



Le Consortium pour les infrastructures en Afrique

Tendances du Financement des Infrastructures en Afrique – 2017



© 2018 Secrétariat du Consortium pour les infrastructures en Afrique a/s de la Banque africaine de développement

01 BP 1387, Abidjan 01, Côte d'Ivoire

Avis de non-responsabilité

Ce rapport a été rédigé par le Secrétariat de l'ICA en collaboration avec Cross-border Information. Malgré les dispositions prises pour garantir l'exactitude des informations contenues dans le présent rapport, les auteurs ne font aucune déclaration, ne donnent aucune garantie et ne prennent aucun engagement quant à son exactitude ou à sa validité.

Le Secrétariat de l'ICA, ses employés, associés et/ou consultants déclinent toute responsabilité quant à l'usage qui pourrait en être fait par un tiers.

Tendances du Financement des Infrastructures en Afrique – 2017



RAPPORT 2017 DE L'ICA
WWW.ICAFRICA.ORG

Remerciements

Tendances de financement des infrastructures en Afrique – 2017 est le rapport annuel du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) sur la manière dont les ressources financières sont mobilisées en vue de faciliter le développement des secteurs des transports, de l'eau et de l'assainissement, de l'énergie et des TIC sur le continent.

Ce rapport phare de l'ICA a été préparé par le secrétariat de l'ICA composé de Mike Salawou, coordinateur de l'ICA, d'Epifanio Carvalho de Melo et de Kouadio Viviane, en coopération avec le consultant Cross-border Information (David Burles, Nick Carn, Mark Ford, Irina Gaubinger, Ivana Richardson, David Slater, Ajay Ubhi et Daniel Westbury-Haines) mandaté par le Secrétariat de l'ICA.

Le Secrétariat de l'ICA remercie l'ensemble des organismes et des personnes sans l'aide desquels la production de ce suivi annuel régulier du financement et du développement des infrastructures en Afrique n'aurait pas été possible. Nous remercions tout particulièrement l'ensemble des membres de l'ICA – le G7: le Canada (Président de l'ICA), la France, l'Allemagne, l'Italie, le Japon, le RU et les USA ; la Russie ; l'Afrique du Sud membre du G20 ; et les BMD membres, notamment la CE, la BEI, la SFI, la BM et la BAD (l'hôte) pour leur contribution et leurs conseils lors de la préparation de ce rapport.

Les institutions ayant contribué au rapport incluent : la Banque africaine de développement (BAD), le Fonds arabe pour le développement économique et social (FADES), Affaires mondiales Canada (GAC), la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA), la Banque de développement de l'Afrique de l'Est (BEAD), la Banque de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe pour le commerce et le développement (TDB), la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC), la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures (UE-AITF), la Banque européenne d'investissement (BEI), l'Agence française de développement (AFD), la Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) et la Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG) allemandes, la Société internationale financière (SFI), la Banque islamique de développement (BID), la Cassa Depositi e Prestiti (CDP) et le Ministère des affaires étrangères et de la coopération internationale italiens, la Banque Import-export d'Inde, la Banque japonaise de coopération internationale (JBIC), l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), le Fonds de l'OPEC pour le développement international (OFID), le Département britannique pour le développement international (DFID), et la Banque mondiale.

Nous souhaitons aussi remercier les Communautés économiques régionales (CER) et les Pools énergétiques régionaux (PER) qui ont répondu à notre demande de données pour étayer ce rapport, à savoir la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et le Pool énergétique de l'Afrique australe (SAPP).

Nous remercions personnellement toutes les personnes qui ont fourni des données et qui ont fait part de leurs réflexions pour ce rapport, notamment:

Clare Barrington, DFID	Atadet Azarak Mogro, CEEAC
Malanda Barthelemy, BAD	
Giovanni Baticci, MFA/CDP	Hellen Chimwemwe
Mathilde Bord-Laurans, AFD	Mwatuwa, BAD
Francis Daniel Bougaire, BAD	Ihcen Naceur, BAD
Gregory Briffa, BEI	Maimuna Nalubega, BAD
Antonello Carpentieri, MFA/CDP	David Niyonsenga, NEPAD
Oswald Chanda, BAD	Fiore Pace, GAC
Stephan Diefenthal, DEG	Peter Radloff, KfW
Katerina Evzona, DFID	Michele Ruiters, DBSA
Gladys Wambui Gichuri, BAD	Omar Vajeth, SAPP
Gianluca Grandi, MFA/CDP	Anna Waldmann, GIZ
Etsuko Ito, JICA	Alvino Wildschutt-Prins, DBSA
Yuki Ito, JBIC	Ahid Maeresera, SADC
Jovana Jeftanovic, GIZ	Victoria Zabolotnyi, SFI
Ben-Hur Kabengele, AFD	
Mascha Klein, BMZ	
Poirotte Ludovic, UE-AITF	

Analyse des données, texte et mise en page

Cross-border Information
www.crossborderinformation.com

Graphiques et cartes

David Burles

Photos

iStock/Getty Images: Pages 6, 20, 24, 28, 49, 54, 60, 62, 64, 68, 70.

Shutterstock: Pages 72,74, 76

BERD/Dermot Doorly: Page 58

Introduction	6	5.4 Sources européennes non membres de l'ICA	58
À propos de l'ICA	6	5.5 Autres sources de financement	60
Avant-propos	7	5.6 Banques régionales de développement	63
Définitions et Acronymes	8		
Liste des graphiques et des cartes	10	6. Secteur privé	64
		6.1 Collaboration entre le secteur privé et le secteur public	64
1. Vue d'ensemble	11	7. Analyse sectorielle	68
1.1 Messages et constatations clés	12	7.1 Aperçu général	68
		7.2 Transports	70
2. Tendances de financement	14	7.3 Eau et assainissement	72
2.1 Qui finance les infrastructures africaines?	14	7.4 Énergie	74
2.2 Tendances de financement par secteur	16	7.5 TIC	76
2.3 Tendances de financement par région	18		
		8. Analyse régionale	78
3. Tendances stratégiques	20	8.1 Afrique du Nord	78
3.1 Aperçu général	20	8.2 Afrique de l'Ouest	79
3.2 Déficit de financement des infrastructures	21	8.3 Afrique centrale	80
3.3 Zone de libre-échange intra-africain	24	8.5 Afrique de l'Est	81
3.4 Coopération régionale	25	8.6 Afrique australe	82
3.5 Communautés économiques régionales et pools énergétiques	26	8.7 République d'Afrique du Sud	83
		Annexes	84
4. Financement des membres de l'ICA	28		
4.1 Aperçu général	28		
4.2 Types de financement	30		
4.3 Infrastructures matérielles vs infrastructures immatérielles	32		
4.4 Tendances relatives aux engagements et aux déboursements	33		
4.5 Projets achevés	37		
4.6 Taux de déboursement	38		
4.7 Tendances des portefeuilles de projets d'infrastructure régionaux	39		
4.8 Engagements, déboursements et tendances relatifs au PAP-PIDA	40		
4.9 Allocations par pays	42		
4.10 Activités des membres de l'ICA	43		
5. Autres sources publiques de financement	48		
5.1 Dépenses des États africains en matière d'infrastructure	48		
5.2 Chine	54		
5.3 Groupe de coordination des donateurs arabes	56		

À propos de l'ICA



Le Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) a été lancé à l'occasion du sommet du G8 à Gleneagles en 2005. Le Consortium compte parmi ses membres les pays du G8, la République d'Afrique du Sud, le Groupe de la Banque mondiale (GBM), le Groupe de la Banque africaine de développement (BAD), la Commission européenne (CE), la Banque européenne d'investissement (BEI) et la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA).

Des institutions africaines telles que l'Union africaine (UA), le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) et les Communautés économiques régionales (CER) participent toutes aux réunions du consortium en qualité qu'observatrices. La BAD héberge le Secrétariat de l'ICA depuis sa création en 2006.

Lors de la réunion annuelle du Consortium en mai 2011, il a été décidé d'élargir l'adhésion à l'ICA des membres du G8 aux membres du G20. En novembre 2013, l'Afrique du Sud fut le premier membre du G20 non membre du

G8 à rejoindre l'ICA, devenant ainsi le premier pays africain membre de l'ICA.

L'ICA est une initiative majeure visant à accélérer les progrès en vue de répondre aux besoins infrastructurels urgents de l'Afrique, et de promouvoir ainsi la croissance économique et le développement du continent. Il s'emploie à éliminer les obstacles nationaux et régionaux au développement des infrastructures, en mettant l'accent sur les infrastructures régionales, bien conscient des défis rencontrés à cette échelle.

Le Consortium a pour ambition de rendre ses membres plus efficaces dans leur soutien au secteur des infrastructures en conjuguant leurs efforts dans des domaines tels que le partage d'information, le développement de projets et les bonnes pratiques.

Bien que l'ICA ne soit pas un organisme de financement, il tient lieu de plateforme pour la négociation d'un plus grand volume de financements de projets et de programmes d'infrastructure en Afrique. D'une manière générale, les principaux objectifs de l'ICA consistent à :

- Accroître le volume des financements en faveur d'infrastructures durables en Afrique provenant de sources publiques, privées, et publiques et privées;
- Faciliter une meilleure coopération entre les membres de l'ICA et d'autres sources importantes de financement comme les parties prenantes africaines, la Chine, l'Inde, les Fonds arabes et le secteur privé;
- Mettre en évidence les obstacles d'ordre technique et politique et aider à y remédier;
- Permettre de mieux cerner le secteur à travers le suivi et l'établissement de rapports sur les tendances et les développements clés.

L'ICA s'emploie de plus en plus à améliorer de la coordination des activités entre ses membres, ainsi qu'avec d'autres sources importantes de financement des infrastructures, dont la Chine, l'Inde, les bailleurs de fonds arabes et islamiques, les banques régionales de développement et le secteur privé.

Nous avons le plaisir de vous présenter la neuvième édition du rapport annuel de l'ICA intitulé Tendances du Financement des Infrastructures en Afrique 2017. Au fil des ans, ce rapport est devenu un document important pour montrer de manière cohérente comment sont mobilisés les fonds nécessaires au développement des infrastructures dans les secteurs de l'énergie, des TIC, des transports et de l'eau et de l'assainissement. Il identifie aussi les tendances émergentes relatives à l'efficacité de la mobilisation des ressources visant à accélérer le développement des infrastructures en Afrique.

L'une des questions importantes abordées dans le rapport de cette année a trait au volume des dépenses que les États africains consacrent aux infrastructures. Ces dépenses sont analysées à l'échelle nationale, mais aussi à l'échelle infranationale – où l'on remarque que les dépenses n'ont pas été prises en compte dans les budgets fédéraux ou nationaux. Il est important de noter que des efforts supplémentaires doivent être consentis pour élaborer des méthodologies permettant de refléter fidèlement les dépenses des institutions étatiques et des gouvernements infranationaux et éviter ainsi les doubles comptabilisations.

Un autre problème persistant demeure le déficit de financement des infrastructures en Afrique, et il est encourageant de constater que les recherches menées par l'ICA sur les tendances de financement contribuent à ce débat. Le rapport de cette année examine dans quelle mesure on peut imputer le manque d'investissement dans les infrastructures à un nombre limité de projets bancables par rapport à la disponibilité des ressources financières. Les parties prenantes interviewées dans le cadre de ce rapport suggèrent qu'il existe suffisamment de fonds pour le développement des infrastructures en Afrique, et que le défi consiste plutôt à créer davantage de projets bancables. D'autres parties prenantes maintiennent que le déficit de financement s'applique aussi aux projets bancables.

L'Afrique entame un projet visant à créer une zone de libre-échange continentale qui doit souscrire pleinement à la nécessité de développer ses infrastructures. La Zone de libre-échange continentale pour l'Afrique a le potentiel de transformer le continent. Mais pour cela, il doit se doter d'infrastructures permettant de garantir une intégration régionale plus profonde et plus vaste, d'ajouter de la valeur à ses ressources et de catalyser la croissance dans le commerce intra-africain. Cet aspect est particulièrement important pour que l'Afrique exploite son potentiel dans les secteurs où les perspectives de croissance sont les plus prometteuses, comme l'agriculture et l'alimentation, l'industrie et les services. Les projets d'infrastructure régionaux doivent jouer un rôle clé dans la promotion d'une croissance équitable et durable.

Ce rapport met en évidence plusieurs réalisations notables dans le secteur africain des infrastructures. Il montre comment les projets d'infrastructure régionaux peuvent produire l'impact continental nécessaire à une zone de libre-échange pleinement opérationnelle. Le projet d'interconnexion Zambie-Tanzanie-Kenya, qui est l'un des projets et programmes du Plan d'action prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique, en est un bon exemple. Au-delà des avantages régionaux, le projet connectera les pools énergétiques de l'Afrique australe et de l'Afrique de l'Est et renforcera le commerce d'électricité inter-régional en interconnectant les réseaux des deux pools. Ce projet devrait créer le plus grand pool énergétique

sur le continent et constituera un volet essentiel du corridor de transport d'électricité Nord-Sud (du Cap au Caire).

La mobilisation de fonds pour les infrastructures revêt une importance critique, et ce rapport montre un grand intérêt à l'égard de nouveaux types de financement. Il reconnaît notamment la demande de financements mixtes, dans le cadre desquels le financement concessionnel cherche à tirer parti du financement non concessionnel. Le rapport sur les Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2017 révèle aussi pour la deuxième année que les entreprises déploient de plus en plus de capital-développement. Ce type de financement est important car contrairement à une subvention, il crée un actif pour l'investisseur et peut produire des rendements financiers modestes accompagnés d'impacts importants sur le développement.

Le rapport de cette année donne des exemples sur la manière dont le financement a été mobilisé pour des projets bancables susceptibles d'avoir un fort impact sur le développement. L'un des exemples est le parc solaire de Benban en Égypte qui montre comment on peut mobiliser un mélange de fonds publics et privés en mettant en place des mécanismes institutionnels efficaces et produire 23 projets bancables.

Des défis subsistent pour les infrastructures en Afrique. Un plus grand nombre de projets bancables sera nécessaire pour retenir les bailleurs de fonds actuels et en attirer d'autres en vue de réduire le déficit de financement des infrastructures en Afrique. Nous espérons que d'autres institutions rejoindront la cohorte des bailleurs de fonds qui s'emploient à faire face aux défis rencontrés, de la préparation de projet au renforcement des capacités, et qui voient les opportunités et les avantages procurés par le financement des infrastructures en Afrique.

Il est encourageant de constater que de nouvelles techniques de financement sont en cours d'élaboration. Le défi consiste à continuer à élargir la gamme d'instruments financiers disponibles et à intégrer des offres telles que le financement mixte et le capital-développement à des instruments conventionnels tels que les subventions et les prêts qui continueront à jouer un rôle dans le financement des infrastructures.

Nous espérons que ce rapport contribuera à élargir l'éventail des parties prenantes et à accroître le nombre des techniques de financement utilisées dans le développement des infrastructures africaines. Nous espérons aussi que les Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2017 aideront les parties prenantes à mettre en place des mécanismes institutionnels efficaces qui créent des conditions propices à la participation d'acteurs privés et publics au développement des projets. Enfin, nous espérons que ce rapport contribuera à mobiliser plus de fonds pour le développement des infrastructures en Afrique.

Pierre Guislain, Vice-président, Secteur privé, industrie et infrastructures, BAD

Amadou Oumarou, Directeur Infrastructure et développement urbain, BAD

Mike Salawou, Manager Infrastructure et partenariats et Coordinateur de l'ICA

Définitions et acronymes

Données budgétaires

Allocations budgétaires: budget total d'un gouvernement approuvé pour le poste respectif.

Budget total des infrastructures: somme des allocations budgétaires des secteurs de l'énergie, de l'eau et de l'assainissement, des transports et des TIC. Lorsqu'elles sont disponibles, les allocations multisectorielles ou en faveur d'autres infrastructures notables sont indiquées séparément.

Membres de l'ICA

La BAD, la DBSA, la CE, la BEI, les pays du G7 et la Russie, la République d'Afrique du Sud et le Groupe de la Banque mondiale. En 2011, tous les pays du G20 ont été invités à rejoindre l'ICA. La Commission de l'UA, le Secrétariat du NEPAD et les Communautés économiques régionales participent aux réunions de l'ICA en qualité d'observateurs.

Infrastructure

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

Infrastructures matérielles: infrastructures physiques.

Infrastructures immatérielles: mesures visant à soutenir ou à 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 de toutes les activités de développement nécessaires pour mener à bien un projet d'infrastructure, de l'identification à la

conception jusqu'au bouclage financier. Cela inclut 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.

Déboursements: décaissements d'argent destinés à des projets d'infrastructures au cours d'une année donnée.

APD - aide publique au développement: subvention 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 plusieurs pays. Il peut s'agir de projets transfrontaliers ou de projets d'intégration régionale concernant au moins 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, Libéria, 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, Sao Tomé-et-Principe (STP).

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

Afrique australe à l'exception de la RAS: 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, BDAO et Banque ouest-africaine de développement (BOAD).

Secteur

Transports: aéroports, ports, chemins de fer, routes.

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 et liquides).

TIC: technologies de l'information et de la communication, y compris les services à large bande, les réseaux mobiles, les satellites.

Multisectoriel: projets transsectoriels ou ne relevant pas d'un secteur spécifique, comme par exemple la mise en œuvre d'une unité de PPP ou de programmes de renforcement des capacités.

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

Acronymes

ACG - Groupe de coordination des donateurs arabes

AFD - Agence française de développement

AfIF - Facilité d'investissement pour l'Afrique de l'UE

AICS - Agence italienne pour la

coopération au développement

AIP - Plateforme d'investissement pour l'Afrique de l'UA

AKFED - Fonds Aga Khan pour le développement économique

APD - Aide publique au développement

BAD - Banque africaine de développement

BADEA - Banque arabe pour le développement économique en Afrique

BEI - Banque européenne d'investissement

BERD - Banque européenne pour la reconstruction et le développement

BID - Banque islamique de développement

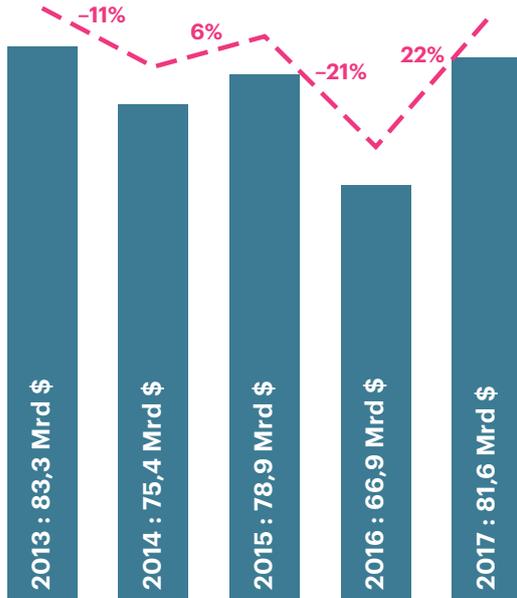
BIDC – Banque d’investissement et de développement de la CEDEAO	GFI – Global Financial Integrity	PIDA/PAP – Plan d’action prioritaire du PIDA
BMZ – Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du développement	GIZ – Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit	PPA – Accord d’achat d’énergie
BOAD – Banque ouest-africaine de développement	GPL – Gaz de pétrole liquéfié	PPDF – Facilité de préparation et de développement de projets de la SADC
CADFund – Fonds de développement sino-africain	HFO – Mazout lourd	PPI – Projets d’infrastructure avec participation privée de la Banque mondiale
CAE – Communauté de l’Afrique de l’Est	ICA – Consortium pour les infrastructures en Afrique	PPP – Partenariat public-privé
CDP – Cassa Depositi e Prestiti	IDA – Association internationale de développement	PV – Photovoltaïque
CE – Commission européenne	IFD – Institution de financement du développement	rAREH – responsAbility Renewable Energy Holding
CEDEAO – Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest	IFU – IFD du Danemark	RBD – Banque régionale de développement
CGC – China Geo-Engineering Corporation	JBIC – Banque japonaise pour la coopération internationale	RDC – République Démocratique du Congo
CGGC – China Gezhouba Group Corporation	JICA – Agence japonaise de coopération internationale	REC – Communauté économique régionale
COIDIC – China Overseas Infrastructure Development and Investment Corporation	KFAED – Fonds koweïtien pour le développement économique des pays arabes	REIPPP – Programme sud-africain d’acquisition des producteurs indépendants d’énergies renouvelables
COMESA – Marché commun de l’Afrique orientale et de l’Afrique australe	KfW – Banque allemande de développement	RIPDM – Plan Directeur de Développement des Infrastructures Régionales de la SADC
CRBC – China Road and Bridge Corporation	MAECI – Ministère des Affaires étrangères et de la Coopération internationale de l’Italie	PER – Pool énergétique régional
CSP – Énergie solaire à concentration	MCC – Société du compte du millénaire des USA	RAS – République d’Afrique du Sud
DBSA – Banque de développement de l’Afrique australe	MENA – Moyen-Orient et Afrique du Nord	SADC – Communauté de développement de l’Afrique australe
DEG – Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft	MIGA – Multilateral Investment Guarantee Agency	SBM – State Bank of Mauritius
DFIC – Institut de financement du développement Canada	NDB – Nouvelle Banque de développement des pays BRICS	SFD – Fonds saoudien de développement
DFID – Département britannique pour le développement international	NEPAD – Nouveau partenariat pour le développement de l’Afrique	SFI – Société financière internationale
EAIF – Emerging Africa Infrastructure Fund	NEPAD-IPPF – Mécanisme de financement de la préparation des projets d’infrastructure du NEPAD	SGR – Voie ferrée à écartement normal
EDC – Exportation et développement Canada	NIPP – National Integrated Power Project	SID – Société islamique pour le développement du secteur privé
EGAS – Compagnie gazière publique égyptienne	NPCA – Agence de planification et de coordination du NEPAD	SNCFT – Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens
ENH – Empresa Nacional de Hidrocarbonetos du Mozambique	OECD – Organisation de coopération et de développement économiques	TDB – Banque pour le commerce et le développement
FAAD – Fonds d’Abou Dhabi pour le développement	OEEB – Banque autrichienne de développement	TTA – DFID Tripartite Trust Account
FADES – Fonds arabe pour le développement économique et social	OFID – Fonds de l’OPEP pour le développement international	UA – Union africaine
FMO – IFD des Pays-Bas	OMVG – Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Gambie	UE – Union européenne
G20 – Argentine, Australie, Brésil, Canada, Chine, UE, France, Allemagne, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Mexique, Russie, Arabie Saoudite, Afrique du Sud, Corée du Sud, Turquie, RU et USA	PEAE – Pool énergétique de l’Afrique de l’Est	UE-AITF – Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures
G8 – Canada, France, Allemagne, Italie, Japon, Russie, RU et USA	PEI – Producteur d’électricité indépendant	UNECA – Commission économique des Nations Unies pour l’Afrique
	PIDA – Programme de développement des infrastructures en Afrique	WBG – Groupe de la Banque Mondiale
		YMI – Yapi Merkezi Insaat ve Sanayi
		ZLEC – Zone de libre-échange continentale africaine
		ZPC – Zimbabwe Power Company
		ZTK – Interconnecteur électrique Zambie-Tanzanie-Kenya

Figure 1: Engagements et déboursements des membres de l'ICA	12	Figure 46: Pourcentage des crédits alloués aux infrastructures dans les budgets nationaux par secteur et région, 2017	51
Figure 2: Tendances des engagements par source, 2013-17	12	Figure 47: Total des dépenses en capital allouées aux infrastructures dans les budgets nationaux, par secteur en 2017	51
Figure 3: Tendances des engagements par secteur, 2013-17	12	Figure 48: Engagements chinois par secteur, 2012-17	54
Figure 4: Financement total des infrastructures par source en 2017	13	Figure 49: Engagements chinois par région, 2012-17	55
Figure 5: Financement total des infrastructures par région en 2016	13	Figure 50: Engagements de l'ACG par secteur et région, 2013-17	56
Figure 6: Financement total des infrastructures par secteur en 2017	13	Figure 51: Engagements de l'ACG par membre, 2013-17	57
Figure 7: Flux de financement déclarés et identifiés dans les infrastructures africaines, 2017	14	Figure 52: Engagements européens non-ICA par source, 2017	58
Figure 8: Sources de financement 2017, financement externe public & privé	15	Figure 53: Engagements européens non-ICA par secteur, 2017	59
Figure 9: Engagements en faveur des infrastructures par secteur & région, 2017	15	Figure 54: Engagements européens non-ICA par région, 2017	59
Figure 10: Engagements en faveur des infrastructures par secteur & source, 2017	16	Figure 55: Engagements de l'Inde par secteur, 2013-17	61
Figure 11: Financement total des infrastructures par secteur, 2013-17	17	Figure 56: Engagements de la BOAD par secteur, 2017	63
Figure 12: Engagements des membres de l'ICA par secteur, 2013-17	17	Figure 57: Engagements de la BIDC par secteur, 2017	63
Figure 13: Financement total annuel moyen des infrastructures par secteur, 2013-2017	17	Figure 58: Engagements de la TDB par secteur, 2017	63
Figure 14: Engagements souscrits en faveur des infrastructures par région & source en 2017	18	Figure 59: Tendances de la base de données des projets PPI, 2013-17	64
Figure 15: Financement total des infrastructures par région, 2013-17	19	Figure 60: Financement privé par secteur, 2017	64
Figure 16: Engagements des membres de l'ICA par région, 2013-17	19	Figure 61: Financement privé par région, 2017	64
Figure 17: Financement total annuel moyen des infrastructures par région, 2013-17	19	Figure 62: Financement total par secteur et source, 2017	69
Figure 18: Besoins de financement des infrastructures par secteur	21	Figure 63: Financement du secteur des transports par source, 2013-17	71
Figure 19: Engagements annuels moyens par secteur 2012-17	21	Figure 64: Financement du secteur des transports par région, 2016	70
Figure 20: Interconnecteur ZTK et pools énergétiques régionaux	25	Figure 65: Financement du secteur des transports par région, 2017	71
Figure 21: État de la mise en œuvre des projets prioritaires de la CAE	26	Figure 66: Financement du secteur des transports par type de financement, 2017	71
Figure 22: Engagements des membres de l'ICA par secteur en 2017	28	Figure 67: Financement des transports par sous-secteur, 2017	71
Figure 23: Engagements des membres de l'ICA par région en 2017	28	Figure 68: Financement du secteur de l'eau par source, 2013-17	73
Figure 24: Engagements des membres de l'ICA par type de financement en 2017	30	Figure 69: Financement du secteur de l'eau par région, 2016	72
Figure 25: Engagements des membres de l'ICA en faveur des infrastructures matérielles/immatérielles/de la préparation de projet en 2017	32	Figure 70: Financement du secteur de l'eau par région, 2017	73
Figure 26: Déboursements des membres de l'ICA en faveur des infrastructures matérielles/immatérielles/de la préparation de projet en 2017	32	Figure 71: Financement du secteur de l'eau par type de financement, 2017	73
Figure 27: Engagements des membres de l'ICA par secteur, 2010-17	33	Figure 72: Financement de l'eau par sous-secteur, 2017	73
Figure 28: Engagements des membres de l'ICA par région, 2010-17	33	Figure 73: Financement du secteur de l'énergie par source, 2013-17	75
Figure 29: Engagements des membres de l'ICA par donateur & région en 2017	34	Figure 74: Financement du secteur de l'énergie par région, 2016	74
Figure 30: Déboursements des membres de l'ICA par donateur & région	34	Figure 75: Financement du secteur de l'énergie par région, 2017	75
Figure 31: Engagements des membres de l'ICA par secteur & région	35	Figure 76: Financement du secteur de l'énergie par type de financement, 2017	75
Figure 32: Déboursements des membres de l'ICA par secteur & région	35	Figure 77: Financement de l'énergie par sous-secteur, 2017	75
Figure 33: Déboursements des membres de l'ICA par secteur, 2013-17	35	Figure 78: Financement du secteur des TIC par source, 2013-17	77
Figure 34: Projets soutenus par les membres de l'ICA et achevés en 2017 – engagements et déboursements	37	Figure 79: Financement du secteur des TIC par région, 2016	76
Figure 35: Projets soutenus par les membres de l'ICA et achevés en 2017 – répartition par secteur	37	Figure 80: Financement du secteur des TIC par région, 2017	77
Figure 36: Projets soutenus par les membres de l'ICA et achevés en 2017 – répartition par région	37	Figure 81: Financement du secteur des TIC par type de financement, 2017	77
Figure 37: Taux de déboursement par secteur pour des projets sélectionnés des membres de l'ICA achevés en 2017	38	Figure 82: Financement des TIC par sous-secteur, 2017	77
Figure 38: Tendances des portefeuilles d'infrastructure régionaux	39	Figure 83: Financement en faveur de l'Afrique du Nord par secteur & source, 2017	78
Figure 39: Engagements spécifiés par les membres de l'ICA en faveur de projets du PIDA	41	Figure 84: Tendances du financement en faveur de l'Afrique du Nord par source, 2013-17	78
Figure 40: Engagements des membres de l'ICA par pays et par région, 2017	42	Figure 85: Financement en faveur de l'Afrique de l'Ouest par secteur & source, 2017	79
Figure 41: Engagements des membres de l'ICA par pays en 2017, \$ dépensés par habitant et en pourcentage du PIB	42	Figure 86: Tendances du financement en faveur de l'Afrique de l'Ouest par source, 2013-17	79
Figure 42: Crédits budgétaires des gouvernements par secteur, 2013-17	49	Figure 87: Financement en faveur de l'Afrique centrale par secteur & source, 2017	80
Figure 43: Crédits budgétaires des gouvernements par région, 2017	49	Figure 88: Tendances du financement en faveur de l'Afrique centrale par source, 2013-17	80
Figure 44: Crédits alloués aux infrastructures dans les budgets nationaux, 2017, par \$ par habitant		Figure 89: Financement en faveur de l'Afrique de l'Est par secteur & source, 2017	81
Figure 45: Crédits alloués aux infrastructures dans les budgets nationaux, 2017, en pourcentage du PIB	51	Figure 90: Tendances du financement en faveur de l'Afrique de l'Est par source, 2013-17	81
		Figure 91: Financement en faveur de l'Afrique australe par secteur & source, 2017	82
		Figure 92: Tendances du financement en faveur de l'Afrique australe par source, 2013-17	82
		Figure 93: Financement en faveur de la RAS par secteur & source, 2017	83
		Figure 94: Tendances du financement en faveur de la RAS par source, 2013-2017	83

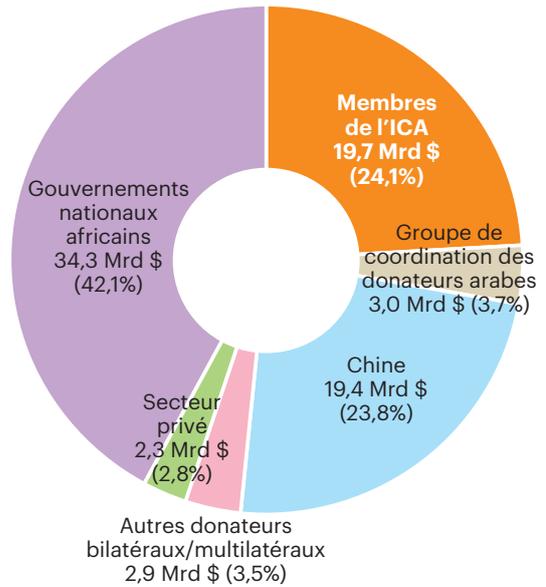
1. Vue d'ensemble 2017

Le financement total a atteint 81,6 Mrd \$ en 2017

Le financement a augmenté de 22%



Il est provenu de



Et à ces secteurs



Transports 34,0 Mrd \$ (41,7%)



Eau 13,2 Mrd \$ (16,2%)



Énergie 24,8 Mrd \$ (30,4%)



TIC 2,3 Mrd \$ (2,8%)

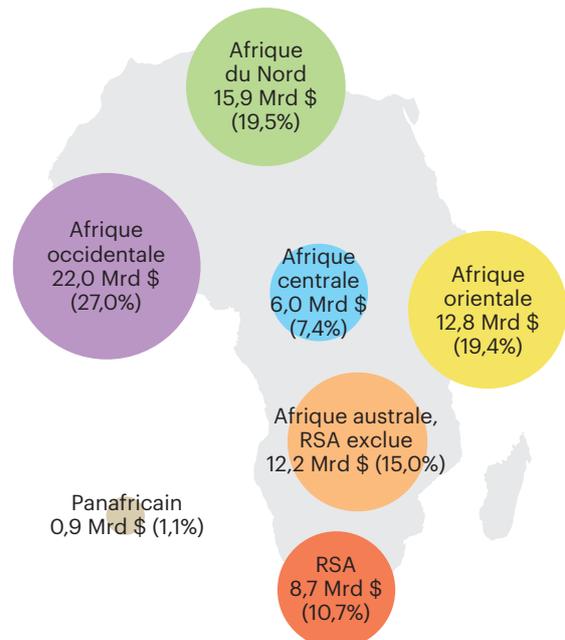


Multisectoriels 5,1 Mrd \$ (6,3%)



Non alloués 2,2 Mrd \$ (2,7%)

Il a été destiné à ces régions



1.1 Messages et constatations clés

Le total des engagements souscrits par l'ensemble des sources en faveur des infrastructures africaines en 2017 a augmenté de 66,9 Mrd \$ en 2016 à 81,6 Mrd \$ en 2017. En dépit de la baisse du nombre de membres ayant fourni des données cette année par rapport aux autres passé, ce niveau d'engagements directement comparables est le plus élevé depuis 2010.

