2020, à l'appui de 4 opérations au Nigeria. Il s'agit notamment d'un engagement de 80 millions USD en faveur de MTN Nigeria, la filiale nigérienne du groupe sud-africain MTN, pour le refinancement de sa dette et le déploiement d'infrastructures de réseau essentielles.

Les opérations multisectorielles ont reçu des engagements de 341 millions USD en 2019 et de 456 millions USD en 2020, soit 11 % du total des engagements de 2019 et 34 % du total des engagements de 2020.



La Banque africaine d'import-export (Afreximbank)

Afreximbank a engagé 3,4 milliards USD en 2019 et 2,1 milliards USD en 2020. Afreximbank est un nouveau membre de l'ICA, et ses engagements des années précédentes n'ont pas été inclus dans les rapports précédents.

Les engagements en faveur du secteur de l'énergie ont représenté 79 % (2,7 milliards USD) des engagements d'Afreximbank pour 2019 et 74 % (1,5 milliard milliards USD) de ses engagements pour 2020. Un engagement clé en 2019 a été un prêt de 400 millions USD octroyé au Soudan du Sud pour financer le développement des infrastructures et la réhabilitation des puits de pétrole. Ce financement représente l'un des premiers prêts

transfrontaliers en devises fortes au Soudan du Sud.

Le secteur des TIC a reçu des engagements de 429 millions USD en 2019 et de 240 millions USD en 2020. Deux prêts ont été accordés pour soutenir le projet Econet New ARX en Afrique australe : 225 millions USD en 2019 et 240 millions USD en 2020 en appui au programme d'expansion de l'entreprise. Econet est une société de télécommunications diversifiée opérant en Afrique et sur d'autres continents.

Le secteur du transport a reçu des engagements de 189 millions USD en 2019 et de 303 millions USD en 2020. Un prêt de 100 millions USD en 2019 a soutenu la construction d'un tronçon de 550 kilomètres de la voie ferrée entre Dar es Salaam et Makutupora, qui fait partie du réseau de chemin de fer à écartement standard (SGR) de la Tanzanie. En 2020, Afreximbank a engagé un montant de 34 millions USD au Gabon sous la forme d'une facilité de financement commercial renouvelable en faveur de la Caisse des dépôts et consignations du Gabon pour soutenir les opérations des locataires de la zone économique spéciale du Gabon et leur donner la capacité d'exporter leurs produits, principalement destinés aux pays voisins, ce qui renforcera l'intégration économique régionale.



Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)

La BOAD a engagé 482 millions USD en 2019 et 468 millions USD en 2020, soit nettement plus que les 307 millions USD engagés en 2018. La plus grande part des engagements a soutenu le secteur du transport, qui a représenté 61 % (292 millions USD) du total des engagements 2019 et 54 % (254 millions USD) du total des engagements 2020. En 2019, des engagements de 24 millions USD ont été pris pour soutenir la planification et le bitumage des voies urbaines de Tillabéry au Niger, et des engagements de 20 millions USD ont été pris pour soutenir la réhabilitation et la modernisation de l'aéroport international Osvaldo Vieira de Bissau en Guinée-Bissau. En 2020, la BOAD a engagé 156 millions USD pour une série de cinq projets routiers visant à construire et à asphaltier des tronçons de route situés sur des corridors internationaux au Burkina Faso, en Côte

d'Ivoire, au Mali, au Niger et au Sénégal.

Les engagements à l'appui des opérations énergétiques se sont élevés à 123 millions USD en 2019, soit 26 % du total des engagements, et à 179 millions USD en 2020, soit 38 % du total des engagements. En 2019, la BOAD a engagé 43 millions USD pour la construction d'une centrale thermique à cycle combiné de 65 MW au Togo. En 2020, elle a engagé 26 millions USD pour la construction d'une ligne 16 kV de 124 km reliant plusieurs communes à la frontière entre le Bénin et le Togo, ainsi que les postes HT/BT associés. Le secteur de l'eau et de l'assainissement a reçu des engagements de 1,4 million USD en 2019 et de 35 millions USD en 2020. Un engagement de 17 millions USD a été pris en 2020 pour soutenir les aménagements hydro-agricoles de 1 300 ha au Niger.



Canada

Le Canada a déclaré des engagements de 3,4 millions USD en 2019 et 10,6 millions USD en 2020, contre 39 millions USD en 2018, 19 millions USD en 2017 et 6 millions USD en 2016. Il semble qu'en 2018, plusieurs engagements comprenaient l'appui à des projets d'infrastructure sociale, non inclus dans ce rapport. Il convient de noter que l'appui du Canada à l'infrastructure en Afrique porte majoritairement sur les secteurs sociaux, ce qui explique la faiblesse des engagements présentés dans ce rapport.

Les engagements du Canada ont été répartis de manière égale entre le transport, l'énergie et l'eau et l'assainissement en 2019 et en 2020, avec 33 % du total des engagements en faveur de chaque secteur en 2019, et 31 % du total des engagements en faveur de l'énergie en 2020, 30 % en faveur de chacun des secteurs du transport et de l'eau et assainissement. Les engagements en faveur des opérations multisectorielles ont représenté 9 % du total des engagements 2020. Les engagements de 2019 comprenaient neuf dons accordés à l'Égypte, à l'Éthiopie et au Kenya dans le cadre de l'Initiative sur la réduction du déficit d'investissement dans les infrastructures durables, qui vise à mettre en relation les pays ayant des projets solides d'investissement à faible émission de carbone avec les investisseurs. Aucun engagement n'a été réalisé à l'appui du secteur des TIC, ni en 2019 ni en 2020.



Banque européenne d'investissement (BEI)

La BEI a engagé 1,6 milliard USD en 2019 et en 2020, s'alignant sur le montant de 1,7 milliard USD transmis pour 2018. Chaque année, la majeure partie des engagements a ciblé le secteur du transport, avec 39 % (625 millions USD pour 4 opérations) en 2019, et 47 % (768 millions USD pour 2 opérations) en 2020. En 2020, l'un des deux engagements a porté sur un prêt de 83 millions USD à la Zambie pour la modernisation et l'élargissement de la Grande Route du Nord (Great North Road ou T2). Le projet a une forte dimension régionale car il relie la Zambie à la Tanzanie et au Zimbabwe voisins. Il relève également d'un programme portant sur plusieurs voies de transport international importantes, notamment l'autoroute continentale transafricaine reliant Le Cap au Caire

Les engagements en faveur de l'énergie ont représenté 31 % (497 millions USD) du total des engagements pour 2019 et 17 % (269 millions USD) du total des engagements pour 2020. En 2019, un prêt de 144 millions USD accordé au Maroc a soutenu le projet Noor Atlas, la seconde phase du programme de l'ONEE (Office national de l'électricité et de l'eau potable du Maroc) visant principalement à assurer l'alimentation en électricité aux régions « en bout de ligne » ou à celles alimentées par des lignes de 60 kV et éloignées des transformateurs. En 2020, la BEI a engagé 114 millions USD pour le Projet d'accès à l'électricité au Rwanda afin de financer des réseaux basse et moyenne tension, et de réhabiliter et moderniser les réseaux de distribution. Les nouveaux investissements dans le réseau donneront accès à l'électricité à environ 190 000 nouvelles personnes, et la réhabilitation et la modernisation des réseaux de distribution contribueront à augmenter la capacité, à améliorer la fiabilité des réseaux et renforcer l'efficacité opérationnelle.

En 2019, la BEI a engagé 437 millions USD pour le secteur de l'eau et de l'assainissement, soit 27 % du total des engagements 2019, et 519 millions USD en 2020, soit 32 % du total des engagements 2020. Le prêt de 118 millions USD au Niger a été un engagement important de l'année 2019. Il était destiné au projet AEP Niamey II pour la construction d'une nouvelle usine de traitement de l'eau potable, avec une capacité de production de 100 000 m³/jour, et aux infrastructures connexes permettant d'adapter le système de distribution d'eau existant. Le projet devrait renforcer la capacité de production d'eau de la ville de Niamey pour faire face à la demande en eau jusqu'en 2030, en permettant la livraison des nouveaux volumes à une population d'environ 2 millions

de personnes et en soutenant l'expansion de la ville avec plus de 25 000 nouvelles connexions domestiques. En 2020, la BEI a engagé 114 millions USD à l'appui du projet pour la résilience au changement climatique au Mozambique afin de soutenir le renforcement de la résilience dans les situations difficiles à venir, grâce à l'amélioration de l'approvisionnement en eau, des eaux usées et des infrastructures de drainage dans les villes touchées, ainsi que la reconstruction des infrastructures d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées détruites et endommagées par le passage des cyclones Idai et Kenneth.

Des engagements de la BEI de 25 millions USD en 2019 (pour 2 opérations) et de 29 millions USD en 2020 (pour 1 opération) ont soutenu le secteur des TIC. En 2020, le prêt de 29 millions USD à la Mauritanie pour le projet de câble sous-marin de résilience à la COVID-19 visait à fournir au pays une connexion internationale d'une capacité renforcée et à augmenter la diversité et la résilience au sein de l'infrastructure des télécommunications du pays. Il comprend par ailleurs le déploiement d'une deuxième connexion internationale.



Le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures (FFUEAI)

En 2019, le FFUEAI a engagé 83 millions USD sous forme de dons³⁷, soit un montant

nettement supérieur aux 20 millions USD pour 2018, 76 millions USD pour 2017 et 64 millions USD pour 2016. Les engagements de 2019 ont appuyé quatre opérations, deux pour l'énergie pour un total de 39 millions USD et deux pour le transport pour un total de 44 millions USD. Un don de 28 millions USD destiné à la Guinée a appuyé la construction d'une nouvelle centrale hydroélectrique d'une capacité de 8,5 MW et le réseau de transport et de distribution connexe. À terme, le projet vise à fournir de l'électricité à 25 000 foyers et à soutenir les activités artisanales dans la région, améliorant ainsi la qualité de vie de plus de 150 000 personnes. Un don de 34 millions USD en faveur du transport vient appuyer la réhabilitation des tronçons routiers de la RN1 et de la RN12 et la construction de la voie de contournement de Maroua qui reliera le Tchad au Cameroun. Le projet contribuera au développement économique et à la compétitivité de la zone transfrontalière entre le Cameroun et le Tchad.

Depuis la fin de 2019, le FFUEAI n'accepte plus de nouvelles demandes de dons et se concentre sur le bon achèvement des opérations de dons existantes.



France

La France a déclaré des engagements totaux de 1,9 milliard USD en 2019, consentis par l'Agence française de développement (AFD) et Proparco, sa filiale dédiée au développement du secteur privé. Cette somme est identique au montant de 1,9 milliard USD déclaré pour 2018, mais inférieure aux 2,1 milliards USD déclarés pour 2017. La France a également déclaré des engagements de 966 millions USD en 2020.

Comme pour les années précédentes, la part la plus importante du total des engagements a ciblé le secteur de l'énergie, avec 62 % en 2019 (1,2 milliard USD) et 46 % en 2020 (441 millions USD). En 2019, l'AFD a adopté une stratégie énergétique axée sur l'appui à la transition énergétique dans les pays clients. Tous ses engagements sont alignés sur sa stratégie. L'un de ses engagements dans le secteur de l'énergie en 2019 était sous forme de prêt de 156 millions USD à l'Angola, accordé en 2020, pour améliorer son secteur de l'énergie et accroître l'accès à l'électricité pour au moins 1 million de personnes, soit près de 5 % de la population totale. L'objectif est de réduire les pertes de réseau et de passer, pour environ 75 % de l'électricité, des générateurs diesel individuels à l'énergie hydroélectrique, réduisant ainsi les émissions de CO₂ de 150 000 à 250 000 tonnes.

Le secteur du transport a bénéficié d'engagements de 331 millions USD en 2019 et de 376 millions USD en 2020, soit une part de 17 % des engagements en 2019 et de 39 % en 2020. Un engagement de 115 millions USD a été réalisé en 2019 afin d'appuyer la modernisation de plusieurs aéroports en Éthiopie, en mettant l'accent sur l'efficacité énergétique. En 2020, un engagement de 203 millions USD a été réalisé en 2020 à l'appui du système de transport rapide par autobus (BRT) à Dar es-Salaam en Tanzanie. Cet engagement doit améliorer la mobilité urbaine grâce à la mise en place et à l'exploitation d'un système de transport durable et rentable permettant d'assurer un flux de circulation rapide et ordonné dans les rues de la ville et sur les routes.

Des engagements de 389 millions USD (20 % du total des engagements) et de 149 millions USD (15 % du total des engagements) ont été réalisés en appui aux opérations d'eau et d'assainissement en 2019 et 2020, respectivement. Au Sénégal, le projet d'assainissement autonome de la région de Dakar en 2020 a été une opération importante, pour laquelle l'AFD a consenti un prêt de 29 millions USD et un don de 6 millions USD. Le

³⁷ https://www.eu-africa-infrastructure-tf.net/attachments/Annual%20Reports/eu_africa_infrastructure_trust_fund_annual_report_2019_en_01.pdf

projet fournira des services d'assainissement améliorés à 372 000 personnes grâce à la construction et/ou réhabilitation de latrines et de postes de lavage des mains, la construction d'usines de prétraitement des eaux usées, d'usines de traitement des déchets solides et d'usines de traitement des boues.



Allemagne

L'Allemagne a déclaré des engagements totaux de 660 millions d'EUR en 2019 et de 512 millions d'EUR en 2020, ce qui équivaut à 739 millions USD en 2019 et à 588 millions USD en 2020 au taux de change moyen entre l'euro et le dollar américain au cours des années respectives, provenant en totalité du Groupe KfW (KfW) au nom du gouvernement allemand³⁸. Ces niveaux sont bien inférieurs au montant de 1,6 milliard USD déclaré en 2018, mais dans l'ordre de grandeur des 838 millions USD déclarés pour 2017. L'énergie a représenté la plus grande part des engagements pour 2019 (59 %, soit 434 millions USD), devant l'eau et l'assainissement (40 %, soit 294 millions USD). À l'inverse, en 2020, les engagements en faveur de l'eau et de l'assainissement (317 millions USD) ont représenté 54 % du total des engagements et l'énergie 46 % (271 millions USD) du total des engagements.

La KfW a déclaré des engagements de 76 millions d'euros (85 millions USD) en 2019 pour soutenir la Côte d'Ivoire dans le doublement de sa production d'énergie renouvelable d'ici 2030. La KfW a également engagé 25 millions d'euros (28 millions USD) en 2019 pour faciliter l'entrée sur le marché d'investisseurs privés au Mozambique cherchant à produire de l'électricité à base d'énergies renouvelables. Le but est d'accroître l'accès à l'électricité d'un peu moins d'un tiers de la population actuelle à l'ensemble de celle-ci d'ici 2030.

En 2019, la KfW a engagé 18 millions d'euros (20 millions USD) pour la modernisation de l'assainissement en Zambie dans le cadre du Programme d'assainissement de Lusaka. La BEI cofinance cet effort. L'objectif est de fournir un accès à l'assainissement à 525 000 familles supplémentaires, d'élargir le traitement des eaux usées dans deux nouvelles usines et de construire 520 km de canalisations d'égout. En 2020, la KfW a engagé 138 millions d'euros (158 millions USD) pour 1 prêt destiné à améliorer la gestion des eaux de pluie et l'efficacité énergétique des bâtiments publics en Tunisie en vue de protéger les populations contre les inondations, amplifiées en saison des pluies par le barrage de Sidi Salem qui sert à la production d'électricité et à l'irrigation. En outre, le programme de stockage et de

protection contre les inondations vise à valoriser les eaux de pluie, qui seront stockées pour l'irrigation et l'approvisionnement en eau potable.

Dans le secteur du transport, la KfW a approuvé un engagement de 10 millions d'euros (11,2 millions USD) en 2019 pour la construction de routes d'accès dans le cadre de l'adaptation climatique dans les régions du nord de la Namibie.



Banque islamique de développement (BIsD)

La BIsD a déclaré des engagements de 485 millions USD en 2019 et de 364 millions USD en 2020, contre 518 millions USD en 2018. Les engagements en faveur du secteur du transport ont représenté 53 % du total des engagements de 2019 et 100 % du total des engagements de 2020. Dans le secteur du transport, la BIsD a engagé 80 millions USD en 2019 pour la reconstruction du périphérique d'Abakaliki dans l'État d'Ebonyi au Nigeria afin d'appuyer la modernisation de l'infrastructure routière, qui permettra à son tour d'améliorer les activités commerciales grâce à l'accès à une infrastructure routière de qualité assurant la circulation fluide des marchandises, des services et des personnes. Le développement des activités économiques résultant de l'accès à de bonnes infrastructures routières favorisera le développement socio-économique dans l'État et la région. En 2020, la BIsD a engagé 154 millions USD pour la construction du projet routier d'Abeche-Abougoulem au Tchad, en appui à la stratégie nationale du secteur du transport. L'objectif est d'améliorer l'accès tout au long de l'année aux marchés ainsi qu'aux services sociaux et administratifs, facilitant ainsi la croissance économique et contribuant à la réduction de la pauvreté.

En 2019, les engagements en faveur du secteur de l'énergie d'un montant de 100 millions USD ont soutenu le Projet de distribution d'électricité de Temane au Mozambique, qui permettra d'élargir l'infrastructure et de mettre à niveau la technologie pour fournir des services énergétiques modernes et durables. Le projet s'inscrit dans le cadre de l'objectif visant à augmenter le taux d'accès global à l'électricité de 27 % en 2018 à 100 % d'ici 2030.

Le secteur de l'eau et de l'assainissement a reçu des engagements de 89 millions USD en 2019, en appui à deux opérations : 40 millions USD pour le projet de modernisation WASH et du milieu aquatique de Freetown, en Sierra Leone, et 49 millions USD pour l'amélioration de l'assainissement des villes en Côte d'Ivoire. Le projet en Sierra Leone vise à répondre aux

³⁸ La coopération technique fournie par GIZ, l'agence allemande pour la coopération internationale, n'a pas été évaluée dans ce rapport.

besoins en eau potable de Freetown d'ici 2025 grâce, entre autres, à une augmentation de la capacité de production de 70 000 à 110 000 m³/jour. Le projet en Côte d'Ivoire contribuera à l'amélioration durable de la prestation de services d'assainissement à Abidjan et dans 11 villes secondaires en construisant des usines de traitement des boues d'une capacité totale de 839 500 mètres cubes (m³) par an.

Trente-neuf millions USD ont été engagés en 2019 dans le secteur des TIC à Djibouti en appui au projet régional de câble sous-marin. L'objectif du projet est de fournir des services efficaces et fiables pour faire de Djibouti un pôle régional du secteur des TIC d'ici 2024 et contribuer à fournir un accès Internet à 60 000 000 abonnés dans la région d'ici 2024.



Italie

L'Italie a déclaré des engagements de 10,3 millions USD en 2020 en appui au projet Béréts verts de l'agroforesterie dans le secteur de l'eau et de l'assainissement afin d'améliorer les perspectives d'emploi local dans la région de Kayes au Mali. L'objectif global du projet est de contribuer au renforcement de la résilience dans les zones de désertification et de dégradation des terres en améliorant les ressources en eau.



Japon

Le Japon a déclaré des engagements de 751 millions USD en 2019 et 532 millions USD en 2020, accordés par l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), contre 517 millions USD en 2018. Le ministère des Finances n'a déclaré aucun engagement. Le secteur du transport a représenté 83 % (627 millions USD) des engagements pour 2019, et 23 % (122 millions USD) pour 2020. En 2019, un engagement important de 440 millions USD pour le Kenya, contre 186 millions USD en 2018, a témoigné d'une hausse importante des engagements en faveur du transport. Le prêt au Kenya soutient la construction du pont de Mombasa Gate. Le projet vise à réduire la congestion du trafic et à améliorer l'efficacité du transport et de la logistique dans la région

de Mombasa, porte d'entrée de l'Afrique de l'Est, grâce à la construction d'un grand pont à haubans reliant l'île de Mombasa à la partie sud du continent (région de Likoni). Ce projet favorisera le développement local et contribuera à stimuler les activités économiques régionales ainsi que le développement du Kenya et des régions voisines. En 2020, le Japon a octroyé un prêt de 91 millions USD à l'Éthiopie pour la modernisation des routes de Jimma-Chida et de Sodo-Sawla Road (tronçon Jimma-Chida Section), qui fait partie de la Phase 1 du Programme de transport intégré en Éthiopie. L'objectif du projet est d'améliorer la connectivité et de réduire les coûts de transport et les temps de déplacement en transformant le tronçon de la route Jimma-Chida en une route en béton d'asphalte (auparavant en gravier), contribuant ainsi à l'amélioration de la logistique agricole et à un meilleur accès aux équipements sociaux et économiques.

En 2020, le Japon a consenti un prêt multisectoriel de 349 millions USD au Kenya pour le Projet de développement de la zone économique spéciale de Mombasa, résultant ainsi en des opérations multisectorielles représentant 65 % du total des engagements de 2020. Le projet vise à renforcer la capacité de transport et à stabiliser l'approvisionnement en énergie de la zone économique spéciale de Mombasa à Dongo Kundu par la construction d'un poste d'amarrage, d'une route principale et d'installations électriques. Il contribuera ainsi à l'amélioration du climat des investissements de cette zone.



Afrique du Sud

L'Afrique du Sud a déclaré des engagements de 1,5 milliard USD en 2019 et 1,1 milliard USD en 2020 consentis par la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA). Ces engagements s'alignent sur le montant de 1,1 milliard USD indiqué en 2018.

Le secteur de l'énergie a reçu la plus grande part des engagements totaux pour 2019, soit 42 % (626 millions USD), et une partie moindre de 27 % (294 millions USD) pour 2020. En 2019, DBSA a consenti 2 prêts d'un montant total de 312 millions USD à la compagnie publique d'électricité sud-africaine Eskom, afin de financer une partie de son programme d'expansion des capitaux. Eskom fournit 95 % de l'électricité du pays et 45 % de l'électricité de l'Afrique, dont la majeure partie est produite dans des centrales au charbon construites il y a plus de deux décennies. Les prêts viendront soutenir l'augmentation de la capacité de production

de la charge de base afin de répondre à la demande croissante, tout en générant une production totale combinée d'environ 9 000 MW.

Les engagements en faveur des opérations multisectorielles ont représenté 24 % (351 millions USD) des engagements de 2019 et 29 % (310 millions USD) des engagements de 2020. En 2019, un engagement important a été réalisé sous forme de prêt d'un montant de 139 millions USD consenti à la ville d'Ekurhuleni, une grande région suburbaine à l'est de Johannesburg, en Afrique du Sud, en appui à sa stratégie de ville intelligente.

Le secteur du transport a bénéficié d'engagements de 287 millions USD (19 %) en 2019 et de 467 millions USD (43 %) en 2020. Un engagement important a été réalisé en 2020 sous forme de prêt d'un montant de 100 millions USD en appui à la ligne de chemin de fer à écartement standard de Tanzanie, qui reliera le pays au Rwanda et à l'Ouganda voisins, et en traversant ces deux pays, au Burundi et en République démocratique du Congo. Ce projet devrait réduire les coûts de fret de 40 %.

Les engagements en faveur du secteur des TIC ont représenté 216 millions USD ou 15 % du total des engagements pour 2019, et 2,3 millions USD ou 0,2 % du total des engagements pour 2020. En 2019, un prêt de 210 millions USD a été consenti à Vodacom, premier fournisseur de données mobiles et de services de paiement mobile en Afrique, afin d'appuyer l'expansion de ses nombreux services, ce qui explique l'importance des engagements pour cette année.



Espagne

L'Espagne a engagé un total de 47 millions USD en 2019 en appui à 2 opérations, et de 6 millions USD pour 2020 en appui à 1 opération. L'Espagne a récemment adhéré à l'ICA et ses engagements en faveur des infrastructures africaines n'ont pas été comptabilisés dans les précédents rapports. En 2019, deux prêts (une APD, une non-APD) d'un total de 21 millions USD ont appuyé le levé géophysique aéroporté multisectoriel et la cartographie géologique de Karamoja en Ouganda. Le projet vise à accroître les connaissances sur les ressources minérales de l'Ouganda et à permettre d'identifier les zones les plus appropriées pour une prospection et une exploration plus détaillées grâce à un vaste levé aéroporté haute résolution. L'extraction de ressources minérales dans une nouvelle région implique un important développement des infrastructures, telles que les routes, les chemins de fer et l'approvisionnement en eau.

L'autre engagement de 2019 a été sous forme d'un prêt de 26 millions USD consenti au Kenya pour le secteur du transport afin de moderniser un passage routier à Nairobi grâce à la construction d'un pont aérien à quatre voies et à l'agrandissement des routes adjacentes. L'engagement pour 2020 dans le secteur de l'eau et de l'assainissement est venu appuyer deux usines de dessalement au Maroc afin de répondre aux besoins en eau des villes en situation de stress hydrique.



Foreign, Commonwealth & Development Office

Royaume-Uni (R-U)

Le R-U a engagé un total de 613 millions USD en 2019 et 463 millions USD en 2020. Les engagements pour 2019 s'alignent sur les 623 millions USD indiqués par le pays en 2017. Les opérations multisectorielles ont reçu la plus grande part des engagements en 2019 (50 % ou 308 millions USD) et en 2020 (44 % ou 202 millions USD). Deux engagements multi-pays et multi-instruments importants (85 millions USD en 2019 et 49 millions USD en 2020) ont soutenu la seconde phase de l'appui du Département britannique pour le développement international (DFID) en faveur du groupe de développement des infrastructures privées (PIDG). Le PIDG est une organisation multi-donatrice de développement et de financement des infrastructures opérant dans les pays à faible revenu qui finance des activités telles que le développement des marchés de capitaux locaux à travers l'InfraCredit (Nigeria – voir Encadré 4.1) et des contributions en faveur du Fonds d'investissement pour le climat.