Cette hausse des engagements est notamment due à une augmentation de 13 Mrd \$ des investissements chinois identifiés, qui sont passés de 6,4 à 19,4 Mrd \$, et à une augmentation de 3,7 Mrd \$ des dépenses des gouvernements nationaux et infranationaux africains qui sont passés de 30,7 à 34,4 Mrd \$.

Selon la base de données des projets d'Infrastructures avec participation privée de la Banque mondiale, **la valeur des projets avec participation privée ayant atteint le stade du bouclage financier en 2017 a totalisé 5,2 Mrd \$, soit une augmentation par rapport aux 3,6 Mrd \$ déclarés en 2016.** Sur ces 5,2 Mrd \$, 2,3 Mrd \$ (44,8%) ont été financés par des fonds privés.

Les engagements souscrits par les membres de l'ICA en faveur des projets du Plan d'action Prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PAP-PIDA) se sont élevés à 2,8 Mrd \$, soit une augmentation d'un tiers par rapport aux 2,1 Mrd \$ engagés par l'ensemble des sources en faveur du PIDA en 2016.

Les membres de l'ICA ont engagé 19,7 Mrd \$ en faveur de projets de

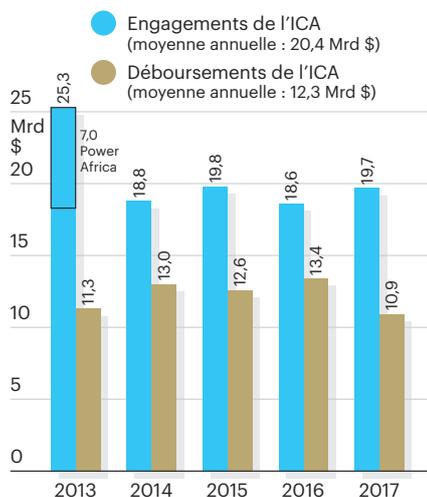


Figure 1
Engagements et déboursements des membres de l'ICA, 2013-2017

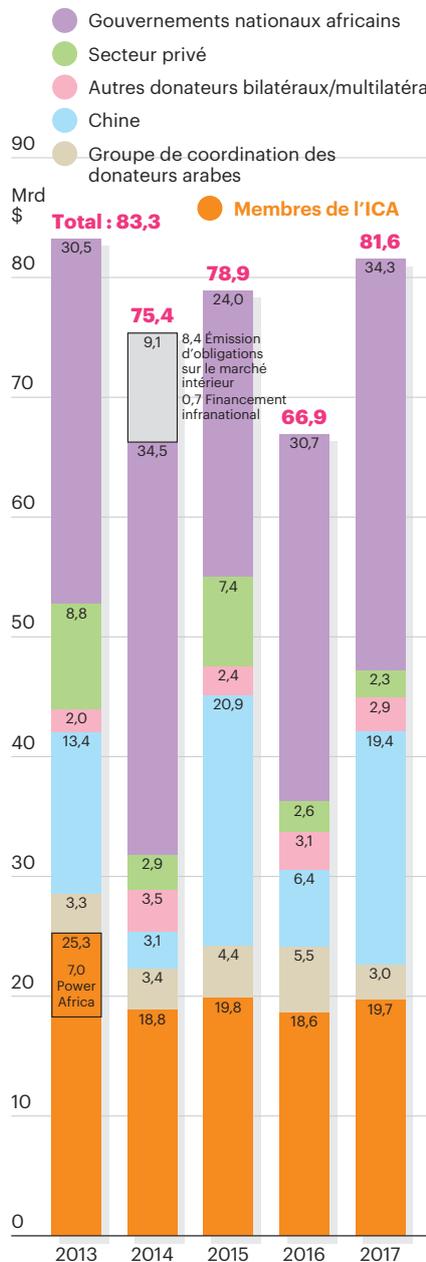


Figure 2
Tendances des engagements en faveur des infrastructures par source, 2013-2017

développement d'infrastructures africaines en 2017, soit une hausse de 5% par rapport aux 18,6 Mrd \$ déclarés en 2016. Ce montant, légèrement inférieur au niveau record de 19,8 Mrd \$ de 2015, représente l'un des engagements les plus élevés depuis que l'ICA a commencé à recueillir des données en 2010.

Les dépenses des États africains consacrées aux infrastructures, qui comprennent pour la première fois les dépenses des gouvernements infranationaux, lorsque celles-ci sont

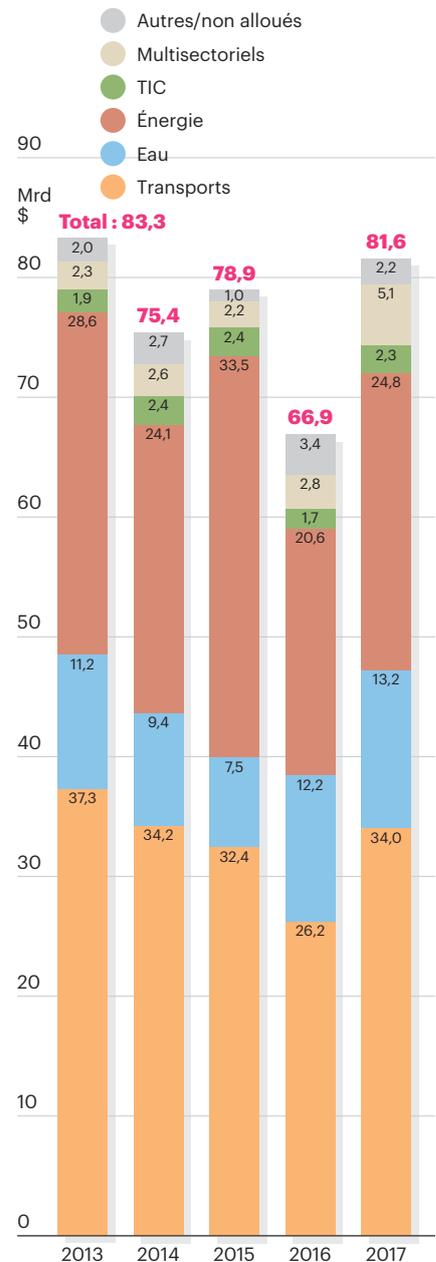


Figure 3
Tendances des engagements en faveur des infrastructures par secteur, 2013-2017

identifiables, ont augmenté de 30,7 Mrd \$ en 2016 à 34,4 Mrd \$ en 2017. Les données pour 2016 ont été ajustées en vue de refléter les dépenses infranationales identifiées.

Les engagements souscrits par les donateurs bilatéraux et multilatéraux non membres de l'ICA (à l'exception de la Chine) en faveur de projets de développement d'infrastructures en Afrique ont atteint 5,8 Mrd \$ en 2017. Sur ce montant, le Groupe de coordination des donateurs arabes (ACG) a engagé

3 Mrd \$ contre 3,8 Mrd \$ et 4,4 M \$ enregistrés en 2016 et en 2015, respectivement.

L'Inde a engagé un peu plus de 700 M \$ en faveur de projets d'infrastructure en 2017, ce qui est en baisse par rapport au montant élevé de 1,2 Mrd \$ engagé en 2016. Les engagements souscrits par la Corée du Sud en 2017 ont totalisé 10 M \$ contre 432 M \$ en 2016, montant qui était un considérablement élevé par rapport aux années précédentes.

Avec des engagements de 34 Mrd \$, le secteur des transports a une fois de plus été, dans une large mesure, le plus grand bénéficiaire des engagements en faveur des infrastructures en 2017. Le financement des infrastructures de transport a représenté 41,7% du financement total. Comme lors des années précédentes, la plupart des 20,1 Mrd \$ est provenue des gouvernements nationaux ou infranationaux africains. Le secteur de l'énergie, qui a enregistré des investissements totalisant 24,8 Mrd \$ en 2017, a représenté 30,4% du total. Le secteur de l'eau a représenté 13,2 Mrd \$ (16,2%), suivi par les investissements multi-sectoriels qui ont totalisé 5,1 Mrd \$ (6,3%).

Le financement au titre de l'aide publique au développement (APD) a représenté 62% de tous les engagements souscrits par les membres de l'ICA, alors que le financement non APD a représenté 25%. Les membres de l'ICA n'ont pas été en mesure de fournir des données pour les 13% restants. Environ deux tiers des déboursements des membres de l'ICA en 2017 provenaient de sources APD, le tiers restant provenant de sources non APD.

Les engagements en faveur des infrastructures immatérielles sont retombés à 1,5 Mrd \$ en 2017 par rapport aux 1,7 Mrd \$ de l'année précédente. Bien que ce montant soit sensiblement supérieur aux 1,3 Mrd \$ déclarés en 2015, il demeure inférieur aux 2,3 et 1,8 Mrd \$ enregistrés en 2014 et en 2013, respectivement. Les engagements souscrits par les membres de l'ICA en faveur de la préparation de projet ont baissé de 245 M \$ en 2016 à 120 M \$ en 2017. Après être remontés à 1,4 Mrd \$ en 2016, les déboursements en faveur des infrastructures immatérielles sont retombés à 717 M \$.

Les membres de l'ICA ont déboursé 10,9 Mrd \$ en 2017, ce qui est inférieur à la moyenne pour la période 2011-2016 comprise entre 11,4 et 13,4 Mrd \$. En phase avec les déclarations des années précédentes, la majorité des déboursements en 2017 a visé le secteur de l'énergie (44%).

Des estimations récentes publiées par la BAD dans son rapport Perspectives économiques en Afrique 2018 suggèrent que les besoins annuels de l'Afrique en matière de financement d'infrastructures se situeraient entre 130 et 170 Mrd \$, avec un déficit de 68 à 108 Mrd \$.

Les données analysées dans le cadre des Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2017 suggèrent un déficit de financement légèrement plus petit que celui des Perspectives économiques en Afrique 2018. Ces dernières reposent sur des engagements totalisant 62,5 Mrd \$ tels qu'indiqués dans les Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2016. Compte tenu que les engagements déclarés en 2016

comptaient parmi les plus bas de ces dernières années, il est probable qu'elles sous-estiment le montant annuel total engagé en faveur des infrastructures africaines au cours des dernières années. L'analyse réalisée dans le cadre de ce rapport fait état d'engagements moyens au cours des six dernières années de 77 Mrd \$, suggérant **un déficit de financement annuel au cours de la période 2012-17 compris entre 53 et 93 Mrd \$.**

Le déficit de financement des infrastructures est assurément plus grand dans certains secteurs que dans d'autres. À cet égard, le secteur de l'eau, avec un déficit de financement annuel de 81 à 84%, est une source de préoccupation, alors que le déficit de financement du secteur des transports n'est que de 8%. Ce déficit est considéré comme très faible.

Les parties prenantes publiques et privées consultées dans le cadre de la préparation de ce rapport ont déclaré que les principales raisons du déficit de financement des infrastructures en Afrique ne résidaient pas dans le manque de fonds mais dans le manque de projets bancables. Comme on a pu le constater lors des années précédentes, les pays disposant de mécanismes institutionnels efficaces attirent des financements publics et privés. La production d'énergies renouvelables, les activités portuaires et maritimes et la téléphonie mobile font partie des sous-secteurs qui attirent les investissements.■

¹ En raison de la disponibilité de nouvelles données, le chiffre de 62,5 Mrd \$ de 2016 a été ajusté à 66,9 Mrd \$ dans ce rapport.

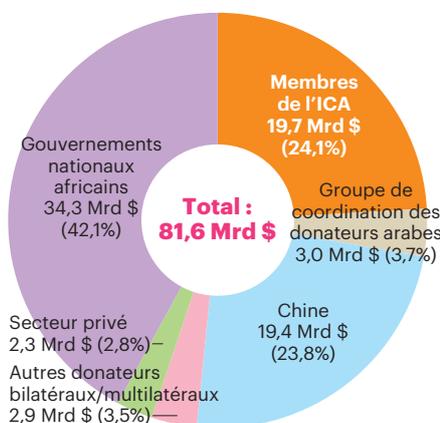


Figure 4
Financement total des infrastructures par source en 2017

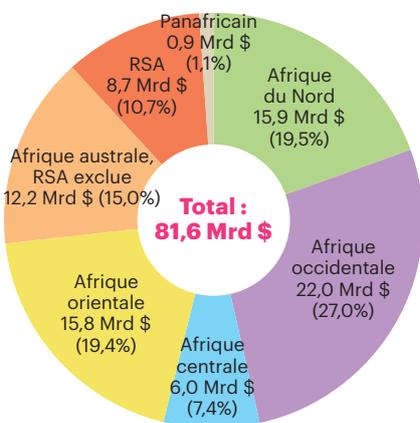


Figure 5
Financement total des infrastructures par région en 2016

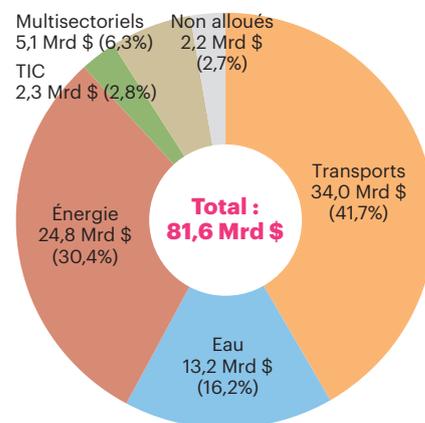


Figure 6
Financement total des infrastructures par secteur en 2017

2. Tendances de financement

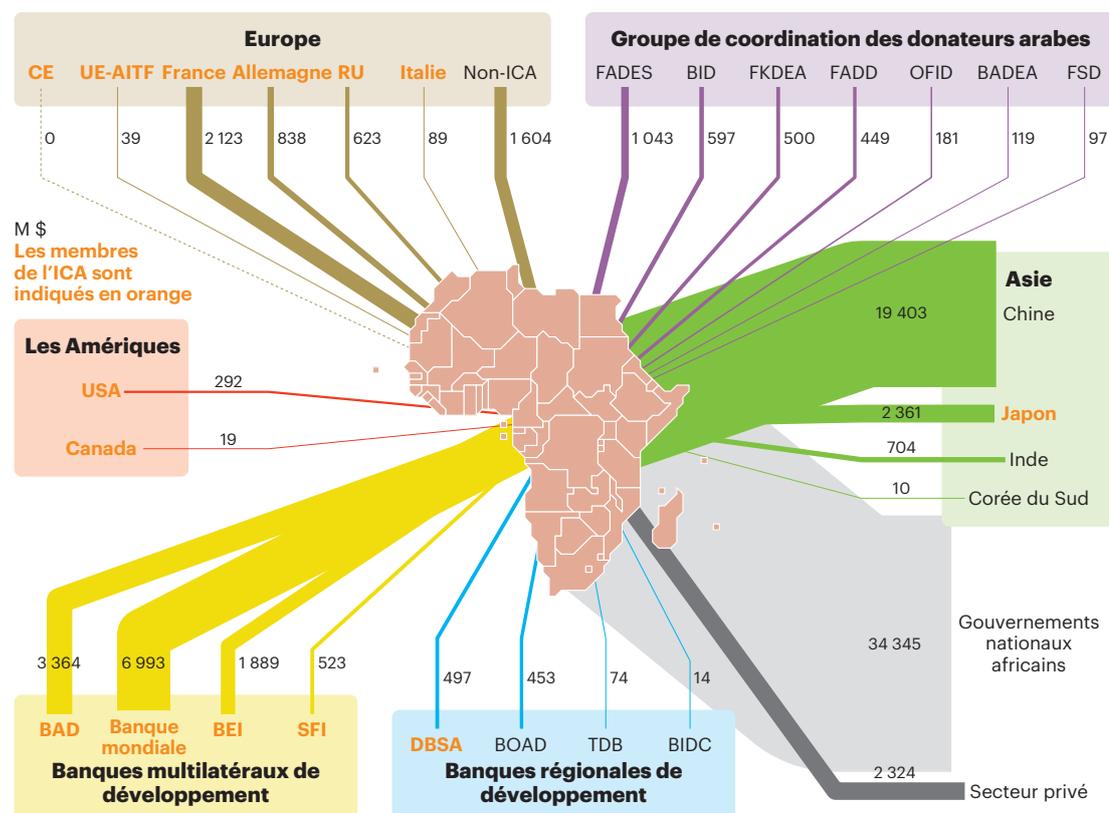


Figure 7
Flux de financement déclarés et identifiés en faveur des infrastructures africaines, 2017
Les membres de l'ICA sont indiqués en orange

2.1 Qui finance les infrastructures africaines?

Le total des engagements souscrits en faveur du développement des infrastructures africaines a atteint 81,6 Mrd \$ en 2017, contre 66,9 Mrd \$ en 2016. Cette différence de 14,7 Mrd \$, qui équivaut à une hausse de 22%, est largement due à une augmentation de 13 Mrd \$ des investissements déclarés par la Chine qui sont passés de 6,4 à 19,4 Mrd \$, et à une augmentation de 3,7 Mrd \$ des dépenses des gouvernements nationaux et infranationaux qui sont passées de 30,7 à 34,4 Mrd \$.

Les dépenses des États africains consacrées aux infrastructures, qui comprennent pour la première fois les dépenses des gouvernements infranationaux lorsque celles-ci sont identifiables, ont augmenté de 30,7 Mrd \$ en 2016 à 34,4 Mrd \$ en 2017. Les données pour 2016 ont été ajustées en vue de refléter les dépenses infranationales identifiées.

Les engagements de 19,7 Mrd \$ souscrits par les membres de l'ICA en 2017 sont en hausse par rapport aux 18,6 Mrd \$ de 2016. En ne tenant pas compte de la

contribution exceptionnelle de 7 Mrd \$ de l'initiative Power Africa de 2013, ce montant déclaré par les membres de l'ICA est le plus élevé depuis 2010 lorsque les engagements avaient atteint 29,1 Mrd \$. Pour 2017, aucune donnée n'ont été reçues de la CE pour les *Tendances de financement des infrastructures en Afrique*. Au cours des trois dernières années, la CE a engagé une moyenne annuelle de 822 M \$ en faveur du développement des infrastructures en Afrique.

Le financement chinois semble faire un retour en force, même si les montants identifiés investis par la Chine varient considérablement d'une année à l'autre. Les 19,4 Mrd \$ de financement chinois de 2017 sont similaires aux 20,9 Mrd \$ annoncés en 2015. Ceci dit, ce montant est sensiblement supérieur aux 6,4 et 3,1 Mrd \$ déclarés en 2016 et 2014, respectivement.

Les contributions des donateurs bilatéraux et multilatéraux non membres de l'ICA, à l'exception de la Chine, ont baissé d'environ 3,1 Mrd \$ en 2016 à 2,9 Mrd \$ en 2017. La principale raison de

cette baisse est une diminution des investissements de l'Inde.

La tendance à la hausse des engagements de l'ACG observée au cours des dernières années semble être sur le déclin. En effet, les engagements souscrits par les fonds arabes ont chuté de 5,5 Mrd \$ en 2016 à 3 Mrd \$ en 2017. Les engagements souscrits par les institutions de financement du développement (IFD) européennes non membres de l'ICA et des donateurs multilatéraux ont considérablement augmenté de 393 M \$ en 2016 à 1,6 Mrd \$ en 2017. En 2017, le financement privé tel qu'il apparaît dans la base de données des projets d'infrastructures avec participation privée de la Banque mondiale est tombé à 2,3 Mrd \$.

La Nouvelle Banque de développement (NDB), la banque de développement multilatérale créée par les pays BRICS, n'a déclaré aucun engagement en Afrique en 2017. Africa50, la plateforme d'investissement dans les infrastructures mise en place par la BAD, a indiqué qu'elle investirait 8 M \$ dans le secteur égyptien de l'énergie. ■

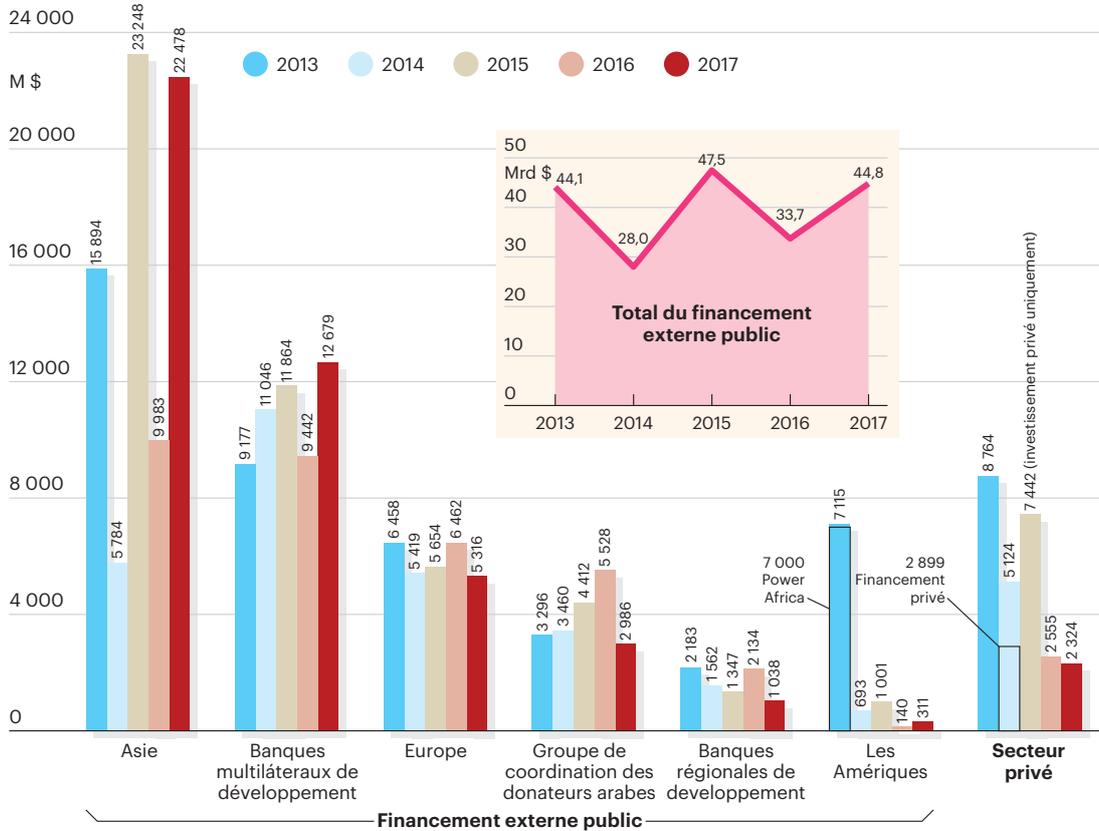


Figure 8
Sources de financement 2017, financement externe public & privé

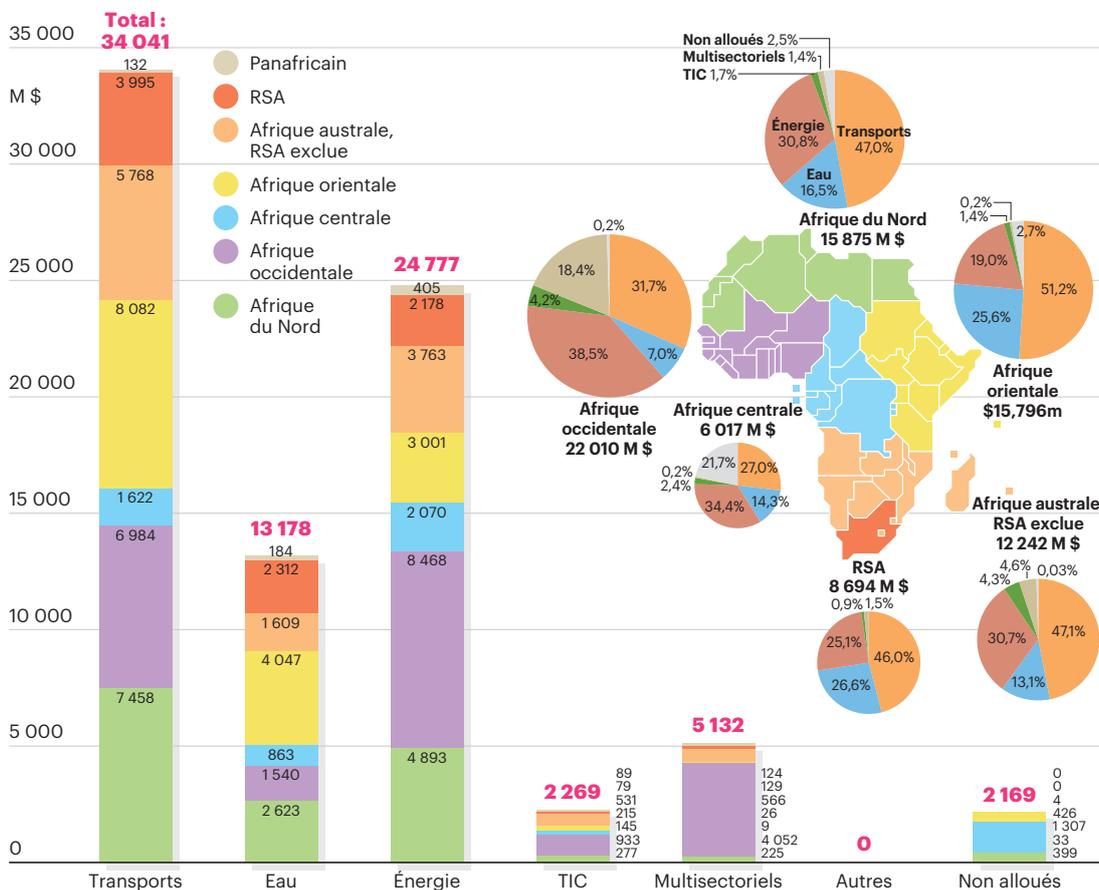


Figure 9
Total des engagements en faveur des infrastructures par secteur et région en 2017

2.2 Tendances de financement par secteur

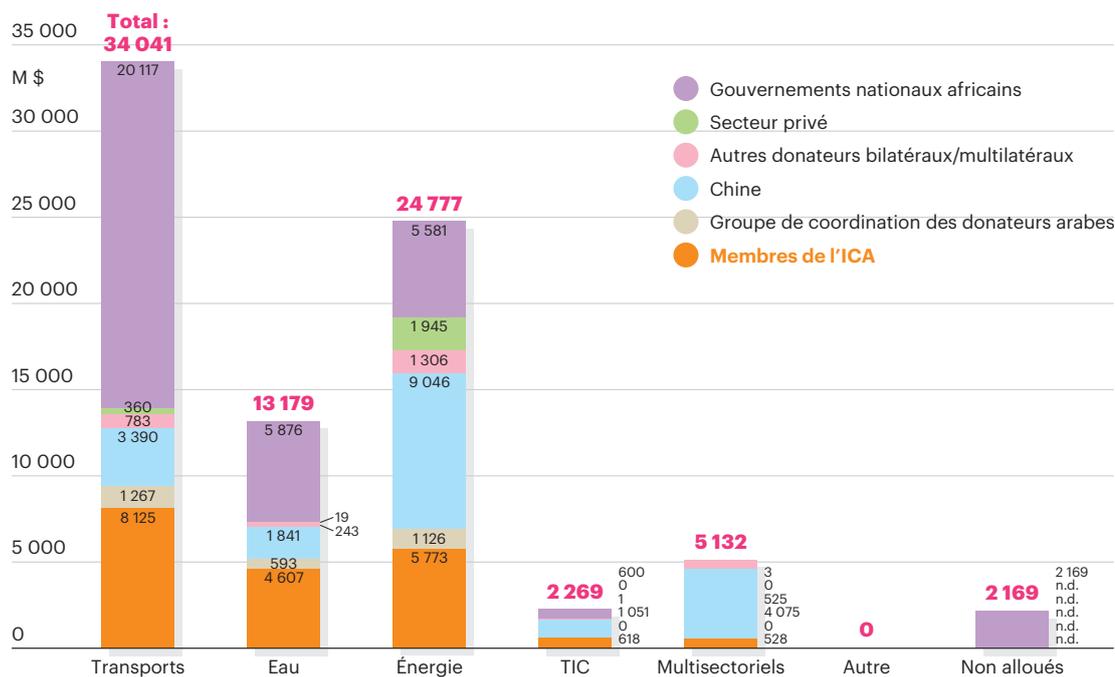


Figure 10
Total des engagements en faveur des infrastructures par secteur et source en 2017

Les engagements souscrits par l'ensemble des sources en faveur de tous les secteurs ont été supérieurs en 2017 qu'en 2016. Les engagements en faveur du secteur des transports ont enregistré la plus forte hausse avec 34 Mrd \$ en 2017 contre 26,2 Mrd \$ en 2016, soit une augmentation de 30%. Au cours de la même période, les engagements en faveur de l'énergie ont augmenté de 20%, de 20,6 à 24,8 Mrd \$. La hausse correspondante des engagements en faveur des TIC était de 1,7 Mrd \$ en 2016 à 2,3 Mrd \$ en 2017, soit 37%. L'augmentation de 8% des engagements en faveur du secteur de l'eau, qui sont passés de 12,2 Mrd \$ en 2016 à 13,2 Mrd \$ en 2017, a été la plus faible tous secteurs confondus.

Transports

Les engagements de 34 Mrd \$ souscrits en faveur du secteur des transports en 2017 sont supérieurs à la moyenne annuelle des six dernières années de 32,4 Mrd \$. Les engagements en faveur de ce secteur ont culminé en 2013 lorsque la Chine a annoncé un financement représentant près de deux tiers de tous les investissements, qui comprenait notamment 3,75 Mrd \$ pour le financement de la construction du chemin de fer Mombasa-Nairobi au Kenya, et 3,3 Mrd \$ pour la construction d'une liaison ferroviaire reliant la capitale éthiopienne Addis-Abeba à la capitale portuaire de Djibouti sur la Mer rouge. En 2017, les investissements chinois dans le secteur

étaient de 3,4 Mrd \$ contre 1 Mrd \$ en 2016.

Les engagements des membres de l'ICA en faveur du secteur des transports ont culminé à 8,1 Mrd \$ en 2017. Le précédent record date de 2010 lorsque les membres avaient engagé 6,9 Mrd \$ en faveur du secteur. La moyenne annuelle des engagements des membres de l'ICA en faveur des transports sur la période de huit ans entre 2010 et 2017 se situe à 5,6 Mrd \$.

Les dépenses des États africains dans le domaine des transports ont atteint 20,1 Mrd \$ en 2017, soit une hausse de 23% par rapport aux 16,3 Mrd \$ de 2016. Cependant, de fortes variations régionales ont été constatées. Par exemple, les dépenses en faveur des transports en Afrique de l'Est et en Afrique australe ont augmenté d'un peu plus de 50%.

Eau

Le total des engagements souscrits en faveur du secteur de l'eau par l'ensemble des sources a augmenté de 12,2 Mrd \$ en 2016 à 13,2 Mrd \$ en 2017, soit 8%. Il est important de noter les grandes disparités régionales quant aux changements de ces engagements. À cet égard, l'Afrique de l'Est a enregistré la plus grosse hausse, avec des dépenses ayant augmenté de 2,4 Mrd \$ en 2016 à 4 Mrd \$ en 2017, soit 64%. On a constaté peu de changements dans les dépenses en Afrique du Sud, en Afrique du Nord et en Afrique centrale. Entre 2016 et 2017, les dépenses dans le secteur de l'eau ont baissé de 28% en

Afrique de l'Ouest et de 14% en Afrique australe.

En 2017, les engagements des membres de l'ICA en faveur du secteur de l'eau se sont élevés à 4,6 Mrd \$, soit légèrement moins que les 4,7 Mrd \$ déclarés en 2016. Les engagements annuels moyens des membres entre 2010 et 2017 s'élèvent désormais à 4,1 Mrd \$. Les membres de l'ICA ont déclaré des engagements en faveur du secteur de l'eau de 3,2 Mrd \$ en 2015, contre 3,4 Mrd \$ en 2014 – ce qui est considérablement moins que les engagements de 5 et 4,7 Mrd \$ de 2013 et 2012, respectivement.

En 2017, la Chine a engagé 1,8 Mrd \$, dont 1,5 Mrd \$ pour la construction du Barrage Gerbi en Éthiopie destiné à approvisionner Addis-Abeba en eau.

Les dépenses des gouvernements africains dans le secteur de l'eau ont baissé de 6,1 Mrd \$ en 2016 à 5,9 Mrd \$ en 2017, soit 3%. Au cours de la même période, les crédits alloués par les gouvernements d'Afrique centrale ont baissé de 379 à 123 M \$, soit 67%. En Afrique australe et en Afrique du Nord, les dépenses ont baissé de 28 et 16 %, respectivement. L'Afrique de l'Ouest est la seule région ayant enregistré une hausse substantielle de crédits budgétaires. Ses dépenses ont augmenté de 496 M \$ en 2016 à 641 M \$ en 2017, soit 29%.

Énergie

Le total des engagements souscrits par l'ensemble des sources en faveur du

secteur de l'énergie a augmenté de 20,6 Mrd \$ en 2016 à 24,8 Mrd \$ en 2017, soit 20%. Au cours de la même période, les engagements de l'Afrique australe en faveur de l'énergie en Afrique australe ont augmenté de 1,6 Mrd \$ en 2016 à 3,8 Mrd \$ en 2017, soit 137%. Entre 2016 et 2017, L'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest ont augmenté le financement de leur secteur de l'énergie d'environ 50% chacune. La hausse des engagements en faveur du secteur de l'énergie en Afrique centrale était de 14%. En revanche, les engagements souscrits par l'Afrique du Sud en faveur de l'énergie ont baissé de 4 %, alors que ceux de l'Afrique de l'Est ont fortement diminué de 42%.

Les engagements des membres de l'ICA en faveur de l'énergie ont baissé de 7,7 Mrd \$ en 2016 à 5,8 Mrd \$ en 2017, le plus bas niveau depuis 2013 lorsque des engagements de 5,7 Mrd \$ avaient été déclarés. Les engagements annuels des membres sur la période de huit ans de 2010 à 2017 ont atteint en moyenne 7,5 Mrd \$. Les engagements des membres en faveur de l'énergie ont culminé en 2010, grâce aux engagements substantiels souscrits en faveur de l'Afrique du Nord et du projet d'appui à l'investissement d'Escom pour l'Afrique du Sud.

Les allocations budgétaires des pays africains en faveur du secteur de l'énergie ont augmenté de 4,4 Mrd \$ en 2016 à 5,6 Mrd \$ en 2017, soit 26%. La plus forte hausse a été enregistrée en Afrique australe où les allocations ont doublé de 1,1 Mrd \$ en 2016 à 2,2 Mrd \$ en 2017. Les allocations sont restées relativement stables en Afrique de l'Ouest, en Afrique de l'Est et en Afrique du Sud. En Afrique centrale, les crédits alloués au secteur de l'énergie ont baissé de 9%.

TIC

Les engagements en faveur des TIC ont augmenté de 1,7 Mrd \$ en 2016 à 2,3 Mrd \$ en 2017, soit 37%. Les engagements en 2014 et 2015 étaient de 2,3 et 2,5 Mrd \$ respectivement.

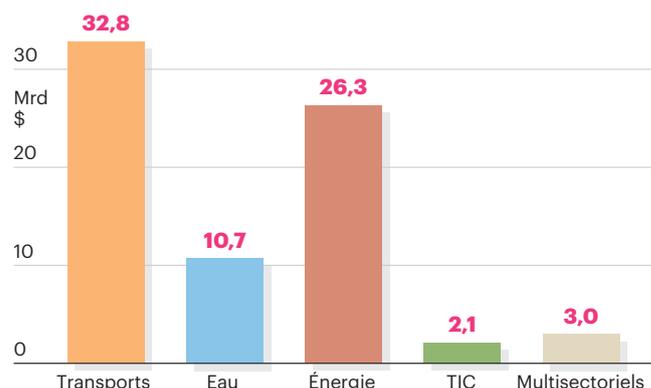
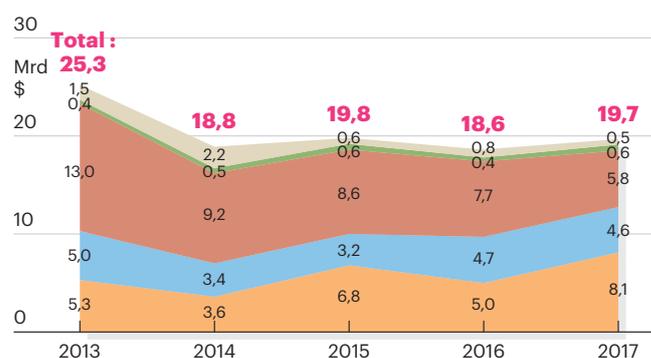
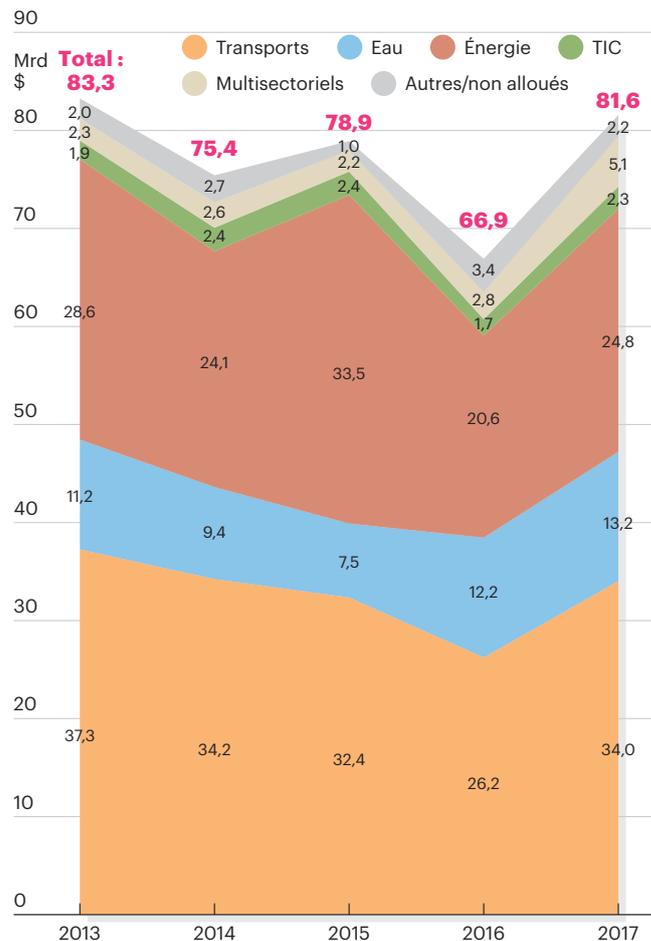
Les engagements des membres de l'ICA en 2017 se sont élevés à 618 M \$, ce qui est en hausse par rapport aux 417 M \$ de 2016 et proche des 600 M \$ déclarés en 2015. Au cours des huit dernières années, et après être tombés à des niveaux très bas en 2011 et 2012, les engagements annuels moyens des membres de l'ICA en faveur des infrastructures des TIC s'élèvent à 392 M \$.

Entre 2012 et 2016, le financement annuel moyen chinois des infrastructures des TIC s'est élevé à seulement 339 M \$. En 2017, la Chine a annoncé des investissements dans les TIC de 1,1 Mrd \$. Les dépenses des États africains dans le secteur des TIC ont atteint 600 M \$ en 2017, contre 894 M \$ en 2016, soit une baisse de 33%. Les dépenses des gouvernements africains d'Afrique centrale et d'Afrique australe ont baissé de 70 et 89%, respectivement. Les crédits budgétaires alloués par l'Afrique de l'Est au secteur des TIC en 2017 ont été supérieurs de 159% à ceux de 2016, alors que l'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Ouest ont augmenté leurs allocations budgétaires de 70 et 25%, respectivement. Au cours de cette période, l'Afrique du Sud a déclaré une augmentation de 11% des allocations en faveur des TIC. ■

Figure 11
Financement total des infrastructures par secteur, 2013-2017

Figure 12
Engagements des membres de l'ICA par secteur, 2013-2017 (au milieu)

Figure 13
Financement total annuel moyen des infrastructures par secteur, 2013-2017 (en bas)



2.3 Tendances de financement par région

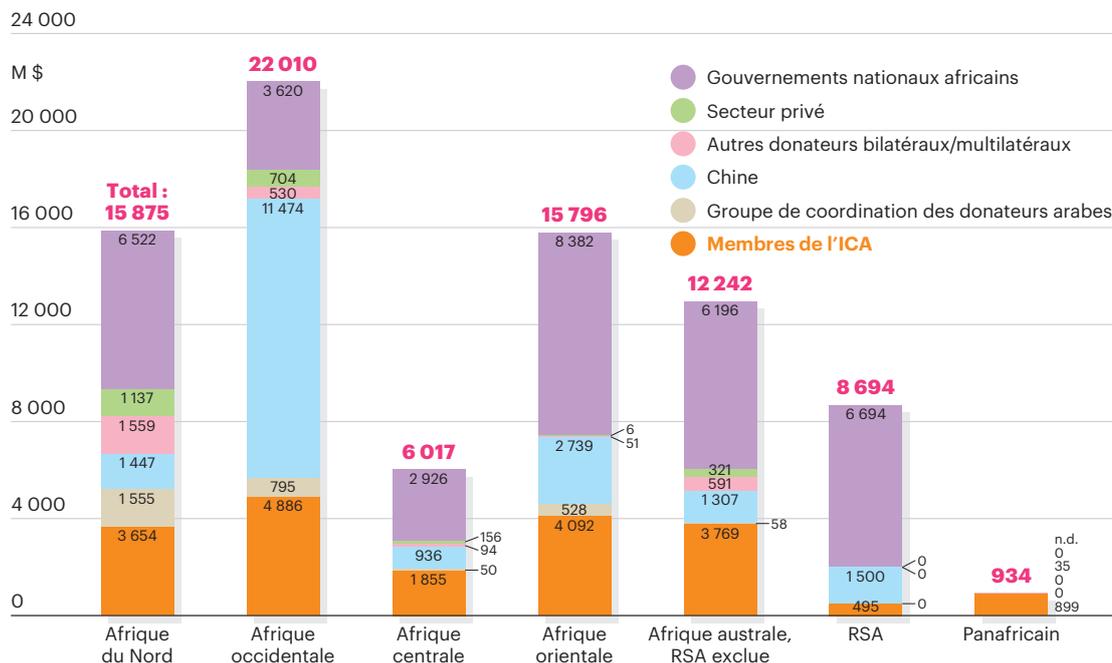


Figure 14
Total des engagements souscrits en faveur des infrastructures par région et source en 2017

Sur le total des engagements de financement de 81,6 Mrd \$ souscrits par l'ensemble des sources en faveur de tous les secteurs des infrastructures en 2017, l'Afrique de l'Ouest a reçu 22 Mrd \$, l'Afrique du Nord 15,9 Mrd \$, l'Afrique de l'Est 15,8 Mrd \$, l'Afrique australe 12,2 Mrd \$, l'Afrique du Sud 8,7 Mrd \$ et l'Afrique centrale 6 Mrd \$. Les engagements intrarégionaux et panafricains ont totalisé 934 M \$.

L'Afrique centrale a enregistré une baisse de financement de 7,9 Mrd \$ en 2016 à 6 Mrd \$ en 2017, ce qui est préoccupant. Le financement en faveur de la région s'inscrivait dans une tendance à la hausse qui avait atteint 8,3 Mrd \$ en 2014 avant de retomber à 4,9 Mrd \$ en 2015. Cette baisse est principalement imputable à la réduction des allocations budgétaires par les gouvernements fédéraux de la région.

L'Afrique de l'Ouest a reçu le plus d'engagements en 2017 avec 22 Mrd \$, soit environ 27% de tous les investissements dans les infrastructures en Afrique. La position de leader de la région est principalement due au financement chinois de 11,5 Mrd \$ (2,3 Mrd \$ en 2016), dont 5,8 Mrd \$ pour le projet de centrale hydroélectrique de 3 050 MW de Mambilla au Nigeria. Le financement des membres de l'ICA pour la région s'est élevé à 4,9 Mrd \$ (4,6 Mrd

\$ en 2016). Le financement public et les engagements de l'ACG en faveur de l'Afrique de l'Ouest ont été considérablement réduits. Le financement public a baissé de 4,9 Mrd \$ en 2016 à 3,6 Mrd \$ en 2017, alors que les engagements de l'ACG sont passés de 1,5 Mrd \$ à 795 M \$ au cours de la même période.

L'Afrique de l'Ouest a aussi enregistré une forte baisse des investissements privés qui n'ont atteint que 704 M \$ en 2017. En 2013, des investissements privés de 5,4 Mrd \$ avaient été enregistrés. Le secteur privé a investi 1,3 Mrd \$ en 2015 et 1,5 Mrd \$ en 2016.

L'Afrique de l'Est a déclaré des engagements de 15,8 Mrd \$ en 2017, ce qui est 23% de plus que les 12,9 Mrd \$, mais considérablement moins que le niveau record des cinq dernières années de 23,7 Mrd \$ atteint en 2013 lors de l'annonce par la Chine du financement de projets ferroviaires de grande envergure au Kenya et en Éthiopie. Le financement de la Chine avait totalisé 9,3 Mrd \$ en 2013, contre 4,5 Mrd \$ en 2017.

Avec 8,4 Mrd \$, les dépenses publiques en Afrique de l'Est sont les plus élevées depuis les cinq dernières années où la moyenne des allocations budgétaires était comprises entre 5,6 et 7,3 Mrd \$. Le financement de 4 Mrd \$ des membres de l'ICA est légèrement inférieur à la

moyenne annuelle des cinq dernières années de 4,4 Mrd \$.

Avec des engagements de 15,9 Mrd \$, l'Afrique du Nord a enregistré le plus haut niveau d'engagements depuis 2014 lorsqu'elle avait reçu 23,2 Mrd \$. Les engagements annuels moyens au cours des quatre dernières années s'élèvent à 16,1 Mrd \$. Les investissements en 2017 ont été stimulés par un intérêt accru du secteur privé et le soutien d'IFD en faveur du projet solaire de Benban en Égypte. Les dépenses publiques totalisant 6,5 Mrd \$ en 2017 représentent le plus grand montant engagé au cours des cinq dernières années.

Les engagements de l'Afrique australe pour 2017 de 12,2 Mrd \$ ont presque doublé par rapport aux 6,5 Mrd \$ de l'année précédente, même si les engagements de 2016 avaient été exceptionnellement faibles. De 2013 à 2015, les engagements étaient d'en moyenne 15,4 Mrd \$. Au cours des cinq dernières années, le financement public a considérablement baissé dans la région, de 12 Mrd \$ en 2013 à 6,2 Mrd \$ en 2017, même si les derniers chiffres montrent une augmentation par rapport aux 4,7 Mrd \$ de 2016. Les engagements de 3,8 Mrd \$ souscrits par les membres de l'ICA en faveur de la région en 2017 sont les plus élevés depuis cinq ans, période au cours de laquelle le montant

annuel moyen engagé était de 2,3 Mrd \$. Les engagements des membres de l'ICA se sont élevés à 1,4 Mrd \$ en 2016.

En République d'Afrique du Sud, les engagements en faveur des infrastructures ont atteint 8,7 Mrd \$. Ce montant est presque comparable aux 8,6 Mrd \$ engagés en 2016. Cependant, les dépenses en matière d'infrastructures en Afrique du Sud sont variables par rapport à d'autres régions d'Afrique. Cela s'explique principalement par le fait que les dépenses sont considérablement stimulées par les investissements consentis par le secteur privé lors des années où le pays organise des adjudications dans le cadre du Programme d'acquisition des producteurs indépendants d'énergies renouvelables. Au cours des cinq dernières années, l'Afrique du Sud a enregistré des investissements d'à peine 4,9 Mrd \$ en 2014, suivis d'investissements de 11,7 Mrd \$ en 2015. Le pays a aussi attiré de grandes quantités de fonds chinois (2,2 Mrd \$ en 2015 par exemple) qui, dans la plupart des pays, sont à l'origine d'un pic des engagements, comme c'est le cas pour le financement de plusieurs milliards de dollars de chemins de fer au Kenya et en Éthiopie, du barrage de Gerbi en Éthiopie et de la centrale électrique de Mambilla au Nigeria. ■

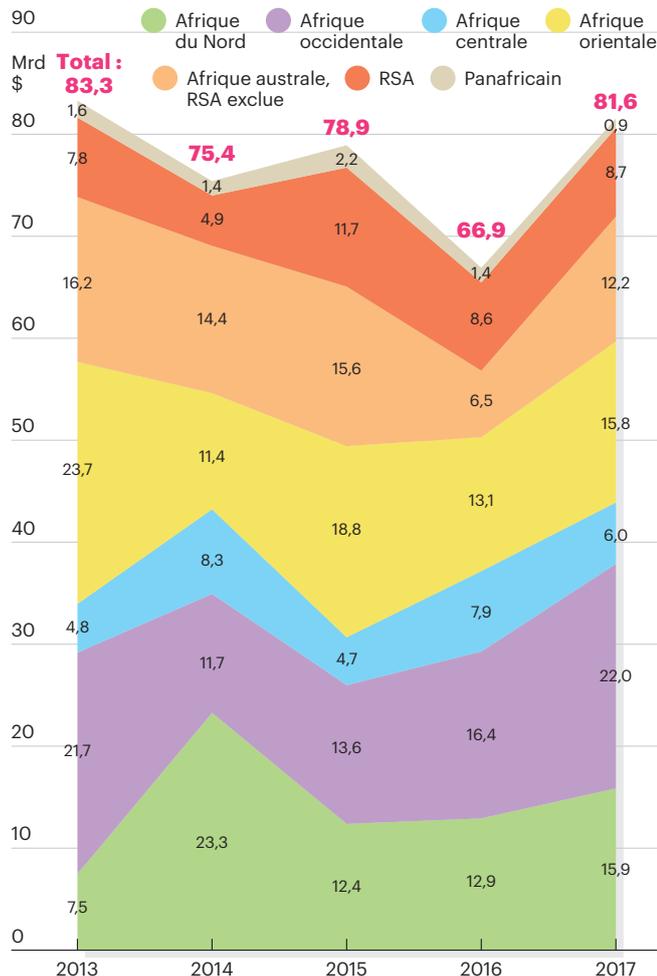


Figure 15
Financement total des infrastructures par région, 2013-2017

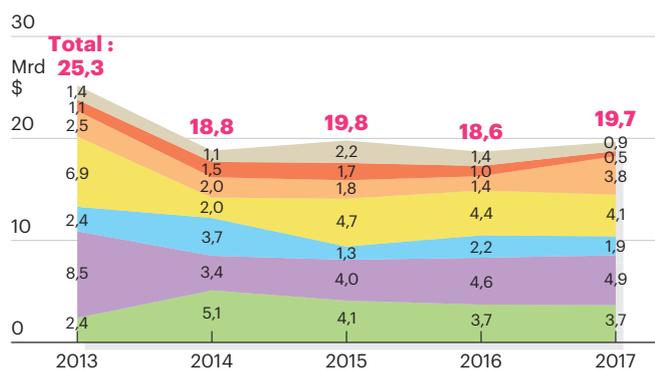


Figure 16
Engagements des membres de l'ICA par région, 2013-2017

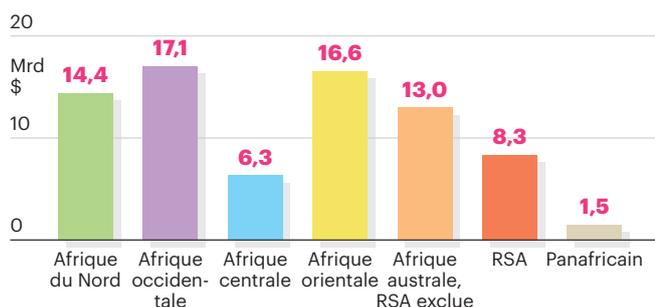


Figure 17
Financement total annuel moyen des infrastructures par région, 2013-2017

3. Tendances stratégiques



3.1 Aperçu général

Ce chapitre examine le déficit de financement des infrastructures, à savoir la différence entre le montant nécessaire pour développer les infrastructures en Afrique et le montant effectivement investi dans le développement des infrastructures.

De récentes estimations suggèrent que le déficit se situerait entre 68 et 108 Mrd \$¹ (voir page 21). Par conséquent, la réduction de ce déficit est une priorité absolue dans de nombreux pays africains depuis plusieurs années maintenant.

Ce chapitre a pour objectif de mettre en évidence la magnitude du déficit de financement, que l'on peut en partie attribuer à une pénurie de projets bancables plutôt qu'à un manque de fonds d'investissement.

Des mécanismes institutionnels efficaces doivent être mis en place pour élargir le

nombre et la variété des sources d'investissement dans le secteur des infrastructures. À cet égard, les pays ayant créé des environnements politiques, réglementaires et législatifs favorables continuent d'attirer des investisseurs. Cependant, les fluctuations des niveaux de financement par secteur observés au cours des dernières années suggèrent que le développement des infrastructures en Afrique est inégal.

Les CER et les Pools énergétiques régionaux (PER) jouent un rôle clé pour faciliter le développement des infrastructures, notamment dans le cadre du soutien qu'ils apportent au PAP-PIDA. Comme prévu, ces organismes régionaux se focalisent aussi sur leurs propres régions. L'analyse réalisée dans ce chapitre porte sur les besoins financiers et les montants réels engagés en faveur de deux CER.

Il est important de noter qu'un développement des infrastructures réparti de manière uniforme sur l'ensemble du continent est plus que jamais important pour parvenir à mettre en place la zone de libre-échange continentale pour l'Afrique (ZLEC) envisagée.

Les CER et les PER africains prouvent qu'ils peuvent avoir un impact à l'échelle continentale. En effet, comme on le verra dans ce chapitre, des projets régionaux tels que l'Interconnecteur Zambie-Tanzanie-Kenya pourraient contribuer de manière significative au développement des infrastructures du continent. ■

¹ BAD's Perspectives économiques en Afrique, 2018

Déficit de financement des infrastructures

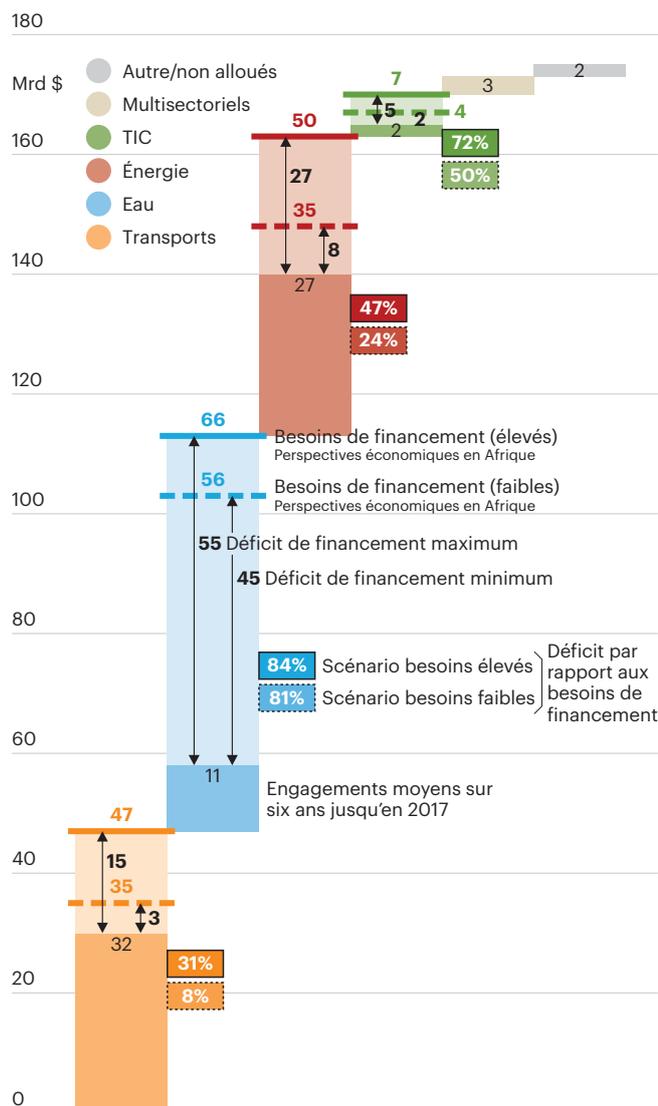


Figure 18
Besoins de financement des infrastructures par secteur, selon les Perspectives économiques en Afrique de la BAD, 2018

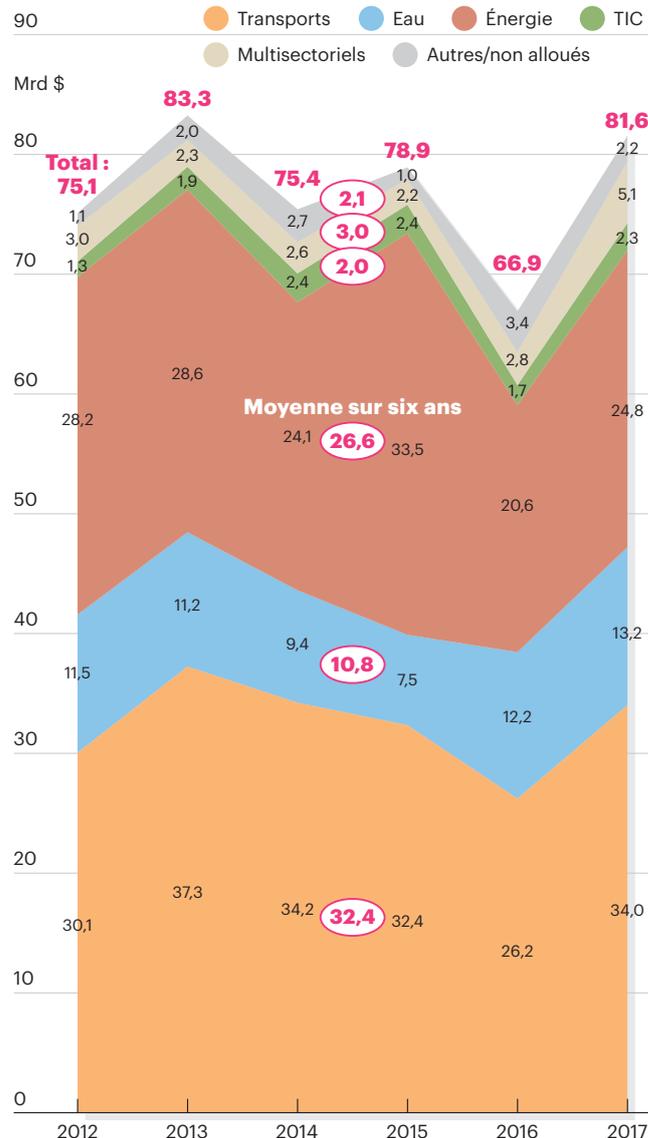


Figure 19
Engagements annuels moyens par secteur 2012-2017 (d'après les recherches et rapports annuels de l'ICA)

Des estimations récentes publiées par la BAD dans son rapport *Perspectives économiques en Afrique 2018* suggèrent que les besoins annuels de l'Afrique en matière de financement d'infrastructures seraient compris entre 130 et 170 Mrd \$, avec un déficit de l'ordre de 68 à 108 Mrd \$. Ce chiffre est supérieur au déficit financier de 93 Mrd \$ présenté en 2010 dans une publication de la Banque mondiale intitulée, *Africa's Infrastructure: A Time for Transformation*.

Cependant, les récentes estimations publiées par la BAD correspondent de près à une estimation apparue dans *Africa's Infrastructure Deficit: Closing*

the Gap, un document d'information présenté au Forum des marchés émergents d'Afrique en mars 2017. Ce document commandé par l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) estime que les dépenses pour les infrastructures devraient représenter 5 à 6% du PIB, soit des dépenses de 120 Mrd \$ par opposition à des dépenses réelles de 84 Mrd \$ tirées des *Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2015*. Le document commandé par la JICA souligne que les besoins annuels en matière de dépenses sont actuellement estimés à 120 Mrd \$. Ce même document encourage les parties prenantes à créer des conditions d'investissement favorables pour attirer le financement privé issu à la fois

d'investisseurs directs et d'investisseurs institutionnels gérant des fonds de retraite et des actifs au titre de contrats d'assurance.

Les besoins de financement par secteur qui sont tirés des estimations publiées dans les Perspectives économiques en Afrique 2018 de la BAD sont présentés dans la Figure 18 ci-dessus.

Cependant, la Figure 19 fait état d'engagements moyens de 77 Mrd \$ reposant sur les données de l'ICA recueillies au cours des six dernières années. Par conséquent, le déficit établi par l'ICA est légèrement inférieur à celui publié dans les *Perspectives économiques en Afrique 2018* qui s'appuie sur le chiffre des engagements

Déficit de financement des infrastructures

Besoins de financement des infrastructures par secteur							
(Mrd \$ sauf indication contraire)	Besoins de financement (faibles)*	Besoins de financement (élevés)*	Engagements moyens sur six ans jusqu'en 2017**	Déficit de financement minimum	Déficit de financement maximum	% du déficit par rapport aux besoins de financement (scénario besoins faibles)	% déficit par rapport aux besoins de financement (scénario besoins élevés)
Transports	35	47	32	3	15	8%	31%
Eau	56	66	11	45	55	81%	84%
Energie	35	50	27	8	23	24%	47%
TIC	4	7	2	2	5	50%	72%
Multisectoriel	-	-	3	-3	-3	-	-
Autres	-	-	0	0	0	-	-
Non alloués	-	-	2	-2	-2	-	-
Total	130	170	77	53	93	41%	55%

* Perspectives économiques en Afrique ** Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2017

souscrits par l'ensemble des sources de 62,5 Mrd \$ tiré des Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2016. Les engagements souscrits en 2016 étaient les plus faibles de ces dernières années. La Figure 18 suggère donc un déficit de financement annuel sur la période 2012-17 de l'ordre de 53 à 93 Mrd \$.

À la lecture du tableau ci-dessus, il apparaît clairement que le déficit de financement des infrastructures est plus important dans certains secteurs que dans d'autres. À cet égard, le secteur de l'eau enregistre un déficit de 81 à 84% par rapport à ses besoins de financement annuels et a du mal à combler ce déficit financier. En revanche, compte tenu de ses besoins de financement annuels de 35 Mrd \$, le déficit de financement du secteur des transports par rapport à ses besoins de financement n'est que de 8%, ce qui est relativement négligeable.

Dans la Figure 19, le récapitulatif des tendances sectorielles présentées dans les Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2017 pour la période 2012-17 ne montre aucun changement notable dans les tendances sectorielles au cours des dernières années. Cependant, on constate des pics importants principalement dus à un certain nombre d'engagements substantiels souscrits par une variété de sources. En 2014, les engagements avaient été stimulés par l'un des plus grands engagements jamais enregistrés, les 8,4 Mrd \$ levés par l'intermédiaire de certificats de dépôt vendus aux citoyens égyptiens pour l'agrandissement du Canal de Suez. En 2013, le secteur privé a engagé une somme conséquente de 4,6

Mrd \$ en faveur principalement de deux projets de transport au Nigeria – l'agrandissement du port d'Onne (2,9 Mrd \$) et le port maritime de Lekki Deep (1,5 Mrd \$). En 2013, les engagements en faveur des transports ont été stimulés par les engagements de 3,75 Mrd \$ souscrits par la Chine pour le chemin de fer Mombasa-Nairobi, et de 3,3 Mrd \$ pour la liaison ferroviaire entre la capitale de l'Éthiopie, Addis-Abeba, et la capitale portuaire de Djibouti sur le Mer Rouge. En 2015, les engagements en faveur du secteur de l'énergie ont été stimulés par un financement de 4,3 Mrd \$ de la Chine destiné au projet hydraulique de Caculo Cabaço en Angola, et en 2010, par le financement de 12,9 Mrd \$ des membres de l'ICA destiné à des projets énergétiques en Afrique du Nord et en Afrique du Sud. Le programme REIPPP créé en Afrique du Sud en 2011 a attiré 20,5 Mrd \$ au cours des quatre premières années, ce qui est supérieur au montant investi par les producteurs d'électricité indépendants dans le reste de l'Afrique sub-saharienne au cours des 25 dernières années².

Mécanismes institutionnels efficaces

L'interprétation du déficit de financement des infrastructures en Afrique ne devrait pas se limiter au manque de fonds. Les parties prenantes interviewées dans le cadre des *Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2017* confirment que le déficit de financement

n'est pas nécessairement un produit du manque de fonds et semblent suggérer qu'il existe des fonds disponibles pour le développement des infrastructures en Afrique. Le défi, en revanche, consisterait à trouver des projets bancables.