Les engagements en faveur du secteur de l'eau et de l'assainissement ont représenté 179 millions USD en 2019 et 134 millions USD en 2020, soit 29 % du total des engagements pour chaque année. En 2019, un don de 26 millions USD a soutenu l'amélioration de l'accès à une eau résiliente au changement climatique et le renforcement des services d'assainissement et des bonnes pratiques d'hygiène pour 1,2 million de personnes dans les zones prioritaires touchées par la sécheresse et sujettes à ce phénomène en Éthiopie. Un don multi-pays de 18 millions USD en 2020 a soutenu la mise en place d'un assainissement durable et d'un approvisionnement en eau pour les personnes pauvres et vulnérables. L'accent sera mis principalement sur l'assainissement, reflétant le fait que, pour chaque personne privée d'accès à l'eau potable, trois n'ont pas accès à des toilettes appropriées.

Le secteur du transport a bénéficié d'engagements de 65 millions USD en 2019 (11 % du total des engagements) et de 43 millions USD en 2020 (9 % des engagements)

total). Des dons de 19 millions USD en 2019 et 14 millions USD en 2020 ont soutenu le Programme de développement économique régional pour l'investissement et le commerce (Regional Economic Development for Investment and Trade - REDIT) visant à améliorer l'efficacité et la capacité des infrastructures de transport, de logistique et de commerce dans le port de Mombasa au Kenya et les principaux points frontaliers, et à investir dans des systèmes permettant d'améliorer les normes commerciales, à réduire les obstacles non tarifaires et à accroître la transparence des processus d'échanges commerciaux.

Les engagements en faveur du secteur de l'énergie ont représenté 61 millions USD au total en 2019 (10 % du total des engagements) et 84 millions USD en 2020 (18 % du total des engagements). Deux engagements multipays et multi-instruments de 26 millions USD en 2019 et en 2020 ont appuyé le Programme de performance des énergies renouvelables (REPP), qui fournit un appui aux développeurs privés dans le cadre de projets d'énergie renouvelable à petite échelle en Afrique subsaharienne. Le REPP soutient les projets solaires, hydroélectriques, de biomasse, de biogaz, géothermiques et éoliens. Aucun engagement en faveur du secteur des TIC n'a été réalisé.



États-Unis (EU)

Les États-Unis ont engagé 227 millions USD en 2019 et 243 millions USD en 2020 sous forme de dons accordés par l'Agence américaine pour le développement international (USAID), contre 297 millions USD en 2018. Les engagements en faveur du secteur de l'eau et de l'assainissement (127 millions USD) ont représenté 56 % du total des engagements pour 2019 et 74 % du total des engagements pour 2020 (180 millions USD), soit des parts supérieures aux 54 % du total des engagements ciblant ce secteur en 2018. Le total des engagements représente la somme de nombreux petits engagements, soit 240 en 2019 et 220 en 2020. En 2019, des dons d'un montant total de 11 millions USD ont été accordés à l'Égypte afin d'améliorer l'accès à l'eau et à l'assainissement dans les communautés rurales mal desservies de la Haute-Égypte grâce à la fourniture d'un accès à l'eau potable, la construction d'installations de traitement des eaux usées ou d'installations sanitaires de base, et un appui à la politique et à la gouvernance en faveur de l'eau et de l'assainissement.

Le secteur de l'énergie a bénéficié d'engagements de 99

millions USD en 2019 (44 % du total des engagements pour 2019) et de 60 millions USD en 2020 (25 % du total des engagements pour 2020). En 2020, un don d'un montant de 1,9 million USD a été accordé au Nigeria dans le cadre de l'initiative Power Africa de l'USAID afin, entre autres, d'avancer les travaux sur l'élaboration d'une politique nationale de comptage des consommateurs d'électricité. Les engagements en faveur des secteurs du transport et des TIC ont été minimes.



GROUPE DE LA BANQUE MONDIALE

Le Groupe de la Banque mondiale (GBM)

Cette section se concentre sur quatre organisations du Groupe de la Banque mondiale : la Banque mondiale (BM, qui comprend la Banque mondiale et l'IDA), la Société financière internationale (SFI) et l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA)³⁹.

La BM a déclaré des engagements de 5,6 milliards USD en 2019 et de 6,6 milliards USD en 2020. La moyenne de 6,1 milliards USD pour 2019-2020 s'aligne sur la moyenne de 6,3 milliards USD pour 2016-2018. Les engagements de la Banque mondiale ont représenté au total 7,7 milliards USD en 2018, 7 milliards USD en 2017 et 4,1 milliards USD en 2016.

Avec 2,2 milliards USD, les engagements en faveur du secteur de l'énergie ont représenté 40 % du total des engagements pour 2019. En 2020, le secteur de l'énergie a bénéficié de 34 % du total des engagements. En 2019, un crédit de l'IDA de 150 millions USD a été un engagement important en faveur de l'énergie à Madagascar. Il était destiné au Projet de développement à moindre coût de l'accès aux services électriques, afin d'aider à créer l'un des plus grands fonds du marché solaire hors réseau en Afrique subsaharienne en vue d'exploiter le financement privé pour l'électrification et d'optimiser le financement du développement du secteur de l'électricité. Un engagement dans le secteur de l'énergie d'un montant de 300 millions USD a été réalisé en 2020 afin d'accroître durablement le commerce régional de l'électricité dans les six pays participants (Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée, Liberia, Mali et Sierra Leone) avec des effets d'entraînement pour l'ensemble des pays membres de la CEDEAO. Le projet vise à renforcer la sécurité énergétique dans les six pays participants ainsi que la résilience du système

³⁹ Le Groupe de la Banque mondiale comprend cinq organisations : la Banque mondiale, l'IDA (son guichet de prêt concessionnel), la SFI (Société financière internationale) qui se concentre sur le secteur privé, MIGA (l'Agence multilatérale de garantie des investissements) qui fournit une assurance contre les risques politiques et le rehaussement du crédit) et le CIRDI (Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements). Dans ce rapport, la Banque mondiale inclut l'IDA.

électrique.

La Banque mondiale a engagé 1,8 milliard USD en faveur du secteur de l'eau et de l'assainissement en 2019 et 1,7 milliard USD en 2020. Ces montants sont inférieurs aux 2,3 milliards USD engagés en 2018. Ils représentent 33 % du total des engagements en 2019 et 27 % en 2020, comparables aux 30 % engagés en 2018. En 2020, un crédit de l'IDA d'un montant de 296 millions USD a représenté un engagement important en faveur du projet de résilience urbaine et de gestion des déchets solides en Côte d'Ivoire. Le projet vise à réduire la vulnérabilité aux inondations dans certaines zones urbaines et à améliorer la gestion des déchets solides dans les municipalités ciblées, notamment au moyen d'infrastructures vertes et grises et de solutions fondées sur la nature pour le contrôle de l'érosion et la rétention d'eau.

Des engagements de 814 millions USD en 2019 et de 1,5 milliard USD en 2020 ont ciblé le secteur du transport. Ces montants sont sensiblement supérieurs aux 597 millions USD engagés en 2018. Les engagements en faveur du secteur du transport ont représenté 15 % du total des engagements pour 2019 et 23 % du total des engagements pour 2020, soit une augmentation considérable par rapport à la part des 8 % des engagements dans le secteur du transport en 2018. En 2019, un don de 110 millions USD a fourni un financement supplémentaire pour le Projet d'aménagement intégré des routes de desserte au Mozambique. Ce financement fait partie de l'intervention de la Banque mondiale visant à appuyer la réponse au cyclone au Malawi, au Mozambique et au Zimbabwe. Avec 728 millions USD, le projet de désenclavement de la Corne de l'Afrique (CdA) a représenté près de 50 % des engagements de 2020 en faveur du transport. Le programme CdA vise principalement à renforcer les liens entre les pays de la CdA, à améliorer l'accès aux ports maritimes et à faciliter l'intégration commerciale et économique nationale et régionale, ainsi que la sécurité routière.

Les engagements dans le secteur des TIC ont représenté un total de 689 millions USD pour 2019 (12 % du total des engagements), et 1,1 milliard USD pour 2020 (17 % du total des engagements), soit des chiffres nettement supérieurs aux 435 millions USD engagés en 2018. Deux prêts importants à l'appui des réformes ont été consentis au Maroc pour un montant de 175 millions USD en 2019 et 250 millions USD en 2020 afin d'améliorer l'inclusion financière, l'entrepreneuriat numérique et l'accès aux infrastructures et services numériques pour les particuliers et les entreprises, et de renforcer la résilience des ménages et des entreprises. Ces

opérations appuient les efforts du gouvernement pour numériser ses paiements et accélérer le développement d'un service numérique à haut débit accessible, de bonne qualité et abordable dans tout le pays.

La SFI a déclaré des engagements de 416 millions USD en 2019 et 391 millions USD en 2020, soit des montants nettement supérieurs aux 328 millions USD déclarés pour 2018. En 2019, les engagements en faveur du secteur de l'énergie (397 millions USD) ont représenté 95 % du total des engagements, un taux aligné sur la part de 98 % pour 2018. En 2020, les engagements en faveur de l'énergie ont représenté une part bien inférieure avec 28 %. En 2019, l'un des engagements en faveur de l'énergie d'un montant de 29 millions USD a consisté à accorder un financement par emprunt pour le programme de dépenses en investissement sur 6 ans à Umeme, une entreprise de distribution d'électricité réglementée en Ouganda, approvisionnant plus de 1,2 million de clients. Deux engagements en faveur du secteur de l'énergie ont été réalisés en 2020, dont un de 106 millions USD pour le projet de centrale électrique au gaz de 390 MW d'Atinkou (CIPREL V) en Côte d'Ivoire, cofinancé par la BAD. Le projet porte sur la construction et l'exploitation d'une centrale électrique au gaz naturel à cycle combiné de 390 MW comprenant une turbine à gaz de 265 MW et une turbine à vapeur de 125 MW, qui seront installées sur un nouveau site. Le projet devrait fournir une énergie de base abordable, propre et fiable et encourager davantage d'investissements privés en Côte d'Ivoire.

En 2020, des engagements de 130 millions USD ont été réalisés en appui à 3 opérations dans le secteur du transport, soit 33 % du total des engagements pour 2020. Aucun engagement n'a été réalisé en faveur du transport en 2019. Un engagement de 30 millions USD a soutenu le programme d'investissement prioritaire de la région de Fès-Meknès au Maroc pour le financement de routes rurales régionales ciblant les populations défavorisées dans les zones reculées. Un engagement de 42 millions USD a été réalisé en appui au Transgabonais, le chemin de fer du Gabon.

Le secteur des TIC a bénéficié d'engagements de 18 millions USD en 2019 et de 95 millions USD en 2020 (respectivement, 4 % et 24 % du total des engagements pour 2019 et 2020). En 2020, un engagement multipays de 20 millions USD a été réalisé pour financer les besoins en fonds de roulement et en dépenses d'investissement de la West Indian Ocean Cable Company (WIOCC) pour les exercices 2020 et 2021. La WIOCC, cliente de la

SFI, est un fournisseur des fournisseurs, offrant une connectivité à plus de 20 pays à travers l'Afrique. Elle fournit aux opérateurs en télécommunication une capacité régionale et internationale en Afrique et hors Afrique. Aucun engagement n'a été réalisé dans le secteur de l'eau et de l'assainissement en 2019 ou en 2020.

MIGA a émis 655 millions USD de garanties en 2019 et 193 millions USD en 2020, toutes en faveur du secteur de l'énergie. Aucune information sur MIGA n'a été fournie dans les précédents rapports. Une garantie importante de 150 millions USD a été émise en 2019 pour couvrir les investissements en capital dans la compagnie d'électricité Bujagali Holding Limited pour le projet hydroélectrique de Bujagali en Ouganda. Le projet a été développé selon un système de construction-possession-exploitation-transfert et réutilise l'eau qui s'écoule de deux installations existantes en amont pour produire de l'électricité. En 2019, une autre garantie de 99 millions USD a couvert la prise de participation de l'entreprise britannique Atlantica Yield PLC dans la centrale KaXu Solar One en Afrique du Sud, une centrale solaire thermique à concentration d'une capacité de 100 MW, comprenant un champ solaire avec des collecteurs à auge parabolique et un système de fluide caloporteur, un système de stockage d'énergie thermique au sel fondu, un générateur de cycle de vapeur et de turbine à vapeur, un système de refroidissement et d'autres équipements auxiliaires.

En 2020, une garantie supplémentaire de 75 millions USD a couvert un prêt participatif et un prêt d'actionnaires de la Globeleq Holdings (Côte d'Ivoire) B.V. des Pays-Bas (Globeleq) à la centrale thermique Azito en Côte d'Ivoire, dans le cadre de l'expansion de sa Phase IV. En 2020, MIGA a également émis 12 garanties pour un montant total de 76 millions USD afin d'appuyer l'opération et la maintenance de six centrales solaires de 65 MW chacune, situées dans le parc solaire de Benban en Haute-Égypte. Les garanties ont été émises en faveur de Scatec Solar et Norfund Investments, couvrant 90 % de leurs participations au capital.

5.3 Décaissements

Les décaissements déclarés par les membres de l'ICA se sont élevés à 23,9 milliards USD en 2019 et à 13,9 milliards USD en 2020⁴⁰, contre 12,1 milliards USD en 2018, et 10,9 milliards USD en 2017. Le niveau beaucoup plus élevé des décaissements déclarés en 2019 s'explique, entre autres, par deux décaissements importants de la DBSA : un de 5,7 milliards USD au titre de

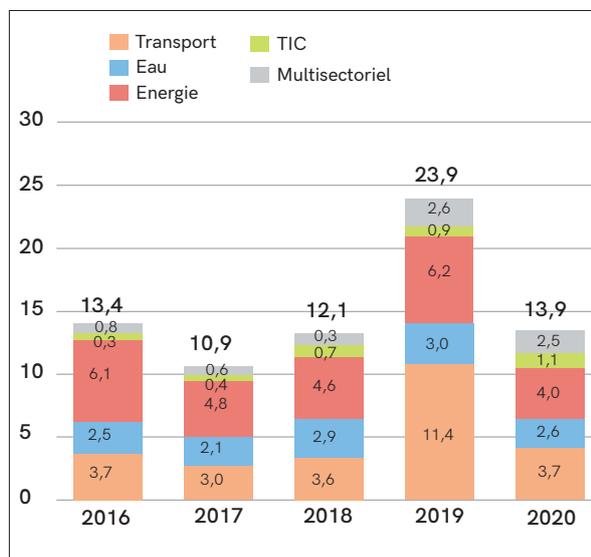
son prêt-relais sur fonds propres à l'appui du processus de sauvetage de l'entreprise South African Airlines, et un de 2 milliards USD au titre de son engagement envers la société paraétatique sud-africaine de transport et de logistique du fret Transnet. Des décaissements d'un montant de 1,3 milliard USD déclarés par le Japon ont également contribué à la hausse du niveau de décaissement de 2019. Ces niveaux exceptionnels ont modifié le schéma précédent selon lequel les organisations multilatérales effectuaient la plupart des décaissements. En 2019, la DBSA a représenté 35 % du total des décaissements. L'Africa Finance Corporation (AFC), la Banque africaine de développement (BAD) et le Groupe de la Banque mondiale (GBM, BM et SFI uniquement) ont représenté respectivement 6 %, 9 % et 24 % du total des décaissements. Le schéma s'est rétabli en 2020, les organisations multilatérales représentant 9,1 milliards USD (65 %) du total des décaissements en 2020, contre 8,4 milliards USD en 2018 (70 % du total des décaissements) (Figure 5.6). En 2019, la plus grande part du total des décaissements est revenue au secteur du transport, soit 48 % (11,4 milliards USD). La République d'Afrique du Sud a reçu 36 % (8,3 milliards USD) du total des décaissements.

Les décaissements déclarés en 2020 étaient plus comparables aux décaissements historiques. Avec 4 milliards USD, le secteur de l'énergie a représenté 29 % du total des décaissements, une diminution à la fois en montant et en part par rapport aux 4,6 milliards USD (38 %) de 2018. Historiquement, le secteur de l'énergie avait représenté la plus grande part du total des décaissements, avec une moyenne de 42 % sur la période 2015-2018. Le secteur du transport a représenté 27 % (3,7 milliards USD) du total des décaissements, conformément aux 3,6 milliards USD (30 %) observés en 2018, et à une moyenne de 29 % sur la période 2015-2018. Les décaissements dans le secteur de l'eau et de l'assainissement ont représenté 18 % (2,6 milliards USD) du total des décaissements, contre 24 % (2,9 milliards USD) en 2018. Les décaissements dans le secteur des TIC ont représenté 8 % (1,1 milliard USD) du total des décaissements, contre 6 % (700 millions USD) en 2018. À 18 % (2,5 milliards USD) du total des décaissements, les décaissements pour les opérations multisectorielles ont été nettement plus importants qu'en 2018, où ils représentaient 2 % (300 millions USD) du total des décaissements. Cette forte augmentation s'explique par des décaissements de 1,1 milliard USD par le Japon, 485 millions USD par l'AFC, 265 millions USD par le R-U, 255 millions USD par Afreximbank et 200 millions USD par l'Afrique du Sud.

⁴⁰ Plusieurs membres de l'ICA n'ont pas déclaré leurs décaissements par type de financement. Il n'est donc pas possible de présenter une ventilation adéquate des décaissements par type de financement.

Figure 5.6: Tendence des décaissements par secteur (milliards USD), 2016-2020

Des décaissements exceptionnels dans le transport ont poussé les chiffres de 2019 au niveau le plus élevé jamais enregistré



Note : Le niveau exceptionnel des décaissements en 2019 provient de 2 décaissements majeurs de la DBSA d'un montant total de 7,7 milliards USD.

Dans plusieurs régions, la répartition des décaissements de 2020 a été conforme aux décaissements de 2018 : 19 % pour l'Afrique de l'Est (2,7 milliards USD), contre 21 % en 2018; 16 % (2,2 milliards USD) pour l'Afrique du Nord, contre 18 % en 2018; et 7 % (923 millions USD) pour la République d'Afrique du Sud (RAS), contre 7 % en 2018. La part des décaissements pour les opérations en Afrique de l'Ouest s'est élevée à 30 % (4,2 milliards USD), soit une augmentation substantielle par rapport aux 23 % (2,7 milliards USD) observés en 2018. Les décaissements pour les opérations en Afrique australe ont baissé, représentant 10 % (1,3 milliard USD) du total des décaissements, contre 14 % en 2018. À 9 % (1,2 milliard USD), les décaissements pour l'Afrique centrale ont également diminué par rapport aux 12 % en 2018. À 9 % (1,3 milliard USD), la part des décaissements pour les opérations multirégionales a nettement augmenté par rapport aux 3 % (415 millions USD) observés en 2018.

Parmi les organisations multilatérales, le GBM (BM et SFI uniquement) a décaissé le montant le plus important, avec 5,7 milliards USD en 2019 et 4,7 milliards USD en 2020, contre 5,5 milliards USD déclarés en 2018. Le secteur de l'énergie a

représenté sa plus grande part des décaissements, avec 40 % (2,3 milliards USD) en 2019 et 34 % (1,6 milliard USD) en 2020. Le secteur de l'eau et de l'assainissement a également reçu une grande partie des décaissements du GBM, avec 28 % en 2019 (1,6 milliard USD) et 26 % en 2020 (1,2 milliard USD). L'Afrique de l'Ouest a reçu la plus grande part des décaissements du GBM, soit 39 % en 2019 (2,2 milliards USD) et 32 % en 2020 (1,5 milliard USD), ce qui représente une augmentation substantielle par rapport au 1,2 milliard USD (22 %) reçu en 2018. L'Afrique de l'Est a également reçu une part importante des décaissements du GBM, soit 25 % en 2019 (1,4 milliard USD), et 27 % en 2020 (1,3 milliard USD), une somme comparable aux 25 % reçus en 2018 (1,4 milliard USD).

La BAD a déclaré des décaissements de 2,3 milliards USD en 2019, et de 2 milliards USD en 2020, contre 2,9 milliards USD en 2018. Le secteur du transport a représenté la plus grande part des décaissements, avec 53 % en 2019 (1,2 milliard USD), et 47 % en 2020 (916 millions USD). Les décaissements pour les opérations énergétiques ont représenté 28 % (635 millions USD) du total des décaissements de la BAD en 2019 et 24 % (477 millions USD) en 2020, soit une forte baisse par rapport à 2018, où ils représentaient 32 % (920 millions USD). La région de l'Afrique de l'Est a reçu la plus grande part des décaissements, avec 37 % (844 millions USD) en 2019 et 38 % (741 millions USD) en 2020, soit une nette augmentation par rapport aux 22 % (639 millions USD) reçus en 2018. Les décaissements pour les opérations multirégionales ont fortement chuté, représentant seulement 1 % du total des décaissements en 2019 et en 2020 (25 millions USD et 11 millions USD, respectivement), par rapport aux 421 millions USD (15 %) reçus en 2018, lorsque plusieurs opérations d'intégration régionale avaient été décaissées.

Afreximbank a déclaré des décaissements de 1,6 milliard USD en 2019 et de 909 millions USD en 2020. Afreximbank a récemment adhéré à l'ICA, et ses données de décaissement des années précédentes ne sont pas disponibles. En 2019, la plus grande partie de ses décaissements, 76 % (1,2 milliard USD), a soutenu le secteur de l'énergie, et 16 % (255 millions USD) sont allés à des opérations multisectorielles. Le schéma a changé en 2020, lorsque le secteur de l'énergie n'a reçu que 33 % (303 millions USD) du total des décaissements, les opérations multisectorielles



Les décaissements ont atteint un niveau record de 23,9 milliards USD en 2019.

ont reçu 38 % (341 millions USD), et le secteur des TIC a reçu 27 % (242 millions USD).

L'AFC a déclaré des décaissements de 1,4 milliard USD en 2019 et de 1,1 milliard USD en 2020. La répartition par secteur a nettement fluctué entre 2019 et 2020, le secteur de l'énergie ayant reçu 42 % (568 millions USD) du total des décaissements en 2019, mais seulement 28 % (307 millions USD) du total des décaissements de 2020, tandis que le secteur du transport n'a représenté que 7 % (92 millions USD) des décaissements en 2019, mais 51 % (555 millions USD) en 2020. L'Afrique de l'Ouest a reçu la plus grande part des décaissements, soit 64 % (879 millions USD) en 2019 et 44 % (479 millions USD) en 2020, suivie de l'Afrique centrale avec 14 % (192 millions USD) des décaissements en 2019 et 34 % (370 millions USD) en 2020.

Les agences bilatérales ont décaissé 12,6 milliards USD en 2019, soit 53 % du total des décaissements

de 2019, et 4,8 milliards USD en 2020, soit 35 % du total des décaissements de 2020. Comme indiqué ci-dessus, les décaissements de la DBSA en 2019 ont représenté 35 % du total des décaissements de 2019. Les décaissements du Japon ont été abordés précédemment. La France a déclaré des décaissements de 747 millions USD en 2019 et de 815 millions USD en 2020, suivie de l'Allemagne avec des décaissements de 659 millions USD en 2019 et de 645 millions USD en 2020, et le Royaume-Uni avec 535 millions USD en 2019 et 398 millions USD en 2020. Les décaissements des autres agences bilatérales étaient les suivants, pour 2019 et 2020 respectivement : 10 millions USD et 7,8 millions USD pour le Canada ; 8,9 millions USD et 8 millions USD pour l'Italie ; 25 millions USD et 11 millions USD pour l'Espagne. Les États-Unis n'ont pas communiqué de données pour 2019 ou 2020, mais ils ont déclaré des décaissements de 278 millions USD en 2018.



6.

**Autres
sources
publiques de
financement**



de nt

6.1 Aperçu

6.2 Engagements des gouvernements
africains dans les infrastructures

6.3 Autres sources publiques de
financement

6. Autres Sources Publiques de Financement

Principales constatations

- Les non-membres de l'ICA ont engagé la plus grande part du financement total en 2019 (56 %) et en 2020 (54 %).
- Les gouvernements africains ont fourni environ trois quarts des engagements financiers publics hors ICA.
- La Chine a nettement réduit ses engagements, reflétant les problèmes de viabilité de la dette auxquels de nombreux pays africains sont confrontés.
- La BIsD et la BOAD sont devenues membres de l'ICA en 2019. Leurs contributions ne sont donc plus incluses dans le groupe des Autres sources publiques, ce qui explique une partie de la réduction des engagements.

Le Chapitre 6 présente les financements et les activités des nombreux gouvernements et institutions non-membres de l'ICA et leur rôle clé dans le développement des infrastructures en Afrique. La Section 6.1 présente un aperçu du financement des infrastructures qu'ils fournissent. La Section 6.2 analyse le financement que les gouvernements africains apportent à leurs propres projets d'infrastructure. La Section 6.3 illustre les contributions de toutes les autres sources publiques, qu'il s'agisse d'organisations bilatérales comme celles de la Chine, de l'Inde et de plusieurs pays européens non-membres de l'ICA ou d'organisations multilatérales comme la BIDC de la CEDEAO, les membres du Groupe de coordination arabe, la BERD, la NBD et la AIIB.

Les non-membres de l'ICA ont engagé la plus grande part du financement total en 2019 (56 %) et en 2020 (54 %).

6.1 Aperçu

Les gouvernements africains ont engagé environ trois quarts des investissements 2019 et 2020 des sources publiques de financement hors ICA. Le reste a été fourni par plusieurs sources bilatérales et multilatérales. Comme les années précédentes, la Chine a représenté la source la plus importante au sein de ce groupe, suivie du Groupe de coordination arabe. Voir le Tableau 6.1.



Les gouvernements africains ont fourni environ trois quarts des engagements publics hors ICA.

Table 6.1: Engagements des non-membres de l'ICA en 2019 et 2020 et tendances historiques (millions USD)^a
Les gouvernements africains ont engagé la plus grande part des autres sources publiques, 73 % en 2019 et 76 % en 2020.