Lucy Heintz, directrice des énergies renouvelables chez l'investisseur en fonds propres sur les marchés de croissance Actis, remarque dans une autre partie de ce rapport, qu'il existe désormais plusieurs investissements privés fructueux dans le secteur de l'énergie sur le continent (*voir page 66*). Elle cite des pays comme le Sénégal, le Ghana, le Kenya, le Mozambique, le Sénégal et l'Afrique du Sud dans lesquels les cadres de producteurs d'électricité indépendants bien compris et qui bénéficient d'une capacité privée croissante.

Si davantage de pays disposaient de mécanismes institutionnels efficaces, les perspectives d'une hausse des investissements seraient sans doute meilleures. Dans sa préface des *Perspectives économiques en Afrique 2018*, le Président du Groupe de la BAD Akinwumi Adesina résume les besoins:

“Pour exploiter le vaste potentiel de développement des infrastructures, les autorités nationales devront mettre en place des mécanismes institutionnels efficaces destinés à gérer les tâches complexes que sont la planification, la conception, la coordination, et la mise en œuvre des projets, ainsi que la réglementation,” a-t-il déclaré. Adesina

¹ En raison de la disponibilité de nouvelles données, le chiffre de 62,5 Mrd \$ indiqué dans les *Tendances du financement des infrastructures en Afrique de 2016* a été ajusté à 66,9 Mrd \$ dans les *Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2017*.

² *The South African Renewable Energy Independent Power Producer Procurement Programme: A review and lessons learned*, Anton Eberhard & Raine Naude, 2016

Engagements de l'ensemble des sources, tendance sur six ans (Mrd \$)							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Average
Transports	30,06	37,26	34,24	32,36	26,24	34,04	32
Eau	11,53	11,20	9,38	7,54	12,22	13,18	11
Energie	28,18	28,60	24,06	33,52	20,62	24,78	27
TIC	1,30	1,91	2,39	2,38	1,66	2,27	2
Multisectoriel	2,97	2,26	2,61	2,15	2,77	5,13	3
Autres	0	0	0	0	0,48	0	0,1
Non alloués	1,07	2,03	2,74	0,97	2,91	2,17	2
Total	75,11	83,26	75,42	78,92	66,90*	81,57	

* Tel qu'ajusté dans les *Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2017*

suggère que les gouvernements devraient aussi prêter attention aux aspects non matériels du développement des infrastructures, en abordant les questions de politiques et de réglementation et en formant des équipes capables d'exécuter des montages financiers.

Le financement privé est disponible pour des projets présentant des environnements politiques, réglementaires et législatifs favorables. C'est ce que l'on constate dans plusieurs pays, notamment dans les secteurs des ports, de l'énergie et des télécommunications.

Le programme RIEPPP de l'Afrique du Sud a permis de créer un environnement propice et d'attirer des investissements privés dans le secteur de l'énergie. Il a permis de développer une politique de passation de marchés rigoureuse et le gouvernement a montré sa capacité à gérer un processus d'appels d'offres efficace qui stimule les offres concurrentielles.

À travers le financement de 8,4 Mrd \$ mobilisé pour le Canal de Suez en 2014 par l'intermédiaire de certificats de dépôt vendus aux citoyens égyptiens, l'Égypte a aussi démontré que des solutions de financement novatrices pouvaient fonctionner. En 2017, Le Caire a une fois de plus montré comment créer des conditions propices aux investisseurs publics et privés dans les énergies renouvelables avec le Parc solaire de Benban, qui a levé 1,98 Mrd \$, dont 513 M \$ d'investissements privés (voir page 67).

Types et sources de financement

Les applications de plus en plus sophistiquées de techniques de financement contribuent à élargir l'éventail des instruments de financement disponibles et permettent aux investisseurs d'occuper des espaces

laissés vacants par les bailleurs de fonds traditionnels.

Les nouveaux bailleurs de fonds qui contribuent à élargir la réserve de fonds sont aussi de bon augure. Dans son rapport intitulé *Perspectives économiques en Afrique 2018*, la BAD souligne que les investisseurs institutionnels comme les compagnies d'assurance, les fonds de retraite et les fonds souverains disposent, à l'échelle mondiale, de plus de 100 billions \$ d'actifs sous gestion. Une petite partie de l'épargne mondiale excédentaire et des ressources à faible rendement suffirait pour combler le déficit de financement de l'Afrique et pour financer des projets d'infrastructure. Les conditions préalables pour ces types d'investisseurs seraient une fois de plus des mécanismes institutionnels efficaces.

Parmi les autres sources susceptibles de combler le déficit de financement, on peut citer les flux financiers illicites. Selon le rapport de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) intitulé *Illicit Financial Flows, the Economy of illicit trade in West Africa* (février, 2018), ces flux coûtent aux pays africains au moins 50 Mrd \$ par an, soit plus que le montant total de l'aide au développement reçue par le continent. Selon des estimations d'un panel de haut niveau de la Commission économique pour l'Afrique des Nations unies (CEA), les flux illicites – qui sont souvent le résultat d'exportations de ressources sous-évaluées ou de l'absence de recouvrement d'impôts – sont en augmentation depuis le début du siècle où ils s'élevaient à moins de 20 Mrd \$. Un rapport commun de la BAD et du groupe de recherche et de plaidoyer Global Financial Integrity (GFI) basé aux USA, intitulé *Illicit Financial Flows and the Problem of Net Resource*

Transfers from Africa: 1980–2009, a aussi estimé que la fuite illicite de capitaux du continent au cours de cette période de 30 ans était de l'ordre de 1,2 à 1,4 billions \$.

Le recouvrement par les gouvernements des recettes actuellement perdues du fait des flux financiers illicites permettrait d'accroître les fonds destinés aux infrastructures. Le rapport de la BAD/GFI explique que la lutte contre les flux financiers illicites peut profiter directement au développement des infrastructures en mobilisant des fonds supplémentaires. Il reconnaît aussi que la réduction des flux financiers illicites permettrait de créer un environnement plus attractif pour les investisseurs dans les infrastructures. Le rapport souligne aussi que les politiques destinées à stimuler les transferts entrants comprennent en général des mesures visant à améliorer le climat des affaires d'un pays, comme la stabilité politique et économique et des mesures spécifiques propices aux affaires.

Dans son rapport *Base erosion and profit shifting in Africa: reforms to facilitate improved taxation of multinational enterprises*, la CEA déclare que les flux financiers illicites entravent le développement des infrastructures. Le rapport porte sur l'exploitation par des entreprises multinationales de règles fiscales non synchronisées inadaptées aux modèles commerciaux modernes, provoquant ainsi l'érosion des assiettes fiscales des pays africains et un transfert des profits vers les juridictions à faible fiscalité. Selon le rapport, "il en résulte une baisse des recettes fiscales de l'État et un sous-financement critique de l'investissement public et des infrastructures qui pourraient contribuer à promouvoir la croissance économique". ■

3.3 Zone de libre-échange Intra-africain



L'accord de mars 2018 visant à créer une Zone de libre-échange continentale pour l'Afrique marque un tournant dans l'ambition affichée par le continent de stimuler le commerce intra-africain et de dynamiser le développement économique. Ceci dit, les décideurs politiques tiennent à souligner que les améliorations des infrastructures sont essentielles pour atteindre ces objectifs.

L'Afrique s'efforce depuis longtemps d'augmenter la coopération commerciale par l'intermédiaire d'une variété d'initiatives visant notamment à créer des CER et des zones de libre-échange inter-régional. Mais la signature le 21 mars de l'Accord de libre-échange continental pour l'Afrique à l'occasion du sommet extraordinaire de l'Assemblée de l'UA à Kigali devrait avoir un effet transformateur sur le continent.

L'initiative de la ZLEC vise à créer un marché continental unique pour les biens et services, et la libre circulation des investissements. La ZLEC prévoit aussi la libre circulation des hommes et femmes d'affaires – débouchant sur la création d'une union douanière continentale.

Avec la mise en œuvre de la ZLEC – qui entrera en vigueur une fois que les parlements de 22 des 49 signataires auront ratifiés l'accord – l'Afrique prendra pour modèle les nombreux objectifs et caractéristiques sur lesquels a reposé la création de l'Union européenne (UE).

Une étude de 2012 publiée par la CEA suggère que le commerce intra-africain

pourrait augmenter de près de 52,3% d'ici 2022, par rapport à un scénario de base de 2010, suite à la création de la zone de libre-échange continentale. Les hypothèses envisageaient dans ces prévisions était une création de la ZLEC en 2017 et la mise en œuvre complète des scénarios en 2022.

Un rapport préparé par les administrateurs aux affaires économiques de la CEA Simon Mevel et Stephen Karingi, intitulé *Deepening Regional Integration in Africa: A Computable General Equilibrium Assessment of the Establishment of a Continental Free Trade Area followed by a Continental Customs Union* indique que la croissance du commerce intra-africain serait stimulée par une augmentation des échanges sur le continent dans trois secteurs : l'agriculture et l'alimentation, l'industrie et les services.

Cependant, le rapport de la CEA note que la médiocrité des infrastructures, notamment dans le secteur des transports, est un obstacle à la croissance du commerce intra-africain dans ces secteurs clés.

Plusieurs décideurs politiques ont insisté sur ce point en rappelant que la réussite de la ZLEC dépendait de la capacité de l'Afrique à créer et à maintenir les infrastructures requises pour permettre la libre circulation des produits sur le continent.

À l'occasion d'une table ronde sur le thème de la ZLEC organisée lors de la Conférence des ministres africains des Finances, de la Planification et du Développement économique de la CEA

en mai 2018, le président de la séance, le ministre des Finances sénégalais Amadou Ba, a reconnu qu'il existait une volonté politique d'intégration mais qu'il faudrait accorder la priorité aux investissements dans les infrastructures.

Le président de l'Association of Nigerian Traders, Ken Ukaoha, a fait remarquer que les liaisons de transport pourraient constituer un obstacle à l'essor du commerce intra-africain tel qu'envisagé par la ZLEC.

La réussite du commerce intra-africain pourrait reposer sur la traduction de cet enthousiasme pour une nouvelle zone de libre-échange en des améliorations tangibles des routes, chemins de fer et aéroports. Pour ce faire, le déficit de financement des infrastructures doit être comblé en augmentant le nombre de projets bancables en vue d'élargir la disponibilité des fonds.

La faculté des investisseurs à transformer les ambitions croissantes en investissements concrets pour développer les infrastructures du continent pourrait être déterminante pour permettre à la ZLEC de tirer parti des succès obtenus par certaines des CER existantes et de surmonter les obstacles ayant entravé les efforts par le passé.

Néanmoins, la signature de l'accord ZLEC souligne la nécessité pour les investisseurs africains et internationaux d'aider le continent à atteindre ses objectifs de prospérité et de pérennité économiques. ■

3.4 Interconnecteur ZTK

Coopération régionale, impact continental

Les Communautés économiques régionales et les Pools énergétiques régionaux jouent un rôle de catalyseur dans le développement des projets régionaux comme dans l'interconnexion des régions d'Afrique.

De manière générale, la collaboration des pays africains dans le but de tirer pleinement parti des ressources et capacités de l'Afrique et leur apporter de la valeur ajoutée est primordiale pour le continent. Par conséquent, la connectivité continentale des infrastructures africaines constituera une base essentielle pour le développement de la ZLEC.

Les CER et les PER jouent déjà des rôles clés en facilitant des projets qui s'inscrivent dans une autre vision continentale, le Plan d'action prioritaire du PIDA, et plusieurs de ces projets pourraient être mis en avant pour démontrer les progrès accomplis vers des infrastructures africaines intégrées.

Action régionale

Le projet d'interconnexion électrique Zambie-Tanzanie-Kenya (ZTK) est l'un des projets de portée continentale du PAP-PIDA qui progresse rapidement. Il est l'exemple même d'un projet qui doit être exécuté par plusieurs acteurs nationaux et régionaux et qui aura au bout du compte un impact continental. Le ZTK est aussi appuyé par des IFD parmi lesquelles la BAD, la BEI et la JICA, et la Banque mondiale.

Les organisations régionales participant au ZTK incluent notamment la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE, la CER leader), le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA, CER participante), le Pool énergétique d'Afrique de l'Est (PEAE, organisation sectorielle), l'Agence de planification et de coordination du NEPAD (NPCA, coordinatrice continentale), la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC, CER participante), ainsi que les organisations nationales qui doivent considérer le projet dans un contexte régional et continental.

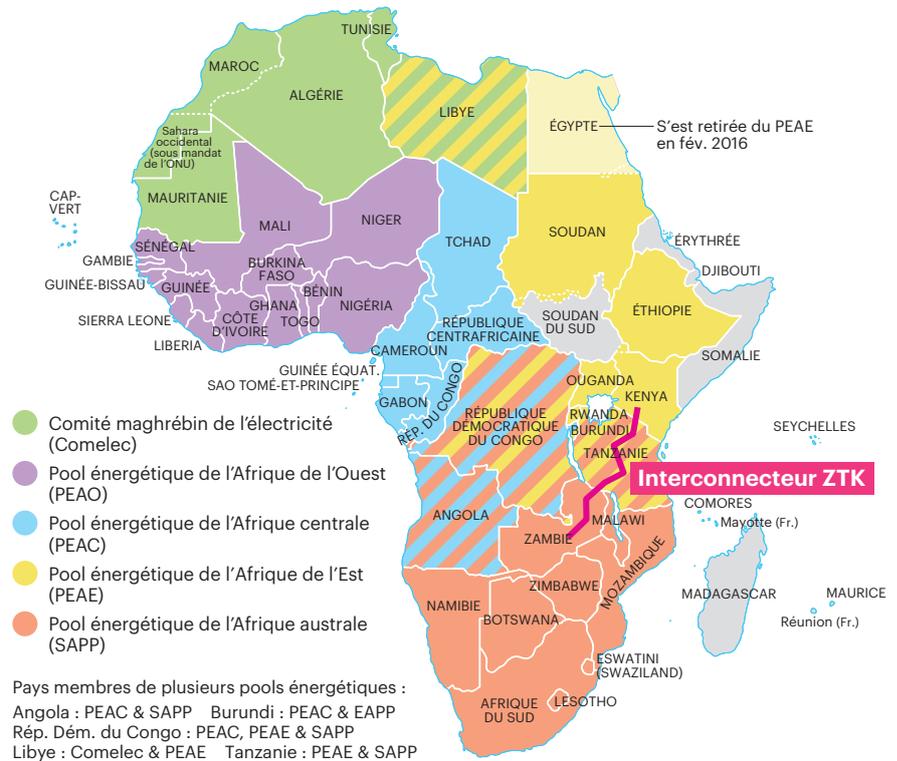
Impact continental

Les trois CER qui participent au projet perçoivent aussi le ZTK d'un point de

vue continental. Le secteur de l'électricité de la région de la SADC n'est pas entièrement intégré parce que l'Angola, le Malawi et la Tanzanie ne sont pas reliés au réseau électrique régional. Cela signifie que toute nouvelle capacité de production installée dans l'un des trois pays ne peut pas être exploitée par les neuf autres membres du SAPP – Botswana, République Démocratique du Congo (RDC), eSwatini (anciennement le Swaziland), Lesotho, Mozambique, Namibie, Afrique du Sud, Zambie et Zimbabwe. Inversement, la puissance

installée dans le plus grand groupe de pays n'est pas exploitée par l'Angola, le Malawi et la Tanzanie. Le ZTK permettra de remédier à cette situation régionale.

Au-delà des avantages régionaux, le ZTK connectera le SAPP et le PEAE et améliorera le commerce d'électricité inter-régional en interconnectant les réseaux du PEAE et du SAPP. Ce projet devrait créer le plus grand pool énergétique sur le continent et constituera un élément essentiel du corridor de transport d'électricité Nord-Sud (du Cap au Caire). ■



3.5 Communautés économiques régionales et pools énergétiques régionaux

Les Communautés économiques régionales et les Pools énergétiques régionaux ayant fourni des données pour la première fois pour les *Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2017* sont la Communauté de l'Afrique de l'Est, la Communauté économique des États d'Afrique centrale, la Communauté de développement de l'Afrique australe et le Pool énergétique de l'Afrique australe. Cette partie compare les besoins en matière de dépenses d'infrastructure de deux des CER – la Communauté de l'Afrique de l'Est et la Communauté de développement de l'Afrique australe – avec les données de l'ICA sur les engagements. Bien qu'il ne soit pas possible de procéder à des comparaisons directes entre les CER et les données de l'ICA, les données offrent un aperçu de la magnitude des déficits de financement dans les différents secteurs et domaines.

Communauté de l'Afrique de l'Est

Dans son document intitulé *Heads Of State Priority Infrastructure Projects Implementation Progress And Status Updates*, la CAE indique avoir identifié 286 projets et programmes d'infrastructure prioritaires qui nécessiteront un investissement de 78,7 Mrd \$ au cours des 10 prochaines années jusqu'en 2028 et au-delà. Parmi ces projets se trouvent 17 projets et programmes d'intégration régionale de grande envergure et à fort impact avec des besoins de financement estimés à 61,2b Mrd \$. À l'exclusion de deux projets de 4 Mrd \$ qui ne rentrent pas dans la définition des infrastructures de l'ICA, les besoins de financement de la CAR pour ces 17 projets s'élèvent à 53,2 Mrd \$. Certains de ces besoins de financement ont été satisfaits, et certains projets ou volets de projets plus grands ont été achevés.

Selon les données de l'ICA, les engagements en faveur des six pays de la CAE souscrits par l'ensemble des sources ont totalisé 10,3 Mrd \$ en 2017

et 9,89 Mrd \$ en 2016, chiffres qui excluent les engagements souscrits en faveur d'une région plutôt que d'un pays spécifique.

Une analyse présentée par la Direction de l'infrastructure de la communauté a montré que la CAE avait fait des progrès au niveau de son portefeuille de projets. Selon elle, sur les 40 projets qui étaient au stade de la conception en 2014, 24 ont progressé vers différents stades de préparation et de mise en œuvre, alors que 14 projets ont été achevés entre novembre 2014 et novembre 2017 comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Au total, 12 projets ont obtenu un financement, 55 sont en cours de construction, alors que le processus d'appels d'offres a été initié pour 42 projets.

Mais la CAE reconnaît que la préparation et la mise en œuvre des projets demeurent les principaux obstacles à une réalisation plus rapide des projets d'infrastructure. Les défis



persistants incluent notamment les contraintes financières et celles liées aux capacités. De nombreux projets (146) se trouvent à différents stades de la phase préparatoire et nécessitent un financement pour passer à l'étape suivante. L'état de la mise en œuvre par étape de développement pour les projets prioritaires à compter de novembre 2017 est indiqué dans la Figure 21 ci-dessous.

Néanmoins, le Secrétariat de la CAE continue à faire pression pour créer davantage d'infrastructures régionales ou des infrastructures de meilleure qualité. Elle est notamment en train de préparer des montages financiers pour 36 projets d'infrastructure bancables sur la base de leur attrait pour les investisseurs publics et privés. Ce processus devrait conduire à l'élaboration d'un Plan d'investissement pour le développement d'un corridor et d'un plan marketing visant à développer et à mettre en œuvre des projets dans les secteurs des transports, de l'énergie, des eaux transfrontalières et des TIC. Selon David Niyonsenga, expert en infrastructure de la CAE, "une fois que le montage sera complet, ces projets seront présentés à des fins de sondage préalablement à la mise sur le marché en vue d'optimiser l'intérêt des investisseurs". ■

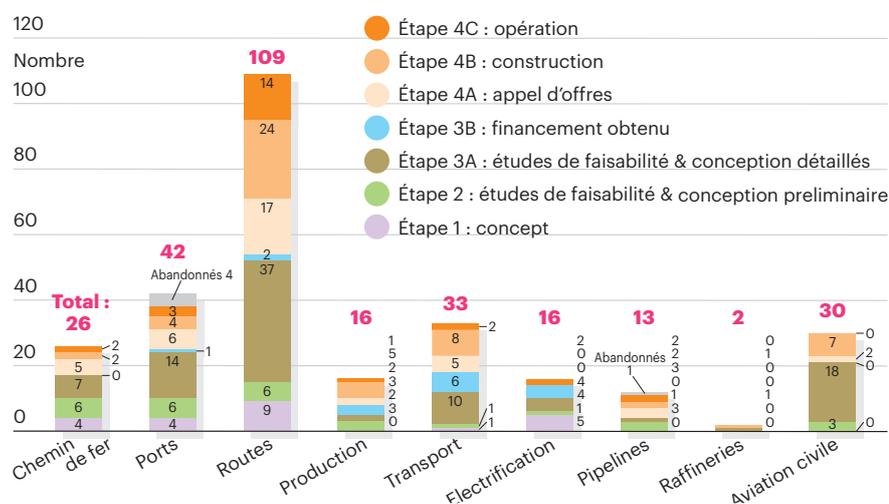


Figure 21 État de la mise en œuvre des projets prioritaires de la CAE, nov.2017

Source: *Heads Of State Priority Infrastructure Projects Implementation Progress And Status Updates*, document préparé par la Direction de l'infrastructure de la CAE, février 2018

Projets achevés de la CAE (nov. 2014-nov. 2017)

Phase I: Construction de la ligne ferroviaire à écartement standard Mombasa-Nairobi (472km)

Construction de la route Musoma (Makutano)-Sirari/Isebania (83km)

Construction de la route Makebuko-Butaganzwa (21km)

Réhabilitation de la route d'accès secondaire Kifuru - Kinyerezi - Stakishari (Banana)

Réhabilitation de la route Mbezi Shule-SamakiWabichi (Mbezi Beach/ TangiBovu).

Réhabilitation de la route Kawawa Roundabout-Msimbazi-Twiga (Jangwani) (2,7km)

Réhabilitation de la route Kigogo-TabataDampo (1.6km)

Réhabilitation de la route Kibamba-Kisopwa (tronçon Kibamba-Mloganzil ; 4 km)

Construction d'une route entre la frontière Simiyu/Mara-Musoma (85,5km)

Construction de la route Mugina-Nyanza-Lac (45km)

Renforcement du port de Mombasa : 2e terminal à conteneurs - (Kipevu Ouest): Phase I

Développement des ports du Lac Nyasa : port de Ndumbi

Construction du pipeline de 10 pouces (25 cm) de diamètre entre Sinendet et Kisumu (120km)

Gazoduc Mtwara-Kilwa/Somanga-Dar es Salaam

Communauté de développement de l'Afrique australe

Les infrastructures étaient au cœur de la réunion de haut niveau la SADC de 2018 qui a réuni les dirigeants des États membres et des hauts représentants des 16 pays de la communauté.

Le thème choisi pour le Sommet des Chefs d'État et de Gouvernement de la communauté et les réunions du Conseil des ministres de la SADC qui se sont tenus en août 2018 à Windhoek, en Namibie était *Promouvoir le développement des infrastructures et l'autonomisation des jeunes pour un développement durable*. Ce thème s'appuie sur les quatre Sommets précédents de la SADC qui se sont penchés sur les questions liées au développement industriel.

Le sommet a discuté des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan directeur régional de développement des infrastructures (RIDMP) de la SADC, et notamment le programme d'industrialisation, qui est essentiel pour la croissance socio-économique de la région. Le RIDMP est la stratégie de la région pour développer des infrastructures régionales intégrées en vue de satisfaire la demande projetée d'ici 2027.

Selon le RIDMP, les besoins de financement s'élevaient à 63,8 Mrd \$ pour des projets d'infrastructure sélectionnés dans la période 2012-17 dans le cadre d'un plan d'action à court terme. Ce chiffre suggère un besoin de financement annuel de 12,8 Mrd \$. À titre de comparaison, le total des engagements des États membres de la SADC (à l'exclusion des engagements régionaux) enregistré par les données de l'ICA s'élève à 20,7 Mrd \$ en 2017 et à

10,7 Mrd \$ en 2016. Cet écart important s'explique par une augmentation souvent considérable des dépenses d'infrastructure dans chacun des États membres en 2017 par rapport à 2016.

Le RIDMP contient des prévisions des besoins financiers à plus long terme sur 15 ans pour la période 2012-27. Pour les projets et programmes identifiés dans le plan, la SADC prévoit des besoins financiers de 176 Mrd \$ pour les projets d'énergie, et de 100 Mrd \$ pour les projets de transport.

Cela équivaut à des besoins annuels moyens de 11,7 Mrd \$ pour le secteur de l'énergie. À titre de comparaison, le total des engagements des États membres de la SADC (à l'exclusion des engagements régionaux) enregistré par les données de l'ICA s'élève à 6,3 Mrd \$ en 2017 et à 3,1 Mrd \$ en 2016.

Le RIDMP évoque des besoins de financement de 6,6 Mrd \$ pour le secteur des transports en vue de répondre aux besoins du plan. À titre de comparaison, le total des engagements de l'ensemble des sources en faveur du secteur des transports dans les États membres de la SADC (à l'exclusion des engagements régionaux) enregistré par les données de l'ICA s'élève à 9,1 Mrd \$ en 2017 et à 4,8 Mrd \$ en 2016.

Lors de son discours laminaire qu'il a prononcé à l'occasion du sommet de Windhoek en qualité de président sortant de la SADC, le Président de l'Afrique du Sud, Cyril Ramaphosa, a indiqué clairement que la constitution d'une réserve de projets bancables était indispensable au développement des infrastructures, et a expliqué pourquoi le développement des infrastructures



est essentiel pour la stratégie industrielle de la région.

“La capacité des pays de la SADC à mettre en place un secteur industriel compétitif et à promouvoir de meilleurs liens industriels a été entravée par le manque d'infrastructures dans des domaines comme l'énergie, les transports et les communications” a-t-il déclaré.

La coopération régionale en matière de développement des infrastructures permettra d'abaisser les coûts des transactions, de renforcer les marchés régionaux et de rendre la production et les exportations plus compétitives. Les investissements dans les infrastructures doivent donc constituer une priorité absolue. Grâce à nos efforts conjoints, la région dispose désormais d'une bonne réserve de projets bancables que nous devons désormais mener à terme,” a conclu Ramaphosa. ■

4. Financement des membres de l'ICA

4.1 Aperçu général

En 2017, les membres de l'ICA ont engagé 19,7 Mrd \$ en faveur des infrastructures africaines, soit une augmentation de 5% par rapport aux 18,6 Mrd \$ enregistrés en 2016. Ce montant, qui est légèrement inférieur aux engagements record de 19,84 Mrd \$ de 2015, est l'un des plus élevés depuis que l'ICA a commencé à recueillir des données en 2010.

Il se pourrait que les engagements effectifs soient encore plus élevés étant donné que la CE, qui a engagé une moyenne de plus de 1 Mrd \$ par an entre 2012 et 2016, n'avait pas fourni de données pour 2017 au moment de la publication.

En 2017, on a assisté à un changement important dans les engagements par secteur par rapport aux années précédentes (voir Figure 22). Par exemple, pour la première fois depuis 2011, les membres de l'ICA ont souscrit davantage d'engagements financiers en faveur des infrastructures de transport que du secteur de l'énergie. Les engagements en faveur du secteur des transports, qui se sont élevés à 8,1 Mrd \$, ont augmenté de 63% par rapport à l'année précédente. Ils ont aussi représenté 41% du financement total des membres de l'ICA. Les engagements en faveur du secteur des TIC ont atteint 620 M \$, soit près du double que le montant des engagements souscrits en 2016.

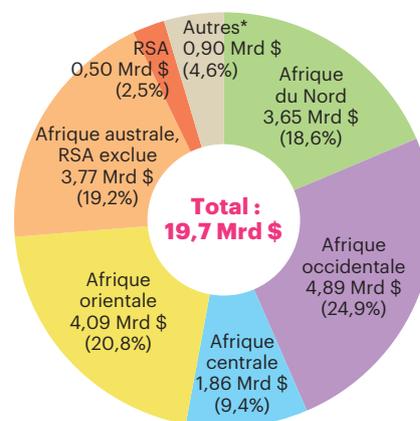
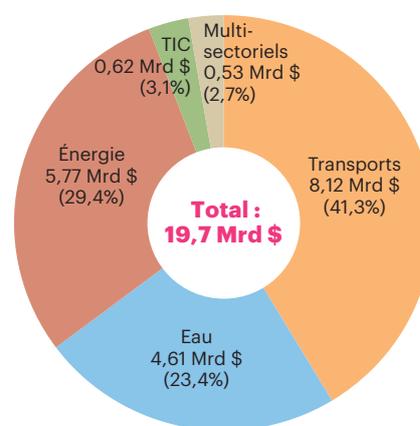
Les 4,8 Mrd \$ engagés en faveur de projets d'eau et d'assainissement sont conformes aux 4,6 Mrd \$ déclarés l'année précédente. Cependant, le financement des infrastructures énergétiques à hauteur de 5,7 Mrd \$ a

représenté une baisse de 25% par rapport aux 7,7 Mrd \$ engagés en 2016. Celle-ci s'inscrit dans le prolongement de tendance à la baisse progressive constatée depuis le niveau record de 9,2 Mrd \$ atteint en 2014. Le financement d'activités multisectorielles par les membres de l'ICA a aussi baissé de 836 M \$ en 2016 à 528 M \$ 2017, soit près de 40%.

Les engagements par région dépeignent une situation équilibrée. En effet, en 2017 L'Afrique du Nord, l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe (à l'exclusion de l'Afrique du Sud) ont reçu environ 20-25% du financement des membres de l'ICA (voir Figure 23), ce qui est conforme aux montants correspondants de 2016. Cependant, la part de l'Afrique australe (à l'exclusion de l'Afrique du Sud) a plus que doublé pour atteindre un niveau record de 3,8 Mrd \$.

Les engagements en faveur de projets d'infrastructure en Afrique du Sud, qui sont passés de 966 M \$ en 2016 à 495 M \$ en 2017, continuent de diminuer. Les engagements souscrits en faveur des infrastructures en Afrique centrale ont baissé de 2,2 Mrd \$ en 2016 à 1,9 Mrd \$ en 2017, confirmant ainsi la tendance à la baisse des dernières années.

En 2017, 10,9 Mrd \$ ont été déboursés par les membres de l'ICA, ce qui est inférieur aux montants de 2011-16 compris entre 11,4 et 13,4 Mrd \$. Dans la logique des engagements déclarés lors des années précédentes, la majorité des fonds déboursés en 2017 a visé le secteur de l'énergie (44%). La répartition régionale des déboursés des membres en 2017 est aussi similaire à celle de 2016. Cependant, l'Afrique australe a enregistré une baisse des



*Y compris panafricains, régionaux et non alloués

Figures 22 et 23
Engagements des membres de l'ICA par secteur en 2017 (en haut), Engagements des membres de l'ICA par région en 2017 (en bas)

déboursés de 1,5 Mrd \$ en 2016 à 815 M \$ en 2017.

L'écart important entre les engagements et les niveaux moins élevés de déboursés n'est pas inhabituel. Il reflète souvent des désengagements faisant suite à des projets ou à des financements qui n'ont pas abouti et qui n'ont pas été déclarés ou enregistrés

Matrice des engagements des membres de l'ICA en 2017 (M \$)

	Transports	Eau	Energie	TIC	Multisectoriel	Total des engagements
Afrique du Nord	732,4	1 048,2	1 584,0	104,8	184,7	3 654,1
Afrique de l'Ouest	2 227,8	803,5	1 648,9	182,6	23,7	4 886,4
Afrique Centrale	574,9	359,9	852,8	58,1	9,5	1 855,2
Afrique de l'Est	1 779,6	1 491,2	719,6	75,5	25,9	4 091,8
Afrique Australe	2 389,5	716,0	525,1	107,1	30,9	3 768,5
RAS	288,4	5,9	71,2	0,2	129,4	495,1
Autres	132,1	182,4	371,7	89,2	124,1	899,4
Total des engagements	8 124,7	4 607,0	5 773,2	617,6	528,1	19 650,6

Matrice des déboursements des membres de l'ICA en 2017 (M \$) – à l'exclusion du CDC

	Transports	Eau	Energie	TIC	Multisectoriel	Total des déboursements
Afrique du Nord	803,1	477,5	1 493,2	34,2	116,3	2 924,3
Afrique de l'Ouest	659,9	593,3	772,5	137,6	14,6	2 177,9
Afrique Centrale	345,7	226,1	318,8	45,4	79,1	1 015,1
Afrique de l'Est	874,6	526,2	635,5	69,0	42,8	2 148,1
Afrique Australe	265,4	260,0	203,0	36,6	49,8	814,7
RAS	3,7	3,7	1 267,5	7,1	288,0	1 570,0
Autres	86,6	43,8	76,8	54,3	35,4	297,0
Total des déboursements	3 039,1	2 130,6	4 767,2	384,1	626,1	10 947,1

dans la série des *Tendances du financement des infrastructures en Afrique*. Parmi les autres raisons pouvant expliquer l'écart entre les engagements et les déboursements figurent les projets dont la construction a coûté moins cher que prévu et des processus de préparation de projets lents entraînant à des retards inattendus dans les déboursements. Dans certains cas, les engagements en faveur de fonds n'ont pas été par la suite déclarés comme déboursements par les membres de l'ICA mais plutôt comme dépenses privées.