SOURCE	ANNUEL 1/			Moyenne mobile sur 3 ans 2/			Changement B/A (%)	Changement C/B (%)
	2018	2019	2020	(A) 2018	(B) 2019	(C) 2020		
Total des autres sources publiques	68 736	47 346	43 846	58 465	59 217	53 468	1 %	-10 %
African Governments	37,525	34,866	33,406	34,173	35,579	35,266	4%	-1%
Gouvernements africains	37 525	34 866	33 406	34 173	35 579	35 266	4 %	-1 %
Chine	25 680	6 715	6 480	17 165	17 266	12 958	1 %	-25 %
Groupe de coordination arabe 3/	2 442	2 200	631	3 652	2 542	1 758	-30 %	-31 %
BERD	744	344	422	725	805	503	11 %	-37 %
FIDA	95	-	-	95	95	95	0 %	0 %
Bilatérales européennes non-membres de l'ICA	282	553	347	282	371	394	31 %	6 %
BRD africaines 4/	328	-	242	598	435	285	-27 %	-34 %
NBD	500	1 715	1 000	340	1 108	1 072	226 %	-3 %
AIIB	300	150	0	300	225	150	-25 %	-33 %
Afrique50	78	-	-	26	26	26	0 %	0 %
Inde	762	803	1 318	888	756	961	-15 %	27 %
Corée du Sud 5/	-	-	-	221	10	-	-95 %	-100 %

a. Les chiffres étant arrondis, les totaux ne correspondent pas toujours à la somme des éléments.

1/ Les cases vides indiquent que les données n'étaient pas disponibles. Les cases contenant un zéro indiquent qu'aucun engagement n'a été pris au cours de cette année.

2/ Si les données n'étaient pas disponibles pour les 3 années, les moyennes mobiles ne concernent que les années pour lesquelles les données étaient disponibles.

3/ Les montants 2019 et 2020 n'incluent pas la BIsD, devenue membre en 2019.

4/ Le montant pour 2020 n'inclut pas la BOAD, devenue membre en 2019. Il n'y avait pas d'engagements des BRD africaines disponibles pour 2019. 5/ Les engagements de la Corée du Sud pour 2018, 2019 et 2020 n'étaient pas disponibles. Il y a cependant eu des engagements en 2016 et 2017, qui sont inclus dans les moyennes mobiles sur 3 ans.

6.2 Engagements des gouvernements africains dans les infrastructures

Les allocations de dépenses nationales ont été recueillies pour 50 gouvernements nationaux africains en 2019 et 49 en 2020. Comme toutes les années précédentes, les données n'ont pas pu être recueillies pour Djibouti, l'Érythrée, la Libye et le Soudan. Pour la première fois, des données sur le Soudan du Sud ont été collectées pour 2019 mais aucune donnée n'a pu être trouvée pour 2020. Pour tous les pays, les données ont été collectées en ligne à partir de lois ou de décrets financiers accessibles au public. Dans tous les cas, il est supposé que les données présentées comprennent les allocations pour les dépenses d'investissement et de fonctionnement. Le Tableau 6.2 présente les allocations nationales par pays et par région pour 2019 et 2020.



Table 6.2: Allocations budgétaires des gouvernements nationaux (millions USD), 2019-2020
L'Afrique de l'Est et l'Afrique du Nord disposaient des budgets d'infrastructure les plus importants en 2019 et 2020.

AFRIQUE CENTRALE	2019	2020
Burundi	22	31
Cameroun	1 083	1 299
République centrafricaine	51	63
Tchad	83	67
Congo-B	124	116
RDC	78	70
Guinée équatoriale	265	218
Gabon	70	143
Rwanda	194	113
Sao Tomé-et-Principe	2	2
TOTAL	1 973	2 124
AFRIQUE DE L'EST	2019	2020
Éthiopie	2 368	2 417
Kenya	1 033	838
Seychelles	42	29
Somalie	9	11
Soudan du Sud	933	-
Tanzanie	2 834	3 329
Ouganda	1 357	1 790
Gabon	70	143
Rwanda	194	113
São Tomé and Príncipe	2	2
TOTAL	8 575	8 413
AFRIQUE DU NORD	2019	2020
Algérie	985	794
Égypte	3 089	3 367
Mauritanie	11	15
Maroc	1 544	1 502
Tunisie	1 626	925
TOTAL	7 255	6 603
RAS	2019	2020
Afrique du Sud	6 220	5 783
TOTAL	6 220	5 783
AFRIQUE AUSTRALE	2019	2020
Angola	1 616	1 233
Botswana	676	411
Comores	131	37
Lesotho	115	137
Madagascar	89	52
Malawi	71	79
Maurice	200	166
Mozambique	47	50
Namibie	202	170
Swaziland	39	92
Zambie	834	1 467
Zimbabwe	433	47
TOTAL	4 454	3 939
AFRIQUE DE L'OUEST	2019	2020
Bénin	142	183
Burkina Faso	256	297
Cap-Vert	41	32
Côte d'Ivoire	1 783	2 124
Gambie	9	15
Ghana	234	376
Guinée	310	342
Guinée-Bissau	1	1
Liberia	36	45
Mali	491	477
Niger	190	241
Nigeria	1 908	1 545
Sénégal	778	617
Sierra Leone	13	6
Togo	197	243
TOTAL	6 388	6 543
BUDGETS NATIONAUX	2019	2020
TOTAL	34 866	33 406

Il convient de noter qu'aucun ajustement des allocations pour 2020 n'a pu être trouvé, pour aucun pays, afin de refléter l'impact de la pandémie de COVID-19. Il en résulte que les allocations pour les gouvernements nationaux africains sont sans doute surestimées⁴¹.

⁴¹ Les engagements 2020 des membres de l'ICA et de la plupart des autres non-membres de l'ICA reflètent toutefois les approbations réelles et donc le changement d'orientation de ces organisations dans leurs programmes de prêts pour tenir compte d'engagements sensiblement plus élevés dans les secteurs qui ont soutenu les opérations de la COVID-19, tels que la santé et l'appui budgétaire économique, et, par conséquent, des engagements réduits dans toutes les dimensions de l'infrastructure.

Engagement par pays/région

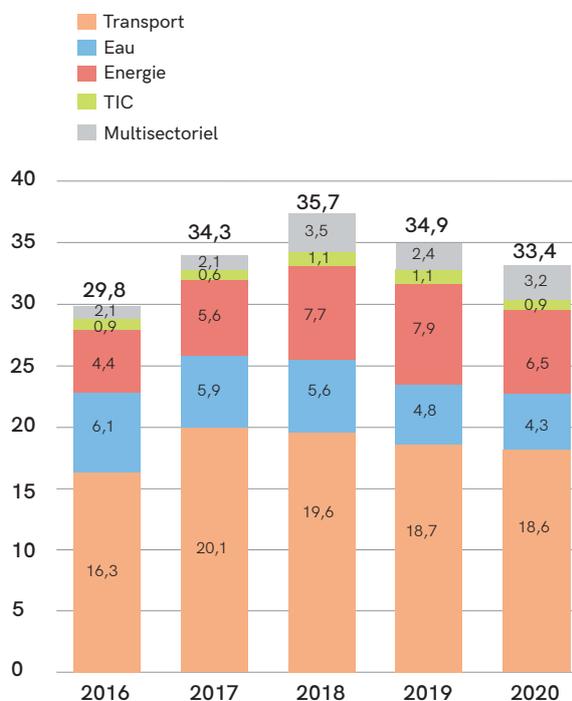
En 2019, les engagements de 50 gouvernements nationaux africains ont totalisé 34,9 milliards USD, soit 7 % de moins que les 37,5 milliards USD pour 48 pays en 2018. En 2020, les engagements de 49 gouvernements ont totalisé 33,4 milliards USD, soit 11 % de moins qu'en 2018. Voir le Tableau 6.1.

L'Afrique de l'Est est la seule région qui a engagé sensiblement plus en 2019 (8,6 milliards USD, soit 42 % de plus qu'en 2018) et en 2020 (8,4 milliards USD, soit 40 % de plus qu'en 2018), inversant ainsi la baisse par rapport à 2017 observée en 2018. Les 4 autres régions et la République d'Afrique du Sud (RAS) ont engagé moins en 2019 et 2020 par rapport à 2018 : Afrique centrale (réduction de 22 % et 16 %), Afrique du Nord (9 % et 17 %), Afrique australe (31 % et 39 %), RAS (8 % et 14 %), et Afrique de l'Ouest (19 % et 17 %).

Engagement par secteur

La répartition des engagements par secteur est présentée dans la Figure 6.1.

Figure 6.1: National Government Budget Allocations by Sector (\$bn), 2016-2020
Transport received the largest share of government support in both 2019 and 2020



Transport. Les allocations budgétaires nationales au secteur du transport, 18,7 milliards USD en 2019 et 18,6 milliards USD en 2020, ont été inférieures de 5 % à celles de 2018. En 2019 et 2020, comme les années précédentes, la plus grande part (54 % et 56 %, respectivement) des budgets d'infrastructure a soutenu les opérations de transport.

Ce chiffre est légèrement supérieur aux 52 % observés en 2018. On constate toutefois de fortes variations au niveau régional. Voir la Figure 6.2. L'Afrique de l'Est a alloué une proportion plus élevée de son budget d'infrastructure au transport en 2019 et 2020 (respectivement 66 % et 65 %) qu'en 2018 (58 %). Il en va de même pour l'Afrique australe, avec 52 % en 2019 et 47 % en 2020, contre 46 % en 2018. La part du transport de l'Afrique de l'Ouest en 2019 et 2020 était respectivement de 41 % et 43 %, contre 41 % en 2018. L'Afrique du Nord avait une part plus faible en 2019 (46 %) et une part plus importante en 2020 (60 %) qu'en 2018 (53 %). L'allocation au transport de l'Afrique centrale était une part nettement plus faible (18 % en 2019 et 2020) qu'en 2018 (34 %). Au niveau des pays, la RAS a alloué les montants les plus importants (4,4 milliards USD en 2019 et 4,2 milliards USD en 2020, soit 72 % de son investissement total dans les infrastructures chaque année pour le transport). Plusieurs pays ont eu des allocations supérieures à 1 milliard USD pour chaque année : Côte d'Ivoire, Éthiopie, Maroc, Tanzanie et Ouganda.

Eau et assainissement. Les allocations au secteur de l'eau et de l'assainissement se sont élevées à 4,8 milliards USD en 2019 et à 4,3 milliards USD en 2020, contre 5,6 milliards USD en 2018. La part des budgets d'infrastructure nationaux allouée aux opérations d'eau et d'assainissement était de 14 % en 2019 et de 13 % en 2020, soit un peu moins que les 15 % enregistrés en 2018. Les parts en 2019 et 2020 étaient conformes à celles de 2018 pour l'Afrique centrale (8 % et 7 %, contre 6 %) et l'Afrique de l'Ouest (14 % et 13 %, contre 13 % en 2018). L'Afrique de l'Est a alloué une proportion plus élevée à l'eau et à l'assainissement (15 % chaque année, contre 11 % en 2018). L'Afrique du Nord a alloué une part nettement inférieure du budget total des infrastructures à l'eau et à l'assainissement en 2019 et 2020 (3 % et 6 %, respectivement, contre 12 % en 2018). L'Afrique australe a également alloué une part plus faible (21 % en 2019 et 15 % en 2020, contre 24 % en 2018). Au niveau national, la RAS a alloué 1,1 milliard USD au secteur de l'eau et de l'assainissement en 2019 et en 2020, soit un peu moins que la somme

de 1,3 milliard USD allouée en 2018. L'Éthiopie a alloué plus de 500 millions USD chaque année.

Énergie. Les allocations au secteur de l'énergie dans les budgets nationaux se sont élevées à 7,9 milliards USD en 2019 et à 6,5 milliards USD en 2020, contre 7,7 milliards USD en 2018. La part des allocations à l'énergie est passée de 21 % en 2018 à 23 % en 2019, résultat de l'Afrique du Nord qui alloue 35 % de son budget d'infrastructure aux opérations énergétiques, et de l'Afrique de l'Ouest qui en alloue 37 %, contre, respectivement, 20 % et 32 % en 2018. Les allocations en Égypte, au Nigeria et en Tunisie ont représenté 40 % des allocations énergétiques en 2019. La part de l'énergie a chuté en 2020 pour atteindre 19 % des allocations totales. La Tanzanie a bénéficié de l'allocation la plus élevée (857 millions USD). L'Algérie, l'Angola, la Côte d'Ivoire, l'Égypte, l'Afrique du Sud et le Zimbabwe avaient chacun une allocation proche ou supérieure à 500 millions USD.

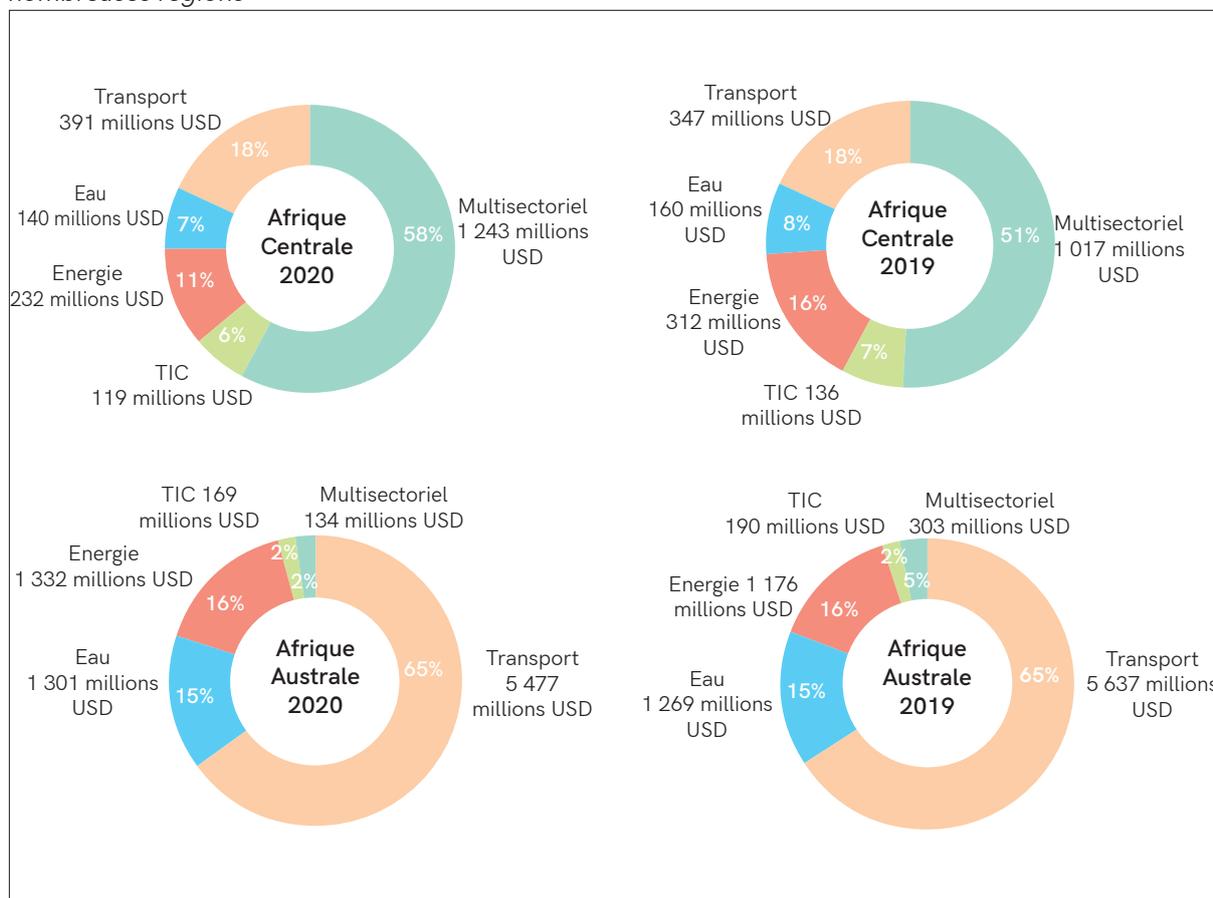
TIC. Les allocations nationales au secteur des TIC sont restées stables, s'élevant à 1,1 milliard USD

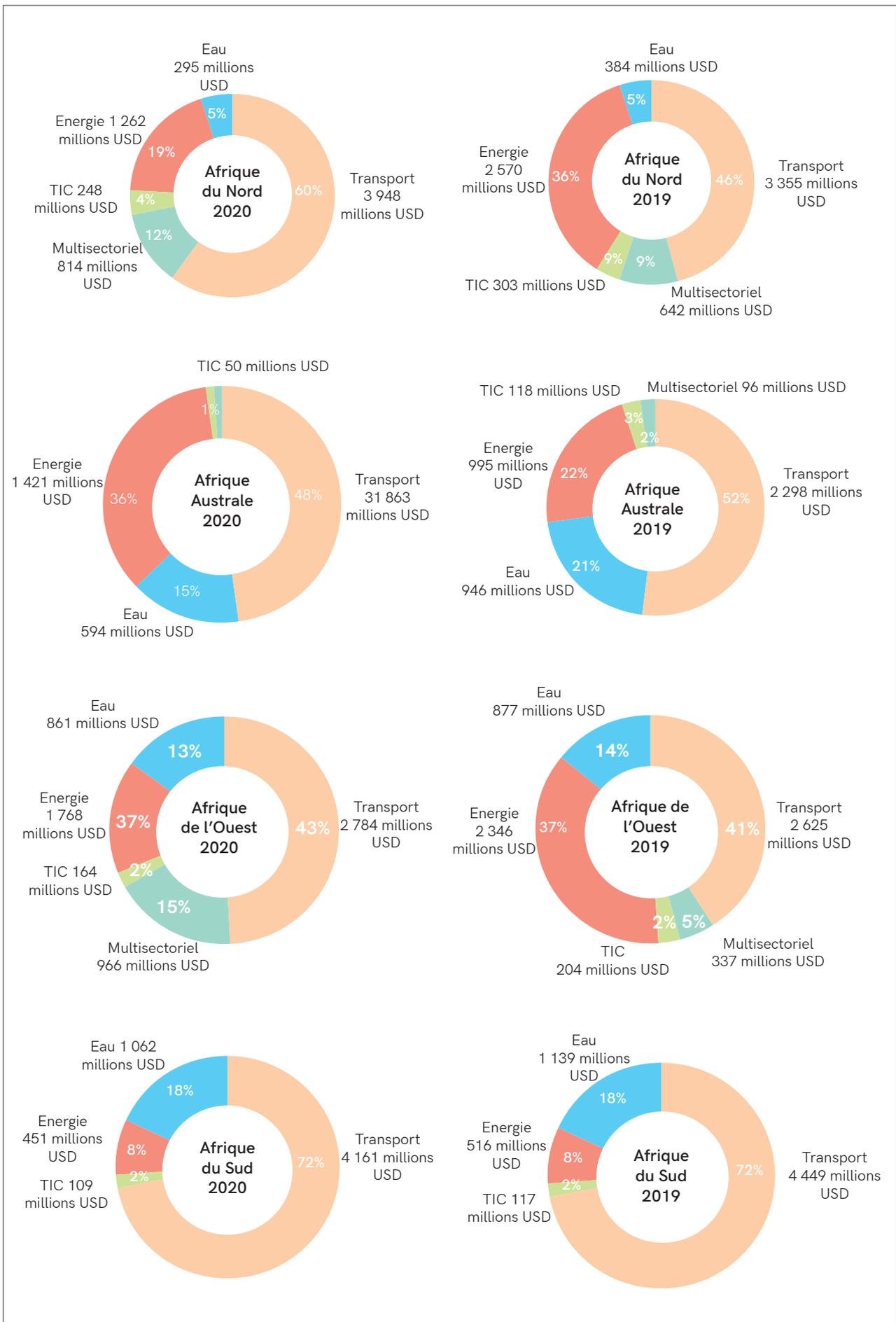
en 2019 et à 0,9 milliard USD en 2020, contre 1,1 milliard USD en 2018. Elles ont représenté 3 % du total des allocations pour chacune des années 2019 et 2020, soit la même proportion qu'en 2018. Les allocations de l'Égypte et de l'Afrique du Sud ont représenté 26 % du total des allocations par pays dans le domaine des TIC en 2019, et 37 % en 2020. Elles représentaient pour la plupart une participation au financement de câbles sous-marins et de liaisons d'interconnexion en fibre optique.

Multisectoriel. Les opérations multisectorielles ont totalisé 2,4 milliards USD en 2019 et 3,2 milliards USD en 2020, contre 3,5 milliards USD en 2018. Cela correspond à une part de 7 % du total des budgets d'infrastructure en 2019 et 10 % en 2020 (contre 9 % en 2018), soit la part la plus élevée jamais atteinte. L'Afrique centrale a eu la plus grande proportion d'opérations multisectorielles, qui ont représenté 52 % en 2019 et 59 % en 2020 de ses allocations totales, une proportion encore plus élevée que les 36 % constatés en 2018.

Figure 6.2: Allocations budgétaires des gouvernements nationaux par région et par secteur (millions USD), 2019-2020

Le transport reste la part la plus importante des budgets d'infrastructure des gouvernements dans de nombreuses régions





6.3 Autres sources publiques de financement



La Chine

Les engagements de la Chine en faveur des infrastructures africaines⁴² se sont élevés à 6,7 milliards USD en 2019 et à 6,5 milliards USD en 2020⁴³. Ces montants sont nettement inférieurs aux 25,7 milliards USD déclarés en 2018, mais conformes à l'intention déclarée du gouvernement chinois de réduire les investissements en Afrique, en particulier dans les infrastructures, au vu des problèmes d'endettement de plusieurs pays africains. Les précédents engagements de la Chine ont considérablement fluctué, passant de 3,1 milliards USD en 2014 à 20,9 milliards USD en 2015, puis à 5,9 milliards USD en 2016. Ces variations d'un exercice à l'autre s'expliquent en partie par le financement de plusieurs projets de très grande envergure dont le calendrier dépend des besoins des pays et pour lesquels plusieurs engagements importants peuvent être pris durant le même exercice. De plus, les sources de données définissent les engagements de manière différente, ce qui complique l'identification de l'année d'attribution. Voir Figure 6.3 et Figure 6.4.

La plus grande part du financement chinois est revenue au secteur du transport avec 60 % (4,1 milliards USD) du total des engagements de 2019 et 55 % (3,6 milliards USD) du total des engagements de 2020, soit une augmentation substantielle par rapport aux 26 % (6,6 milliards USD) des engagements de 2018. Cela reflète un passage majeur des priorités sectorielles du secteur de l'énergie à celui du transport, comme on pourra le constater dans la section ci-dessous consacrée aux engagements dans le secteur de l'énergie. En 2019, la Chine s'est engagée à financer à hauteur de 1,2 milliard USD un système de train léger de 68 km reliant une ville industrielle de la banlieue du Caire, en Égypte, à

la nouvelle capitale administrative. Les engagements de 461 millions USD financeront les voies, les gares, les communications et autres infrastructures, tandis que les engagements de 739 millions USD financeront les trains. Un prêt de 550 millions USD accordé à la Zambie pour le développement de la centrale hydroélectrique de Kafue Gorge Lower, la première centrale hydroélectrique investie et développée par la Zambie depuis 40 ans, a constitué un engagement significatif en 2020. D'une capacité installée de 750 000 kilowatts, cette centrale augmentera de 38 % la capacité de production d'électricité actuelle de la Zambie, ce qui permettra de répondre à la demande en électricité du pays durant la prochaine décennie et de fournir une énergie stable pour le développement minier et agricole.

Le secteur de l'énergie a représenté 22 % (1,5 milliard USD) du total des engagements de 2019 et 42 % (2,7 milliards USD) du total des engagements de 2020, soit une baisse substantielle par rapport à la part de 71 % (18,3 milliards USD) des engagements de 2018. En 2019, la Chine a engagé un prêt de 286 millions USD pour le projet hydroélectrique de Gribo-Popoli de 112 MW sur le fleuve Sassandra en Côte d'Ivoire. Ce projet augmentera la part de la production d'énergie hydroélectrique de 112 MW et fournira 580 GWh de production annuelle.

Les engagements en faveur du secteur des TIC ont beaucoup fluctué au cours des derniers exercices, mais sont restés globalement faibles. Ils s'élevaient à 776 millions USD (12 % du total des engagements de 2019) en 2019 et à 180 millions USD (3 % du total des engagements de 2020) en 2020, contre 550 millions USD en 2018 (2 % du total des engagements de 2018).

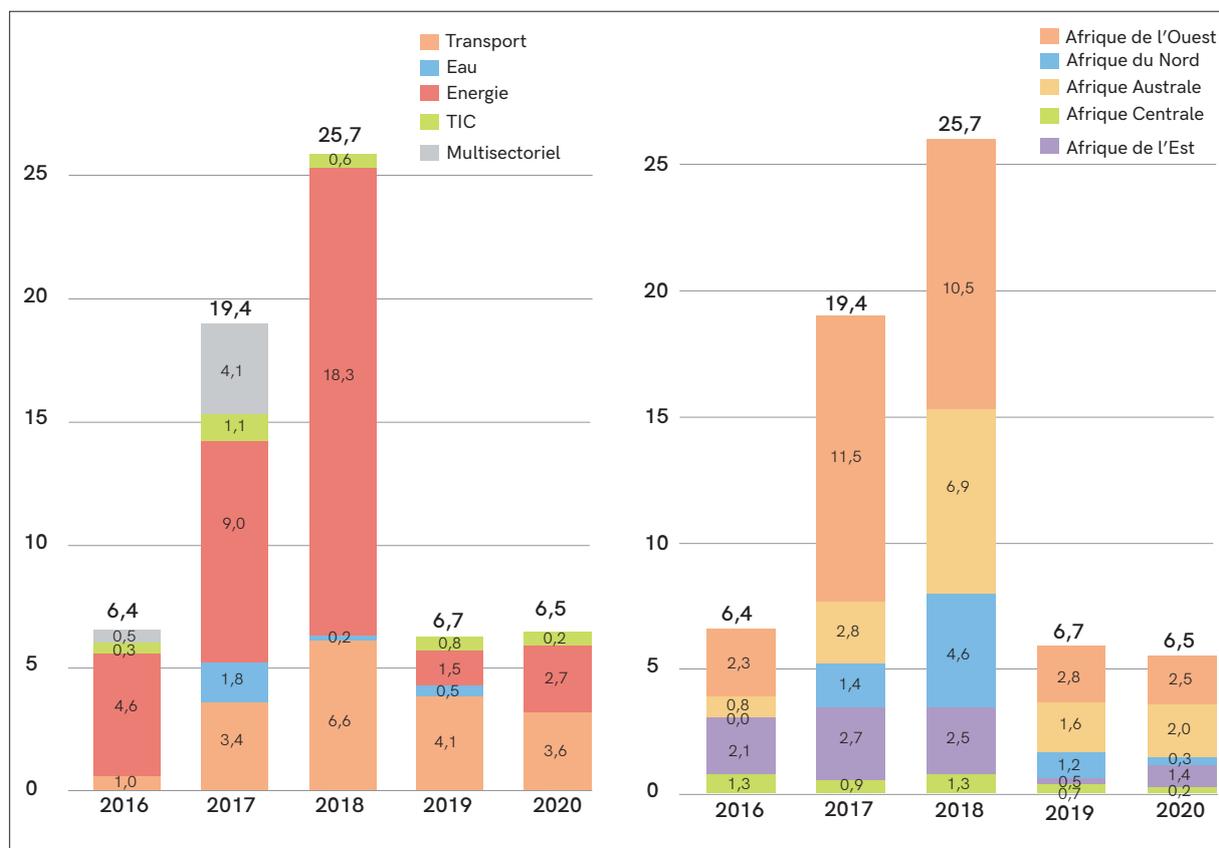
Le secteur de l'eau et de l'assainissement a reçu deux engagements totalisant 390 millions USD en 2019 (6 % du total des engagements). Aucun engagement n'a été pris dans ce secteur en 2020. En 2019, la Chine a engagé 106 millions USD pour soutenir le projet d'infrastructures intégrées de la ville de Sumbe, dans la province de Kwanza Sul, en Angola. Ce projet comprend des activités de stabilisation des pentes et de délocalisation, ainsi que des travaux de construction, y compris l'évacuation des eaux, les chemins piétonniers, le pavage des rues et les systèmes d'éclairage et d'assainissement.

La Chine a nettement réduit ses engagements, reflétant les problèmes de viabilité de la dette de nombreux pays africains.

⁴² La définition du terme « engagement » n'est pas la même d'une source à l'autre : il peut s'agir de projets qui figurent théoriquement sur une liste de propositions mais qui ne sont pas toujours retenus. Ils n'impliquent pas nécessairement l'approbation du financement par le gouvernement chinois ou une autre institution financière chinoise. En outre, les sources collectent des données auprès de différents ministères, mais n'agrègent pas toujours les données des mêmes ministères.

⁴³ La source des données 2019 est la base de données des prêts Chine-Afrique de l'Initiative de recherche Chine-Afrique (<https://chinaafricaloandata.bu.edu/>) gérée par l'Université Johns Hopkins aux États-Unis, communément appelée CARIBU. Cette base de données ne contient pas de données pour 2020. La source des données pour 2020 est l'American Enterprise Institute - China Global Investment Tracker (<https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>), la base de données utilisée pour le rapport TFI 2018. Sa définition des engagements est moins rigoureuse que celle de CARIBU, ce qui se traduit par des chiffres beaucoup plus importants. Cela explique pourquoi elle a révisé, rétroactivement et après la publication du rapport TFI 2018, ses « engagements » de 2018, les réduisant de 25,7 milliards USD présentés dans le TFI 2018 à 14 milliards USD. La différence provient de l'annulation de plusieurs grandes opérations. Pour assurer la cohérence de l'analyse et de la présentation des données, ce rapport TFI 2019-2020 a maintenu les montants présentés dans le rapport 2018.

Figures 6.3 et 6.4: Engagements de la Chine par secteur et par région (milliards USD), en 2016-2020
 Les investissements dans le transport ont représenté la plus grande part des engagements chinois en 2019 et 2020.



Groupe de coordination arabe (ACG)

Le Groupe de coordination arabe (ACG) vise principalement l'optimisation de l'utilisation des ressources et l'octroi de l'aide par les différents fonds arabes de développement. Il vise également à tirer profit de la coordination des efforts de financement et des procédures d'accompagnement, en particulier pour les grands projets et programmes excédant la capacité d'une seule institution. Outre la réalisation de ces objectifs communs, son intention est d'établir des liens clairs pour promouvoir l'aide au développement et les relations économiques dans les pays bénéficiaires.

L'ACG comprend actuellement onze institutions, dont cinq institutions nationales, à savoir le Fonds d'Abu Dhabi pour le développement (FADD), le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (FKDEA),

le Fonds de développement du Qatar (FQD), le Fonds saoudien pour le développement (FSD) et le Fonds irakien pour le développement extérieur (FIDE), et six organisations régionales comprenant la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA), le Fonds arabe pour le développement économique et social (FADES), le Programme du Golfe arabe pour le développement (AGFUND), le Fonds monétaire arabe (FMA), la Banque islamique de développement (BIsD) et le Fonds de l'OPEP pour le développement international (OFID).

La BIsD est maintenant membre de l'ICA et ses contributions sont incluses dans le chapitre précédent. Les non-membres ICA de l'ACG ont engagé 2,2 milliards USD en 2019, soit un montant nettement supérieur

au 1,3 milliard USD engagé en 2018 et à 1,8 milliard USD engagé en 2017. Ils ont également engagé 631 millions USD en 2020 (Figure 6.5).

La BIsD est devenue membre de l'ICA en 2019. Ses contributions ne sont donc plus incluses dans le groupe des Autres sources publiques de financement, ce qui explique une partie de la réduction des engagements.

Figure 6.5: Engagements des non-membres ICA de l'ACG par membre (millions USD), 2016-2020
 Les engagements de l'ACG ont été plus faibles en 2020 en raison de la pandémie.



Le Fonds saoudien pour le développement (FSD)

Le FSD a engagé 222 millions USD en 2019 pour six opérations d'infrastructure : une dans l'approvisionnement en eau et l'assainissement : un prêt de 61 millions USD à la Tunisie pour la protection des villes et des zones urbaines contre les inondations. Les cinq autres opérations concernent le secteur du transport : (i) au Niger (20 millions USD), pour la réhabilitation de la route Loga-Doutchi ; (ii) en Éthiopie (75 millions USD), pour la réhabilitation et la mise à niveau de la route Debre Markos-Motta ; (iii) au Burundi (6 millions USD), un prêt supplémentaire pour la route Bujumbura-Nyamatinga ; (iv) en Gambie (11 millions USD), pour la construction d'un salon VIP à l'aéroport international de Banjul ; et (v) en Gambie (50 millions USD), un prêt pour l'amélioration des routes dans la région du Grand Banjul.

Aucune information n'était disponible pour les engagements du FSD en 2020.



ARAB FUND FOR ECONOMIC & SOCIAL DEVELOPMENT

Le Fonds arabe pour le développement économique et social (le Fonds arabe, FADES)

FADES a engagé 1,1 milliards USD en 2019 en soutien de six opérations. Cela représente le double des 541 millions USD engagés en 2018, et comparables aux engagements de 2017, 1 milliard USD. Trois prêts pour le transport (540 millions USD) ont représenté 50 % du total des engagements pour 2019, soit 171 millions USD à la Mauritanie pour un projet de route à la frontière malienne afin de contribuer au développement des services de transport sur le réseau routier principal du pays ; et 369 millions USD pour deux prêts au Maroc pour la construction de la voie rapide de contournement de Laâyoune et l'aménagement d'autoroutes. Un prêt pour l'eau et l'assainissement (247 millions USD) à l'Égypte vise à mettre en place un système d'adduction

d'eau pour la station d'épuration de Bahr Al-Baqar. Deux prêts au secteur de l'énergie (296 millions USD) appuient la surélévation du barrage Mohammed-V au Maroc et la construction d'un anneau de transmission de 500 kV autour de Khartoum au Soudan.

En 2020, le Fonds arabe a engagé 199 millions USD à l'appui d'une opération dans l'énergie à Djibouti (98 millions USD) pour l'extension et le développement de la centrale électrique de Damerjog, et deux opérations dans le domaine de l'eau et de l'assainissement en Mauritanie, pour un total de 101 millions USD, pour l'approvisionnement en eau potable de la région d'Aftout Elcharchi et le renforcement de l'alimentation en eau potable de la ville de Nouadhibou.



Le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (le Fonds koweïtien, FKDEA)

Le FKDEA a engagé 285 millions USD en 2019 pour soutenir neuf opérations. Cet engagement est nettement inférieur aux 752 millions USD engagés en 2018 et aux 500 millions USD engagés en 2017. Les six prêts en faveur du transport (229 millions USD) ont représenté 80 % des engagements pour l'exercice en question. Figuraient également trois prêts pour l'eau et l'assainissement. Parmi les opérations de transport figuraient deux prêts (tous deux de second rang) à l'Égypte pour un montant total de 168 millions USD pour la création de la route du tunnel de Sharm el-Sheikh et la construction de la route Ardhi 4. Les trois prêts pour l'eau et l'assainissement (56 millions USD) ont été accordés au Bénin, au Sierra Leone et au Togo.

En 2020, le FKDEA a engagé 160 millions USD à l'appui de quatre opérations. Un prêt de 82 millions USD accordé au Soudan dans le domaine de l'énergie vise à accroître la production d'électricité de la centrale auxiliaire d'Al-Foula. Les trois prêts en faveur du transport concernaient respectivement le Cameroun (construction d'un tronçon de route dans le Sud), la Mauritanie (construction d'une route de 150 km à l'Est) et le Sénégal (réhabilitation d'une route).



Le Fonds de l'OPEP pour le développement international (le Fonds OPEP, OFID)

L'OFID a engagé 449 millions USD en 2019 à l'appui de 18 opérations dans les secteurs de l'énergie, du transport et de l'eau et de l'assainissement, contre 140 millions USD en 2018 et 181 millions USD en 2017. Les engagements pour les neuf opérations dans le secteur de l'énergie (288 millions USD) représentent 64 % du total des engagements pour les infrastructures en Afrique. Certains d'entre eux ont soutenu le projet de transmission de Temane au Mozambique (36 millions USD), 40 millions USD pour soutenir la sécurité énergétique en Égypte, et 45 millions USD à une société énergétique privée en Côte d'Ivoire pour développer une centrale électrique. Le Fonds de l'OPEP a engagé 81 millions USD à l'appui de quatre opérations de transport, dont 20 millions USD au Ghana pour la construction et l'entretien des routes et 25 millions USD au Liberia pour la modernisation de la route Konia-Voinjama. Les engagements de 80 millions USD en faveur des opérations dans le domaine de l'eau et de l'assainissement ont permis de soutenir, entre autres, le Projet d'approvisionnement en eau à l'ozone en RDC (30 millions USD), et le Projet de développement de l'eau dans les basses terres de la région de Botha Bothe au Lesotho (30 millions USD). Ces engagements comprennent également 0,4 million USD de dons au Tchad et au Ghana.

En 2020, le Fonds de l'OPEP a engagé 119 millions USD à l'appui de quatre opérations, une dans le domaine de l'énergie et du transport, et deux dans l'eau et l'assainissement, pour un total de 60 millions USD, ce qui représente 51 % du total des engagements pour 2020. L'une de ces opérations, le Projet d'approvisionnement en eau à l'ozone de la RDC (30 millions USD), vise à fournir de l'eau potable à environ 1,4 million de personnes dans l'ouest de Kinshasa en construisant une infrastructure d'approvisionnement capable de produire 220 000 m³ d'eau par jour. Un prêt de 26 millions USD accordé au transport de la Tanzanie permettra de moderniser un tronçon de 36 km de la route Kazilambwa-Chagu, et contribuera à atténuer les problèmes de transport dans les régions centrales et occidentales du pays. Ce prêt contribuera à stimuler les activités agricoles et touristiques et à faciliter les échanges avec les pays voisins comme le Burundi et la RDC.



La Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA)

La BADEA a engagé 107 millions USD en 2019 à l'appui de cinq opérations dans le secteur du transport. Cet engagement est comparable aux 123 millions USD engagés en 2018 et aux 97 millions USD engagés en 2017. Les opérations étaient les suivantes : un prêt de 40 millions USD au Mali pour la réhabilitation d'une route et la construction d'un pont dans la région de Mopti ; un prêt de 20 millions USD au Niger pour la construction d'une route dans la province de Dosso ; un prêt supplémentaire de 7 millions USD au Burundi pour la construction d'un tronçon de l'autoroute nationale n° 5 ; un prêt de 20 millions USD à Madagascar pour la construction d'un pont sur le fleuve Mangoky ; et un prêt de 20 millions USD à l'Éthiopie pour la mise à niveau de la route Dila-Bole-Haro Wachu.

En 2020, la BADEA a engagé 75 millions USD en soutien de deux opérations, une en énergie et l'autre en transport. Le prêt de 50 millions USD pour l'énergie au Bein comprend la provision et installation de lignes à haute tension ainsi que trois stations de distribution. Le prêt de 25 millions USD en transport au Sierra Leone soutiendra la construction de la route Btemba-matrojon.



صندوق أبوظبي للتنمية
ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT

Le Fonds d'Abu Dhabi pour le développement (ADFD)

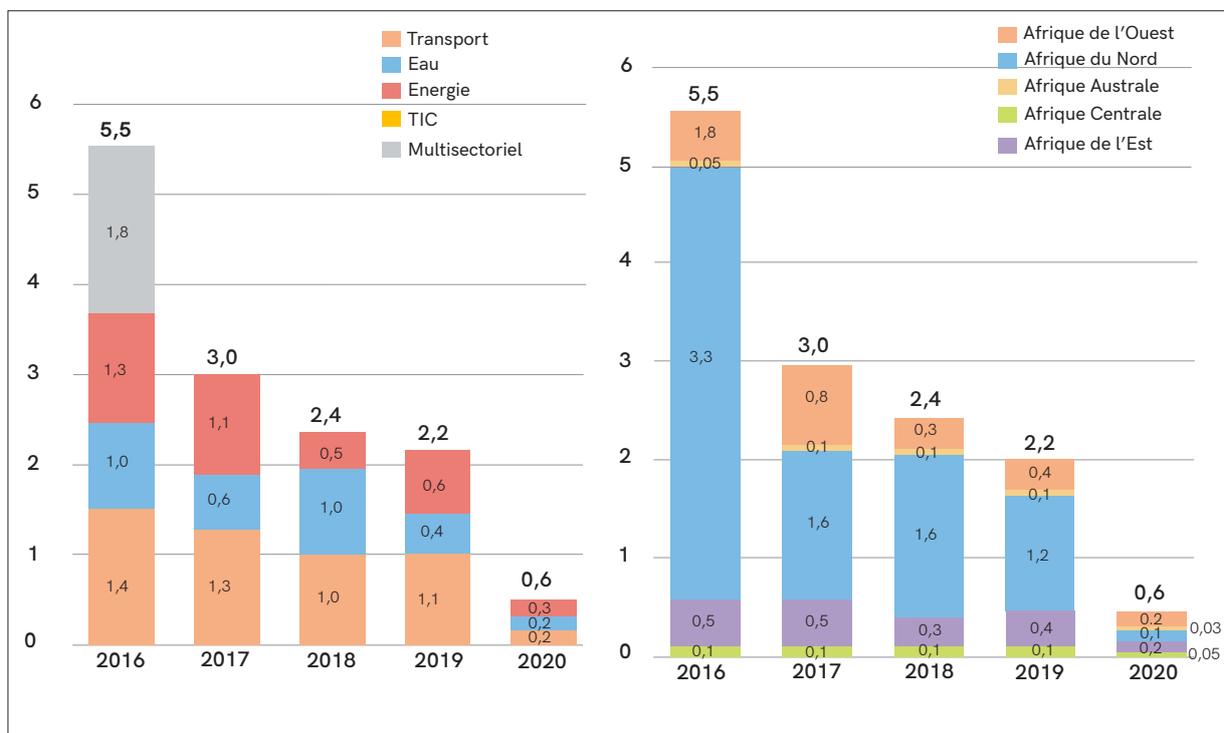
L'ADFD a engagé 54 millions USD en 2019 pour soutenir cinq opérations dans l'énergie et une dans du transport. Trois des projets énergétiques étaient des dons, deux aux Comores pour la fourniture et l'installation de sept générateurs d'une capacité totale de 12,5 MW, et un à la Somalie (8 millions USD) pour une centrale solaire. L'île Maurice et le Burkina Faso ont reçu chacun un prêt de 10 millions USD pour des projets d'énergie renouvelable. Le Cameroun a reçu un prêt de 15 millions USD dans le domaine du transport.

En 2020, l'ADFD a engagé 33 millions USD pour soutenir trois opérations dans le domaine des énergies renouvelables, une au Togo (centrale solaire), une au Liberia (centrale hydroélectrique) et une au Niger (centrale solaire photovoltaïque).



Figures 6.6 et 6.7: Engagements des non-membres ICA de l'ACG par secteur et par région (milliards USD), 2016-2020

Le soutien des non-membres ICA de l'ACG a favorisé le secteur du transport et la région de l'Afrique du Nord.

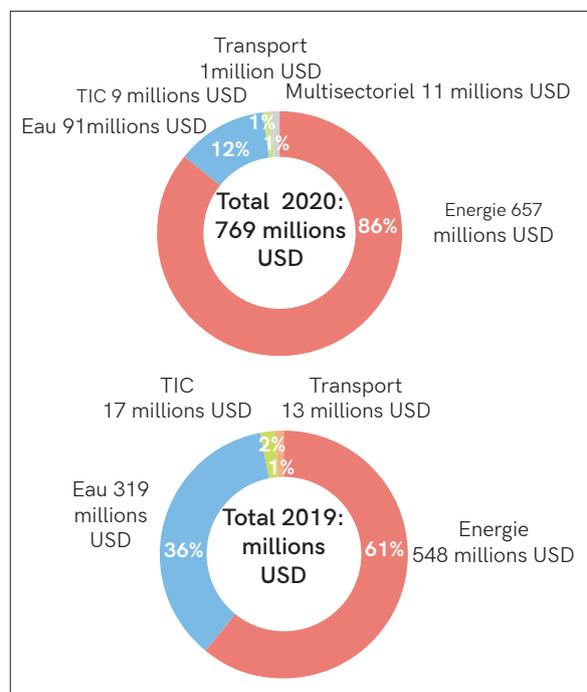


Sources européennes non-membres de l'ICA

Les organisations européennes de développement non-membres de l'ICA ont engagé 897 millions USD en faveur des infrastructures en Afrique en 2019 et 769 millions USD en 2020, contre 1,1 milliard USD en 2018 et 1,6 milliard USD en 2017. Les montants les plus importants ont soutenu des opérations énergétiques : 548 millions USD en 2019 (61 % du total des engagements) et 657 millions USD en 2020 (86 % du total des engagements). La part de l'énergie en 2018 était de 49 %. La part de l'eau et de l'assainissement a beaucoup fluctué, passant de 36 % en 2019 à 12 % en 2020, contre 19 % en 2018.

Figures 6.8 et 6.9: Engagements des non-membres de l'ICA par secteur (millions USD), 2019-2020

L'énergie a représenté la plus grande part des engagements de 2019 et 2020.





European Bank

for Reconstruction and Development

Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD)

La BERD a engagé 345 millions USD en 2019, soit 44 % de moins que les 744 millions USD engagés en 2018, pour soutenir 5 opérations en Afrique du Nord, seule région africaine dans laquelle la BERD opère : (i) une participation (60 millions USD) dans la SAE Egypt Infinity Energy pour financer le développement, la construction et l'exploitation de projets d'énergie renouvelable et les activités auxiliaires associées, notamment la distribution d'électricité et les stations de recharge de véhicules électriques en Égypte et dans les pays SEMED (partie méridionale et orientale du bassin méditerranéen) ; (ii) un prêt de 4,5 millions USD pour le projet CSERP-Global Energy en Égypte visant la construction et l'exploitation d'une centrale solaire photovoltaïque au sol de 6 MWp ; (iii) le projet de conservation de l'eau Saiss et Garet au Maroc (168 millions USD) cofinancera la construction des principales composantes du réseau de transfert d'eau de Saiss, ainsi que la réhabilitation et la modernisation du réseau de distribution d'eau et la conversion complète au système d'irrigation goutte à goutte dans le périmètre de Garet ; (iv) le projet solaire Noor Midelt au Maroc (50 millions USD) pour la construction et l'exploitation d'une centrale solaire hybride combinant des technologies photovoltaïques, solaires concentrées, thermiques et de stockage par batterie, d'une capacité installée de 800 MW et d'une capacité de stockage d'énergie de cinq heures ; et (v) le projet d'infrastructure hydraulique des oasis du sud de la Tunisie (62 millions USD) pour la modernisation de l'infrastructure hydraulique publique desservant les oasis de quatre gouvernorats du Sud enregistrant une pénurie d'eau.

La BERD a engagé 421 millions USD en 2020 pour trois opérations : (i) le projet Kom Ombo en Égypte (54 millions USD) pour la construction et le développement d'un projet solaire photovoltaïque de 200 MW. Ce projet permettra de réaliser l'une des plus grandes centrales solaires privées en Égypte et aidera le pays à accroître sa capacité en matière d'énergies renouvelables ; (ii) le projet Maroc Green Light II (25 millions USD) pour remplacer les brûleurs à fioul lourd inefficaces et polluants dans la région ; et (iii) la facilité de liquidité et de restructuration de la Société tunisienne de l'électricité et du gaz (STEG) (342 millions USD) pour contribuer aux réformes de la STEG et au développement du secteur de l'électricité en Tunisie.



Financement par les agences bilatérales

Sept agences bilatérales européennes non-membres de l'ICA ont engagé 553 millions USD en 2019 et 347 millions USD en 2020. Ces chiffres sont comparables aux engagements de 290 millions USD de quatre agences en 2018. En 2019 et 2020, les engagements respectifs étaient les suivants : Pays-Bas : 194 millions USD et 63 millions USD ; Danemark : 175 millions USD et 127 millions USD ; Suède : 93 millions USD et 91 millions USD ; Norvège : 60 millions USD et 35 millions USD ; Finlande : 15,8 millions USD et 10 millions USD ; Belgique : 8,3 millions USD et 12,4 millions USD ; Autriche : 6,9 millions USD et 8,9 millions USD. Les opérations dans le domaine de l'énergie représentaient 78 % du total de ces engagements en 2019 (433 millions USD) et 68 % en 2020 (235 millions USD). Les ventilations par région indiquent que la plus grande part (45 %, soit 246 millions USD) des engagements de 2019 a servi à financer les opérations en Afrique de l'Est, et que la plus grande part des engagements de 2020 (36 %, soit 126 millions USD) a servi à financer les opérations en Afrique de l'Ouest. En 2020, 33 % du total des engagements ont servi au financement des opérations multirégionales, contre 10 % en 2019, et 7 % en 2018.

Autres Sources



Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC)

La Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC) est l'organe financier des quinze (15) États membres de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) - Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone et Togo. La BIDC a démarré ses activités en 1999 sous forme de société holding avec deux filiales spécialisées : le Fonds régional de développement de

la CEDEAO (FRDC) dédié au financement du secteur public, et la Banque régionale d'investissement de la CEDEAO (BRIC) dédiée au financement du secteur privé.

Aucune donnée n'était disponible sur les engagements de 2019.

En 2020, la BIDC a investi 242 millions USD, dont 146 millions USD (60 %) à l'appui des opérations du secteur du transport, et 96 millions USD (40 %) à l'appui des opérations du secteur de l'énergie. Le prêt de 37 millions USD pour la réhabilitation de la route Kanawolo-Korhogo de 100 km en Côte d'Ivoire a été un engagement emblématique. L'objectif du projet est de renforcer les activités commerciales le long de la route, ainsi que les activités commerciales transfrontalières avec les pays voisins, notamment le Mali et le Burkina Faso. Dans le secteur de l'énergie, un prêt de 37 millions USD a été accordé au Sierra Leone pour un projet d'électrification rurale dans sept communes de district.



Nouvelle Banque de développement (NBD)

La part de la Nouvelle Banque de développement dans les financements accordés aux clients en Afrique du Sud est passée de 9 % des approbations cumulées de la banque en 2018 à 16 % en 2019, et 18 % en 2020.

En 2019, la NBD a engagé 1,7 milliard USD de prêts à l'appui de cinq opérations en République d'Afrique du Sud (RAS) : trois dans le secteur de l'énergie pour un total de 989 millions USD, une dans le secteur du transport (498 millions USD) et une dans le secteur de l'approvisionnement en eau (228 millions USD). Deux des prêts dans le secteur de l'énergie ont été accordés à Eskom, une compagnie d'électricité publique qui produit environ 95 % de l'électricité consommée dans le pays. L'un de ces prêts, d'un montant de 480 millions USD, visait à soutenir le rééquipement industriel des installations de désulfuration des gaz de combustion d'une centrale thermique d'Eskom. L'objectif principal du projet est de réduire les émissions de dioxyde de soufre (SO₂) de la centrale de 3 500 mg/m³ à moins de 500 mg/m³ d'ici 2026, afin de se conformer aux réglementations environnementales du pays. Un autre prêt dans le secteur de l'énergie (81,9 millions USD) a été accordé à la Industrial Development Corporation (IDC) pour la rétrocession de prêts à des projets de production d'électricité à partir d'énergies renouvelables, notamment à des producteurs d'électricité indépendants, qui soutiendront les efforts

déployés par le pays pour diversifier son portefeuille énergétique en abandonnant le charbon pour une trajectoire de développement moins intensive en carbone et plus résiliente.