En ce qui concerne les types de financement, on a une fois de plus constaté une augmentation du nombre de prêts consentis pour les projets d'infrastructure, alors que les subventions ont diminué, même si ce n'est que légèrement. Les engagements ayant recours à un financement mixte demeurent stables avec environ 2 Mrd \$, alors que les prises de participation ont chuté de près de la moitié à 159 M \$.

En 2017, la part du financement APD et non APD a considérablement changé. Au

cours des années précédentes, cette part était à peu près égale. Cependant, en 2017, le financement au titre de l'APD a représenté 62% de tous les engagements, contre seulement 25% pour le financement non APD. Les membres de l'ICA ne sont pas en mesure de fournir des données pour les 13% restants. Environ deux tiers des déboursements des membres de l'ICA en 2017 provenaient de sources APD, le tiers restant provenant de sources non APD.

Les engagements en faveur des infrastructures immatérielles sont retombés à 1,5 Mrd \$ en 2017. Bien que ce montant soit supérieur aux 1,3 Mrd \$ déclarés en 2015, il demeure inférieur aux 2,3 et 1,8 Mrd \$ enregistrés en 2014 et en 2013, respectivement. Les engagements souscrits par les membres de l'ICA en faveur de la préparation de projets ont baissé de 245 M \$ en 2016 à 120 M \$ en 2017.

Après être remontés à 1,4 Mrd \$ en 2016, les déboursements en faveur des infrastructures immatérielles sont retombés à 717 M \$.

Le soutien en faveur d'opérations régionales a augmenté de 1,9 Mrd \$ en 2016 à 3,1 Mrd \$, soit 16% de tous les engagements de 2017, confirmant ainsi la tendance observée au cours des six dernières années caractérisée par des engagements régionaux qui varient considérablement de 1,8 à 4,5 Mrd \$. ■

Donateurs multilatéraux et bilatéraux

En 2017, les donateurs multilatéraux ont souscrit 12,8 Mrd \$ en faveur des infrastructures africaines, soit 65% du financement total des membres. Les engagements de 6,3 Mrd \$ souscrits par les donateurs bilatéraux ont représenté les 35% restants.

La part représentée par les donateurs multilatéraux dans le financement total des membres de l'ICA était de 58% en 2016 et de 69% en 2015.

Il est cependant important de noter que les donateurs bilatéraux ont apporté des contributions financières à des banques multilatérales de développement, y compris à des membres de l'ICA comme la BAD, la BEI et le GBM. ■

4.2 Types de financement

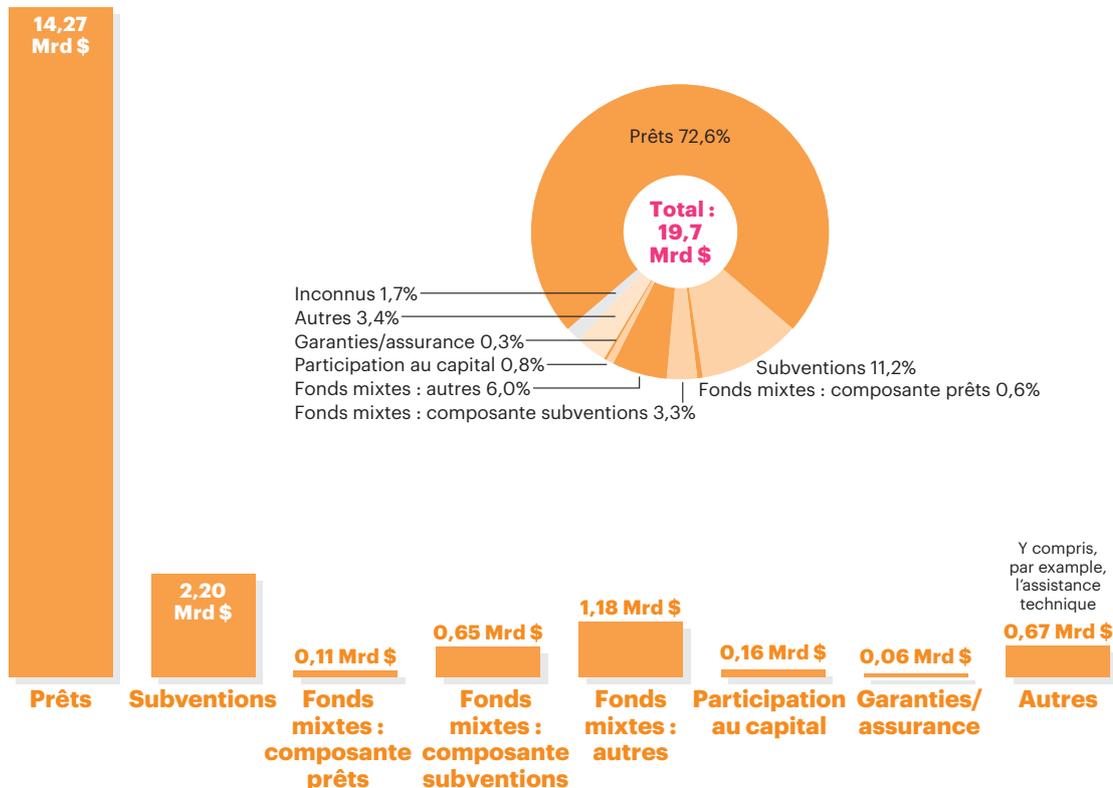


Figure 24
Engagements des membres de l'ICA par type de financement en 2017

Comme lors des années précédentes, près de trois quarts (74%) des engagements souscrits par les membres de l'ICA étaient composés d'un financement par prêts, alors que les subventions ont représenté 11%. Le financement mixte est resté un mécanisme très apprécié avec des engagements de 2 Mrd \$ (10%) souscrits sous forme de prêts, de subventions et/ou de capitaux propres (voir Figure 24). Les 5% restants du financement sont représentés par des garanties, des assurances, des prises de participation et autres instruments de financement.

Tous les secteurs ont reçu plusieurs prêts substantiels en 2017. La JICA a consenti un prêt de 401 M \$ au titre de l'APD pour le Projet de développement du port de Toamasina à Madagascar. L'objectif de ce projet est d'agrandir le plus grand port de Madagascar. La BAD et l'Agence française de développement (AFD) ont accordé des prêts de 240 et 167 M \$, respectivement, pour la première phase du projet de complexe solaire de 800MW de Midelt au Maroc. Par ailleurs, l'AFD a prêté 167 M \$ pour la deuxième phase du Projet d'eau et s'assainissement du Lac Victoria (WATSAN II) en Ouganda.

D'après les données fournies par les membres de l'ICA concernant les projets, on constate que les prêts consentis en faveur du secteur des transports ont totalisé 3,39 Mrd \$ en 2017. Les projets de transport notables ayant bénéficié de prêts de la part des membres de l'ICA incluent le segment Dakar-Diamniadio du Projet de train express régional Dakar-Diamniadio-AIBD au Sénégal (BAD – 204 M \$), la Route du Nord de la Côte d'Ivoire (AFD – 134 M \$), et la deuxième ligne du tramway de Casablanca au Maroc (BEI – 67 M \$).

Les projets ayant bénéficié des prêts de 1,6 Mrd \$ consentis par les membres de l'ICA en faveur du secteur de l'énergie incluent la centrale hydroélectrique indépendante de 420MW de Nachtigal au Cameroun (BAD – 167 M \$) qui vise à augmenter la disponibilité de la production électrique à partir d'énergies renouvelables dans l'ensemble du pays ; le programme de passation de marchés dans le secteur de l'énergie solaire Scaling Solar (BEI – 11,8 M \$) qui contribuera à faire baisser le prix de l'électricité ; et la deuxième phase du projet solaire indépendant de Tobene au Sénégal (Société financière internationale (SFI) – 8,2 M \$) qui fera

passer la capacité de la centrale à mazout de 96MW à 19MW. Les travaux d'agrandissement de Tobene, dont le coût est estimé à 36,7 M \$, avait déjà débuté en août 2018.

Les membres de l'ICA ont fourni des données sur des projets TIC financés à hauteur de 1,69 Mrd \$ par des prêts en 2017.

Le Projet de construction de l'installation de dessalement d'eau de mer de Sfax en Tunisie a bénéficié d'un prêt APD de 325 M \$ consenti par la JICA. Cette installation fournira 100 000 mètres cubes par jour d'eau potable de très bonne qualité à 600 000 personnes vivant dans la zone métropolitaines de Sfax, dans le centre de la Tunisie, qui est en proie à une pénurie d'eau depuis le début 2017.

Des subventions totalisant 1,3 Mrd \$ ont été déclarées par les membres, notamment une subvention de 122 M \$ de la Plateforme d'investissement pour l'Afrique de l'UE (AIP – anciennement le Fonds pour les infrastructures en Afrique), par l'intermédiaire de la BEI, pour la modernisation du réseau routier de Madagascar ; et 51,5 M \$ de la JICA pour le Projet d'amélioration de la

rocade Sud qui serviront à réparer le tronçon sud-est de 7km de la rocade du Boulevard des Tansoba dans la capitale du Burkina Faso, Ouagadougou. Cette rocade devrait augmenter le volume des marchandises transportées quotidiennement de 4 500 à 6 900 tonnes.

La BAD a contribué à hauteur de 973 M \$ au total des fonds mixtes attirés par les 35 projets en 2017. Le GBM a engagé des fonds mixtes totalisant 581 M \$, alors que les engagements de la France, de la KfW allemande et de la DBSA étaient de 272, 113 et 5.5 M \$ respectivement.

Sur le total des engagements souscrits sous forme de fonds mixtes, 783 M \$ ont été destinés à des projets régionaux. La BAD a engagé des subventions en faveur de plusieurs volets de projets du PAP-PIDA, notamment 298 M \$ pour le Projet d'interconnexion électrique Cameroun-Tchad, et 155 M \$ pour le Projet d'interconnexion électrique Nigeria-Niger-Burkina Faso-Bénin.

Plusieurs investissements en capital ont été réalisés par les membres de l'ICA dans des entreprises axées sur les infrastructures en 2017. La SFI a déclaré des investissements en capital

de 50 M \$ dans Actis Fund 4, un fonds géré par la société de capital-investissement britannique Actis Capital, qui serviront à soutenir des projets TIC et multisectoriels. Ce financement s'inscrit dans une injection plus importante de 100 M \$ dans Actis Fund 4, dont 65 M \$ proviennent du propre compte de la SFI et les 35 M \$ restants de la Société de gestion d'actifs de la SFI. La BEI a aussi approuvé un investissement en capital de près de 50 M \$ dans le fonds destiné à l'énergie de la société de capital-investissement américaine Denham Capital, dont la majeure partie ciblera l'Afrique. ■

Projets financés en 2017

Les membres de l'ICA financent des projets et des programmes dans quatre secteurs : les transports, l'eau, l'énergie et les TIC. Les projets suivants ont été sélectionnés pour illustrer les activités des membres dans chacun de ces secteurs.

Grande Route du Nord – Zambie

BEI – 122 M \$ (prêt), AIF – 76.5 M \$ (subvention)

La BEI a consenti un prêt concessionnel de 122 M \$ et l'AIF une subvention de 76,5 M \$ (par l'intermédiaire de la BEI) au ministère zambien des Finances pour moderniser la Grande Route du Nord (T2). L'objectif de ce projet est d'élargir et de moderniser 372km de route entre Mpika et Nakonde. Cette modernisation devrait améliorer la sécurité, raccourcir le temps de trajet et réduire les goulots d'étranglement. Par ailleurs, compte tenu qu'il s'agit d'une route nationale clé qui relie la Zambie à la Tanzanie et au Zimbabwe voisins, la modernisation de la route devrait faciliter le commerce intra-africain. Le prêt pour la T2 couvre aussi la réhabilitation d'environ 50km de routes de desserte, l'appui à un certain nombre d'initiatives complémentaires non spécifiées dans la zone et l'apport d'une assistance technique.

Projet d'amélioration du réseau d'alimentation électrique d'Addis-Abeba – Éthiopie

BAD – 99,6 M \$

En novembre 2017, la BAD a approuvé un financement mixte de 99,6 M \$ pour le Projet d'amélioration du réseau d'alimentation électrique d'Addis-Abeba en Éthiopie. Le Fonds africain de développement (FAD) a consenti un prêt de 83,6 M \$ auquel est venue s'ajouter une subvention APD de 14,2 M \$ pour financer la réhabilitation et la construction de 545 km de lignes moyenne tension, remplacer et installer 582 transformateurs de distribution et 13 postes primaires, moderniser neuf postes haute tension et construire 3,8 km de lignes aériennes à double circuit de 132kV. Le projet, qui devrait être achevé d'ici la fin 2020, est conçu pour alléger les contraintes actuelles ou futures liées à l'infrastructure électrique et rattraper les retards accumulés dans le raccordement d'environ 432 000 clients.

Système d'eau potable et d'assainissement de Bamako – Mali

BEI – 56 M \$

En juin 2017, la BEI a signé un prêt de 50 M € (56 M \$) pour un système d'eau potable et d'assainissement dans la capitale malienne Bamako. Ce prêt, qui soutient le programme d'eau et d'assainissement du gouvernement mis en œuvre dans le cadre des Objectifs de Développement du Millénaire, répond aux besoins toujours croissants d'accès à l'eau d'une population qui augmente rapidement. Le projet permettra de doubler la capacité d'alimentation en eau de 144 000 à 288 000 mètres cubes par jour d'ici 2021. En tout, 2,5 M de personnes profiteront du nouveau système d'assainissement. Sur ces 2,5 M de personnes, 560 000 auront accès à l'eau potable dans un avenir très proche.

Plan stratégique national « Tunisie numérique 2020 » – Tunisie

BAD – 81,7 M \$

En octobre 2017, la BAD a approuvé un prêt de 81,7 M \$ pour financer le Plan stratégique national « Tunisie numérique 2020 » de 135 M € (150 M \$) du gouvernement tunisien. Le projet sera mis en œuvre entre 2018 et 2020. De manière générale, il renforcera les services publics grâce à l'utilisation de plateformes numériques à grande échelle. Les activités prévoient la mise en place de services d'informations administratives et sectorielles en ligne et le développement d'un système d'identité numérique et d'une plateforme d'échange de données. Le programme couvre une vaste zone géographique et réduira considérablement les disparités régionales actuelles. Une fois mis en œuvre, le plan Tunisie numérique 2020 favorisera la transparence gouvernementale et donnera une impulsion à l'économie numérique en créant des possibilités d'emploi qui font actuellement cruellement défaut pour les jeunes diplômés.

4.3 Infrastructures matérielles vs infrastructures immatérielles

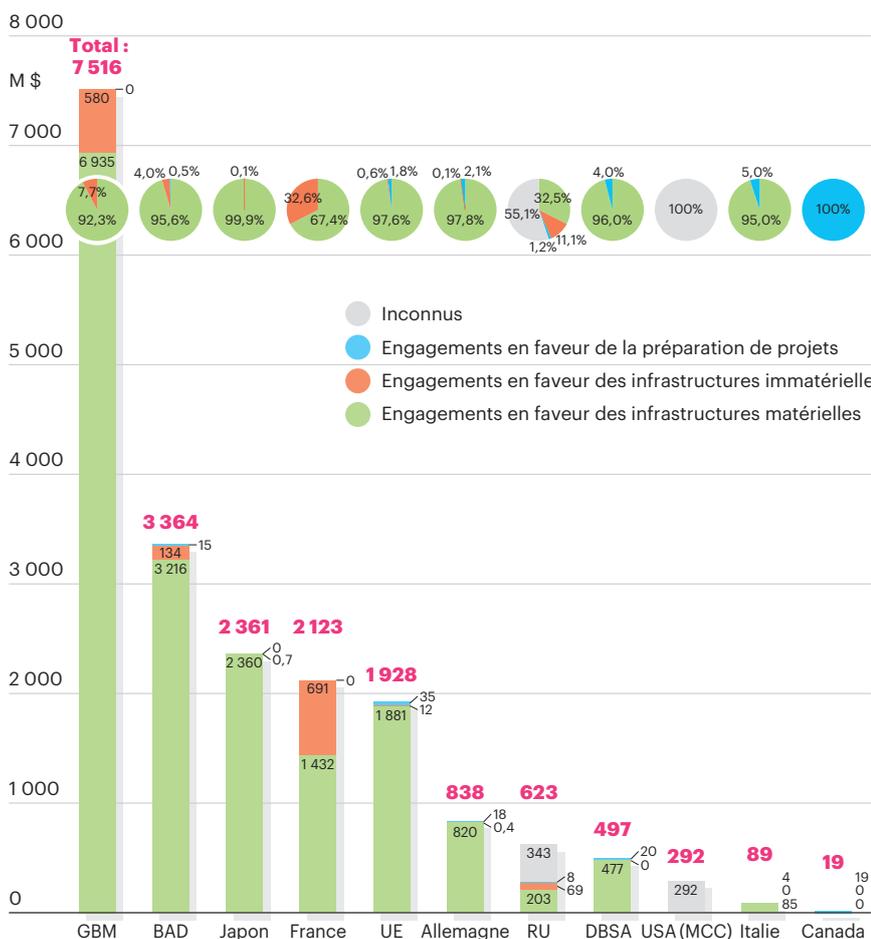


Figure 25
Engagements des membres de l'ICA en faveur des infrastructures matérielles/immatérielles/de la préparation de projets en 2017

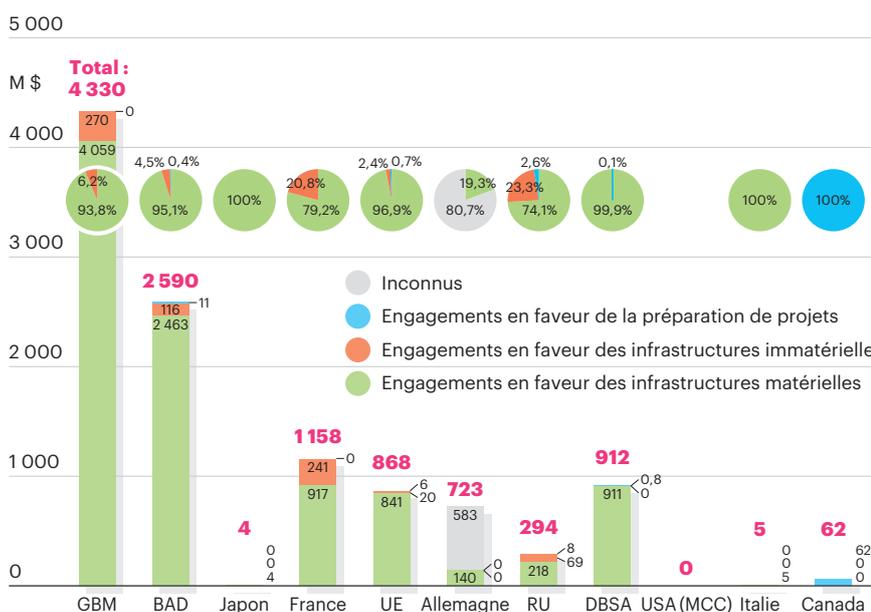


Figure 26
Dépensements des membres de l'ICA en faveur des infrastructures matérielles/immatérielles/de la préparation de projet en 2017

En 2017, les membres de l'ICA ont déclaré des engagements en faveur des infrastructures Immatérielles de 1,5 Mrd \$. En 2016, les engagements avaient atteint 1,7 Mrd \$.

Bien que ce montant soit supérieur aux 1,3 Mrd \$ déclarés en 2015, il est inférieur aux 2,3 Mrd \$ de 2014. La part des infrastructures immatérielles en pourcentage du total des engagements s'est élevée à 7,8%, ce qui est conforme à la part de l'année précédente.

Les engagements de 120 M \$ souscrits en faveur de la préparation de projets ont représenté environ 0,6% du total des engagements. Bien que ce montant soit inférieur aux 245 M \$ déclarés en 2016, il correspond globalement à la tendance historique. Les déboursements en faveur de la préparation de projets ont totalisé 88 M \$ en 2017, soit un peu moins de 1% du total. Une fois de plus, ce montant représentait environ la moitié du chiffre déclaré en 2016.

En 2017, les déboursements en faveur des infrastructures immatérielles se sont élevés à 717 M \$, soit 72% du total des déboursements. Ce montant représente environ la moitié des 1,4 Mrd \$ déclarés en 2016 et est considérablement inférieur aux 3,1 Mrd \$ déboursés en 2014. Il convient de noter que les chiffres du financement des infrastructures immatérielles avant 2015 comprenaient les données sur la préparation de projets. Ceci dit, les déboursements en faveur de la préparation de projets étant relativement faibles, ce changement apporté à la présentation des données n'a pas eu d'incidence majeure sur la tendance générale des déboursements en faveur des infrastructures immatérielles.

Les membres de l'ICA ont fourni des données sur des projets associés à 69 déboursements en faveur d'infrastructures matérielles toutes régions et tous secteurs confondus, dont le plus important était le déboursement de 167 M \$ par l'AFD pour un prêt destiné au secteur égyptien de l'énergie.

69 autres projets totalisant des engagements 838 M \$ en faveur d'infrastructures matérielles ont été déclarés par les membres de l'ICA en 2017. Les engagements notables souscrits en 2017 incluent entre autres 187,5 M \$ de l'AFD pour le Plan directeur stratégique pour les transports de Lagos du Nigeria, et 35 M \$ de la BAD pour le Projet de rocades Kapchorwa-Suam-Kitale et Eldoret en Afrique de l'Est. ■

4.4 Tendances relatives aux engagements et aux déboursements

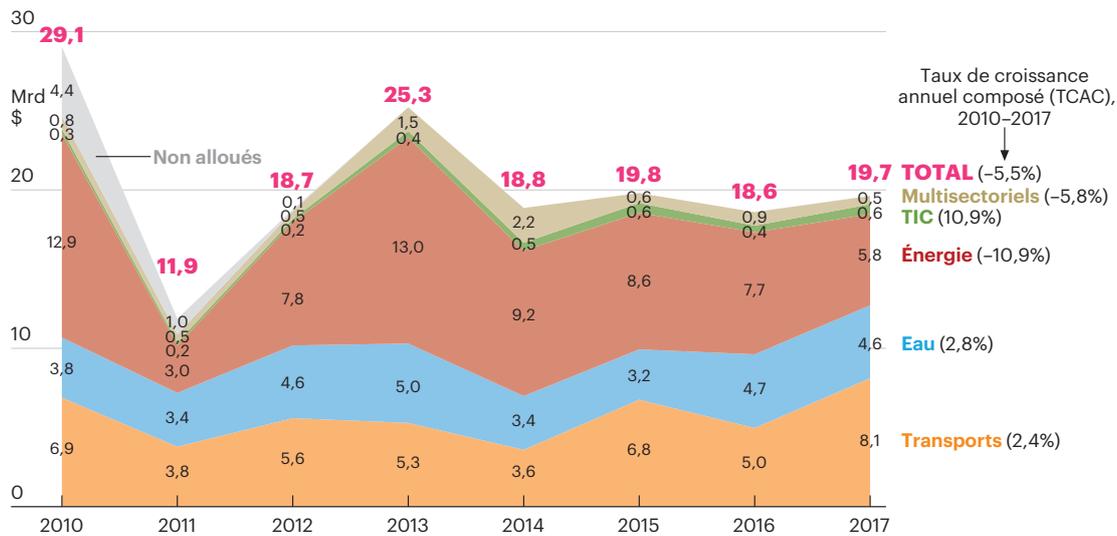


Figure 27
Engagements des membres de l'ICA par secteur (y compris le taux de croissance), 2010-2017

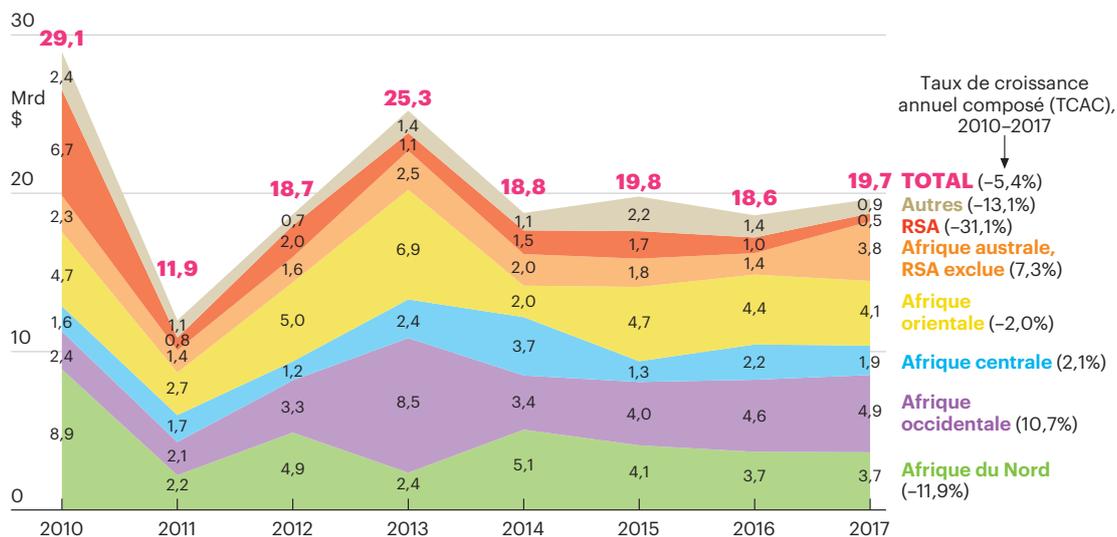


Figure 28
Engagements des membres de l'ICA par région, 2010-2017

Conformément aux rapports précédents, les tendances relatives aux engagements et aux déboursements reposent essentiellement sur des données groupées et reflètent les difficultés techniques rencontrées par certains membres de l'ICA pour réunir et communiquer des informations financières ventilées.

Engagements

Selon les données fournies par les membres de l'ICA, les engagements en faveur des projets d'infrastructure souscrits en 2017 sont sensiblement les mêmes que l'année précédente. Les changements les plus notables sont une augmentation considérable des engagements en faveur du secteur des

transports, qui ont atteint leur niveau record depuis huit ans de 8,1 Mrd \$ (voir Figure 27). Le financement de projets d'infrastructure en Afrique australe a aussi atteint un record de 3,8 Mrd \$ (voir Figure 28).

Après une légère baisse en 2016, le total des engagements souscrits par les membres de l'ICA a rebondi à 19,7 Mrd \$ en 2017. Ce montant est inférieur de 190 M \$ au niveau record de 2015 (en excluant la contribution exceptionnelle de 7 Mrd \$ de Power Africa en 2013). Au cours de la période 2012-17, les engagements des membres de l'ICA étaient compris entre 18,7 et 19,8 Mrd \$, ce qui contraste avec les 29 et 11,9 Mrd \$ déclarés en 2010 et 2011, respectivement.

Les engagements de 620 M \$ souscrits en faveur du secteur des TIC en 2017 ont légèrement dépassé le record de 616 M \$ de 2015, alors que le financement de 4,6 Mrd \$ en faveur de projets d'eau n'a baissé que de 1% par rapport à 2016. Le niveau des engagements en faveur des projets multisectoriels est inférieur à celui des quatre dernières années. Le financement des projets énergétiques est aussi retombé de 25% à 5,8 Mrd \$, alors que les engagements en faveur de tous les autres secteurs sont au-dessus de la moyenne des huit ans.

Selon les données fournies par les membres de l'ICA entre 2010 et 2017, les niveaux moyens des engagements pour la période de huit ans sont : transports 5,6 Mrd \$, eau 4,1 Mrd \$, énergie 8,5

Tendances relatives aux engagements et aux déboursements

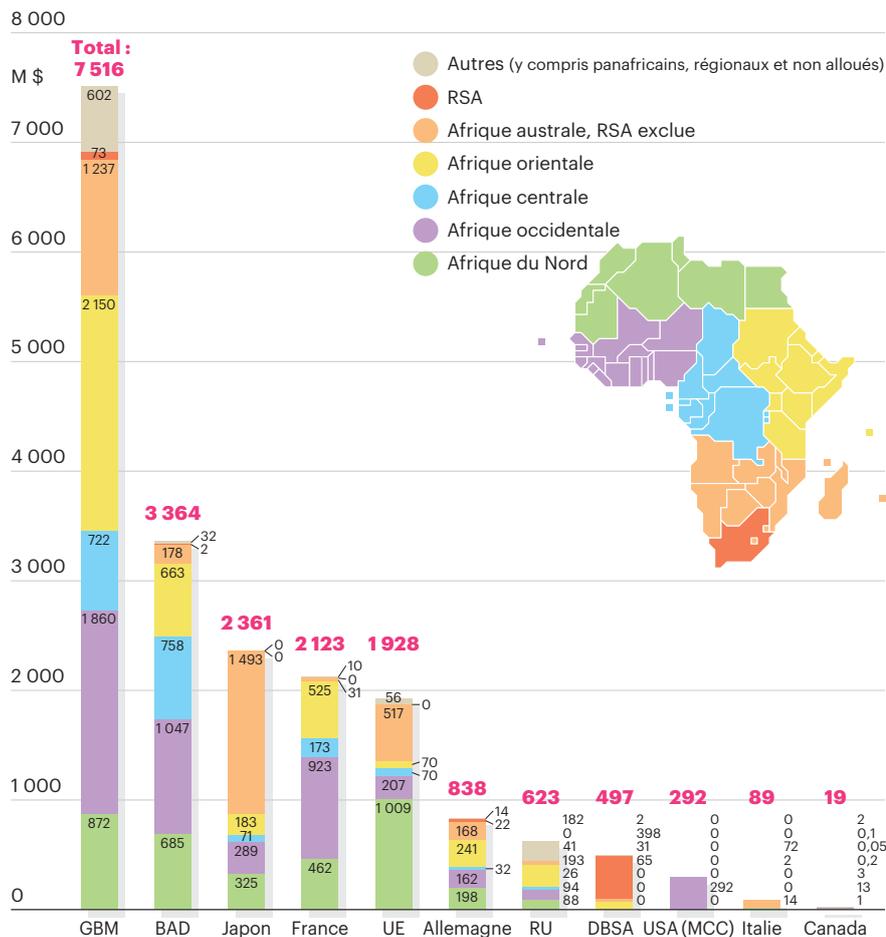


Figure 29
ICA members' 2017 commitments by donor and region

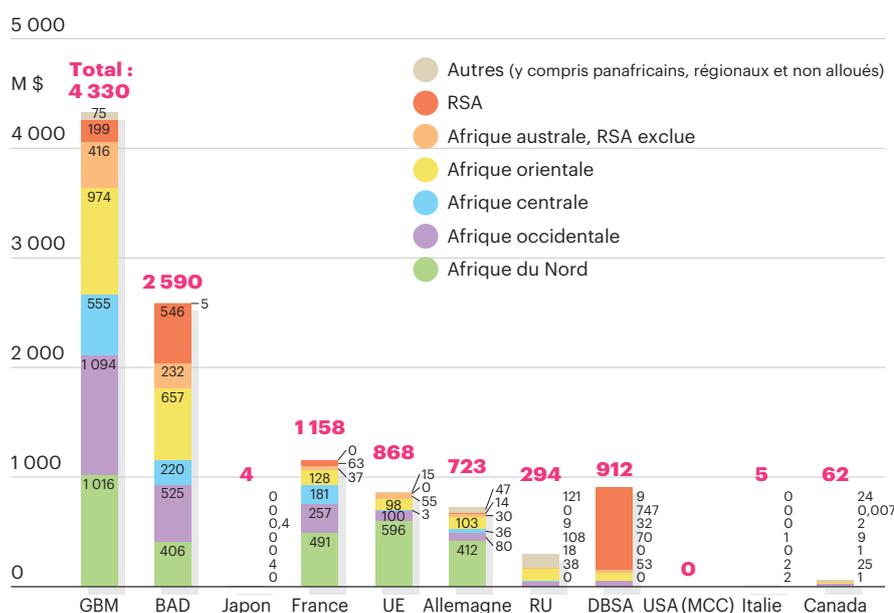


Figure 30
ICA members' 2017 disbursements by donor and region

Mrd \$, TIC 410 M \$, projets multisectoriels 940 M \$.

Les engagements souscrits en faveur de projets d'infrastructure en Afrique du Nord, en Afrique de l'Ouest, en Afrique centrale et en Afrique de l'Est en 2017 sont sensiblement les mêmes que l'année précédente. Le financement de projets en Afrique de l'Ouest a augmenté de 300 M \$, alors que les engagements en Afrique centrale et en Afrique de l'Est ont chuté de 300 M \$. Depuis 2014, aucun changement majeur dans les allocations régionales des engagements des membres de l'ICA en faveur des infrastructures (voir Figure 29) n'a été noté. Le financement de projets en Afrique de l'Ouest et en Afrique australe était supérieur à la moyenne des huit dernières années de 4,2 et 2,1 Mrd \$, respectivement, alors que les engagements en Afrique du Nord, en Afrique centrale, en Afrique de l'Est et en Afrique du Sud étaient légèrement inférieurs à la moyenne.

Déboursements

En 2017, les membres de l'ICA ont déboursé un total de 10,9 Mrd \$, ce qui est en baisse de 18% par rapport au record de 13,4 Mrd \$ de 2016 et en deçà de la moyenne de 12,2 Mrd \$ des huit dernières années.

Ce changement s'explique principalement par une baisse des déboursements de 292 M \$ (25%) de la DBSA, de 242 M \$ (17%) de la France et de 645 M \$ (47%) de l'Allemagne. Les déboursements de l'Allemagne ayant été particulièrement élevés en 2016, une telle réduction n'est pas inhabituelle. Les déboursements déclarés par l'UE ont aussi baissé de 363 M \$ (30%) en 2017, même si ce chiffre comprend uniquement la BEI (qui a déclaré des déboursements totalisant 839 M \$) et le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures (UE-AITF) qui a déclaré 28 M \$. La CE, dont les déboursements avaient totalisé plus de 1 Mrd \$ l'année dernière, n'a pas été en mesure de fournir des données pour 2017.

Les déboursements en faveur de l'ensemble des secteurs à l'exception des TIC ont baissé en 2017 par rapport à 2016. Par exemple, les déboursements ont baissé de 700 M \$ dans le secteur des transports, de 400 M \$ dans le secteur de l'eau et de 1,3 Mrd \$, dans le secteur de l'énergie, alors que les

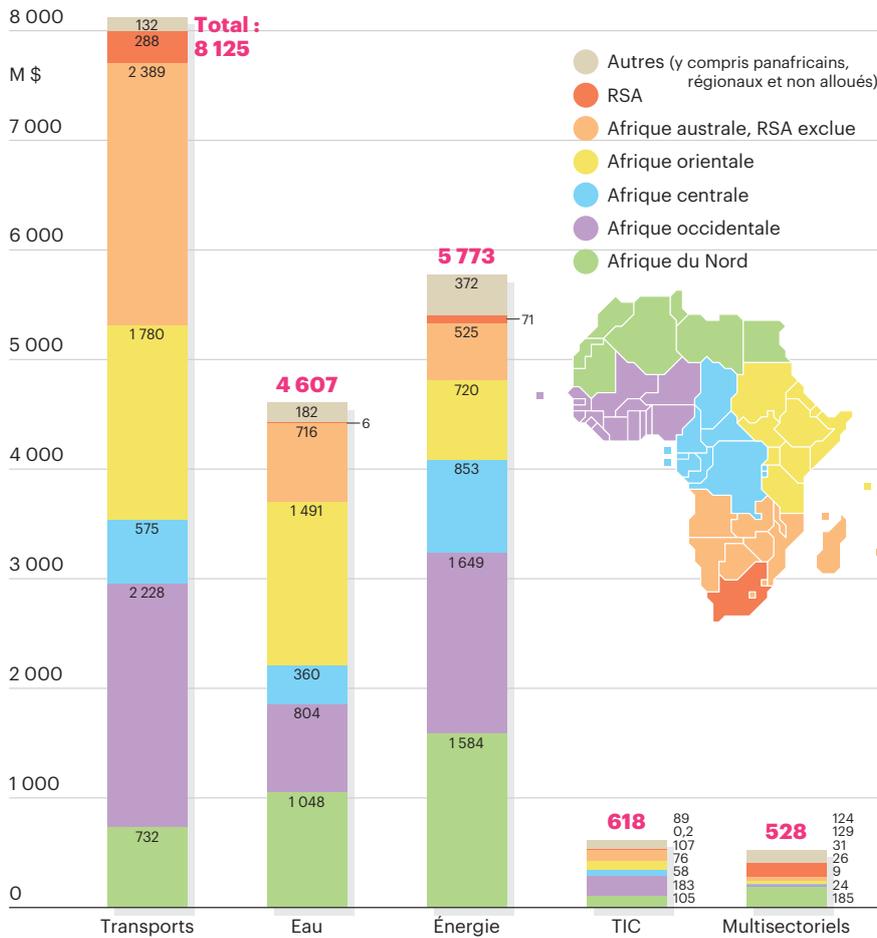


Figure 31
ICA members' 2017 commitments by sector and region

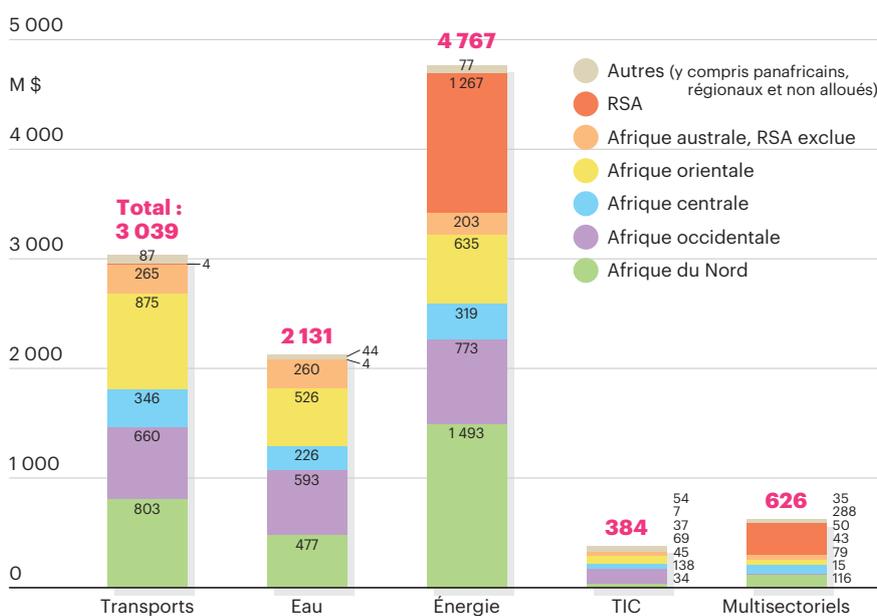


Figure 32
ICA members' 2017 disbursements by sector and region

déboursements dans les projets multisectoriels ont baissé de 200 M \$. Les déboursements destinés aux projets TIC ont augmenté de 300 M \$ en 2016 à 400 M \$ en 2017, ce qui correspond aux niveaux enregistrés entre 2013 et 2015.

Avec 71% (7,8 Mrd \$) du total des déboursements provenant du GBM, de la BAD et de l'UE, les donateurs multilatéraux ont comme par le passé montré la voie en termes de déboursements en 2017. Les donateurs bilatéraux ont représenté les 2,2 Mrd \$ restants. Les déboursements multilatéraux de 7,8 Mrd \$ pour 2017 sont inférieurs aux 10,6 Mrd \$ déclarés en 2016. Ceci dit, il convient de noter que les chiffres pour 2017 ne comportent pas de données provenant de la CE.

Les déboursements de 4,3 Mrd \$ déclarés par le GBM en 2017 sont les plus élevés parmi tous membres de l'ICA. Ce chiffre est comparable aux déboursements de 4,1 Mrd \$ qu'il avait déclarés en 2016. Il convient de noter que depuis 2013, le GBM est le membre de l'ICA qui débourse le plus de fonds.

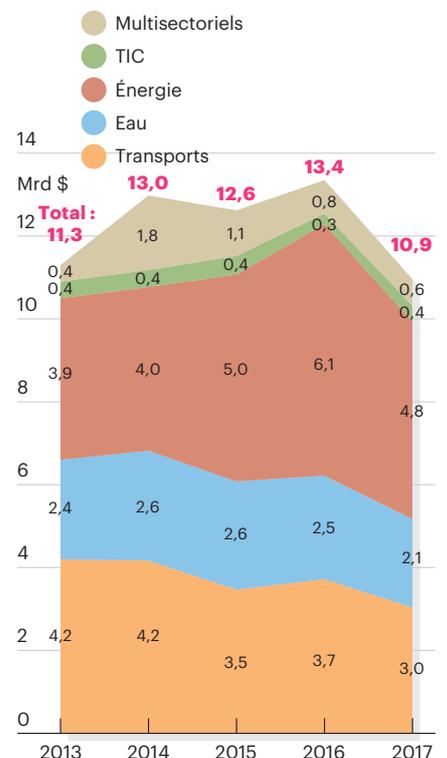


Figure 33
ICA members' disbursements by sector, 2013-2017

Tendances relatives aux engagements et aux déboursements

Sur les 4,3 Mrd \$ déboursés par le GBM en 2017, 1,9 Mrd \$ ont été destinés au secteur de l'énergie. Les secteurs des transports et de l'eau ont reçu 1 Mrd \$ chacun. Les déboursements restants ont été destinés à des projets TIC (281 M \$) et à des projets multisectoriels (65 M \$).

L'Afrique du Nord et l'Afrique de l'Est ont toutes deux reçu des déboursements d'environ 1 Mrd \$ de la part du GBM, dont 648 M \$ pour des projets énergétiques en Égypte, et 184 M \$ pour des projets de transport au Kenya.

Le Nigeria (299 M \$), l'Éthiopie (204 M \$), la RDC (144 M \$), le Maroc (185 M \$), la Tanzanie (246 M \$), et l'Afrique du Sud (189 M \$) ont aussi reçu des déboursements généreux de la part du GBM.

Les déboursements de la BAD ont augmenté de 2,4 Mrd \$ en 2016 à 2,6 Mrd \$ en 2017. Les déboursements de la BAD sont à la hausse depuis 2014. Les déboursements de l'UE ont baissé de 1,3 Mrd \$ en 2016 à 868 M \$ en 2017, même si ce chiffre ne comporte pas les déboursements de la CE qui s'étaient élevés à 1 Mrd \$ en 2016. Sur les fonds déboursés par l'UE en 2017, ceux de la BEI sont retombés à 839 M \$ par rapport aux 1,2 Mrd \$ déclarés en 2016, alors que les déboursements de 28 M \$ de l'UE-AITF sont aussi en baisse par rapport aux 38 M \$ de l'année précédente.

Parmi les donateurs bilatéraux la France est celle qui a déboursé le plus de fonds. En effet, l'AFD a déclaré que les

institutions et les fonds de développement du pays avaient déboursé 1,2 Mrd \$ en 2017, soit légèrement plus que les 912 M \$ déboursés par la DBSA.

Les déboursements des donateurs bilatéraux ont baissé en 2017. Bien qu'ils constituent les plus gros déboursements de 2017, les 1,2 Mrd \$ déclarés par l'AFD sont en baisse de 17% par rapport à 2016. La DBSA, qui, avec 912 M \$, était la deuxième plus grande source de déboursements en 2017, a aussi enregistré une baisse de 24% par rapport à l'année précédente.

Les déboursements de l'Italie (5,4 M \$) ont chuté de 72%, alors que les déboursements japonais (4,3 M \$) ont chuté de 93%. ■

Mécanisme de préparation de projets d'infrastructure du NEPAD

Le Mécanisme de préparation de projets d'infrastructure du NEPAD (l'IPPF-NEPAD), le fonds multidonateurs géré par la BAD qui soutient la préparation de projets d'infrastructure régionaux des pays africains, a engagé 4,8 M \$ et a déboursé 5 M \$ en 2017, contre des engagements de 14,8 M \$ et des déboursements de 7,8 M \$ en 2016.

L'intégralité du financement du mécanisme s'est présentée sous forme de subventions au titre de l'APD. Il a souscrit des engagements de 2,1 M \$ (43%) en faveur du secteur des transports ; de 1,6 M \$ (32%) en faveur de projets d'eau et d'assainissement et de 1,2 M \$ en faveur de projets TIC. 2,3 M \$ (47%) ont été destinés à l'Afrique de l'Est, alors que 2,1 M \$

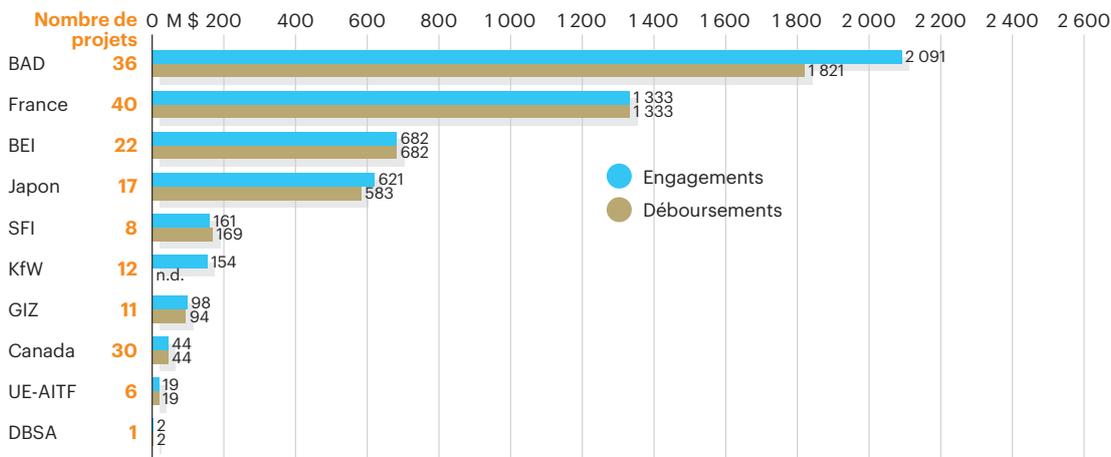
(43%) ont été destinés à l'Afrique australe, exclusion faite de l'Afrique du Sud qui a reçu à elle seule 500 000 \$, soit 10% du total des engagements. En 2016, les projets énergétiques ont reçu des engagements de 8,6 M \$, alors que les secteurs des transports et de l'eau ont reçu 5 et 1,3 M \$ respectivement.

Les projets de transport ont reçu des déboursements de 4,4 M \$, alors que les projets énergétiques ont reçu 261 139 \$, les projets d'eau 201 139 \$ et les activités TIC 57 310 \$. En 2016, 4,2 M \$ ont été déboursés en faveur de projets de transport, alors que les projets énergétiques ont reçu 3,1 M \$ et les projets d'eau 473 692 \$.

Engagements de l'IPPF-NEPAD, 2017

Projet	Région	Engagements (\$m)
Projet routier Masaka-Mutukula-Kyaka-Bugene-Kasulo-Kumunazi	Afrique de l'Est	2 089
Projet d'appui à la création d'un Organisme de bassins transfrontaliers de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC)	Afrique Centrale	1 073
Étude de faisabilité pour le projet de dorsale des TIC du Gabon	Afrique Centrale	1 179
Services de conseil sur les partenariats publics-privés pour le Programme de mise en valeur du bassin fluvial de Songwe (SRBDP)	Afrique Australe (à l'exception de la RAS)	500
Total		4 841

4.5 Projets achevés



Projets soutenus par les membres de l'ICA et achevés en 2017 :

Figure 34
Engagements et déboursements des membres de l'ICA pour les projets achevés

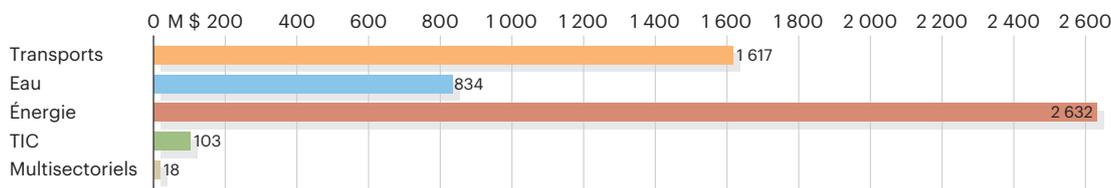


Figure 35
Projets soutenus par les membres de l'ICA et achevés en 2017 – par secteur 2017

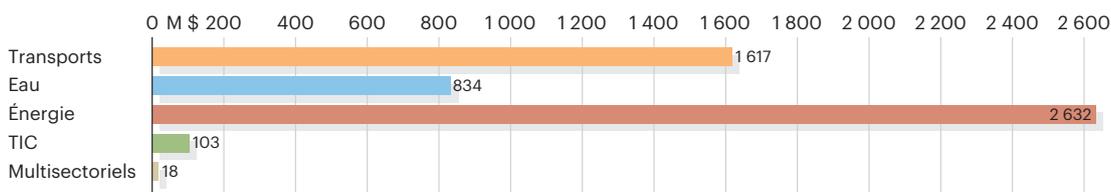


Figure 36
Projets soutenus par les membres de l'ICA et achevés en 2017 – par région

Dix membres de l'ICA ont fourni des informations financières sur 183 projets achevés en 2017 totalisant des engagements de 5,2 Mrd \$ et des déboursements de 4,7 Mrd \$¹ (voir Figures 34-36). Ces projets se rapportent à la fois à des investissements et à une assistance technique. L'année moyenne d'engagement pour ces projets était 2012. Contrairement aux années précédentes, aucun engagement n'a été souscrit avant 2000. Un seul projet a bénéficié d'un engagement financier initialement souscrit en 2001, alors que 122 projets ont bénéficié d'engagements souscrits au cours des dix dernières années.

Des projets de transport totalisant 1,6 Mrd \$ ont été achevés en 2017, ce qui est comparable à ceux enregistrés l'année précédente. Les 37 projets du secteur de l'énergie achevés en 2017 ont totalisé 2,6 Mrd \$, soit 50% de la valeur de tous les projets achevés, ce qui est en forte

hausse par rapport aux 1,2 Mrd \$ déclarés en 2016. La valeur des projets d'eau achevés est retombée de 1,2 Mrd \$ en 2016 à 834 M \$ en 2017, alors que des projets TIC totalisant 103 M \$ ont aussi été achevés en 2017.

Comme par le passé, la répartition par type de financement est différente des années précédentes. Les prêts ont représenté 59% du financement total pour les projets achevés en 2017, ce qui est considérablement plus que les 25% déclarés en 2016, mais inférieur aux 75% de 2015.

Comme par le passé, les subventions ont été très sollicitées pour les projets achevés en 2017, et bien que les 1,7 Mrd \$ déclarés sont inférieurs à la valeur des prêts, ils restent supérieurs aux 1,5 Mrd \$ déclarés en 2016. Seuls 127 M \$ ont été engagés par le biais d'instruments financiers mixtes en 2017, ce qui est considérablement moins que les 1,1 Mrd \$ de 2016.

La répartition régionale des projets achevés est quelque peu différente de celle des années précédentes. Les projets achevés en Afrique du Nord ont totalisé 1,5 Mrd \$ en 2017, soit presque le double des 858 M \$ de 2016. Les projets achevés en Afrique centrale ont aussi plus que doublé, de 251 M \$ en 2016 à 559 M \$ en 2017, alors que le total pour l'Afrique australe (à l'exclusion de l'Afrique du Sud) a augmenté de 508 M \$ à 1,4 Mrd \$.

En Afrique de l'Ouest, la valeur des projets achevés est retombée à 461 M \$, alors qu'en Afrique de l'Est, elle s'est maintenue juste au-dessus de 1 Mrd \$. La valeur de projets achevés en Afrique du Sud n'a atteint que 115 M \$ en 2017, ce qui représente une forte baisse par rapport aux 1,1 Mrd \$ de 2016. ■

¹ Aucune données sur les projets n'ont été reçues du DFID ou du GBM

4.6 Taux de déboursement

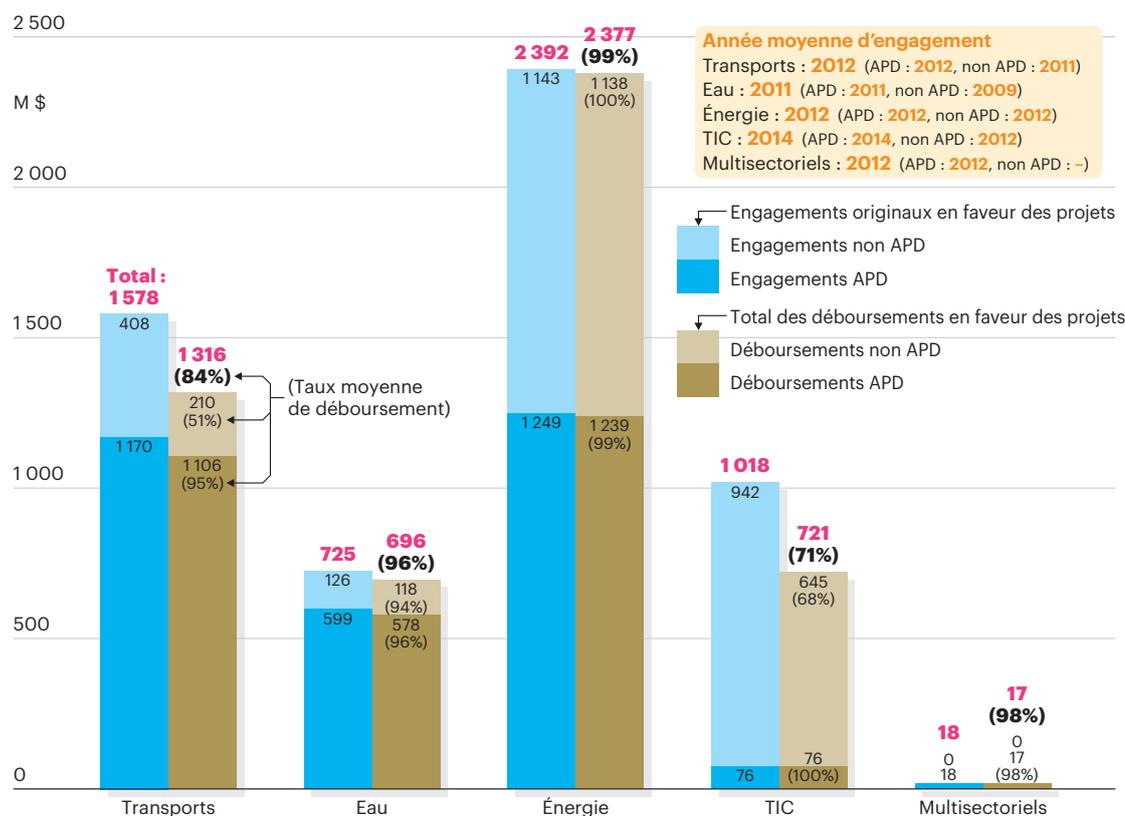


Figure 37
Taux de déboursement par secteur pour des projets sélectionnés des membres de l'ICA achevés en 2017

Le taux de déboursement est le pourcentage des déboursements dans des projets achevés en 2017 par rapport aux montants originaux engagés. Le taux de déboursement n'a donc pas vocation à comparer les engagements et les déboursements effectués par les membres de l'ICA en 2017.

Comme les années précédentes, les engagements originaux en faveur de certains des projets déclarés comme ayant été achevés en 2017 par les membres de l'ICA ont été souscrit plusieurs années auparavant. Cependant, le délai moyen entre l'engagement et l'achèvement semble se réduire, ce qui signifie que les projets sont achevés à un rythme plus rapide.

Le total des déboursements de 4,7 Mrd \$ représente environ 94% des engagements originaux de 5 Mrd \$ (dont certains remontent à 2001) pour les projets achevés en 2017. Ce chiffre est comparable aux 95% de 2016, et n'est inférieur que de 3% aux 97% de 2015. Cette tendance fait suite à une période de taux de déboursement relativement

faible de 84 et 77% en 2014 et 2013, respectivement.

Le taux de déboursement en faveur des projets de transport a baissé de 95% en 2016 à 84% en 2017. Cette baisse peut s'expliquer entre autre par des projets achevés à des coûts inférieurs à ceux initialement prévus en raison d'avancées dans les secteurs technologique et manufacturier. L'annulation en 2017 de deux prêts totalisant 90 et 50 M \$ émis respectivement en 2015 par la BAD et son fonds dénommé Africa Growing Together Fund pour le projet de l'aéroport de Sharm El-Sheikh en Égypte a contribué au taux de déboursement relativement faible dans ce secteur.

Le taux de déboursement en faveur des projets d'eau est resté comparable au chiffre de 96% de 2016, alors que le taux de déboursement pour les projets énergétiques a augmenté de 93% en 2016 à 99% en 2017. Le taux de déboursement en faveur des projets du secteur des TIC était de 100%, comme en 2016.

Après les taux de déboursement élevés

de l'année dernière dans les projets non APD, les données fournies par les membres de l'ICA montrent un retour aux niveaux atteints lors des années précédentes. Le taux de déboursement non APD pour les projets de transport a considérablement baissé de 98% en 2016 à 51% en 2017, alors que le taux des déboursements non APD pour les projets d'eau a baissé de 100% en 2016 à 94% en 2017. Ceci dit, le secteur de l'énergie a enregistré une hausse du taux de déboursement non APD de 85 à 100%.

L'année moyenne des engagements financiers souscrits pour les 183 projets achevés en 2017 était 2012. Cette moyenne de cinq ans est considérablement plus courte que les neuf ans constatés en 2016.

Les projets du secteur des transports, dont le délai moyen entre un engagement en faveur d'un projet et son achèvement était de neuf ans en 2016, sont retombés à cinq ans. Le délai moyen pour achever des projets d'eau et d'assainissement est passé de sept à six ans, alors que les projets énergétiques sont passés de sept à cinq ans et les projets TIC de 11 à trois ans. ■

4.7 Tendances des portefeuilles d'infrastructure régionaux

Depuis 2010, les engagements souscrits par les membres de l'ICA en faveur de projets régionaux ont beaucoup fluctué. Les engagements de 3 Mrd \$ déclarés en 2017 sont considérablement plus élevés que les 1,9 Mrd \$ enregistrés en 2016, mais inférieurs aux 3,4 Mrd \$ de 2015 et bien en-deçà du niveau record de 4,5 Mrd \$ de 2012. Il est donc difficile de dégager avec certitude une tendance des investissements régionaux.

Sur le total des engagements régionaux de 2016, plus de la moitié (1,6 Mrd \$) a été destinée à des projets de transport, alors que les projets du secteur de l'énergie ont reçu moins de 1 Mrd \$. Les principaux investisseurs dans les projets d'infrastructure régionaux en 2017 étaient entre autres la BAD, qui avec 1 Mrd \$ a plus que doublé le total de ses engagements dans les projets régionaux de 2016. Le GBM a augmenté ses investissements de 133 M \$ en 2016 à

622 M \$, alors que le RU a augmenté ses dépenses régionales de 133 M \$ en 2016 à 199 M \$ en 2017.

Le Japon, dont les engagements n'avaient atteint que 2 M \$ en 2016, a déclaré des investissements régionaux de 1 Mrd \$ en 2017. Ces investissements se sont présentés sous la forme d'un prêt non APD unique de 1 Mrd \$ destiné à financer la construction des infrastructures ferroviaires et portuaires de Nacala au Mozambique et au Malawi. Ce projet de 2,73 Mrd \$ fait partie du Projet de Corridors multimodaux de Beira-Nacala du PAP-PIDA et est financé par la Banque japonaise Mizuho, la BAD et neuf institutions de financement privées. Le chemin de fer reliera la mine de charbon de Moatize dans la province occidentale de Tete au Mozambique – en cours de construction par la société minière brésilienne Vale et le japonais Mitsui & Co – au port en eau profonde d'une capacité de 22 M de

tonnes par an de Nacala situé sur la côte Est du pays. Cet investissement massif du Japon, pays qui dépend de l'importation de charbon cokéifiable, lui permettra de réduire les risques associés à son approvisionnement en combustibles. Pour l'Afrique australe, la ligne ferroviaire, qui traversera le Mozambique et le Malawi et sera éventuellement étendue à la Zambie, facilitera le commerce intra-africain grâce à l'amélioration des liaisons de transport régionales.

Les données fournies sur les engagements souscrits en faveur des projets pour 2017 étaient limitées. Les engagements notables incluent les 12 M \$ souscrits par la BAD en faveur de la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) pour la promotion d'un marché respectueux du climat. ■

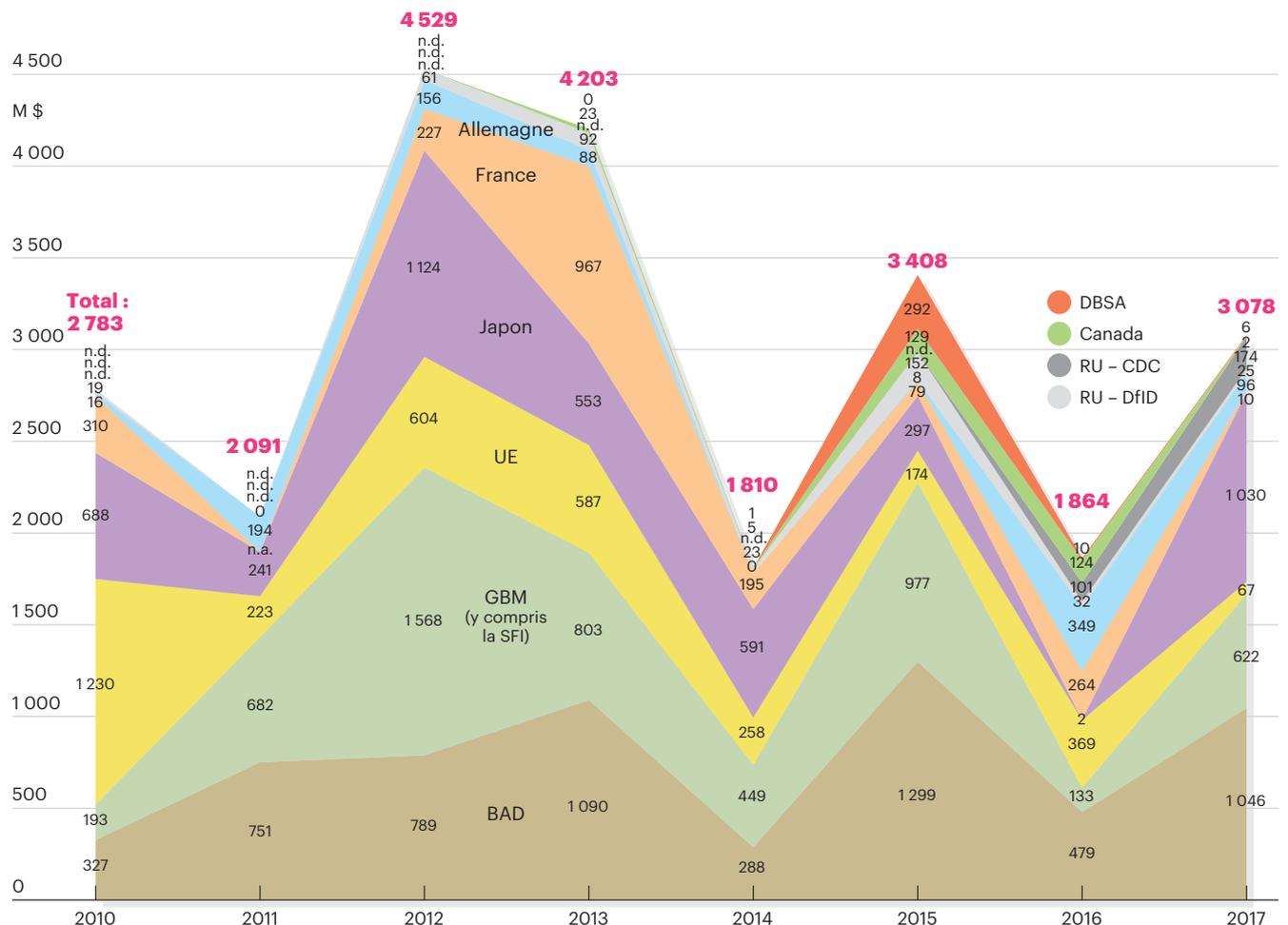


Figure 38 Tendances des portefeuilles d'infrastructure régionaux, 2010-2017

4.8 Engagements, déboursements et tendances relatifs au PAP-PIDA

Les engagements souscrits par les membres de l'ICA en faveur des projets du Plan d'action Prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PAP-PIDA) se sont élevés à 2,9 Mrd \$, soit une augmentation d'un tiers par rapport aux 2,1 Mrd \$ engagés par l'ensemble des sources en faveur du PIDA en 2016. Les engagements des membres de l'ICA en 2016 ont totalisé 447 M \$, alors que les non membres de l'ICA ont contribué à hauteur d'un montant de 1,6 Mrd \$ composé essentiellement de fonds chinois destinés à deux projets portuaires à Kribi, au Cameroun, et à Tema, au Ghana.

Pour la deuxième année consécutive, les membres de l'ICA ont consacré la plus grande partie du financement du PIDA à des projets du secteur des transports, les Corridors multimodaux Beira-Nacala ayant reçu un engagement de 1,5 Mrd \$ du Japon. Cet engagement est l'un des nombreux efforts déployés par les parties prenantes pour promouvoir ce projet. À cet égard, le Secrétariat de la SADC et le NEPAD collaborent avec la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) sur ce projet dans le contexte du Programme pilote d'accélération du PIDA, alors qu'en 2015, le Japon a engagé 241 M \$ en faveur de la Phase 2 du Projet de développement du port de Nacala qui fait partie de ce développement ambitieux.