L'opération dans le secteur du transport visait à soutenir l'Agence nationale sud-africaine des routes SOC Ltd (SANRAL) dans le cadre d'un programme destiné à renforcer et améliorer le réseau des routes nationales à péage. À cette fin, 240 km de nouvelles routes à péage seront construits, tandis que 240 km de tronçons à péage clés seront réhabilités. Des infrastructures auxiliaires, notamment des ponts et des intersections, seront également construites ou modernisées, et des mesures de sécurité mises en place ou améliorées.

L'opération d'approvisionnement en eau visait à soutenir l'agence gouvernementale sud-africaine Trans-Caledon Tunnel Authority (TCTA) dans la mise en œuvre de la deuxième phase du Projet d'approvisionnement en eau des hauts plateaux du Lesotho. Ce projet financera la construction des infrastructures de transfert d'eau au Lesotho afin d'accroître l'approvisionnement en eau dans le bassin de la rivière Vaal, qui abrite la province économique la plus importante d'Afrique du Sud, le Gauteng. Le projet vise à soutenir la croissance économique et à favoriser les moyens de subsistance durables des populations en augmentant le rendement en eau du système fluvial de la rivière Vaal de près de 15 %, réduisant ainsi la nécessité de restreindre l'utilisation de l'eau et renforçant la résilience de l'Afrique du Sud face à la sécheresse.

En 2020, la NBD a engagé un prêt souverain de 1 milliard USD à l'appui du Programme de gestion des routes sans péage de l'Afrique du Sud visant à entretenir et améliorer les infrastructures routières essentielles, ce qui contribuera à réduire les coûts de transport et à accroître la compétitivité de l'économie.



Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB)

En 2019, la Banque asiatique d'investissement pour les infrastructures (AIIB) a accordé un prêt de 150 millions USD à la Banque Nationale d'Égypte (NBE) pour la rétrocession à des sous-projets d'infrastructure. Ce financement soutient les initiatives du gouvernement égyptien visant à accroître les investissements dans les infrastructures.

En 2020, l'AIIB n'a approuvé aucune demande de financement pour les infrastructures en Afrique.

AFRICA50

Africa50

Africa50 est une plate-forme d'investissement dans les infrastructures qui contribue à la croissance de l'Afrique en développant et en investissant dans des projets bancables, en catalysant les capitaux du secteur public et en mobilisant les financements du secteur privé depuis la base d'investisseurs d'Africa50. Elle regroupe actuellement 28 pays africains, la Banque africaine de développement, la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) et Bank Al-Maghrib, avec plus de 876 millions USD de capitaux engagés.

En 2019, Africa50 a participé à trois opérations : les centrales solaires de Scatec en Égypte, la centrale électrique de Tobene au Sénégal et la centrale hydroélectrique de Volobe à Madagascar. L'opération de Scatec en Égypte représente un portefeuille de 400 MW CC composé de six centrales solaires à l'échelle du service public situées sur le site de Benban. Ces centrales devraient contribuer à réduire la dépendance aux importations de pétrole et de gaz, tout en améliorant la sécurité énergétique du pays. L'opération offre une capacité de production d'électricité flexible et stabilisatrice du réseau, à des tarifs concurrentiels, ce qui permet de combler le déficit d'approvisionnement en électricité au Sénégal. La centrale hydroélectrique de 120 MW de Volobe à Madagascar sera exploitée dans le cadre d'une concession de 35 ans. Le projet comprend la construction d'une ligne de transmission, la rénovation de la voie d'accès et des infrastructures pour les villages voisins.

En 2020, Africa50 a acquis un capital-actions de 33 % dans la Société de gestion de l'aéroport de Gbessia (SOGEG), concessionnaire de l'aéroport de Conakry en Guinée, pour la modernisation et l'extension de l'aéroport. Le projet comprend la conception, la structuration, la construction et l'exploitation de nouveaux terminaux passagers et cargo et des infrastructures connexes, notamment des aires de trafic, des aires de stationnement et des voies de circulation.



Inde

L'Inde a investi 803 millions USD en 2019 et 1,3 milliard USD en 2020. Ces engagements comprenaient une garantie de 750 millions USD en 2019 destinée aux TIC chez Network I2I Limited, une importante filiale détenue à 100 % par l'entreprise indienne Bharti Airtel, basée à Maurice. En 2020, Network I2I a également reçu des engagements de 1,2 milliard USD sous forme de garanties, de capitaux propres et de prêts.

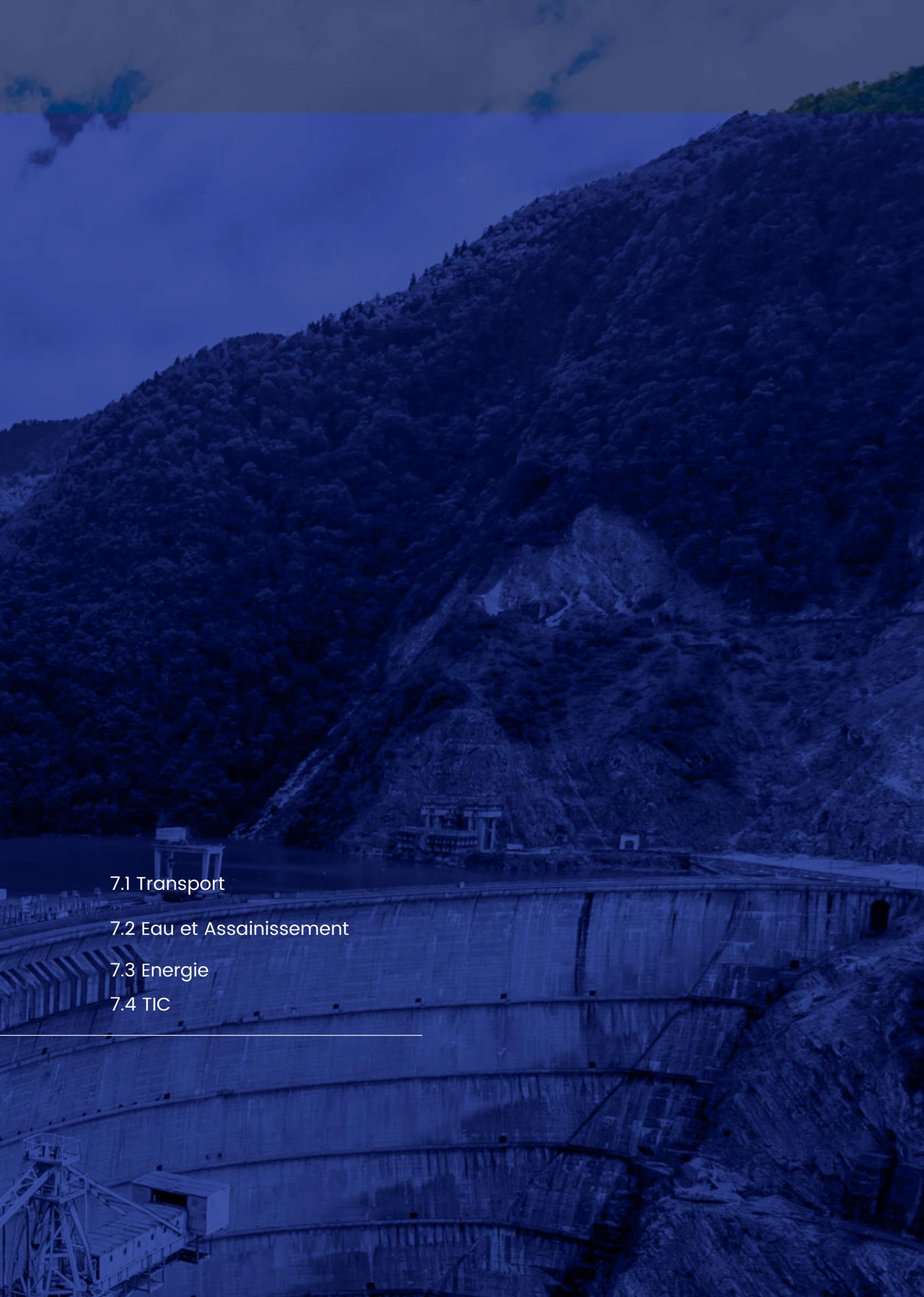
Les engagements de l'Inde pour 2019 comprenaient également 53 millions USD de prêts, de capitaux propres et de garanties pour plusieurs opérations à Maurice dans les secteurs du transport et de l'énergie, et 3 millions USD sous forme de prêts et de capitaux propres en soutien aux opérations au Ghana, en Côte d'Ivoire, au Kenya et en Tanzanie. Les engagements pour 2020 comprenaient également 92 millions USD sous forme de garanties, de prêts et de capitaux propres en soutien aux opérations dans les secteurs du transport et de l'énergie à Maurice.



A blue-tinted photograph of a dam in a valley with forested hills. The dam is a large concrete structure with a curved spillway, situated in a valley with steep, forested hills. The sky is overcast. The overall scene is dimly lit, with a strong blue color cast.

7.

**Analyse
sectorielle**



7.1 Transport

7.2 Eau et Assainissement

7.3 Energie

7.4 TIC

7. Analyse Sectorielle

Principales constatations

- Malgré des engagements financiers stables, le déficit de financement dans le secteur du transport a augmenté.
- Une nouvelle approche plus réaliste des tarifs de l'eau et de l'assainissement contribuerait à la viabilité financière du secteur et permettrait d'étendre plus rapidement les services aux zones non desservies.
- La transition énergétique pour s'éloigner du charbon et des hydrocarbures implique des coûts de démarrage élevés, mais plus faibles à long terme ; elle progresse plus rapidement dans certaines régions africaines que dans d'autres.
- Le secteur des TIC constitue une réussite majeure en Afrique et son déficit de financement a été comblé, principalement par des financements privés.

Le Chapitre 7 analyse chacun des quatre secteurs des infrastructures, présentant leurs principales réalisations, défis et opportunités, ainsi que leurs niveaux de financement. Le secteur du transport est examiné dans la Section 7.1, l'eau et l'assainissement dans la Section 7.2, l'énergie dans la Section 7.3, et les TIC dans la Section 7.4.

7.1 Transport

Des progrès sont réalisés dans le secteur du transport en Afrique, mais le chemin est encore long avant d'atteindre l'objectif de l'Union africaine : « *des réseaux d'infrastructures de transport bien intégrés afin de permettre au continent de réaliser son plein potentiel économique et son intégration physique*⁴⁴ ».



Bien que les engagements financiers soient restés stables, le déficit de financement dans le secteur du transport a augmenté.

10 % dans d'autres régions). Ce facteur constitue un lourd fardeau pour les économies africaines.

Selon le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), environ 40 % du prix final des marchandises en Afrique est dû aux coûts de transport élevés (contre

sources confondues, en faveur du transport au cours des quatre dernières années (entre 33 et 34 milliards USD), le déficit de financement annuel a augmenté, passant d'une fourchette de 3 à 15 milliards USD en 2017 à 4 à 16 milliards USD en 2020. Néanmoins, le secteur du transport en Afrique reste généralement solide, de nombreuses agences de transport africaines faisant preuve d'une vaste expérience.

Le transport en tant que service

Les années 2019 et 2020 ont connu une adoption à plus grande échelle du concept de transport en tant que service, qui suppose l'implication des utilisateurs finaux dans la conception des installations. Dans le cas des routes transfrontalières par exemple, il ne suffit pas de construire un poste-frontière. La facilitation du commerce est un objectif clé des routes transfrontalières, et la participation des utilisateurs finaux, notamment les sociétés de logistique privées, à la conception des postes frontaliers individuels est désormais considérée comme nécessaire pour déterminer comment les services de facilitation du commerce peuvent être améliorés. L'implication des parties prenantes, au-delà des agences de transport elles-mêmes, constitue désormais la norme pour les projets soutenus par de nombreux membres de l'ICA.

Malgré la stabilité des engagements totaux, toutes

Lorsque des routes régionales et nationales sont

⁴⁴ Paraphrase de l'objectif de l'Union africaine pour le transport en Afrique.

construites, l'accent est clairement mis sur le service fourni par l'infrastructure routière. Les habitants des communautés traversées par les routes sont désormais considérés comme des parties prenantes. Les routes construites avec le soutien des BMD comprennent plus fréquemment des éléments destinés à améliorer la vie et les moyens de subsistance des communautés adjacentes, notamment des écoles, des dispensaires, des ambulances, des puits de forage, des installations de traitement de l'eau, des infrastructures communautaires à petite échelle ou d'autres installations dont la communauté pourrait avoir besoin. Cette tendance reflète l'idée selon laquelle le service de connectivité fourni par les routes devrait soutenir l'objectif plus large du développement économique le long de la route, et pas seulement aux points d'arrivée. Ces projets commencent à être considérés comme des projets de développement économique de corridors plutôt que de simples programmes de construction de routes. Le Programme de développement du corridor oriental au Ghana, soutenu par des membres de l'ICA - la BAD et JICA - est un exemple visant à transformer les zones rurales en difficulté le long de la route en centres agricoles économiquement prospères.

Entretien des routes

L'entretien des routes continue de poser des problèmes dans de nombreux pays. Malgré l'existence de fonds routiers de deuxième génération et d'agences routières spécialisées dans de nombreux pays, l'entretien n'est pas financé au niveau exigé pour éviter une reconstruction prématurée. Trop souvent, les recettes des fonds routiers ne sont pas affectées à l'entretien, mais au profit de nouvelles dépenses d'investissement, voire de dépenses publiques dans d'autres secteurs. Des routes mal entretenues limitent la mobilité, augmentent considérablement les coûts d'exploitation des véhicules, accroissent les taux d'accidents et rendent les routes encore plus vulnérables aux effets du changement climatique. Un rapport de la Banque mondiale a estimé que chaque dollar non dépensé pour l'entretien coûtera à terme 3 à 4 dollars en reconstruction prématurée, qui s'ajouteront aux dépenses engagées par les usagers de la route pour réparer les pannes de véhicules provoquées par le mauvais état des routes.

Les taxes sur les carburants ont toujours été le mécanisme de financement de choix des fonds routiers. Des redevances des usagers basées sur la distance sont testées en Namibie et dans d'autres pays. À l'avenir, d'autres sources de financement telles que les redevances basées sur la distance pourraient s'avérer nécessaires à mesure que les voitures électriques ou hybrides seront mises en circulation pour réduire l'utilisation de carburants fossiles. Cette transition réduira forcément les taxes traditionnelles sur les carburants. L'objectif pour les programmes

d'entretien routier devrait inclure la viabilité financière et le développement durable. Pour cela, il faut que la construction de nouvelles routes ne dépasse pas le volume de routes pouvant être entretenues à moindre coût par les sources existantes de financement de l'entretien routier. Il faut également que les routes soient conçues et modernisées de manière à améliorer leur résistance au changement climatique.

Infrastructures résistantes au changement climatique

Les effets physiques du changement climatique - vents violents, inondations et températures extrêmes - affecteront le fonctionnement des routes, mais aussi de tous les secteurs des infrastructures. Dans le cas des inondations, par exemple, la modélisation par l'OCDE d'une inondation à Paris a estimé que la plupart des coûts directs liés aux dommages et des coûts indirects pour les entreprises étaient associés à l'effet de l'inondation sur les infrastructures, notamment le transport et l'électricité. Pour estimer le coût des nouvelles infrastructures sur leur durée de vie, il faut tenir compte de l'effet des événements climatiques et intégrer des mesures de résilience à moindre coût dans leur conception. La préparation au changement climatique peut permettre d'éviter des réparations ou des rééquipements industriels beaucoup plus coûteux par la suite. L'entretien et la réhabilitation des infrastructures existantes doivent également tenir compte des risques climatiques en intégrant des mesures de résilience lors de la planification de l'entretien. Cela pourrait nécessiter un entretien plus fréquent pour maintenir les normes de service ou modifier les équipements existants, par exemple en les surélevant.

Financement des routes par le secteur privé

La mise en place de péages sur les routes en Afrique a toujours posé des problèmes. Cette difficulté tient en partie à l'étendue du continent et à la densité de population relativement faible sur les routes de liaison régionales. Il est également vrai que le paiement de péages n'est pas accepté par les usagers dans de nombreux pays africains. L'autoroute à péage de Lekki-Epe au Nigeria, reprise par le gouvernement de l'État de Lagos en 2013, en est une illustration frappante, souvent citée. L'Afrique du Sud possède le premier réseau routier à péage d'Afrique subsaharienne, couvrant 16 % du réseau national, avec des péages d'agences gouvernementales sur 1 832 km, et trois routes à péage PPP couvrant 1 288 km. Même là, le cabinet national a récemment décidé de renoncer au projet controversé de péage électronique sur l'autoroute du Gauteng.

Toutefois, de nombreux spécialistes du transport

estiment que les récents problèmes de viabilité de la dette des pays africains vont nécessairement mener à un réexamen de ces questions. Le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda ont annoncé leur intention de commencer à exiger un péage sur certaines voies rapides construites avec des financements chinois. Même au Nigeria, le Conseil exécutif fédéral a approuvé une nouvelle politique fédérale de péage visant à imposer à nouveau un paiement sur les routes nigérianes. Pour que les routes à péage et les PPP jouent un rôle plus important dans le transport, il faudra affirmer la volonté politique d'imposer aux usagers de la route des frais d'utilisation en fonction des coûts.

Pour les péages sur les routes nationales, il est probable qu'un financement du déficit de viabilité pour améliorer la bancabilité soit nécessaire pour attirer les investissements du secteur privé. Le recours à des études de faisabilité de haute qualité et des conseillers financiers expérimentés sera essentiel au succès des futures routes à péage. Il peut également s'avérer nécessaire dans certains pays de commencer par réduire les risques de projet. Il est possible de commencer par des péages virtuels (où le gouvernement paie les péages) sur une route existante remise en état et passer à des péages imposés aux usagers, lorsque les risques du projet seront mieux compris.

Sous-secteurs du transport

Le secteur du transport comprend les sous-secteurs des routes, des chemins de fer, des ports et de l'aviation⁴⁴. Les routes et les chemins de fer bénéficient actuellement des plus hauts niveaux d'engagement des membres de l'ICA, des gouvernements et des institutions non-membre de l'ICA.

En 2019, les engagements par sous-secteur pour lesquels des informations étaient disponibles indiquent que le rail représente 47 %, les routes 31 %, les ports 18 % et l'aviation 4 %.



⁴⁴ Les données de cette section sont basées sur les réponses aux questionnaires des membres de l'ICA, ainsi que sur les données PPI de la Banque mondiale sur l'implication du secteur privé dans le transport et sa base de données SPI sur le financement public des infrastructures. Les agences de financement n'ont pas toutes identifié les engagements par sous-secteur ou fourni des informations sur chacun des projets, d'où le manque d'informations complètes sur le financement du transport par sous-secteur.

En 2020, les engagements en faveur du secteur ferroviaire ont diminué, les routes représentant 50,2 % des engagements de transport, les chemins de fer 43,3 %, les ports 4,5 % et l'aviation 2 %. La part des sous-secteurs ferroviaire et routier peut varier considérablement d'une année à l'autre, car il s'agit généralement de grands projets à forte intensité de capital et un décalage de la date d'approbation d'une année à l'autre, même pour un seul projet, peut avoir des retombées conséquentes.

Les ports et l'aviation sont néanmoins des sous-secteurs importants. De nombreux ports et aéroports sont gérés par de grandes sociétés d'exploitation et une grande partie des investissements sont privés, dans le cadre d'un partenariat public-privé, souvent par le biais d'un contrat de gestion ou d'un contrat de concession. L'appui des gouvernements et des membres de l'ICA, bien que plus faible que celui pour les routes et les chemins de fer, suffit à garantir un développement des ports et de l'aviation conforme aux plans et aux objectifs nationaux.

PPP dans le secteur des routes, des ports, des chemins de fer et des aéroports

En 2019, cinq PPP étaient dénombrés dans le secteur du transport, avec une valeur en capital combinée de 2,468 milliards USD, tous dans le sous-secteur des ports. En 2020, la valeur totale de tous les PPP dans le secteur du transport était de 5,871 milliards USD, avec des PPP dans tous les sous-secteurs du transport : 5,24 milliards USD dans le secteur ferroviaire (dont 5,02 milliards USD pour le métro du Caire) ; 575,9 millions USD dans le sous-secteur routier pour l'autoroute de Nairobi ; 133 millions USD pour un aéroport en PPP en Guinée ; et 80 millions USD dans le sous-secteur portuaire. Il est à noter qu'en 2019 et 2020, seuls un PPP de route à péage, un PPP ferroviaire et un PPP d'aéroport ont été enregistrés.

Les 2,468 milliards USD de PPP dans le secteur du transport ne représentaient que 7,8 % du total des 33,8 milliards USD d'engagements pour l'ensemble du transport en 2019. En 2020, les 5,871 milliards USD de PPP dans le secteur du transport ont atteint 17 % des 34,4 milliards USD d'engagements pour l'ensemble du transport en 2020. Ces chiffres illustrent une fois de plus la prédominance des projets du secteur public dans le transport en Afrique et indiquent la nécessité d'approches plus innovantes en matière de financement privé des infrastructures, comme évoqué précédemment dans ce rapport.

7.2 Eau et assainissement

Les gouvernements en Afrique sont confrontés à des problèmes importants : croissance démographique, faim, malnutrition, productivité agricole, résultats sanitaires, faible accès à l'eau potable, assainissement sûr et hygiène. Le continent africain se heurte à des événements climatiques extrêmes - sécheresses, vagues de chaleur et inondations - qui s'intensifient et posent de nouveaux défis.

Tous ces défis sont liés ou associés à la gestion de l'eau. Pour les relever, il faudra des stratégies efficaces et intégrées, des partenariats, un soutien institutionnel, des politiques intelligentes et des innovations, ainsi qu'un accès au capital, afin de s'assurer que les avantages que l'eau peut apporter soient réalisés et profitent équitablement aux populations africaines.

Les contributions apportées au secteur de l'eau et de l'assainissement en Afrique par les membres et les non-membres de l'ICA ont été inestimables. Elles ont non seulement apporté un appui considérable à l'élargissement de l'offre des services d'eau et d'assainissement, mais plus important encore, elles ont soutenu des réformes politiques et institutionnelles qui présentent des avantages durables. Il s'agit de réformes tarifaires, de la professionnalisation du personnel, de la modernisation des systèmes de comptabilité et d'information et de l'évolution vers des services publics indépendants. Dans les zones rurales, l'appui apporté aux petits fournisseurs d'eau privés a permis d'améliorer la gestion et de réaliser des économies.

Malgré tous ces progrès, dans de nombreuses zones urbaines, l'extension de l'approvisionnement en eau courante dans les zones non desservies ne suit pas la croissance démographique, et l'assainissement est également à la traîne. Cette situation est due en grande partie à une création insuffisante de recettes, ce qui signifie que les services publics ou les autres fournisseurs ne disposent pas des ressources nécessaires pour investir dans de nouvelles zones non desservies où les gens veulent un approvisionnement par canalisation et sont disposés à payer.

Viabilité financière

La viabilité financière des programmes d'eau nécessite une nouvelle approche. Dans de nombreux pays africains, les problèmes de viabilité de la dette entraveront nettement la réduction du déficit de financement des infrastructures de l'eau dans les

années à venir et confirment l'urgence d'une nouvelle approche du financement du secteur de l'eau.

Compte tenu de cette situation, l'évolution du secteur de l'eau vers une plus grande viabilité financière doit être une priorité absolue. Certes, de nombreux projets financés par les BMD et les organisations bilatérales s'attaquent à ce problème, mais il est rare que les institutions locales soutenues par ces institutions obtiennent des revenus à même de couvrir bien plus que les coûts d'exploitation et d'entretien. Il ressort de ce constat que les investissements en capital nécessaires à l'élargissement des systèmes afin d'atteindre les zones non desservies devront être couverts par des dons des bailleurs de fonds ou des gouvernements.

Les fonds gouvernementaux étant limités et les emprunts auprès des bailleurs de fonds sérieusement restreints, les dons des bailleurs de fonds seront nettement insuffisants pour répondre aux besoins de base en eau d'une population grandissante. Même le secteur privé, pourtant doté de capitaux considérables, n'est pas en mesure de jouer un rôle significatif tant que des progrès ne sont pas réalisés dans la collecte de ressources supplémentaires auprès des consommateurs d'eau. Si l'on veut réaliser de réels progrès dans le secteur de l'eau, il ne suffit pas de recouvrer les coûts d'exploitation et d'entretien : il faut aussi recouvrer les coûts d'investissement.

Nécessité d'une nouvelle approche des tarifs



Une nouvelle approche plus réaliste des tarifs de l'eau et de l'assainissement contribuerait à renforcer la viabilité financière du secteur et à étendre plus rapidement les services aux zones non desservies.

La faiblesse des tarifs actuels profite aux populations les mieux loties et nuit aux plus pauvres. Une des raisons souvent invoquées pour justifier la faiblesse des tarifs est que la population est trop pauvre pour faire face à des tarifs plus élevés. Or, les études montrent systématiquement que ce sont les pauvres qui souffrent le plus du manque d'accès à l'eau potable ou à l'assainissement. À cet effet, le World Resources Institute (WRI) donne l'exemple de Kampala et de Lagos, où seuls 15 % des habitants ont accès à l'eau courante. Le rapport cite une étude prouvant que

⁴⁶ World Resources Institute: Climate Change Is Hurting Africa's Water Sector but Investing in Water Can Pay Off. October 7, 2019 By Nathaniel Mason, Denali Nalamalapu and Jan Corfee-Morlot

L'eau courante serait de loin l'option la plus sûre et la plus abordable pour l'approvisionnement en eau. Selon ce rapport, « les ménages qui n'ont pas accès à l'eau municipale s'approvisionnent eux-mêmes ou achètent de l'eau auprès de sources privées, à un coût jusqu'à 52 fois plus élevé que l'eau courante ». Une analyse récente d'une étude de cas réalisée par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) a toutefois démontré que les services publics peuvent afficher de bonnes performances dans les zones urbaines africaines, y compris dans certains des pays les plus pauvres comme le Sénégal, le Kenya et le Burkina Faso. Selon la GIZ, pour les zones urbaines, des augmentations substantielles d'accès peuvent être réalisées avec des investissements annuels de seulement 10 USD par personne.