Le projet porte sur la réhabilitation et la reconstruction des liaisons ferroviaires

et routières. Il prévoit aussi la modernisation de postes frontières à guichet unique le long des corridors ; l'amélioration de la capacité des ports, un dragage de capitalisation au port de Beira et la mise en valeur des ressources naturelles, y compris du gisement houiller de Moatize dans la Vallée du Zambèze qui utilisera les ports comme principales passerelles d'exportation.

Dans le cadre du PAP-PIDA, les membres de l'ICA collaborent avec plusieurs initiatives qui s'étendent jusqu'en 2020. Cette collaboration porte sur 51 programmes répartis en 433 projets dans les secteurs des transports, de l'énergie, des TIC et de l'eau transfrontalière.

L'AFD, la BAD, l'UE et la GIZ soutiennent la Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha qui est chargée de la promotion du développement des voies navigables intérieures et des ressources en eau dans le bassin du Congo. Ce bassin s'étend sur dix pays, et couvre une zone sept fois plus grande que l'Allemagne. Il s'agit du deuxième plus grand bassin fluvial au monde juste derrière le bassin amazonien.

L'un des projets majeurs du PIDA au Congo est le barrage multifonctionnel de Palambo à la frontière de la République Démocratique du Congo et de la République centrafricaine. Ce projet vise à apporter des solutions aux problèmes d'interruption de la navigation sur l'affluent Oubangui du fleuve Congo. Il s'attaque aussi à la question de la

pénurie régionale d'électricité avec la construction du barrage de régulation de débit et de production électrique d'Oubangui sur le site de Palambo, qui se trouve à environ 60 km en amont de Bangui.

Dans le secteur de l'énergie, la BAD a souscrit de nouveaux engagements en 2017 en faveur de l'interconnexion électrique en Afrique centrale et du Corridor de transport d'électricité de l'Afrique de l'Ouest. Elle a aussi déboursé des fonds dans plusieurs projets de transport d'électricité, notamment le Corridor de transport d'électricité de l'Afrique de l'Ouest, le Corridor de transport d'électricité Nord-Sud, l'interconnexion électrique en Afrique centrale. Par ailleurs, elle a contribué à deux projets régionaux de production électrique, Inga III Hydro et Rusumo Falls.

Inga III prévoit la construction d'un projet hydroélectrique de 11 050 MW sur le Fleuve Congo. Ce projet est considérée comme l'option de développement la plus propre et la plus abordable pour remédier au problème de l'accès à l'énergie en Afrique. Par ailleurs, le projet vise à créer des opportunités d'emplois et de génération de revenu à l'échelle locale et à stabiliser les conditions politiques régionales. Ce projet devrait profiter à l'Angola, à la République Démocratique du Congo et à l'Afrique du Sud. Il devrait produire jusqu'à 2 500 MW d'électricité.

Les études de préféabilité pour le projet ont été achevées en 2017. Le

Engagements déclarés par les membres de l'ICA en faveur des projets du PIDA (M \$)					
N° & projet du PAP-PIDA	BAD	UE-AITF	Allemagne	Japon	Total
2. Corridor de transport d'électricité Nord-Sud				12	12
6. Interconnexion électrique de l'Afrique centrale	298				298
8. Corridor de transport d'électricité de l'Afrique de l'Ouest	238		11		249
12. Ruzizi III		27	16		43
Total pour l'énergie	536	27	27	12	602
16. Programme d'autoroute transafricaine (TAH)				24	24
20. Corridor multimodal du Nord			156	111	267
24. Corridors multimodaux Beira-Nacala				1 501	1 501
26. Programme de ports d'éclatement et de projets ferroviaires de l'Afrique australe				401	401
31. Programme de ports d'éclatement et de projets ferroviaires de l'Afrique de l'Ouest				132	132
Total pour les Transports	0	0	156	2 169	2 325
Total	536	27	183	2 181	2 927

début des travaux préliminaires est prévu pour la fin 2018. Les coûts de préparation du projet sont estimés à 423 M \$ et les coûts en capital à 18 Mrd \$.

En 2017, la KfW a souscrit des engagements en faveur de deux projets énergétiques du PAP-PIDA, tous deux dotés de perspectives régionales distinctives. Le Corridor de transport d'électricité de l'Afrique de l'Ouest est une ligne de 2 000 km longeant la côte qui est reliée à la ligne existante entre le Ghana et le Nigeria d'une capacité de 1 000 MW. La Guinée, la Guinée-Bissau, la Gambie, la Sierra Leone, le Liberia, la Côte d'Ivoire et le Ghana devraient profiter de ce projet qui contribuera à la création d'un marché électrique ouest-africain intégré et qui garantira des coûts énergétiques plus abordables et une meilleure sécurité énergétique. La réduction de la capacité de réserve dans les réseaux électriques existants conduira à des économies sur les coûts d'investissement.

Ruzizi III prévoit la construction d'un barrage en enrochement de 30 mètres de haut et de 120 mètres de long doté d'une capacité de réservoir de 1,9 M \$ de mètres cubes et de trois turbines de type Francis. Il est sponsorisé par le Consortium Énergie des Grands Lacs et sera développé dans le cadre d'un partenariat public-privé. L'électricité sera fournie par la Distribution d'Eau et d'Électricité du Burundi (Regideso), la Société Nationale d'Électricité de la République Démocratique du Congo (Snel), et l'Autorité de l'énergie, de l'eau et de l'assainissement du Rwanda dans

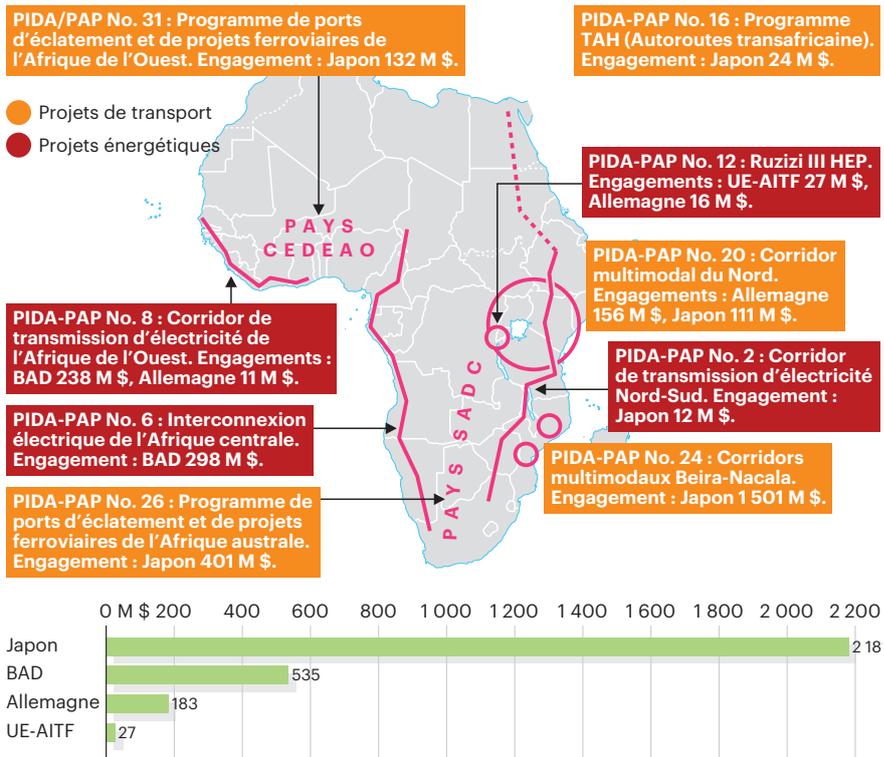


Figure 39 Engagements spécifiés par les membres de l'ICA en faveur de projets du PIDA

le cadre d'accords d'achat d'électricité à long terme. En 2017, les services de promotion industrielle du Fonds Aga Khan pour le développement économique (AKFED) et le CDC ont lancé une nouvelle plateforme destinée à mobiliser des fonds pour des projets électriques en Afrique subsaharienne, parmi lesquels Ruzizi III.

Parmi les principaux engagements souscrits en faveur de Ruzizi III – qui est soutenu par plusieurs membres de l'ICA – en 2017 figurent une subvention à la préparation de projets de 22 M € (25,4 M \$) de l'UE-AITF, qui a engagé 26,7 M \$ et a déboursé 9,6 M \$ en faveur de projets du PAP-PIDA en 2017. ■

4.9 Allocations par pays

Les données fournies par la BAD, la BEI, l'UE-AITF, le GBM, la DBSA, le Canada, la France, la GIZ, la KfW, l'Italie, la JICA et la Banque japonaise pour la coopération internationale (JBIC), ainsi que celles obtenues de manière indépendante auprès du CDC et de la Société du compte du millénaire (MCC) des USA, montrent que 16,3 Mrd \$ ont été engagés en faveur de projets nationaux en 2017.

Ce chiffre exclut les engagements régionaux de 3,1 Mrd \$ et les 254 M \$ engagés par le Département britannique pour le développement international (DFID) pour lesquels les allocations par

pays n'ont pas été communiquées.

Les chiffres montrent des allocations par pays similaires à celles de 2016. L'Égypte est le pays qui a reçu le plus de fonds pour les infrastructures en Afrique en 2017, avec des engagements totalisant 1,7 Mrd \$. Ce montant représente la majeure partie du financement total dans la région (47%), alors que le Cameroun a reçu 29% des engagements souscrits en faveur de l'Afrique centrale, soit légèrement moins que les 34% des engagements régionaux destinés au Rwanda.

Le Kenya, qui avec 55,8% était le principal bénéficiaire des engagements souscrits par les membres de l'ICA en

faveur de l'Afrique de l'Est en 2016, a été remplacé en 2017 par la Tanzanie, qui a reçu 34% des allocations de la région.

Les engagements souscrits au niveau des pays et exprimés en dollars dépensés par habitant et en pourcentage du PIB montrent des répartitions intéressantes, comme par exemple les Îles de l'Océan Indien qui ont attiré plus de fonds de la part des membres de l'ICA par rapport à leurs voisins continentaux. Les Seychelles ont reçu des engagements de 195 \$ par habitant en 2017 par rapport à une moyenne africaine de 23,9 \$/habitant, alors que les engagements financiers souscrits en faveur de Madagascar en 2017 ont représenté

Allocations par pays

7,8% du PIB du pays, ce qui est considérablement supérieur à la moyenne africaine de 1,9% (Figure 41 ci-dessous).

La Zambie (399 M \$), la Tunisie (489 M \$), la Tanzanie (810 M \$), l'Afrique du Sud (288 M \$), le Sénégal (752 M \$), Madagascar (728 M \$), le Kenya (555 M \$) et la Côte d'Ivoire (650 M \$) ont reçu un financement de taille pour des projets de transport en 2017.

Sur les 4,5 Mrd \$ engagés en faveur du secteur de l'eau et de l'assainissement, l'Égypte a été le principal bénéficiaire (584 M \$) suivie par l'Éthiopie (470 M \$), la Tunisie (419 M \$) et le Kenya (352 M \$). Parmi les grands pays ayant reçu des fonds limités pour le secteur de l'eau et de l'assainissement figurent la République Démocratique du Congo (2.9 M \$) et la Zambie (10 M \$).

Avec 1,1 Mrd \$, l'Égypte a reçu le plus d'engagements en faveur du secteur de l'énergie en 2017. Plusieurs pays ayant un PIB et une population peu élevés ont reçu des niveaux d'engagements relativement élevés en faveur de leur secteur de l'énergie en 2017, notamment le Mali (156 M \$), le Sénégal (153 M \$) et le Niger (145 M \$).

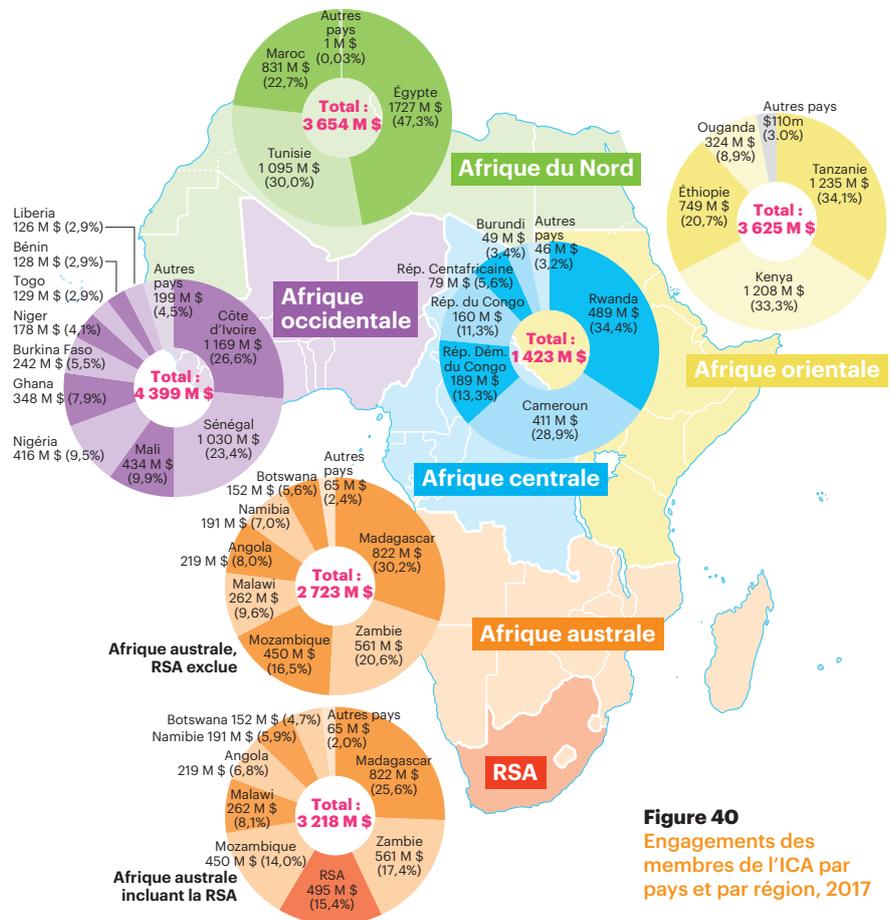


Figure 40 Engagements des membres de l'ICA par pays et par région, 2017

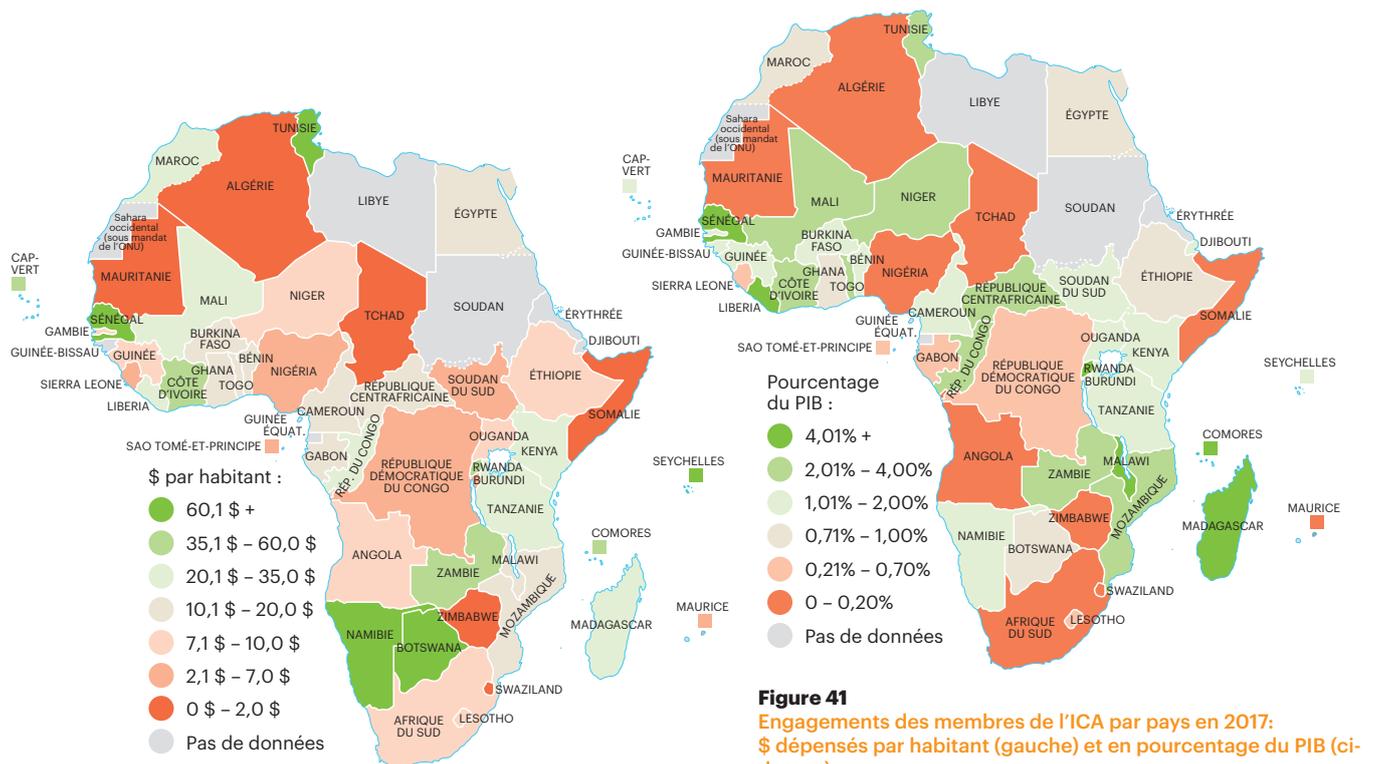


Figure 41 Engagements des membres de l'ICA par pays en 2017: \$ dépensés par habitant (gauche) et en pourcentage du PIB (ci-dessus)

4.10 Activités des membres de l'ICA

BAD

Des engagements d'environ 3,4 Mrd \$ ont été déclarés en 2017 par la BAD, contre 4 Mrd \$ en 2016, 4,2 Mrd \$ en 2015 et 3,6 Mrd \$ en 2014.

La BAD a engagé 1,4 Mrd \$ en faveur de projets de transport, ce qui est inférieur aux 1,7 Mrd \$ de 2016 et aux 2,4 Mrd \$ de 2015, mais comparable aux 1,4 Mrd \$ engagés en 2014. L'un des engagements les plus importants souscrits par la BAD en faveur du secteur des transports a concerné le projet des rocades Kapchorwa-Suam-Kitale et Eldoret en Ouganda et au Kenya. Un autre prêt conséquent a été consenti en appui au segment Dakar-Diamniadio du projet de liaison ferroviaire expresse du Sénégal entre la capitale et l'aéroport international.

Les 1,4 Mrd \$ engagés en faveur du secteur de l'énergie en 2017 ont augmenté par rapport aux 882 M \$ déclarés en la BAD l'année précédente et aux 1,1 Mrd \$ de 2015, mais restent inférieurs aux 1,7 Mrd \$ déclarés en 2014. La BAD a engagé et déboursé plusieurs fonds dans des projets du PAP-PIDA du secteur de l'énergie. Les projets soutenus par de nouveaux engagements incluent l'interconnexion électrique de l'Afrique centrale et le Corridor de transport d'électricité de l'Afrique de l'Ouest. Elle a déboursé des fonds pour des projets dans le Corridor de transport d'électricité de l'Afrique de l'Ouest, le Corridor de transport d'électricité Nord-Sud, l'interconnexion de l'Afrique centrale. Des fonds ont aussi été déboursés pour deux grands projets régionaux de production d'électricité que sont Inga III Hydro et Rusumo Falls.

Les engagements souscrits en faveur des TIC en 2017 se sont élevés à 100 M \$, ce qui est inférieur aux engagements de 119 M \$ de 2016 et aux 122 M \$ de 2015. En 2017, les engagements de la BAD en faveur des TIC se sont concentrés sur le Projet de dorsale à fibre optique de l'Afrique centrale (CAB), notamment le volet République centrafricaine de ce grand projet régional.

Canada

Avec des engagements totalisant 19 M \$, le Canada a une fois de plus centré son soutien sur des projets énergétiques en 2017 en consacrant 72%, soit 14 M \$, de ses engagements au secteur, ce qui

représente le double du montant engagé en 2016. Les projets multisectoriels ont attiré des engagements de 5 M \$. Les projets des TIC ont représenté 351 000 \$ et les projets d'eau et d'assainissement 312 000 \$. L'intégralité de l'appui financier du Canada relève de l'APD.

Sur les 140,3 M \$ engagés en 2016, le Canada a consacré 135,4 M \$ à des projets énergétiques, 4,6 M \$ à des projets d'eau et d'assainissement et 312 986 à des projets TIC.

En 2017, le Canada a annoncé la création d'une institution de financement du développement doté d'une capitalisation initiale de 300 M CAD placée sous la gouverne d'Exportation et développement Canada (EDC).

L'Institut de financement du développement Canada (DFIC) a été mis en place progressivement depuis l'annonce de 2017 et est désormais une filiale en propriété exclusive d'EDC qui exerce ses activités sous la marque de FinDev Canada.

FinDev Canada a pour mandat de soutenir la croissance et la durabilité des entreprises dans les pays en développement. Son objectif est de combler l'écart entre le soutien commercial et l'aide au développement en appuyant les activités du secteur privé qui contribuent au développement durable. L'institution entend garantir sa viabilité financière en générant des rendements sur ses prêts et ses investissements, et exercer une influence économique et sociale positive dans les communautés où ses clients exercent leurs activités.

Par ailleurs, FinDev Canada a pour mandat de fournir des services financiers au secteur privé dans les pays en développement dans le but de combattre la pauvreté à travers la croissance économique. Les secteurs d'intervention prioritaires incluront la croissance verte, l'agroentreprise et le soutien des petites et moyennes entreprises par l'intermédiaire d'institutions financières locales dans le but de stimuler le développement économique en créant des emplois et en encourageant l'autonomisation des femmes et les mesures de lutte contre le changement climatique.

Affaires mondiales Canada gère le développement international et l'aide humanitaire internationale du Canada.

Les priorités du Canada pour l'Afrique subsaharienne consistent à apporter une aide au développement, à promouvoir la démocratie, à promouvoir la paix et la sécurité et à renforcer les liens commerciaux et économiques. Les efforts de développement International entrepris en Afrique subsaharienne sont centrés sur 10 pays : le Bénin, le Burkina Faso, la République Démocratique du Congo, l'Éthiopie, le Ghana, le Mali, le Mozambique, le Sénégal, le Soudan du Sud et la Tanzanie. En Afrique du Nord, le Canada collabore avec l'Égypte, la Tunisie et le Maroc.

Le Canada collabore aussi avec d'autres pays africains dans lesquels les défis peuvent être résolus par des approches régionales, et avec des institutions continentales comme l'Union africaine et la BAD, ainsi qu'avec des communautés économiques régionales.

DBSA

La DBSA a engagé 497 M \$ dans les infrastructures africaines en 2017, dont la majorité (381 M \$) en faveur du secteur des transports. Les projets multisectoriels ont attiré des engagements de 81 M \$, alors que le secteur de l'énergie a attiré 28 M \$. Les secteurs des TIC et de l'eau ont enregistré des engagements de 140 et 5 M \$ respectivement. En 2016, les projets énergétiques ont reçu le plus d'engagements (544,8 M \$) suivis par les projets multisectoriels (511,5 M \$). Les déboursés de la DBSA se sont élevés à 912 M \$ en 2017, soit légèrement moins que les 1,2 Mrd \$ des deux dernières années.

La DBSA gère le Programme d'investissement dans les infrastructures pour l'Afrique du Sud développé par le gouvernement sud-africain et l'UE, ainsi que le Fonds de préparation et d'élaboration de projets (PPDF) de la SADC, qui est financé par l'Allemagne (par l'intermédiaire de la KfW) et l'UE. Le but du PPDF est d'aider la SADC à mettre en œuvre le Plan directeur régional de développement des infrastructures de la SADC, qui promouvra et contribuera à renforcer l'intégration économique régionale dans la région de la SADC.

Elle gère aussi l'initiative Préparation de projets et études de faisabilité du Nouveau partenariat économique pour

l'Afrique, et administrait également le fonds pour le Tripartite Trust Account (TTA) du DFID qui est désormais arrivé à terme. Le TTA a financé des projets d'infrastructure prioritaires par l'intermédiaire de fonds multidonateurs et d'autres fonds. Tous les fonds restants ont été restitués au DFID en février 2018.

La DBSA a déboursé 6,9 M \$ dans Ravinala Airports qui détient la concession pour l'exploitation des aéroports d'Antananarivo, la capitale de Madagascar et de Nosy Be, la principale destination touristique du pays. Quatre IFD ont aussi contribué à l'amélioration et à l'agrandissement de ces aéroports. Outre la DBSA, ce projet est soutenu par la SFI, Proparco et le Fonds de l'OPEP pour le développement international (OFID). L'Emerging Africa Infrastructure Fund (EAIF) a aussi contribué au programme de travaux de 245 M \$. Les travaux de construction pour le projet sont en cours à l'aéroport international d'Ivato à Antananarivo, et à l'aéroport international de Fascene à Nosy Be.

La DBSA apporte aussi son soutien financier au Parc solaire de Kathu, une centrale solaire à concentration (CSP) de 100 MW située dans la ville de Kathu dans la province sud-africaine du Northern Cape. Parmi les actionnaires figurent le français Engie, le Fonds de pension des fonctionnaires du gouvernement sud-africain, la Fiducie pour le développement communautaire SIOC, la Development Bank of Southern Africa Limited, Investec Bank Limited, Lereko Metier et le Kathu Trust.

Banque européenne d'investissement

Parmi les nombreux engagements substantiels souscrits par la BEI en 2017 figure un financement de 219 M € (252 M \$) pour la dépollution du canal de drainage Kitchener, l'un des canaux de drainage les plus pollués dans le Delta du Nil en Égypte.

Ce projet, qui a aussi reçu un financement de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), comprend les volets suivants : (i) eaux usées & assainissement; (ii) déchets solides, et (iii) réhabilitation de l'infrastructure de drainage. Le projet devrait améliorer les conditions sanitaires et sociales dans les zones environnantes

grâce à une meilleure gestion des eaux usées et de l'assainissement, des déchets solides et à la réhabilitation de l'infrastructure de drainage.

Le projet devrait être cofinancé par la BEI et la BERD, la BEI se concentrant sur les volets eaux usées et assainissement du projet, et la BERD sur les volets déchets solides et réhabilitation. Pour ce projet, la BEI et la BERD solliciteront une subvention de l'UE dans le cadre de la Facilité d'investissement pour le voisinage.

En 2017, la BEI a déboursé 75 M € (86 M \$) pour la transformation de la centrale à turbine à gaz à cycle ouvert existante en une centrale électrique à turbine à gaz à cycle combiné à El Shabab, en Égypte. Une fois achevée, cette transformation permettra au promoteur du projet, la compagnie égyptienne d'électricité, d'augmenter la capacité de production de la centrale de 1 000 MW à 1 500 MW. Le projet emploie la technologie moderne et commercialement éprouvée de la production électrique à cycle combiné pour augmenter la production et le rendement énergétique d'une centrale électrique existante. Ce projet devrait contribuer à augmenter la demande en électricité à un coût compétitif, avec un impact environnemental minimum.

La BEI a engagé 166 M € (190 M \$) pour la construction d'une autoroute à deux fois deux voies de 98,9 km de long dans le centre de la Tunisie entre les villes de Sbikha et de Jelma.

L'amélioration de la capacité du réseau routier devrait permettre de réduire le temps de trajet et les coûts d'exploitation pour les usagers routiers du corridor.

À Madagascar, la BEI a accordé un prêt de 110 M € (122 M \$) et l'UE-AITF une subvention de 109 M € (122 M \$) pour la réhabilitation de plusieurs tronçons de routes prioritaires dans le Nord et le Sud de Madagascar, qui permettra d'améliorer l'accès aux ports et de débloquer le potentiel de croissance économique dans la région. Le projet améliorera les liaisons de transport dans le Nord et le Sud du pays, ce qui favorisera l'environnement commercial et renforcera et développera le secteur privé. La modernisation du réseau routier augmentera la mobilité des personnes et le transport des marchandises, débloquent ainsi le

potentiel de croissance dans les zones couvertes par le projet.

Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures/AIP

L'UE-AITF a souscrit de nouveaux engagements de 76,3 M \$ en 2017 contre 64 M \$ en 2016 et 156 M \$ en 2015. La majorité (66 M \$) des engagements de 2016 a visé des projets énergétiques, alors que les projets de transport ont reçu 10 M \$.

Les déboursements en 2017 se sont élevés à 28 M \$ contre 38 M \$ l'année précédente. Le fonds a déclaré des désengagements de 37 M \$, dont 20 M \$ liés à des projets de transport et 17 M \$ à des projets énergétiques.

Environ deux tiers des engagements de l'UE-AITF sont souscrits en faveur de projets du PAP-PIDA (*voir p40, participation des membres de l'ICA au PAP-PIDA*).

La Plateforme d'investissement pour l'Afrique, anciennement la Facilité d'investissement pour l'Afrique (AIF), est un nouveau mécanisme de panachage. Elle est opérationnelle depuis novembre 2015 et combine des subventions avec d'autres ressources comme des prêts consentis par des IFD en vue de mobiliser des fonds supplémentaires pour le développement et d'augmenter l'impact de l'aide de l'UE. Le soutien de l'AIP se présente sous forme de subventions d'investissement, d'assistance technique, de capital-risque et d'autres instruments de partage des risques. Elle remplacera progressivement l'UE-AITF, qui a été lancée à la mi-2015.

Le fonds propose une assistance technique en matière de travaux préparatoires, de supervision de projet et de renforcement ciblé des capacités. Il propose des

bonifications de taux qui contribuent à abaisser les taux d'intérêt et à réduire le montant total de la dette.

Des subventions d'investissement sont aussi disponibles pour financer certains volets de projets ou une partie de l'investissement, dans le but d'accroître la concessionnalité du montage financier. L'AIP propose aussi un soutien financier visant à garantir le financement des coûts, des investisse-

ments sous forme de participations ou de quasi-participations, ou des instruments de partage des risques.

France

La France a déclaré des engagements et des déboursements par l'intermédiaire de l'AFD, sa filiale Proparco dédiée au secteur privé et le Fonds français pour l'environnement mondial (FFEM).

En 2017, les engagements souscrits par la France ont totalisé 2,1 Mrd \$, ce qui est comparable aux 2,8, 2,5 et 2,4 Mrd \$ engagés lors des trois dernières années. Les engagements ont été répartis sur trois secteurs, les projets énergétiques attirant 901 M \$, soit 42% du montant total engagé. Les projets de transport ont reçu 672 M \$, soit 32% des engagements, alors que les projets d'eau et d'assainissement ont attiré 550 M \$, soit 26% du montant total engagé par la France.

La France utilise beaucoup les fonds mixtes. Sur les engagements qu'elle a souscrits en 2017, 272 M \$, soit 13%, se sont présentés sous forme de fonds mixtes, alors que les subventions ont représenté 49 M \$, soit 2%.

L'AFD investit avec le CDC dans un fonds d'investissement de 600 M € (691 M \$). L'agence a pour ambition de jouer un rôle de catalyseur dans le financement des projets d'infrastructure, principalement en Afrique, par le biais de prises de participation à long terme dans les infrastructures énergétiques, de transport, de télécommunications et numériques.

Le fonds a pour objectif de faciliter la conception et la mise en œuvre de projets à faibles émissions de carbone. Avec des instruments d'en moyenne 15-50 M € (17-58 M \$), l'AFD et le CDC comptent mobiliser plus de 6 Mrd € d'investissements.

Cette alliance entend tirer parti des relations qu'entretient le CDC avec de nombreuses banques et institutions publiques et de sa présence dans de nombreux pays à travers l'actionnariat et les filiales.

Pour sa part, le réseau de l'AFD, avec ses 85 agences et ses départements géographiques au siège, apportera au CDC informations et analyses, et partagera aussi son expertise sur la réalité des besoins de financement et des besoins des acteurs en place.

Allemagne

L'Allemagne a déclaré des engagements de 838 M \$ par l'intermédiaire de la KfW (685 M \$), de la GIZ (132 M \$) et de la Deutsche Investitions- und Entwicklungsgesellschaft (DEG – 21 M \$). La plupart des engagements souscrits en 2017 a ciblé des projets d'eau (294 M \$, soit 35%) suivis par des projets de transport (263 M \$, soit 31%) et des projets énergétiques (240 M \$, soit 29%).

La KfW, le plus grand bailleur de fonds allemand des infrastructures africaines en 2017, a engagé 38% de ses 685 M \$ dans des projets de transport et 35% dans des projets d'eau et d'assainissement. Les projets énergétiques ont attiré 24% des engagements et les projets multisectoriels 3% du total des engagements de la KfW.