Les experts africains du secteur de l'eau interrogés dans le cadre de l'élaboration de ce rapport ont indiqué que l'insuffisance des tarifs ne vient pas du fait qu'ils sont inabordables. L'insuffisance est plutôt due au fait que les tarifs sont politisés.

Reconnaissant les défis politiques, le rapport du WRI recommande que des mesures politiques soient prises pour investir progressivement dans des améliorations, tout en demandant aux usagers de payer pour les services d'eau et en protégeant les plus vulnérables des coûts inabordables par des subventions croisées bien ciblées. Avec des sources de revenus sûres, le financement privé est également plus susceptible d'affluer dans le secteur.

Cette transition ne se fera pas du jour au lendemain, et les membres de l'ICA ont un rôle très important à jouer pour faciliter la transition vers un approvisionnement en eau durable.

Les PPP dans le secteur de l'eau et de l'assainissement

Dans le secteur de l'eau, on dénombrait deux projets PPP au Maroc en 2019, tous deux dans le domaine de l'assainissement et des déchets solides pour un montant de 105 millions USD. Ce chiffre ne représente que 1 % du total des engagements du secteur de l'eau, qui s'élevait à 10,1 milliards USD cette année-là. En 2020, un seul PPP dans le domaine de l'eau et de l'assainissement a été enregistré en Côte d'Ivoire pour un montant de 192 millions USD, soit 2,4 % du total des engagements dans le secteur de l'eau et de l'assainissement (8,1 milliards USD en 2020). Bien qu'il soit très difficile de nouer des PPP formels dans le secteur de l'eau en raison du niveau des tarifs non commerciaux, de nombreux pays engagent des fournisseurs privés de petite et moyenne taille sous contrat pour des services spécifiques.

Autres mesures pour combler le déficit de financement

Si l'étape clé pour réduire le déficit de financement dans le secteur de l'eau est d'avancer vers la viabilité financière, d'autres étapes impliquant des améliorations de l'efficacité sont nécessaires et au cœur de nombreux projets des membres de l'ICA. Il s'agit notamment de la professionnalisation du personnel des compagnies des eaux, de la mise en place d'incitations à l'efficacité, de l'élaboration de programmes visant à réduire les quantités d'eau non comptabilisées, de la réduction du nombre de comptes présentant de sérieux arriérés, notamment ceux des agences gouvernementales, et de la priorité donnée à l'entretien. L'entretien revêt une importance toute particulière, sachant que le manque d'entretien de routine dans le cas de l'eau peut entraîner une augmentation globale des coûts de renouvellement des biens d'au moins 60 %.

Pour l'avenir, on observe une autre tendance dans les prêts des BMD consistant à traiter de manière intégrée le secteur de l'eau, ce qui couvre la gestion des ressources en eau, l'approvisionnement en eau, l'assainissement et l'hygiène. La BAD a récemment élaboré un document de politique générale sur la gestion des ressources en eau qui souligne la nécessité d'une planification intégrée entre les sous-secteurs de l'eau. La Banque mondiale joue également un rôle actif dans le travail analytique national et régional sur le concept de gestion intégrée des ressources en eau, qui servira de base aux projets et programmes futurs dans le secteur de l'eau.

7.3 Énergie

Les investissements dans les infrastructures énergétiques continuent de représenter environ un quart du total des engagements, un chiffre comparable à celui des années précédentes, sauf en 2018 où ils ont représenté 43 % du total des engagements étant donné les engagements exceptionnellement élevés de la Chine. Ces dernières années ont vu un déploiement rapide de l'électrification et une augmentation des interconnexions des réseaux électriques ayant nécessité d'importants investissements.

Accès à l'énergie

Le septième engagement des Objectifs de développement durable des Nations Unies prévoit de « garantir l'accès à une énergie abordable, fiable, durable et moderne ». De nombreux progrès ont été réalisés au cours de la dernière

⁴⁷ GIZ, Access to Water and Sanitation in Sub-Saharan Africa by Rolfe Eberhard, 2019

⁴⁸ World Bank, Beyond the Gap, Julie Rozenberg and Marianne Fay, Editors, 2019

⁴⁹ International Energy Agency (<https://www.iea.org/reports/sdg7-data-and-projections/access-to-electricity>).

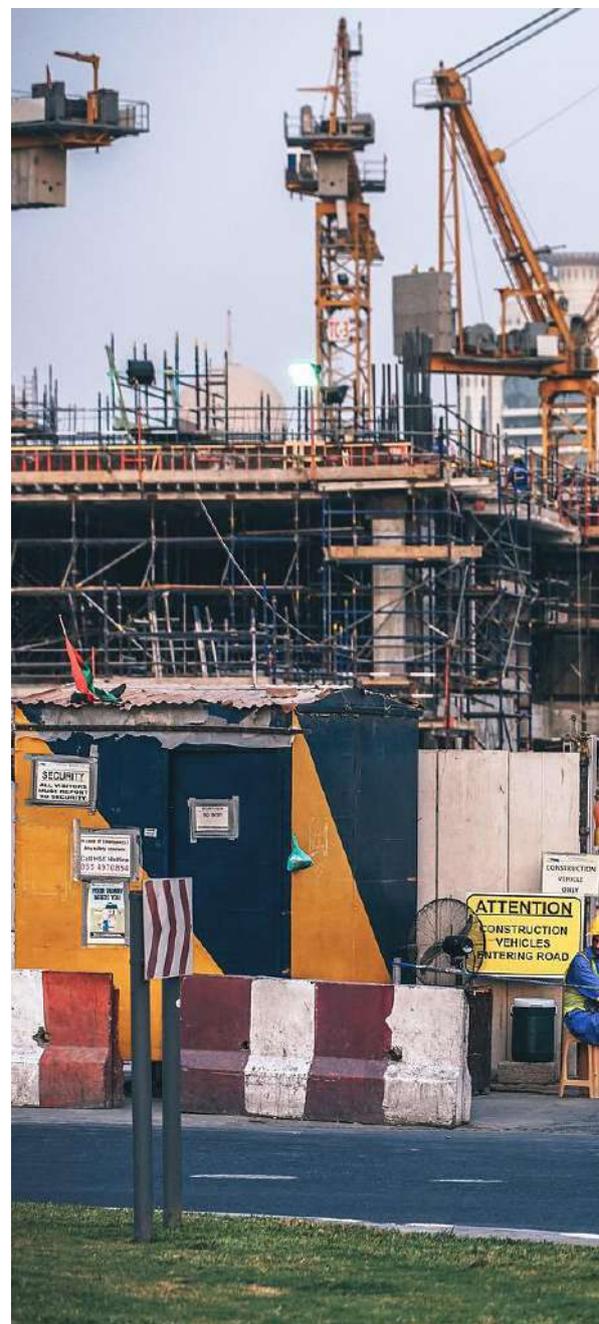


décennie en Afrique. Toutefois, le continent abrite encore 75 % des 770 millions de personnes privées d'électricité dans le monde en 2019 alors que la part de population du continent ne représente que 17,5 %. La population privée d'accès à l'électricité en Afrique se trouve majoritairement en Afrique subsaharienne, où seulement 47 % de la population y ont accès, tandis que l'Afrique du Nord est pour ainsi dire entièrement électrifiée (97 %).

Cependant, de gros progrès ont été réalisés. En 2019, la population bénéficiant d'un accès à l'électricité a continué d'augmenter sur l'ensemble du continent, maintenant une croissance soutenue depuis l'année 2000. Le taux d'augmentation de l'accès a doublé par rapport à la dernière décennie – avec une hausse de 9 millions de personnes connectées par an – pour atteindre 20 millions par an durant cette décennie, dépassant ainsi la croissance démographique. La population privée d'accès à l'électricité a culminé en 2013 à 610 millions de personnes, puis baissé à environ 580 millions en 2019. Ces chiffres révèlent des progrès importants, concentrés dans un petit nombre de pays dont le Kenya, le Sénégal, le Rwanda, le Ghana et l'Éthiopie. Au Kenya en particulier, les progrès ont été stupéfiants. Le taux d'accès est passé de 20 % en 2013 à près de 85 % en 2019. La variation sur le continent est très importante : outre les pays d'Afrique du Nord, Maurice et les Seychelles sont entièrement connectés et le Gabon, l'Afrique du Sud et le Ghana enregistrent des taux de connexion supérieurs à 80 % (voir Tableau 7.1). En revanche, la RDC, le Niger, le Burkina Faso, la République centrafricaine, le Malawi, le Burundi, le Tchad et le Soudan du Sud ont des taux d'accès inférieurs à 20 %.

Les progrès réalisés au cours de la dernière décennie en Afrique ont été réalisés pour la plupart via des connexions au réseau, mais un nombre important de systèmes hors réseau ont également été déployés. Le Kenya, la Tanzanie et l'Éthiopie représentaient environ la moitié des 5 millions de personnes ayant obtenu un accès via de nouveaux systèmes solaires domestiques en 2018 (contre seulement 2 millions en 2016).

Avec la pandémie de COVID-19, l'année 2020 a connu un renversement de cette tendance positive. La crise sanitaire et la récession économique ont sérieusement aggravé les difficultés rencontrées par les gouvernements et les compagnies d'électricité dans l'accroissement de l'accès à l'électricité. La forte croissance démographique dépasse désormais la croissance de l'accès, ce qui a retardé davantage la réalisation de l'objectif de l'accès universel. Dans le domaine de l'énergie décentralisée (notamment les énergies renouvelables), les turbulences économiques dues aux perturbations des chaînes d'approvisionnement et les mesures de distanciation sociale ont ralenti les programmes d'accès.



7. Analyse sectorielle

Tableau 7.1: Taux d'accès à l'électricité en Afrique (%), 2010-2019

Les taux d'accès à l'électricité n'ont cessé d'augmenter au cours de la dernière décennie.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Angola	35	35	37	38	32	42	42	43	45	46
Burundi	5	6	7	7	7	8	9	9	11	11
Benin	34	37	38	35	34	30	37	35	39	40
Burkina Faso	13	15	15	15	19	16	17	17	14	18
Botswana	52	53	56	58	60	62	64	67	68	70
République centrafricaine	10	10	11	11	12	13	13	14	15	14
Cameroun	53	54	55	56	57	59	60	61	62	63
RDC	13	14	15	15	14	16	17	18	19	19
Rep. du Congo	40	41	42	42	43	44	45	46	47	48
Djibouti	56	56	55	56	57	58	59	60	61	61
Algérie	99	99	99	99	99	99	99	100	100	100
Egypte	99	99	100	100	100	99	100	100	100	100
Eritrée	40	41	42	43	44	46	47	48	49	50
Ethiopie	33	23	35	36	27	29	43	44	45	48
Gabon	89	89	89	86	87	87	88	86	90	91
Ghana	64	64	57	71	78	74	79	79	80	84
Guinée	28	29	26	31	33	34	34	35	44	42
Gambie	47	49	50	52	53	54	56	56	60	60
Guinée-Bissau	6	13	15	16	17	20	23	26	29	31
Guinée Equatorial	-	66	66	66	66	66	66	66	66	67
Kenya	19	36	38	40	36	42	53	56	61	70
Liberia	5	4	9	10	9	16	18	24	25	28
Lesotho	17	22	21	27	28	32	35	34	47	45
Maroc	93	93	94	97	92	97	98	100	98	100
Madagascar	12	14	19	13	19	21	23	24	26	27
Mali	27	29	26	32	34	38	39	35	51	48
Mozambique	19	20	21	22	25	24	26	24	31	30
Mauritanie	34	35	36	37	39	40	41	43	44	46
Maurice	100	100	99	99	99	99	100	100	99	100
Malawi	9	8	7	9	12	11	11	13	18	11
Namibie	45	42	47	47	49	52	50	53	54	55
Niger	13	14	14	15	16	17	17	18	18	19
Nigeria	48	56	53	56	54	53	59	54	57	55
Rwanda	10	11	18	15	20	23	29	34	35	38
Soudan	38	40	42	43	45	47	49	51	52	54
Senegal	57	57	57	57	61	61	65	62	66	70
Sierra Leone	11	14	17	14	19	20	20	23	26	23
Somalie	21	23	24	26	27	29	31	33	34	36
Soudan du Sud	2	3	3	4	4	5	5	4	6	7
Eswatini	46	51	54	57	65	64	63	74	74	77
Seychelles	97	98	98	98	100	100	100	100	100	100
Thad	6	9	8	8	8	8	9	11	10	8
Togo	31	40	39	41	46	45	47	48	50	52
Tunisie	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Tanzanie	15	14	15	16	24	26	33	32	35	38
Ouganda	12	15	20	14	20	19	27	33	43	41
Afrique du Sud	83	84	85	85	86	85	84	84	85	85
Zambie	22	27	27	28	28	31	35	40	40	43
Zimbabwe	40	37	44	38	32	34	40	40	41	41
Afrique du Nord	96	96	95	97	96	97	97	98	96	97
Afrique subsaharienne	34	35	37	38	38	39	43	43	46	47

Source: Banque mondiale

Viabilité financière

Le manque de viabilité financière est une caractéristique constante du secteur de l'électricité dans les pays africains. De nombreuses compagnies publiques d'électricité sont techniquement en faillite dans la mesure où leurs revenus ne couvrent pas le coût total d'exploitation de leurs actifs, y compris l'amortissement de l'investissement initial.

La mauvaise performance financière des services publics africains n'est pas un phénomène récent. Elle a tourmenté le secteur pendant des décennies et constitué une contrainte importante sur le financement disponible pour les nouveaux actifs, exacerbant le



La transition énergétique pour s'éloigner des hydrocarbures présente des coûts d'investissement élevés, mais elle est moins coûteuse à long terme.

montant inadéquat de financement accordé au secteur tant pour les nouveaux investissements que pour l'entretien des investissements existants. Le manque de viabilité financière découle en définitive de trois causes : (a) des tarifs inadéquats qui ne couvrent pas la totalité des coûts d'exploitation ; (b) une facturation et un recouvrement médiocres auprès des

consommateurs ; et (c) une mauvaise gestion, financière et autre, des services publics eux-mêmes. Il s'agit en réalité d'un problème de défaillance réglementaire : les décideurs ne font pas respecter les régimes réglementaires indépendants garantissant la viabilité financière, et ils ne veillent pas à préserver les services publics de l'ingérence du gouvernement, les critères opérationnels étant basés uniquement sur l'efficacité.

Cette question est omniprésente et à l'origine de la plupart des problèmes du secteur. L'absence d'opérateur public financièrement viable limite également la capacité des investisseurs privés à participer à de nouveaux projets de production d'électricité, freine la croissance des énergies renouvelables (ER) et a retardé le développement d'accords commerciaux interrégionaux et de pools énergétiques.

Il n'existe pas de formule magique pour résoudre ce problème. Au bout du compte, les IFI ne peuvent pas faire grand-chose pour le résoudre, sauf en travaillant avec les services publics, les régulateurs et les décideurs au niveau national pour s'assurer de la solidité financière, de l'adéquation des tarifs et de la bonne gestion de ce secteur. Des services publics d'électricité bien gérés et bien financés, là est la solution. Certains pays semblent aller dans la bonne direction (par exemple, le Kenya, la

Côte d'Ivoire), tandis que d'autres semblent perdre du terrain.

Financement de la transition énergétique

La priorité accordée à l'augmentation du taux d'électrification semble donner de très bons résultats, même si certains pays sont encore à la traîne, comme indiqué ci-dessus. La transition énergétique vers une production d'électricité plus respectueuse de l'environnement, loin des hydrocarbures et (en Afrique australe en particulier) du charbon, n'a pas progressé aussi rapidement malgré quelques projets très impressionnants d'électricité renouvelable en réseau et hors réseau. Au Maroc, deux projets d'énergie renouvelable importants ont été bouclés financièrement en 2020 avec la participation du secteur privé : la Phase I de la centrale solaire à concentration de Noor Midelt, d'une capacité de 800 MW (838 millions USD) ; et le projet de production d'énergie éolienne terrestre de Taza (201 millions USD). Après l'impressionnante avancée des projets d'ER financés par le secteur privé en 2018, l'Afrique du Sud a depuis reculé. La compagnie publique d'électricité sud-africaine Eskom connaît actuellement de nombreuses difficultés financières qui ont suscité des inquiétudes sur sa solvabilité et entraîné une réduction des investissements dans les capacités de production, notamment de la part du secteur privé.

S'il est vrai que les ER fournissent une énergie intermittente, le degré de pénétration de l'énergie solaire et de l'énergie éolienne est bien inférieur à l'optimum du réseau dans pratiquement tous les pays africains. Même le Maroc, qui s'est efforcé de réduire sa dépendance à l'égard des importations de combustibles fossiles en développant les énergies renouvelables, utilise encore ces combustibles pour plus de 80 % de sa production d'électricité.

Le faible niveau d'investissement des compagnies publiques africaines dans les énergies renouvelables peut s'expliquer en partie par le coût de transaction élevé des investissements dans l'énergie électrique pour le secteur privé en Afrique et la longueur excessive du processus de négociation pour créer de nouvelles installations. Ce coût élevé, non proportionnel au montant de l'investissement, handicape les petits projets d'ER par rapport aux grands projets thermiques classiques tels que les turbines à gaz et au diesel. Les compagnies publiques d'électricité ont été très conservatrices dans leur choix de technologies de production et n'ont pas poussé vers les énergies renouvelables. Mais les ER sont pour la plupart des sources de production d'énergie moins coûteuses que les combustibles fossiles, en particulier pour les pays enclavés ou qui ne disposent pas de ports efficaces, devenant ainsi une priorité pour les gouvernements africains.

7.4 ICT

Les TIC constituent toujours un succès remarquable sur le continent africain, au moins dans trois domaines : premièrement, les sommes investies chaque année dans les infrastructures des TIC pour connecter les citoyens du continent et le taux de croissance de la connectivité sont très importants ; deuxièmement, contrairement à d'autres secteurs d'infrastructure, une part importante de ce financement provient du secteur privé, réduisant la pression sur les rares fonds publics ; et troisièmement, le continent africain est un précurseur dans l'utilisation des TIC pour fournir des services au-delà de la voix, notamment en étendant l'inclusion financière aux groupes à faible revenu.



Le secteur des TIC est une réussite majeure en Afrique et son déficit de financement a été comblé, notamment grâce au financement du secteur privé.

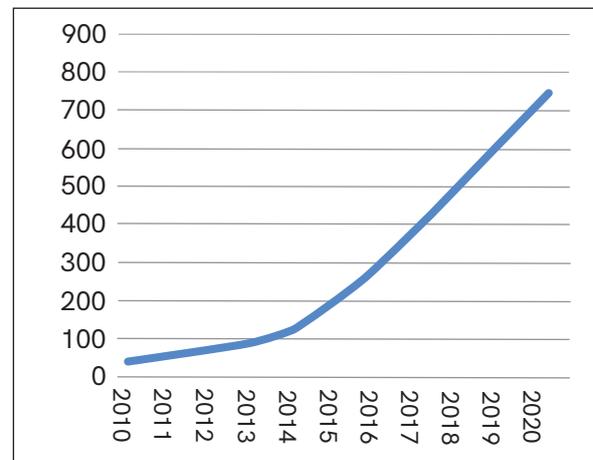
Connectivité

Des investissements pluriannuels soutenus dans l'infrastructure des TIC - avec une part importante du secteur privé - ont donné des résultats significatifs en termes d'augmentation de l'accès. Fin 2020, 495 millions de personnes s'étaient abonnées à des services mobiles en Afrique subsaharienne, représentant 46 % de la population de la région, soit une augmentation de près de 20 millions par rapport à la seule année 2019. Avec plus de 40 % de la population africaine âgée de moins de 15 ans, les jeunes consommateurs possédant un téléphone mobile pour la première fois resteront la principale source de croissance dans un avenir prévisible.

D'ici à 2025, l'adoption de la 4G en Afrique subsaharienne doublera pour atteindre 28 %, contre une moyenne mondiale de 57 %. L'adoption des normes 5G en Afrique subsaharienne n'en est qu'à ses débuts. En juin 2021, on comptait sept réseaux 5G commerciaux sur cinq marchés de la région. D'ici à la fin 2025, la 5G devrait représenter 3 % du total des connexions mobiles sur le continent. La 4G est considérée comme le minimum nécessaire pour une utilisation fonctionnelle de l'internet sans fil, de sorte que seule une minorité d'utilisateurs en Afrique est en mesure d'accéder à l'internet.

Figure 7.1: Nombre de téléphones portables en Afrique (m), 2010-2020

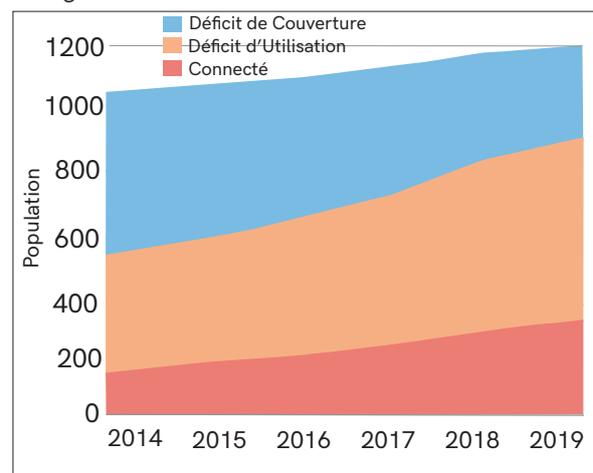
L'utilisation du téléphone portable a connu une croissance exponentielle au cours de la dernière décennie.



Source: Banque mondiale (2021)

Figure 7.2: Couverture de l'internet mobile en Afrique subsaharienne

La couverture de l'Internet mobile n'a cessé d'augmenter



Notes:

Connecté = connecté à l'internet mobile

Déficit d'utilisation = population vivant dans une zone avec réseau mobile à large bande qui n'utilise pas l'internet mobile.

Déficit de couverture = population qui ne vit pas dans une zone avec réseau mobile à large bande.

Source : GSMA Intelligence

Internet

Alors qu'un nombre croissant d'habitants du continent a accès à la communication par téléphonie mobile, le prochain défi sera de passer également à l'accès à l'internet. L'accès aux télécommunications et à l'internet par ligne fixe est limité en dehors des marchés matures comme l'Afrique du Sud, l'île Maurice, le Maroc, etc. et cette situation ne devrait pas changer dans un avenir proche. Ainsi, pour la plupart des Africains, la connectivité à l'internet devra passer par un accès aux données mobiles.

À l'heure actuelle, seule une infime partie des Africains dotés d'un téléphone portable utilise cet appareil pour accéder à l'internet en plus des services vocaux et de messagerie). Et ce pour diverses raisons : parce qu'ils n'ont pas le smartphone requis, ou parce que le coût des données est trop élevé ou encore à cause de problèmes de réseau et de bande passante. À mesure que les opérateurs mobiles étendent l'accès à la 4G, un nombre croissant d'Africains se trouveront dans la « zone d'utilisation d'internet » (zone géographique couverte par la 4G et la 5G). Pour les opérateurs, le défi sera alors de garantir l'accessibilité financière de la consommation de données pour permettre une plus grande utilisation.

Services bancaires mobiles⁵⁰

La pandémie de COVID-19 a accéléré le déploiement des services bancaires mobiles en Afrique. Les opérateurs de téléphonie mobile accélèrent leurs projets de services bancaires mobiles, en ciblant dans certains cas de nouveaux clients non clients de banques, après que la crise du coronavirus ait provoqué une forte augmentation de l'utilisation des services financiers numériques. Orange, MTN, Telkom et Vodacom ont baissé leurs tarifs et introduit de nouveaux services de prêt, élargissant les réseaux de paiement mobile pour défier la domination de l'argent liquide. Les revenus des opérateurs de téléphonie mobile sont menacés par les gouvernements qui plafonnent les prix des données et par les clients qui abandonnent les services de téléphonie vocale pour des applications de messagerie gratuites. Les opérateurs ont donc cherché à tirer parti de leur présence dans les villages isolés et les zones urbaines pour introduire de nouveaux services bancaires et de nouvelles sources de revenus. La crise sanitaire mondiale a été un catalyseur inattendu. Certains gouvernements africains ont débloqué des subventions de relance COVID-19 via des plateformes d'argent mobile et les banques centrales ont assoupli les réglementations, notamment le plafonnement des transactions mobiles.

L'argent liquide reste toujours dominant sur le continent : il représente environ 99 % des transactions au Nigeria et domine même en Afrique du Sud (90-95 %), où la pénétration bancaire est relativement élevée. Les chiffres de la Banque mondiale indiquent qu'un peu moins de 43 % des Africains du Sud du Sahara de plus de 15 ans possédaient un compte bancaire en 2017, contre 55 % en Amérique latine et dans les Caraïbes, près de 70 % en Asie du Sud et environ 74 % en Asie de l'Est et dans le Pacifique. Cela représente une opportunité majeure pour les entreprises de télécommunications sur le continent, car elles ont déjà accès à un grand nombre de « non-clients de banques » via leurs services de communication actuels. La pénétration de la téléphonie mobile dépasse l'accès aux banques, et les modèles de distribution des opérateurs sont peu coûteux. De plus, les opérateurs de téléphonie mobile possèdent une mine de données sur les clients, qu'ils peuvent utiliser pour évaluer le risque de prêt. Cela constitue un avantage considérable dans une région où la plupart des marchés ne disposent pas de bureaux de crédit. En 2020, l'Afrique

subsaharienne comptait 469 millions de comptes d'argent mobile, soit plus que toute autre région au monde⁵¹.

Les nouvelles tendances dans le domaine des services bancaires mobiles sont les suivantes :

- MTN, le plus grand opérateur d'Afrique, déploie actuellement une offre d'argent mobile pour les entreprises sur d'autres marchés, après un projet pilote au Rwanda. L'opérateur lancera également une initiative visant à numériser les petites entreprises sud-africaines qui utilisent beaucoup de liquidités, à savoir les petites boutiques appelées « spazas », souvent situées dans les townships.
- Vodacom s'apprête à étendre à d'autres marchés les activités de prêt, d'assurance et de paiement actuellement disponibles uniquement en Afrique du Sud.
- Orange se concentre sur le Mali, le Burkina Faso et le Sénégal pour Orange Bank Afrique, bien que le calendrier de déploiement dépende de l'approbation réglementaire locale.
- MTN et Telkom se préparent à étendre leurs activités actuelles en Afrique du Sud en proposant des microcrédits.

Cependant, les opérateurs mobiles ont encore un long chemin à parcourir pour dépasser les prêteurs classiques. Les pools de revenus bancaires en Afrique subsaharienne s'élevaient à environ 70 milliards USD en 2019⁵², tandis que les principaux opérateurs mobiles gagnaient moins de 3 milliards USD grâce aux services financiers. Par ailleurs, certains régulateurs restent méfiants à l'égard de l'argent mobile, et certaines entreprises informelles n'acceptent toujours pas les paiements électroniques. Ces facteurs font que l'adoption de l'argent mobile varie sur le continent. M-Pesa, géré par Safaricom (une unité de Vodacom), domine le système financier du Kenya et constitue l'opération bancaire mobile la plus importante et la plus répandue sur le continent. Par le passé, MTN et M-Pesa ont été contraints d'abandonner leurs projets d'argent mobile en Afrique du Sud, un marché financier sophistiqué, après avoir rencontré des difficultés à attirer des clients.

Les grandes banques, traditionnellement découragées par les faibles revenus et les infrastructures médiocres, réagissent également aux incursions des opérateurs de téléphonie mobile et se lancent dans des segments autrefois mal desservis. Elles créent des partenariats avec des entreprises de technologie financière, construisent leurs propres réseaux d'agents pour distribuer des services bancaires et lancent des offres concurrentes. Parallèlement, elles s'associent aux opérateurs de téléphonie mobile existants pour bénéficier de la vaste clientèle des entreprises de téléphonie mobile. La banque sud-africaine Absa, qui a lancé des partenariats avec des opérateurs mobiles en Tanzanie et en Ouganda, en est une parfaite illustration. Absa étend également son offre numérique au Kenya pour couvrir les services bancaires complets avec des déploiements en Zambie, au Botswana et à Maurice en 2020 et 2021.

⁵⁰ La majeure partie de cette section est basée sur un article de Reuters du 29 septembre 2020. (<https://www.reuters.com/article/us-health-coronavirus-africa-telecoms-fo/pandemic-spurs-africas-mobile-telcos-to-ramp-up-banking-bid-idUSKBN26KORS>) et sur la base de données provenant du rapport GSMA « State of the Industry Report on Mobile Money 2021 » (https://www.gsma.com/mobilefordevelopment/wp-content/uploads/2021/03/GSMA_State-of-the-Industry-Report-on-Mobile-Money-2021_Full-report.pdf).

⁵¹ Source: GSMA

⁵² McKinsey estimate

8.

Analyse régionale

```
class Operation
    mirror_mod.
    mirror_mod.
    mirror_mod.
elif_operation
    mirror_mod.
    mirror_mod.
    mirror_mod.

#selection
mirror_ob.selec
modifier_ob.sel
bpy.context.sce
print("Selected
```

```
use_x = False
use_y = True
use_z = False
-- "MIRROR_Z":
use_x = False
use_y = False
use_z = True
```

at the end -add back the deselected mirror modifier

```
t=1
ect=1
ne.objects.active = modifier_ob
" + str(modifier_ob)) # modifier ob is the active ob
```

AJK5545001J-JK

AD-58457-0J-JK

8. Analyse Régionale

Principales constatations

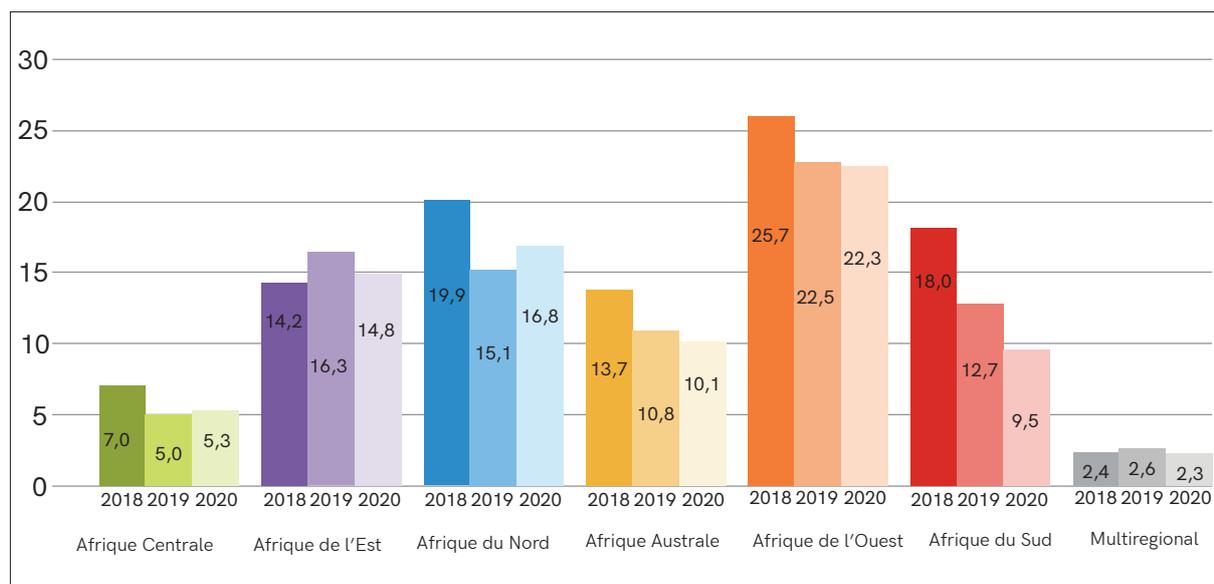
- L'Afrique de l'Ouest a reçu la plus grande part des engagements en 2019 et 2020, comparable à sa moyenne de 2016-2018.
- Les engagements en faveur de l'Afrique centrale ont fortement diminué en 2019 et se sont stabilisés à ce niveau en 2020.
- Les engagements en Afrique du Nord ont diminué en 2019, mais ont repris de la vigueur en 2020, dépassant leur niveau moyen de 2016-2018.
- Les engagements en faveur de l'Afrique australe et de la RAS ont connu de fortes baisses en 2019 et 2020 par rapport à 2018, mais se sont stabilisés au-dessus de leurs niveaux moyens d'avant 2018.

Le Chapitre 8 analyse les tendances des engagements pour chaque région et présente des exemples de projets approuvés en 2019 ou 2020 dans chaque région.

La Figure 8.1 montre les engagements par région pour les trois dernières années. L'Afrique du Nord a été la seule région à connaître une augmentation des engagements en 2020 par rapport à 2019.

Figure 8.1: Total des engagements par région (milliards USD), 2018-2020

Les engagements en faveur de l'Afrique du Nord ont sensiblement augmenté entre 2019 et 2020





Afrique centrale

La région de l'Afrique centrale a reçu des niveaux d'engagements nettement inférieurs en 2019 (5 milliards USD) et en 2020 (5,3 milliards USD) par rapport

à 2018 (7 milliards USD). Mais sa part globale d'engagements - 6 % - en 2019 a rebondi à près de 7 % en 2020, soit la même part qu'en 2018. Une partie de la baisse provient de la réduction des engagements de la Chine, 683 millions USD en 2019 (14 % du total des engagements dans la région) et 210 millions USD (4 %) en 2020, contre 1,3 milliard USD (13 %) en 2018. Alors qu'ils constituent le plus grand groupe de contributeurs, les gouvernements africains n'ont pas contribué significativement à ces montants, même si leur part était plus élevée en 2019 et 2020 qu'en 2018 (36 %). Leurs engagements ont totalisé 2 milliards USD (40 %) en 2019 et 2,1 milliards USD (40 %) en 2020, contre 2,5 milliards USD (36 %) en 2018. Les contributions des membres de l'ICA ont également baissé, même si leur part était plus élevée. Les engagements de l'ICA ont totalisé 1,6 milliard USD (32 %) en 2019 et 1,8 milliard USD (35 %), contre 2,1 milliards USD (30 %) en 2018. La Figure 8.2 présente la répartition de tous les engagements par secteur.

L'un des engagements de 2020 était un ensemble de dettes convertibles multi-pays de 150 millions

USD de l'Africa Finance Corporation pour la zone économique spéciale d'Arise au Gabon, qui offrira des terrains prêts pour les infrastructures et des solutions de bout en bout pour couvrir les besoins des industries à travers la chaîne de valeur. Cet engagement permettra de garantir l'accès à l'approvisionnement, aux services logistiques et de soutenir le marketing et la commercialisation des produits finis des entreprises hébergées dans la zone. La vision stratégique consiste à mettre en place des écosystèmes industriels et logistiques compétitifs en Afrique, en libérant tout le potentiel des économies, tout en créant des

L'Afrique centrale, l'Afrique du Nord, l'Afrique australe et la RAS ont connu de fortes baisses des engagements en 2019.

emplois et en s'appuyant sur le succès du Gabon pour dynamiser d'autres pays. Dans un premier temps, l'accent sera mis sur l'investissement et l'expansion de l'écosystème dans les ports de minéraux et de marchandises diverses existants au Gabon, ainsi que sur le développement de nouvelles infrastructures

qui soutiendront les écosystèmes en Mauritanie, en Côte d'Ivoire, au Togo et au Nigeria.

Figure 8.2: Financement total pour l'Afrique centrale par secteur, 2019-2020

L'Afrique centrale avait la plus grande part d'opérations multisectorielles de toutes les régions en 2020.

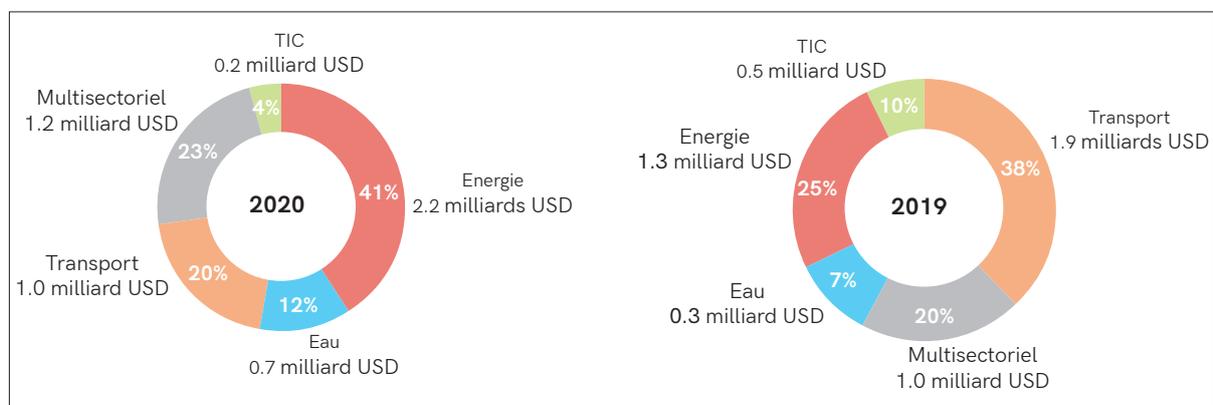
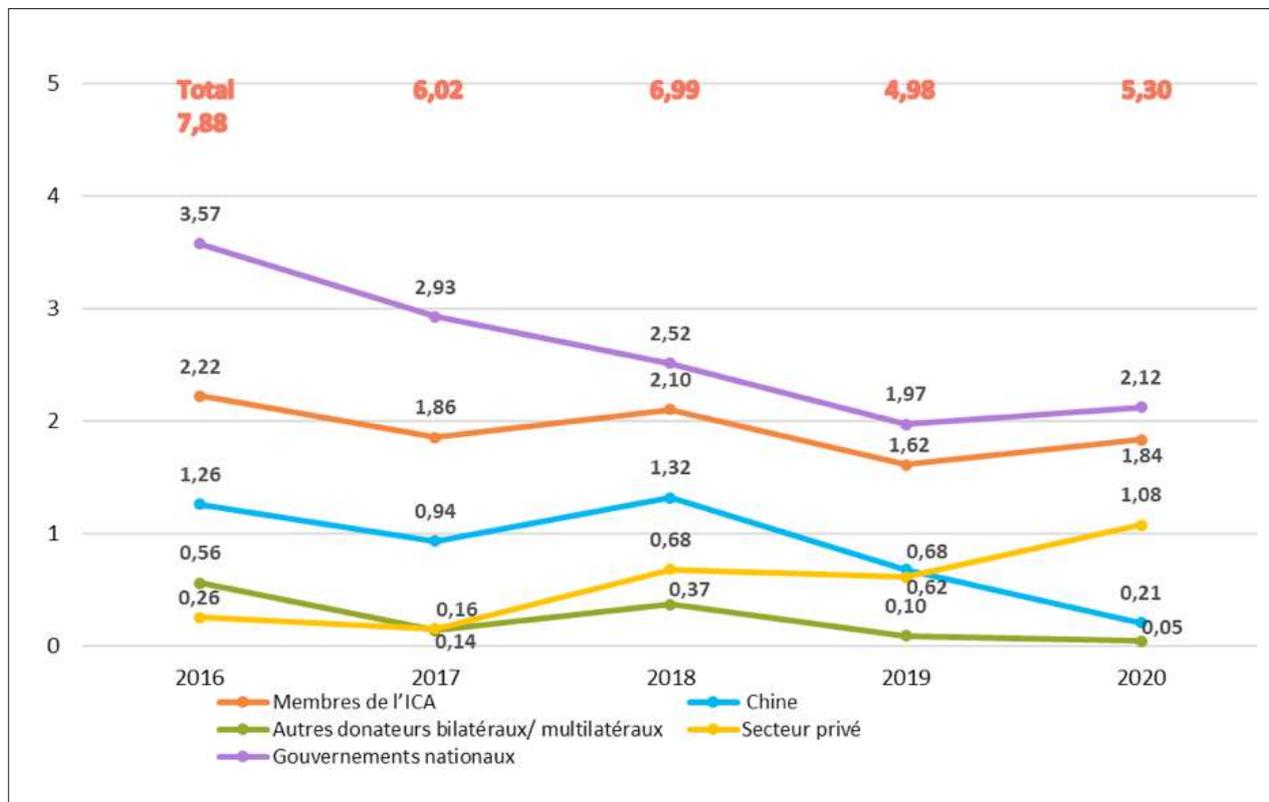


Figure 8.3: Tendence des engagements en Afrique centrale par source (milliards USD), 2016-2020
Les engagements ont diminué en 2019.



Afrique de l'Est

Les engagements à l'appui des opérations en Afrique de l'Est ont atteint 16,3 milliards USD en 2019, soit 19 % du total des engagements. Ils ont diminué à 14,8 milliards USD en 2020, un niveau comparable aux engagements de 14,2 milliards USD reçus en 2018 et une part plus importante, 18 %, contre 14 % en 2018. Les gouvernements africains sont restés les plus gros contributeurs, leurs engagements représentant 53 % de l'ensemble des engagements en faveur de la région en 2019 et 57 % en 2020, soit une part plus importante que celle de 43 % en 2018. Leurs contributions sont passées de 6 milliards USD en 2018 à 8,6 milliards USD en 2019 et 8,4 milliards USD en 2020. Cette hausse des engagements a compensé la baisse des engagements d'autres contributeurs. Les engagements de la Chine ont diminué de 2,5 milliards USD en 2018 à 478 millions USD en 2019, mais augmenté à 1,4 milliard USD en 2020. Les engagements des membres de l'ICA ont connu une flambée en 2019, atteignant 5,1 milliards USD, par rapport à leur niveau de 3,7 milliards USD en 2018, mais

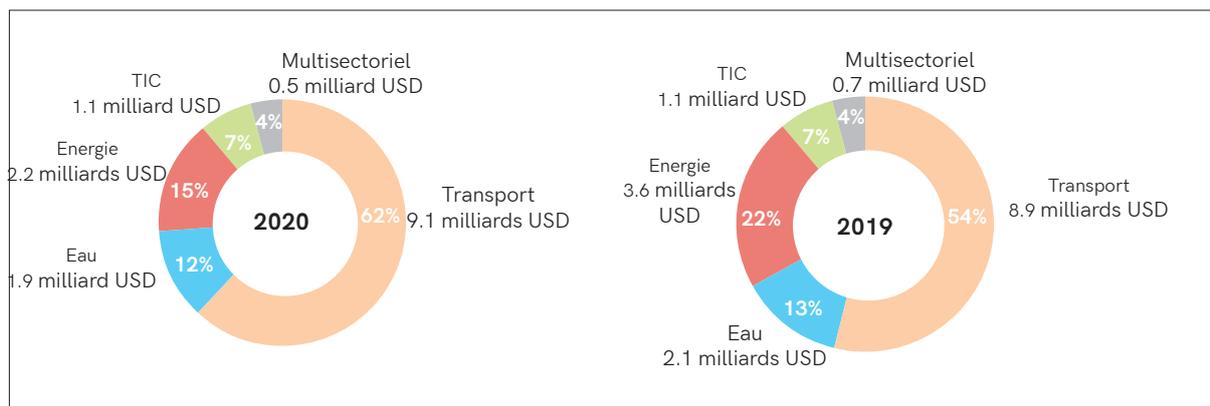
ils ont fortement baissé en 2020, avec un total de 3,1 milliards USD. Les engagements du secteur privé permettent également de compenser la diminution des contributions des autres groupes : ils ont atteint 1,6 milliard USD en 2019 et 2020, contre 1,1 milliard USD en 2018.

En 2019, la BAD a engagé 199 millions USD à l'appui du projet de construction de l'aéroport international de Msalato en Tanzanie. Ce projet vise à répondre à l'augmentation prévue des besoins en matière de connectivité et d'accès à la suite de la décision du gouvernement de délocaliser les fonctions administratives à Dodoma.

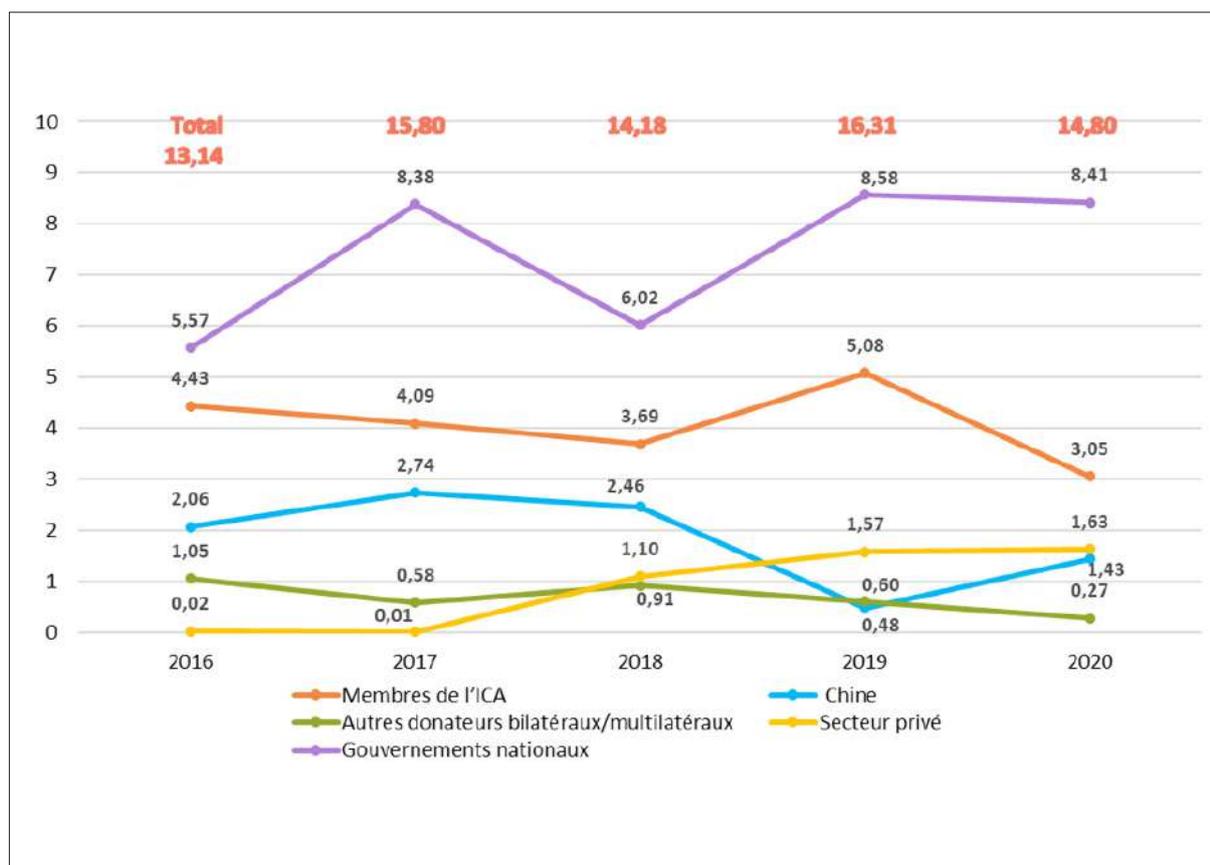
En 2019, la Chine a engagé 168 millions USD pour soutenir le Centre de données de Konza au Kenya et les installations de cette cité intelligente. La cité technologique de Konza est prête à accueillir le plus grand centre de traitement de données d'Afrique de l'Est, entièrement équipé d'installations et de services intelligents pour soutenir la technopole ainsi que les promoteurs et les petites entreprises.

Figure 8.4: Financement total pour l'Afrique de l'Est par secteur, 2019-2020

Le secteur du transport a représenté près des deux tiers des engagements de 2020 en faveur de l'Afrique de l'Est.

**Figure 8.5:** Trend in Commitments to East Africa by Source (\$bn), 2016-2020

Commitments increased in 2019





Afrique du Nord

La région d’Afrique du Nord a reçu 18 % des engagements de 2019 et 21 % de ceux de 2020, contre 20 % en 2018.

Son niveau d’engagement a fortement baissé en 2019, atteignant 15,1 milliards USD contre près de 20 milliards USD en 2018, avant de rebondir en 2020 à 16,8 milliards USD. En 2020, une augmentation significative des engagements du secteur privé a non seulement amorti les diminutions de toutes les autres sources, mais contribué aussi à ce niveau plus élevé. Les engagements du secteur privé ont atteint 7 milliards USD en 2020, contre 2 milliards USD en 2019 et 1,2 milliard USD en 2018. En 2019, les engagements de toutes les sources ont diminué, sauf ceux du secteur privé. Ceux de la Chine ont connu une baisse substantielle en 2019 et en 2020 – respectivement 1,2 milliard USD et 290 millions USD, contre 4,6 milliards USD en 2018. Les engagements des membres de l’ICA ont diminué de 3,5 milliards USD en 2018 à 2,9 milliards USD en 2019 et 2,3 milliards USD en 2020. Une baisse plus nette a été constatée dans les engagements

des sources bilatérales et multilatérales non-membres de l’ICA, qui sont passés de 2,7 milliards USD en 2018 à 1,7 milliard USD en 2019 et 555 millions USD en 2020. L’adhésion de la BOAD et de la BlSD à l’ICA n’explique qu’une petite partie de cette diminution.

La Banque européenne d’investissement a pris en 2019 un engagement conséquent de 392 millions USD pour soutenir la modernisation et la rénovation de la ligne 1 du métro du Caire en Égypte. Ce projet vise à restructurer l’infrastructure ferroviaire de la ligne 1, les voies ferrées et la rénovation des stations. Il comprend également le développement de systèmes électromécaniques d’éclairage, de communication et de contrôle central. Environ 4,1 millions de personnes utilisent le métro du Caire chaque jour. Le projet devrait donc permettre aux usagers de la ligne 1 de réaliser des gains de temps significatifs et de fournir une capacité supplémentaire pour répondre à une demande croissante, qui serait sinon absorbée par des transports moins respectueux de l’environnement.

Les engagements en Afrique du Nord ont diminué en 2019, puis repris de la vigueur en 2020, dépassant leur niveau de 2018.

Figure 8.6: Financement total pour l’Afrique du Nord par secteur, 2019-2020
Les engagements en faveur du transport ont augmenté de plus de la moitié entre 2019 et 2020

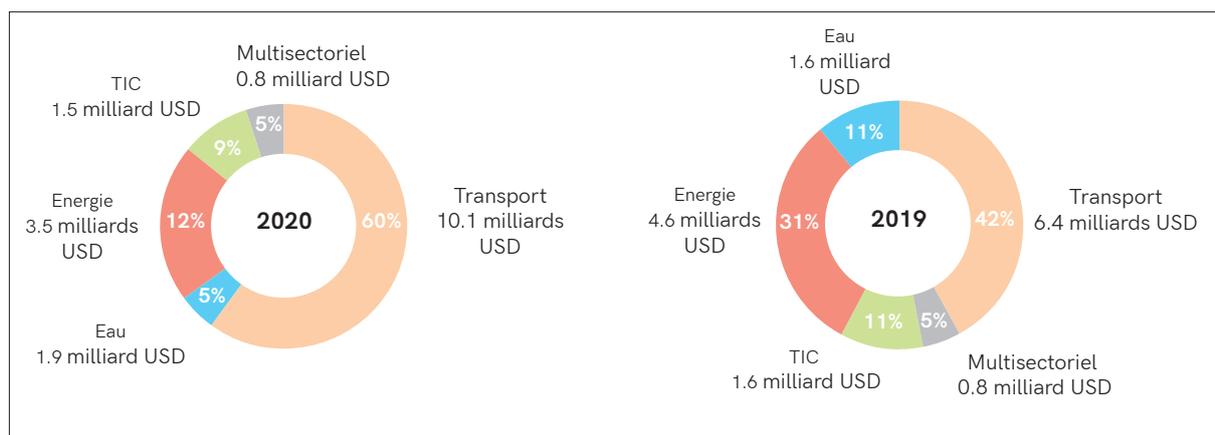
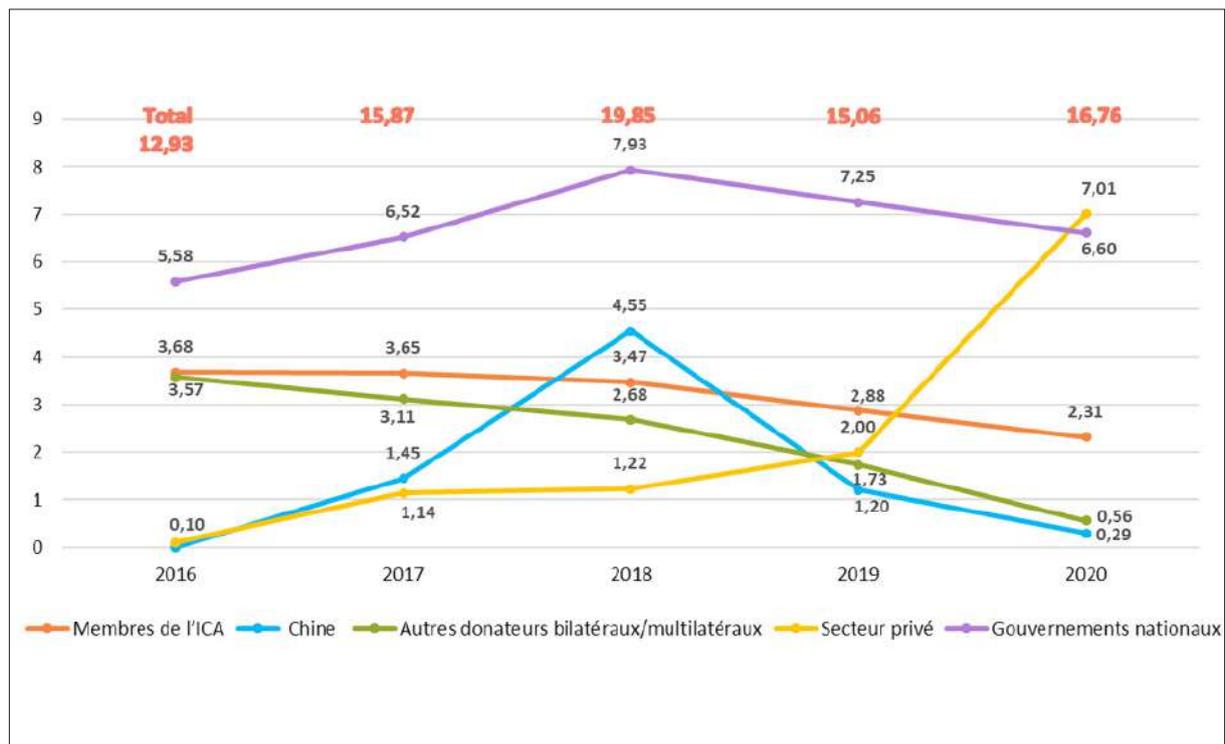


Figure 8.7: Tendence des engagements en Afrique du Nord par source (milliards USD), 2016-2020
 Les engagements du secteur privé ont atteint un niveau record en 2020



Afrique australe

Les engagements en faveur de l'Afrique australe ont sensiblement diminué en 2019 et en 2020 - totalisant

10,8 milliards USD en 2019 et 10,1 milliards USD en 2020, contre 13,7 milliards USD en 2018. Les engagements en faveur de cette région ont beaucoup fluctué au fil des ans, tant au niveau agrégé que par sources, passant par exemple d'un total de 15,6 milliards USD en 2015 à 6,5 milliards USD en 2016, puis à 12,2 milliards USD en 2017. La part de cette région dans le total des engagements n'a toutefois connu qu'une légère baisse, passant de 14 % en 2018 à 13 % en 2019 et à 12 % en 2020. Certaines des fluctuations les plus fortes sont dues à la Chine, dont les engagements ont chuté à 358 millions USD en 2019, contre 5,6 milliards USD en 2018, puis atteint 2 milliards USD en 2020. Elles proviennent également des membres de l'ICA, dont les engagements sont passés de 1,3 milliard USD en 2018 à 4,8 milliards USD en 2019 et 2,4 milliards USD en 2020. Les engagements des sources bilatérales et multilatérales non-membres de l'ICA sont passés de 235 millions USD en 2018 à 1 milliard USD en 2019 et à 1,4 milliard USD en 2020. Les engagements des

gouvernements africains ont enregistré une baisse constante, passant de 6,4 milliards USD en 2018 à 4,4 milliards USD en 2019 et à 3,9 milliards USD en 2020.

La Banque mondiale a engagé une garantie de 500 millions USD en 2019 à l'appui du Projet d'approvisionnement en eau de Luanda Bita en Angola, afin d'améliorer l'accès au service d'eau potable dans certaines zones de Luanda en mobilisant un financement commercial pour le gouvernement angolais. Ce projet permettra de développer une infrastructure d'approvisionnement en eau pour alimenter les zones urbanisées et en cours d'urbanisation du sud de Luanda actuellement non desservies.

Afreximbank a engagé 400 millions USD en 2020 sous forme de garantie et de prêt direct pour le projet de GNL Area 1 au Mozambique. Ce montant financera en partie les activités de développement nécessaires à l'extraction du gaz naturel offshore, à son transfert vers des installations de traitement à terre, puis à sa conversion en GNL pour l'exportation vers divers marchés dans le monde. Ce projet jouera un rôle clé dans la croissance économique du Mozambique et le soutien à la région dans son ensemble.

Figure 8.8: Financement total pour l'Afrique australe par secteur, 2019-2020

Chaque année, les secteurs du transport et de l'énergie ont représenté 70 % des engagements en faveur de l'Afrique australe.

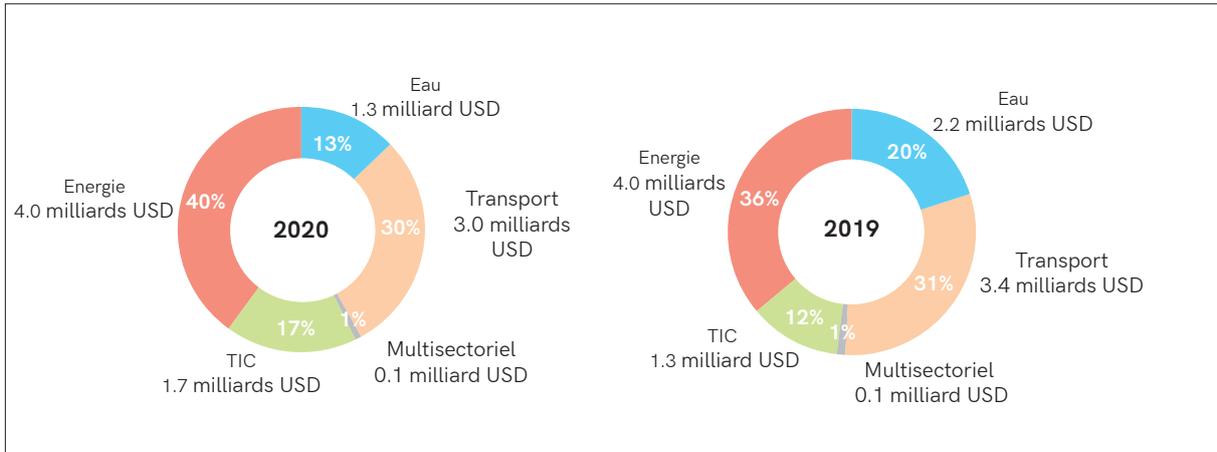
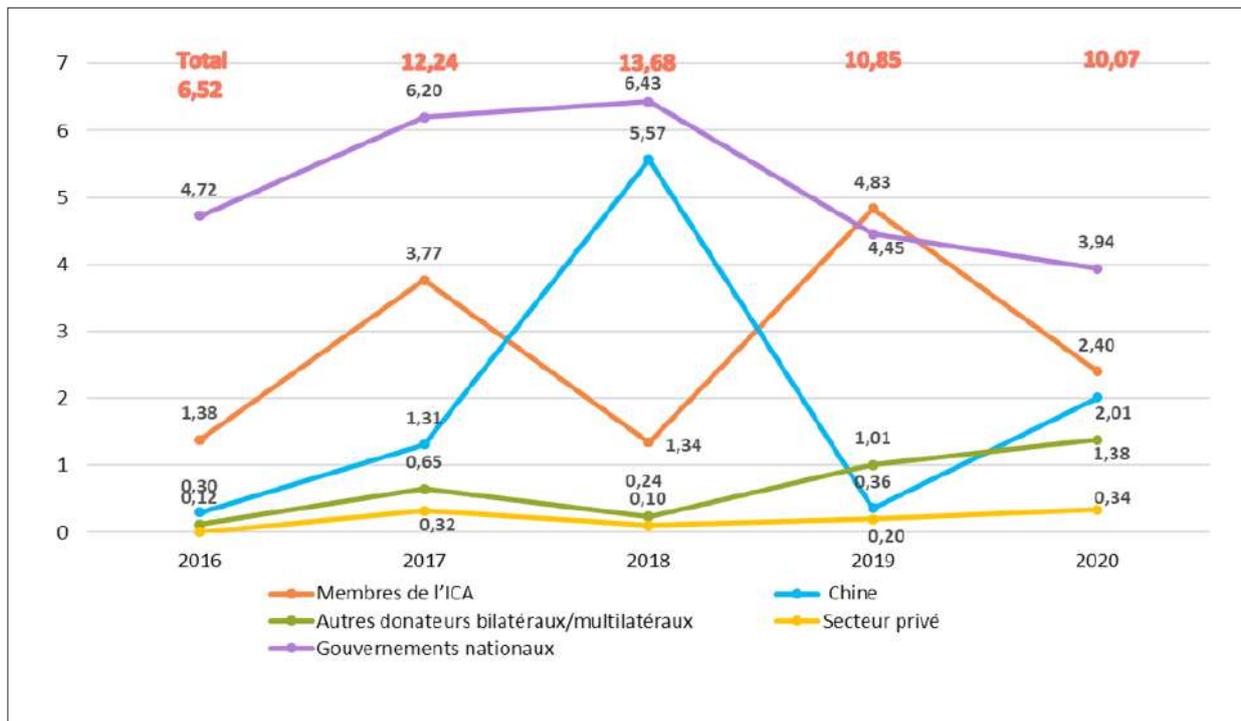


Figure 8.9: Tendence des engagements en Afrique australe par source (milliards USD), 2016-2020

Les engagements ont diminué en 2019 et 2020





Afrique de l'Ouest

Les engagements en faveur de l'Afrique de l'Ouest ont représenté la plus grande part des engagements de 2019 et de 2020, respectivement 26 % (22,5 milliards USD) et 27 % (22,3 milliards USD). Ces engagements sont comparables aux exercices précédents en termes de part, une moyenne de 26 % pour la période 2016-2018, mais plus élevés en termes de montants, comparés à une moyenne de 21,4 milliards USD sur la période 2016-2018. Les membres de l'ICA et les gouvernements africains ont majoritairement contribué dans la région au cours des deux années : les membres de l'ICA ont contribué à hauteur de 10 milliards USD (44 %) aux engagements de 2019 et de 7 milliards USD (31 %) à ceux de 2020, contre 6 milliards USD (24 %) en 2018. Les gouvernements africains ont contribué à hauteur de 6,4 milliards USD (28 %) aux engagements de 2019, et de 6,5 milliards USD (29 %) à ceux de 2020, contre 7,9 milliards USD (31 %) en 2018. En 2020, le secteur privé a engagé 5,6 milliards USD (25 %), soit près du double du montant de 2019 - 2,9 milliards USD (13 %) -, et nettement plus que 1 milliard USD (4 %) engagé en 2018. La Figure 8.10 montre la répartition de tous les engagements par secteur pour 2019 et 2020.

L'Afrique de l'Ouest a continué à recevoir la plus grande part des engagements : 26 % en 2019 et 27 % en 2020.

La Chine a engagé 199 millions USD en 2019 et 180 millions USD en 2020 pour soutenir la Phase II du Projet de renforcement des communications de sécurité nationale intégrées au Ghana. Ce projet prévoit l'installation de 10 000 caméras de vidéosurveillance en circuit fermé et de technologies cellulaires dans les zones stratégiques de toutes les capitales régionales et de district du pays, afin de renforcer l'efficacité opérationnelle des agences de sécurité et de renseignement.

Autre engagement emblématique en 2019 : un prêt

de 93 millions USD consenti par l'Agence française de développement en faveur du développement des centrales solaires de Yeleen au Burkina Faso, cofinancé avec la BAD et la CE. Ce projet permettra d'accroître et de diversifier l'approvisionnement en électricité grâce à la construction de quatre nouvelles centrales photovoltaïques de 52 MW, et de raccorder 30 000 nouveaux foyers, soit environ 200 000 personnes.

Figure 8.10: Financement total pour l'Afrique de l'Ouest par secteur, 2019-2020

Le secteur de l'énergie représente près de la moitié des engagements 2020 en faveur de l'Afrique de l'Ouest.

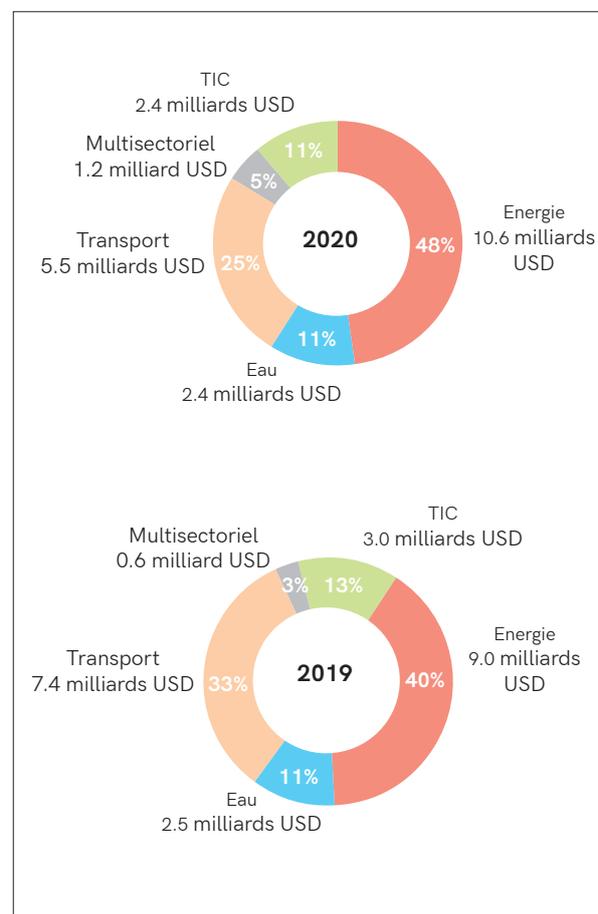
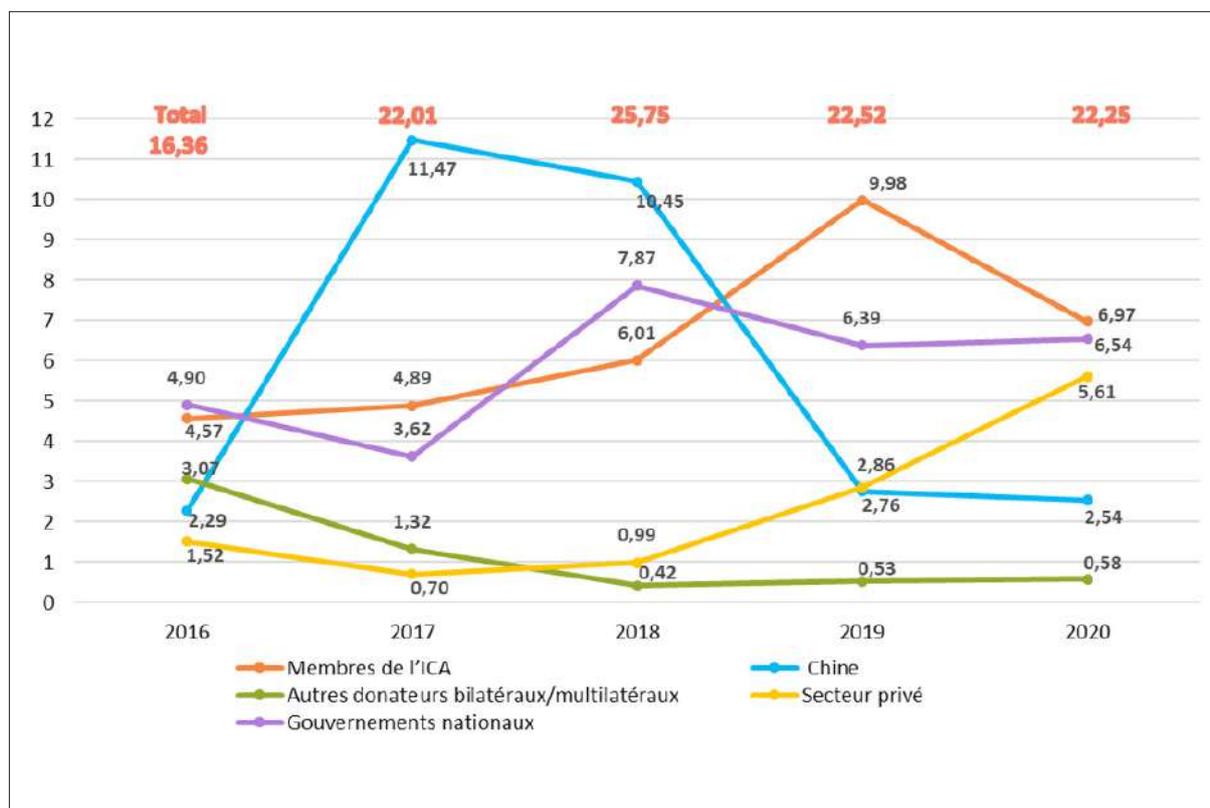


Figure 8.11: Tendence des engagements en Afrique de l'Ouest par source (milliards USD), 2016-2020
L'Afrique de l'Ouest a reçu la plus grande part des engagements en 2019 et 2020.



La République d'Afrique du Sud

La République d'Afrique du Sud (RAS) a vu ses engagements diminuer régulièrement et fortement,

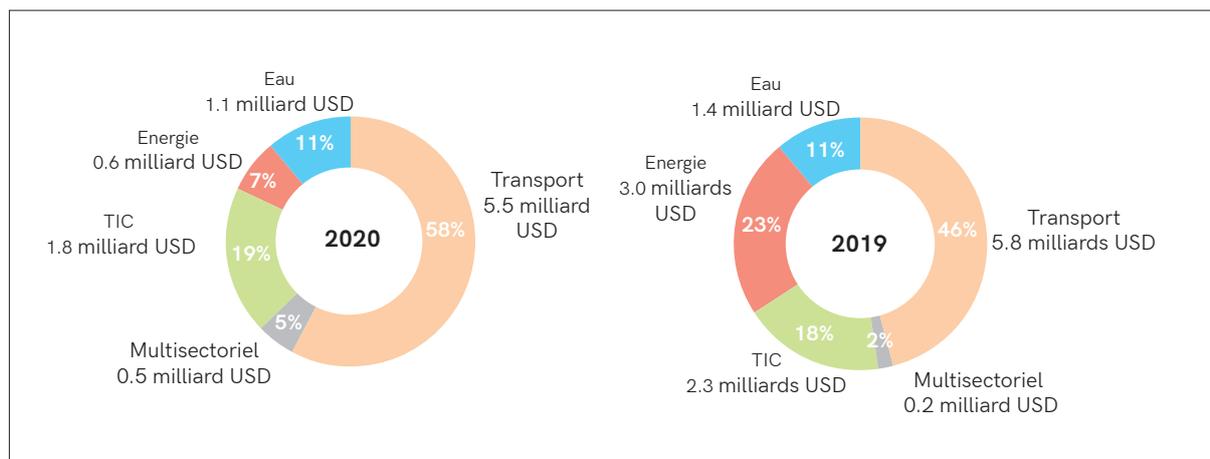
passant de 18 milliards USD en 2018 à 12,7 milliards USD en 2019 et à 9,5 milliards USD en 2020. Les engagements de chaque groupe de sources ont diminué en 2019 et en 2020, à l'exception des organisations bilatérales et multilatérales non-membres de l'ICA dont la contribution de 2019 a atteint 1,75 milliard USD en 2019 et 1,1 milliard USD en 2020, contre 500 millions USD en 2018. La plus forte baisse provient du secteur privé, dont les engagements sont passés de 7,7 milliards USD en 2018 à 2 milliards USD en 2019 et à 1,7 milliard USD en 2020. Les engagements provenant d'autres sources ont également diminué, mais moins nettement. Les contributions des membres de l'ICA sont passées de 1,7 milliard USD en 2018 à 1,4 milliard USD en 2019 et à 1,1 milliard USD en 2020. Les engagements des gouvernements africains ont baissé de 6,8 milliards USD en 2018

à 6,2 milliards USD en 2019 et 5,8 milliards USD en 2020. Aucun engagement de la Chine n'a été trouvé pour l'exercice 2020.

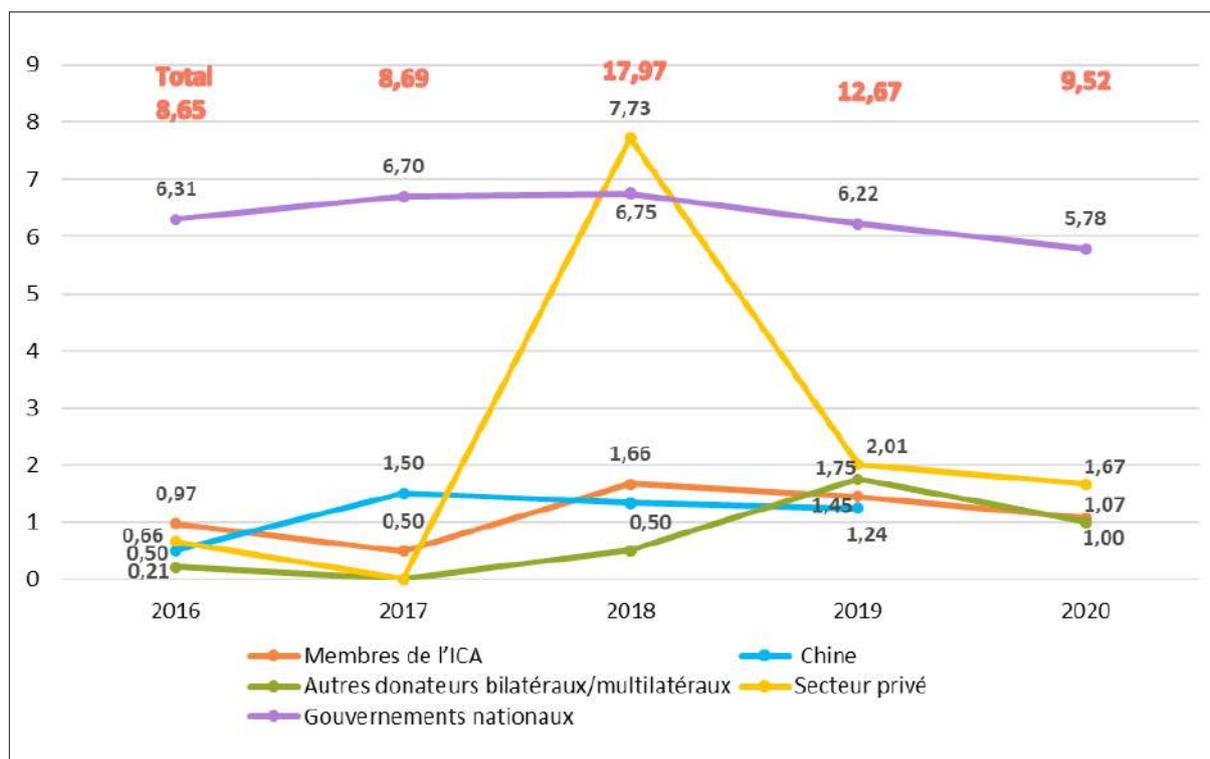
En 2019, la Nouvelle Banque de développement a engagé un prêt de 427 millions USD pour mettre en place le système de stockage d'énergie par batterie d'Eskom, comprenant 360 MW/1 440 MWh de sites de stockage de l'électricité par batteries distribuées dans quatre provinces de l'Afrique du Sud. Ce système innovant, le premier du genre sur le continent africain, peut contribuer à remédier à l'inadéquation entre l'offre et la demande d'électricité en Afrique du Sud en permettant de stocker l'énergie pendant les périodes creuses et de la mettre à disposition pendant les périodes de pointe.

Figure 8.12: Financement total en RAS par secteur, 2019-2020

Les engagements en faveur de l'énergie ont diminué de 79 % entre 2019 et 2020.

**Figure 8.13: Tendence des engagements en RAS par source (milliards USD), 2016-2020**

Ces engagements ont significativement diminué en 2019 et en 2020





Report de l'ICA 2019-2020

www.icafrica.org —



AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP



NEPAD-IPPF
INFRASTRUCTURE
PROJECT PREPARATION
FACILITY