Les nouveaux engagements souscrits par la KfW en 2017 dans le cadre de projets du PAP-PIDA ont visé le Corridor Multimodal du Nord au Kenya, le Corridor de transport d'électricité de l'Afrique de l'Ouest et la centrale hydroélectrique Ruzizi III.

Sur le total des déboursements de la KfW, 59% ont ciblé des projets du secteur de l'énergie, 37% des projets du secteur de l'eau et de l'assainissement et 4% des projets du secteur des transports.

La KfW utilise beaucoup les fonds mixtes. Sur ses engagements souscrits en 2017, 113 M \$ (17%) étaient des composantes prêt de fonds mixtes.

Ceci dit, les subventions ont représenté 343 M \$, soit 50% et les prêts ont totalisé 228 M \$, soit 33% des engagements souscrits au cours de l'année.

En 2017, les engagements souscrits par la GIZ, qui essentiellement sous forme d'assistance technique et sur instructions du Ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du développement (BMZ), se sont principalement concentrés sur les secteurs de l'énergie et de l'eau et de l'assainissement, avec 55% des engagements pour l'énergie et 43% pour l'eau et l'assainissement. Les projets multisectoriels ont attiré 2% des engagements de la GIZ.

Sur les déboursements de la GIZ, 61% ont visé des projets du secteur de l'eau et de l'assainissement, alors que 37% ont

été destinés à des projets du secteur de l'énergie et 6 et 2% ont ciblé des projets du secteur des transports et des projets multisectoriels, respectivement.

Les engagements de la DEG ont été intégralement consacrés à des projets TIC, alors que les déboursements ont été répartis de manière plus ou moins homogène entre des projets TIC et des projets énergétiques.

La GIZ continue à soutenir le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) avec un engagement de 2 M € (2,3 M \$) en 2017.

En 2017, la GIZ s'est aussi engagée en faveur du projet de développement des capacités de la Commission du bassin du lac Tchad (LCBC). Elle investit dans la réforme institutionnelle de la LCBC, la consolidation des processus de planification, la mise en place d'un système de suivi et d'évaluation et d'un système d'information (base de données régionale), et l'amélioration de la communication interne et externe. Les déboursements dans des projets du PAP-PIDA ont notamment inclus des efforts visant à promouvoir un pool énergétique de l'Afrique de l'Ouest respectueux du climat.

Société Financière Internationale

En 2017, la SFI a engagé 523 M \$, dont 341 M (65%) pour des projets du secteur de l'énergie. Les projets multisectoriels ont attiré 75 M \$, soit 14% des engagements et les projets TIC 60 M \$, soit 12% des engagements. La SFI a engagé 46 M \$, soit 9% en faveur de projets du secteur des transports, contre 413 M \$ engagés en 2016, 246 M \$ en 2015 et 621 M \$ en 2014.

Le total des déboursements de la SFI en 2017 s'est élevé à 212 M \$, dont 86 M \$ (41%) pour des projets du secteur des transports et 65 M \$ (31%) pour des projets multisectoriels. Les projets énergétiques ont reçu 41 M \$, soit 19%, et les projets TIC 19 M \$, soit 9% des déboursements. La SFI a déboursé 203 M \$ en 2016 contre 292 M \$ en 2015 et 747 M \$ en 2014.

La SFI a soutenu le programme d'investissement de la ville sud-africaine d'Ekurhuleni par l'intermédiaire d'un investissement de près de 50 M \$ (équivalent en rands sud-africains) dans

l'émission d'obligations de la ville d'environ 106 M \$. Cet investissement vise à augmenter les dépenses en capital consacrées à l'amélioration et au développement des infrastructures publiques. Les dépenses en capital proposées par la ville concernent les domaines suivants : la construction de près de 47 km de nouvelles routes et l'entretien de plus de 1 300 km de routes existantes ; l'infrastructure électrique, y compris le raccordement de plus de 6 000 nouveaux foyers ; et l'infrastructure d'eau et d'assainissement, y compris la modernisation de l'infrastructure existante et l'installation de nouvelles conduites d'eau et d'égout en vue d'élargir l'accès aux services à 1 200 peuplements supplémentaires.

En 2017, la SFI et un consortium d'autres prêteurs avaient déjà souscrit des engagements de 653 M \$ en faveur de l'ambitieux projet solaire de Benban en Égypte. Ce financement aidera 13 entreprises privées à construire et à exploiter des centrales électriques sur le site. La SFI a mis en place un montage financier pour le projet de Benban dans le cadre de son programme Nubian Suns, qui mobilise le soutien d'un consortium composé notamment de neuf banques internationales. La Banque mondiale a aussi appuyé des réformes du secteur égyptien de l'électricité et a accordé un prêt de 3,2 Mrd \$ au pays. La Multilateral Investment and Guarantee Agency (MIGA) propose une assurance contre les risques politiques d'une valeur de 210 M \$ aux bailleurs de fonds et investisseurs participant projet de parc solaire.

Italie

En 2017, l'Italie a apporté un soutien au secteur de l'eau et de l'assainissement du Mozambique sous la forme d'un engagement de 60 M € (69 M \$) pour un projet visant à construire et à rénover le réseau d'évacuation des eaux de pluie de la ville de Maputo en vue d'améliorer les conditions de vie et la sécurité des habitants locaux. Cette initiative améliorera les conditions hygiéniques et environnementales et réduira l'incidence des maladies véhiculées par l'eau.

Cette opération confirme le rôle stratégique de la Cassa Depositi e Prestiti (CDP), la nouvelle banque italienne de développement. Elle agit dans le cadre du ministère des Affaires

étrangères et de la Coopération internationale de l'Italie (MAECI) qui dicte la politique italienne en matière de développement. Créée en 2016, la CDP apporte un soutien financier et technique au ministère et à l'Agence italienne de coopération au développement (AICS).

La CDP peut assurer la gestion administrative de fonds de tiers, notamment le Fonds renouvelable pour la coopération au développement de l'Italie. Elle peut aussi gérer des fonds italiens, européens et internationaux, ou des fonds liés à des programmes de l'UE auxquels peut participer le secteur privé.

L'Agence italienne a adopté une approche de financement mixte ayant vocation à réunir différents types de fonds en vue de proposer la forme la plus efficace de financement du développement. Par ailleurs, la CDP peut intervenir de sa propre initiative, en utilisant ses propres ressources, des fonds mixtes publics/privés, ou des fonds publics italiens.

L'AICS est chargée de l'exécution et du suivi de tous les projets conformément aux objectifs stratégiques fixes par le MAECI. L'Agence est largement autonome et gère son propre budget pour offrir une plus grande souplesse opérationnelle.

Japon

Le Japon a déclaré des engagements de 2,4 Mrd \$ et des déboursements de 4 M \$ en 2017. Sur les engagements souscrits par le Japon, 1,9 Mrd \$ (82%) ont été destinés à des projets de transport, 394 M \$ (17%) à des projets d'eau et d'assainissement et 30 M \$ (1%) à des projets énergétiques.

Par comparaison, les engagements étaient de 2,4 Mrd \$ et les déboursements de 58 M \$ en 2016. En 2015, le Japon avait engagé 1,8 Mrd \$ contre 2 Mrd \$ en 2014. En 2015, les déboursements étaient de 960 M \$ contre 1 Mrd \$ en 2014.

Certains des plus grands engagements souscrits par le Japon en 2017 ont ciblé des projets du PAP-PIDA du secteur des transports, et notamment :

- Le développement du port de Toamasina à Madagascar (dans le cadre du Programme de ports d'éclatement et

de projets ferroviaires de l'Afrique australe du PAP-PIDA) ;

- Le projet de construction du quai céréalier du port d'Abidjan en Côte d'Ivoire (dans le cadre du Programme de ports d'éclatement et de projets ferroviaires de l'Afrique de l'Ouest du PAP-PIDA) ;

- Le projet de développement de routes dans la zone portuaire de Mombasa II au Kenya (dans le cadre du Corridor Multimodal du Nord du PAP-PIDA) ;

- La construction de ponts sur la N380 dans la province de Cabo Delgado au Mozambique (dans le cadre des Corridors Multimodaux Beira-Nacala du PAP-PIDA) ;

- La réhabilitation des installations portuaires à Dakar, au Sénégal (dans le cadre du Programme de ports d'éclatement et de projets ferroviaires de l'Afrique de l'Ouest du PAP-PIDA) ;

- La modernisation de la rocade Sud-est du Boulevard Tansoba à Ouagadougou, au Burkina Faso (dans le cadre du programme TAH du PAP-PIDA) ;

- Le financement de projet pour la construction de l'infrastructure ferroviaire et portuaire de Nacala au Mozambique et au Malawi (dans le cadre des Corridors Multimodaux Beira-Nacala du PAP-PIDA).

Dans le cadre d'un accord de prêt, la JBIC a engagé 1,3 Mrd \$ dans le financement de la construction de l'infrastructure ferroviaire et portuaire de Nacala au Mozambique et au Malawi, opérations dans lesquelles le Japonais Mitsui et la société minière brésilienne Vale détiennent une participation. Vale a annoncé en mars 2017 qu'elle avait vendu des parts dans le projet houiller de Moatize au Mozambique à Mitsui. Le projet ferroviaire et portuaire est cofinancé à l'échelle internationale par la BAD et des institutions financières privées, dont Sumitomo Mitsui Banking Corporation, Mizuho Bank, Standard Chartered Bank, Nippon Life Insurance Company, Bank of Tokyo-Mitsubishi et Sumitomo Mitsui Trust Bank. Les prêts consortiaux représentent un cofinancement total de 2,7 Mrd \$.

L'un des prêts les plus importants (400 M \$) consentis par la JICA a été destiné à l'agrandissement du plus grand port commercial de Madagascar de Toamasina. En agrandissant le port, ce

projet permettra à Madagascar de mieux répondre à la demande croissante de fret, ce qui augmentera et améliorera l'efficacité des flux de marchandises et contribuera à son développement économique. Le prêt APD permettra de financer des travaux publics comme l'agrandissement du brise-lames, la construction d'un quai à conteneurs, les travaux de dragage et l'agrandissement du parc à conteneurs. Une partie du prêt sera utilisée pour rémunérer les services de consultants en rapport notamment avec les travaux de conception détaillés, l'aide concernant les appels d'offres et la supervision de la construction.

Royaume-Uni

En 2017, le RU a engagé 623 M \$, dont 246 M (29%) en faveur de projets du secteur de l'énergie. Les projets du secteur de l'eau et les projets multisectoriels ont chacun représenté 16% des contributions du RU, avec des engagements de 134 et 137 M \$ respectivement. Avec 80 M \$, les engagements en faveur des opérations de transport ont représenté 10% de la contribution totale du RU, contre 3% (26 M \$) pour les projets TIC. Les subventions directes accordées par le DFID et les participations au capital du CDC ont totalisé 537 M \$ en 2016 et 288 M \$ en 2015.

Les engagements souscrits par le RU en 2017 se composent de 280 M \$ de subventions directes du DFID et de 344 M \$ de participations au capital du Groupe CDC.

En 2017, le DFID a engagé 48% de ses fonds en faveur de l'eau (134 M \$), 29% en faveur des transports (80 M \$), 12% en faveur de projets multisectoriels (34 M \$), 11% en faveur de l'énergie (33,7 M \$) et 1% en faveur des TIC (7,7 M \$).

Cette même année, le DFID a déboursé 294 M \$, dont 34% pour l'eau (101 M \$), 22% pour l'énergie (65 M \$), 20% pour des projets multisectoriels (58 M \$), 17% pour les transports (49 M \$), et 7% pour les TIC (21 M \$).

Par comparaison, en 2016, le DFID avait déboursé 291 M \$, dont la majeure partie avait été consacrée à l'eau (109 M \$) suivie des transports (78 M \$), des projets multisectoriels (57 M \$), de l'énergie (41 M \$) et des TIC (6 M \$).

Sur le total des engagements du CDC de 344 M \$, 216 M \$ (63%) ont été destinés à des projets énergétiques, 103 M \$

(30%) à des activités multisectorielles et 25 M \$ (7%) au secteur des TIC.

Les engagements panafricains ont représenté 34% des investissements du CDC, alors que 26% ont ciblé des activités en Afrique du Nord. L'IFD du RU a engagé 7% de ses investissements en Afrique australe.

Les données utilisées dans le rapport de cette année ont été fournies par le DFID et obtenues auprès de l'IFD britannique, le Groupe CDC. Parmi les contributions du RU omises dans ce rapport figurent les engagements souscrits en faveur d'institutions multilatérales, notamment la BAD et l'UE. Les données du Dfid comprennent cependant les engagements souscrits en faveur du Groupe de Développement des Infrastructures Privées.

Banque mondiale

En 2017, les engagements de la Banque mondiale se sont élevés à 7 Mrd \$, dont 2,4 Mrd \$, (34%) en faveur de projets et de programmes du secteur de l'énergie. Elle a engagé 2,2 Mrd \$ (31%) en faveur des transports et 2,1 Mrd \$ (20%) en faveur de projets d'eau et d'assainissement. Les engagements en faveur des TIC se sont élevés à 260 M \$, soit 4% du total des engagements.

Les déboursements de la Banque mondiale pour 2017 se sont élevés à 4,1 Mrd \$, dont 1,9 Mrd \$ (45%) pour des projets énergétiques. Les secteurs des transports et de l'eau ont reçu environ 1 Mrd \$, soit 24%, du total des déboursements de la Banque mondiale. Les déboursements en faveur du secteur des TIC se sont élevés à 260 M \$, soit 6% du total déboursé dans l'année.

Parmi les engagements notables souscrits en faveur du secteur de l'énergie figurent 325 M \$ pour le Projet de transport d'électricité et d'accès à l'électricité qui vise à améliorer l'efficacité et la fiabilité de l'alimentation électrique et de l'accès à l'électricité en Côte d'Ivoire. Le projet de Connectivité rurale accrue en Zambie, qui vise à améliorer l'accessibilité des routes rurales, a reçu un engagement de 200 M \$.

Un engagement de 300 M \$ a été souscrit en faveur du Projet de développement des systèmes d'alimentation en eau et d'assainissement visant à améliorer les services d'alimentation

et d'assainissement dans des régions côtières et du Nord-Est du Kenya. Ce projet prévoit la réhabilitation et l'élargissement des services d'alimentation en eau et d'assainissement en milieu urbain.

Dans le secteur des transports, la Banque mondiale a soutenu le Projet de Porte d'entrée maritime de Dar es Salaam en Tanzanie avec un engagement de 345 M \$ visant à améliorer l'efficacité et l'efficience du Port de Dar es Salaam. ■

5. Autres sources publiques de financement



5.1 Dépenses des États africains en matière d'infrastructure

Ce chapitre s'intéresse aux engagements de dépenses souscrits en 2017 en faveur des infrastructures africaines par une variété d'acteurs non membres de l'ICA. Le groupe constitué par les gouvernements nationaux africains a représenté le plus grand bloc de financement des infrastructures du continent.

La méthodologie de collecte et de compilation des données sur les dépenses des États africains en faveur des infrastructures a été améliorée dans les Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2017. Cette nouvelle méthodologie vise à saisir les dépenses au niveau national mais aussi au niveau infranational, où l'on remarque que les dépenses n'ont pas été prises en compte dans les budgets fédéraux ou nationaux. Dans un souci de cohérence, il a été nécessaire de procéder à un réajustement des données de 2016 en vue d'inclure les mêmes données infranationales qui figurent dans le présent rapport.

En 2017, le montant total des dépenses en capital identifiables en faveur des infrastructures de 47 gouvernements africains nationaux s'est élevé à 34,3 Mrd \$, contre un montant révisé de 30,7 Mrd \$ pour 49 pays en 2016. Ce total révisé a été obtenu en ajoutant 4,4 Mrd \$ d'allocations budgétaires nouvellement identifiées aux 26,3 Mrd \$ du rapport de 2016. Cette révision inclut l'ajout de données budgétaires pour la République centrafricaine, le Tchad et la Guinée Équatoriale, et des dépenses infranationales supplémentaires identifiées pour la RAS.

Afin d'éviter une double comptabilisation et de fournir des données aussi précises que possible, le financement

extérieur identifiable a été retiré, même si la possibilité d'une double comptabilisation ne peut être totalement écartée.

Environ 10% des engagements budgétaires ont été classés dans la catégorie « non alloués ». Il s'agit d'engagements de dépenses en capital qui entrent dans la définition de l'ICA mais qu'il n'est pas possible d'allouer à un secteur spécifique.

Transports

Comme lors des années précédentes, les transports ont représenté la plus grande part des crédits budgétaires combinés alloués aux infrastructures en Afrique, avec deux tiers de tous les fonds en 2017, soit plus que les 53% de crédits budgétaires africains alloués aux transports l'année précédente. Les dépenses consacrées au secteur des transports ont augmenté de 23%, représentant ainsi la majeure partie de la hausse générale de 11% des dépenses consacrées aux infrastructures enregistrée dans l'ensemble des secteurs.

En dépit de la forte croissance générale, des changements inégaux ont été constatés au niveau des régions et des pays. Par exemple, alors que les allocations dans les transports ont doublé en Afrique de l'Est et en Afrique australe et ont augmenté de un tiers en Afrique du Nord, peu de changements ont été notés en Afrique de l'Ouest et en Afrique du Sud. Les allocations en Afrique centrale ont diminué de 38%. Ces variations régionales se reflètent dans les variations nationales suivantes : en Tunisie et au Gabon, les dépenses consacrées au secteur des transports ont considérablement augmenté, alors qu'elles ont diminué au Tchad et au Cameroun.

Eau

Les crédits alloués aux projets d'eau et d'assainissement se sont élevés à 5,9 Mrd \$, soit 19% des allocations totales, permettant ainsi au secteur d'occuper la deuxième place en termes de contributions aux dépenses d'infrastructure en 2017, tous secteurs confondus. Ce chiffre représente une légère baisse par rapport aux crédits alloués à l'eau de 2016. Trois pays (Burkina Faso, Guinée et Niger) ont priorisé le secteur de l'eau, contrairement à de nombreux autres pays qui ont accordé une priorité absolue au secteur des transports.

Certains pays ont alloué leurs budgets en faveur d'infrastructures du secteur de l'eau sans pour autant le prioriser. Par exemple, la RAS lui a accordé 34% de son budget d'infrastructure.

Les changements régionaux des dépenses consacrées au secteur de l'eau varient. C'est notamment le cas pour l'Afrique centrale où les dépenses ont baissé de 67% entre 2016 et 2017. En Afrique de l'Ouest et en Afrique de l'Est, la hausse des dépenses en faveur de l'eau a été significative.

On a constaté des changements notables dans les fonds alloués au secteur de l'eau dans plusieurs pays entre 2016 et 2017. Par exemple, en Zambie, la part des dépenses consacrées à l'eau dans le budget d'infrastructure a augmenté de 0,2% à 8,7%. Cette forte hausse s'inscrit dans le cadre des efforts consentis par le gouvernement zambien pour atteindre les objectifs nationaux de 100% et 90% d'accès à l'eau et à l'assainissement, respectivement, d'ici 2030.

Énergie

La part du secteur de l'énergie dans les dépenses globales consacrées aux infrastructures est de 18%, ce qui est légèrement inférieur à la part du secteur de l'eau. Après une baisse de 20,8% dans le secteur de l'énergie en 2016, les allocations budgétaires en faveur des infrastructures énergétiques ont augmenté de 26% en 2017.

Les tendances régionales indiquent une hausse des dépenses dans le secteur de l'énergie dans toutes les régions, à

l'exception de l'Afrique centrale où elles ont baissé de 39%. Dans la plupart des pays, on constate une hausse constante des dépenses en faveur du secteur de l'énergie. Les crédits alloués par le Botswana au secteur de l'énergie ont considérablement augmenté de 700%. Plusieurs projets phare du Botswana ont fait l'objet d'une attention accrue, notamment les allocations en faveur du réseau d'électricité du Nord-Ouest, l'électrification en milieu rural et l'alimentation électrique d'urgence. Le principal objectif de cette attention

accrue portée au secteur de l'énergie est d'élargir le réseau national en vue d'alimenter en électricité les 20% de villages qui ne sont actuellement pas desservis par le réseau électrique. En septembre 2016, le gouvernement du Botswana a annoncé un nouvel engagement visant à introduire des sources d'énergies renouvelables locales, ainsi qu'un plan visant à élargir le réseau électrique en utilisant la technologie verte.

TIC

Avec des engagements de 600 M \$, les projets TIC ont reçu la plus faible part des allocations budgétaires tous secteurs confondus. Ce montant est, dans une certaine mesure, conforme aux engagements des années précédentes, même s'il est inférieur de 33% au montant de crédits budgétaires exceptionnellement élevé de 894 M \$ déclaré en 2016.

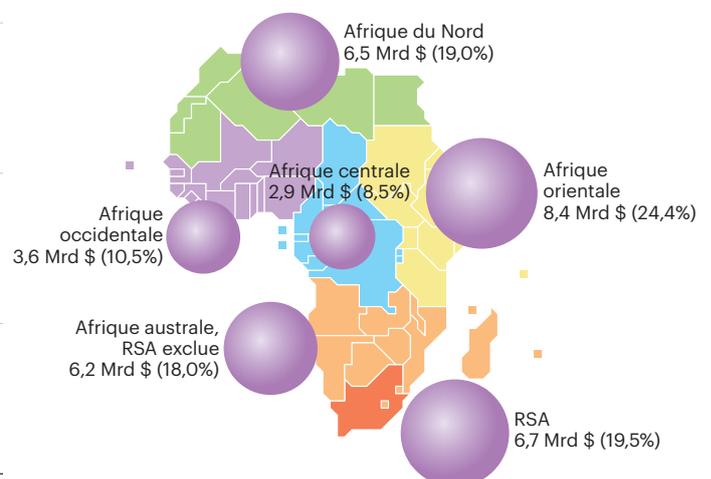
Allocations budgétaires multi-sectorielles et non affectées

Les allocations budgétaires multi-sectorielles et non affectées ont été regroupées dans le rapport de cette année pour faciliter une analyse tendancielle cohérente. En 2017, ces catégories ont enregistré une baisse de 25,5% par rapport aux allocations de 2016. ■



Figure 42 (à gauche)
Crédits budgétaires des gouvernements nationaux par secteur, 2013-2017

Figure 43 (en bas à droite)
Crédits budgétaires des gouvernements nationaux par région, 2017



Dépenses publiques régionales consacrées aux Infrastructures en 2017 (M \$)

Les tableaux suivants présentent les dépenses publiques identifiables consacrées aux infrastructures par région. Djibouti, la Guinée Équatoriale, Érythrée, la Guinée-Bissau, la Gambie, la Libye et le Soudan ne disposaient d'aucunes données en 2017. Par ailleurs, les tableaux montrent comment le financement externe, lorsque celui-ci a pu être identifié, a été utilisé en complément des budgets nationaux. Il convient de noter que les données sur le financement externe ont été fournies à titre indicatif car nombreux sont les pays qui ne font pas la distinction entre le financement interne et externe. Autrement dit, les données figurant sous la rubrique "financement interne" peuvent aussi inclure un financement externe non divulgué.

Afrique de l'Ouest	Financement interne (M \$)	Financement externe (M \$)	Financement interne & externe (M \$)
Bénin	244,2	156,0	400,2
Burkina Faso	304,1	0,0	304,1
Cap Vert	49,0	0,0	49,0
Côte d'Ivoire	368,4	78,1	446,5
Ghana	243,4	0,0	243,4
Guinée	137,5	0,0	137,5
Liberia	0,2	0,7	0,9
Mali	165,8	0,0	165,8
Niger	8,9	0,0	8,9
Nigeria	1 074,0	0,0	1 074,0
Sénégal	769,5	0,0	769,5
Sierra Leone	37,2	64,1	101,3
Togo	218,3	0,0	218,3
Totals	3 620,5	299,0	3 919,5

Afrique Centrale	Financement interne (M \$)	Financement externe (M \$)	Financement interne & externe (M \$)
Burundi	2,3	0,0	2,3
Cameroun	1 242,4	0,0	1 242,4
République centrafricaine	7,9	35,3	43,1
Tchad	46,3	93,7	140,1
Congo-B	303,9	0,0	303,9
RDC	523,8	0,0	523,8
Guinée Équatoriale	0,0	0,0	0,0
Gabon	366,3	0,0	366,3
Rwanda	433,2	0,0	433,2
São Tomé et Príncipe	0,0	3,9	3,9
Totals	2 926,1	132,9	3 059,1

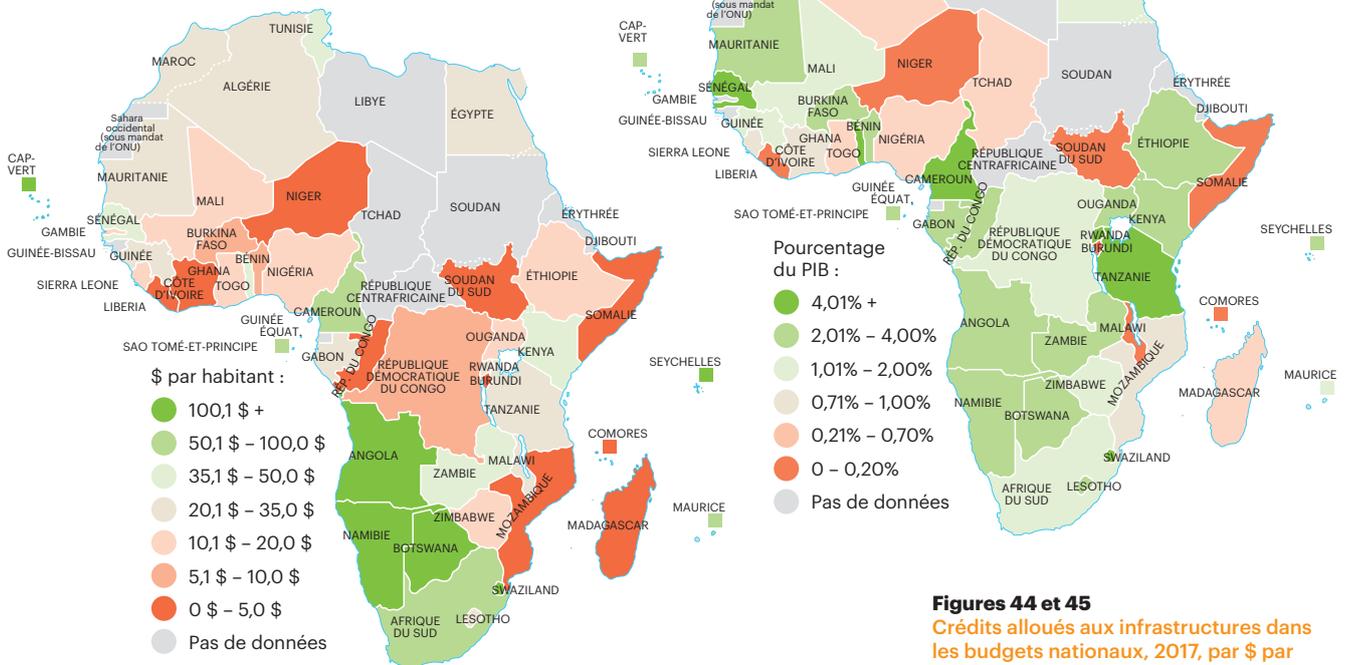
Afrique du Sud	Financement interne (M \$)	Financement externe (M \$)	Financement interne & externe (M \$)
Afrique du Sud	6 698,7	0,0	6 698,7

Afrique du Nord	Financement interne (M \$)	Financement externe (M \$)	Financement interne & externe (M \$)
Algérie	817,1	0,0	817,1
Egypte	3 730,3	3 704,3	7 434,6
Mauritanie	102,6	0,0	102,6
Maroc	1 134,7	0,0	1 134,7
Tunisie	737,5	0,0	737,5
Totals	6 522,3	3 704,3	10 226,6

Afrique de l'Est	Financement interne (M \$)	Financement externe (M \$)	Financement interne & externe (M \$)
Ethiopie	2 359,1	0,0	2 359,1
Kenya	1 977,1	2 076,0	4 053,1
Seychelles	51,5	0,0	51,5
Somalie	1,4	0,0	1,4
Soudan du Sud	4,0	0,0	4,0
Tanzanie	3 429,2	0,0	3 429,2
Ouganda	559,8	569,5	1 129,3
Totals	8 382,1	2 645,4	11 027,5

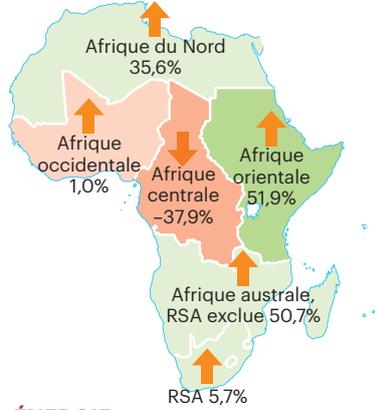
Afrique Australe	Financement interne (M \$)	Financement externe (M \$)	Financement interne & externe (M \$)
Angola	3,545,3	0,0	3 545,3
Botswana	465,7	0,0	465,7
Comores	0,2	25,4	25,7
Lesotho	94,8	89,6	184,4
Madagascar	36,8	77,2	114,0
Malawi	11,8	166,8	178,6
Maurice	128,4	0,0	128,4
Mozambique	106,7	470,2	576,9
Namibie	334,0	15,6	349,5
Swaziland	173,7	0,0	173,7
Zambie	990,2	0,0	990,2
Zimbabwe	308,1	0,0	308,1
Totals	6 195,7	844,8	7 040,5

Moyennes régionales par habitant

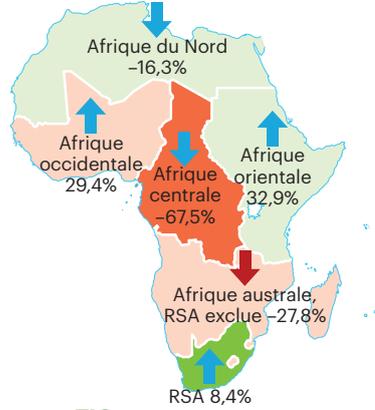


Figures 44 et 45
Crédits alloués aux infrastructures dans les budgets nationaux, 2017, par \$ par habitant (en haut à gauche) et pourcentage du PIB (en haut à droite)

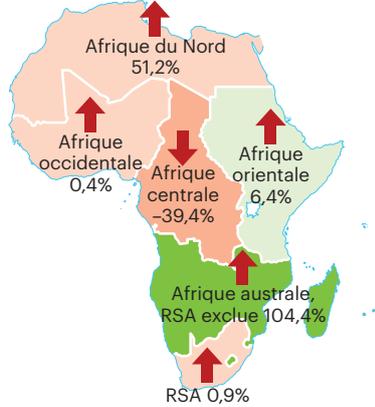
TRANSPORTS



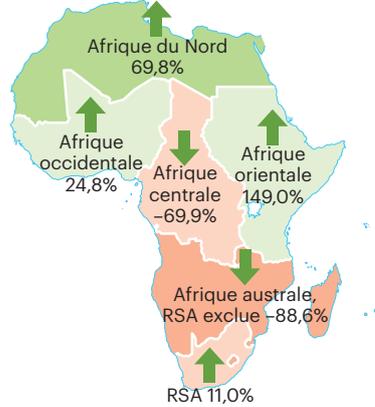
EAU



ÉNERGIE



TIC



% du budget total des infrastructures :



↑ ↓ Hausse/baisse du pourcentage (2017 vs 2016 en montant réel)

Figure 46
Pourcentage des crédits alloués aux infrastructures dans les budgets nationaux par secteur et région pour 2017, avec indication du changement d'une année à l'autre (à gauche)

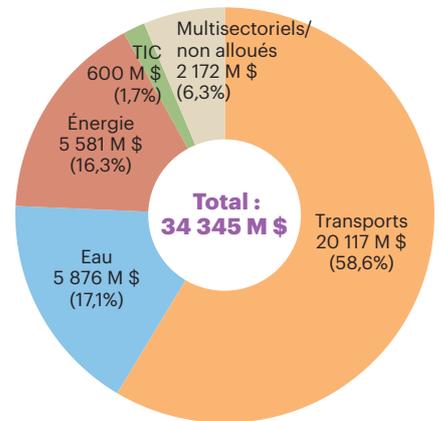


Figure 47
Total des dépenses en capital allouées aux infrastructures dans les budgets nationaux, par secteur en 2017

Dépenses par habitant et en pourcentage du PIB

Les tableaux suivants montrent les 20 pays qui arrivent en tête des dépenses d'infrastructure internes identifiables en pourcentage du PIB et des dépenses d'infrastructure internes identifiables par habitant. Comme pour toutes les données figurant dans cette section, les chiffres doivent être considérés comme purement indicatifs car certaines dépenses publiques identifiées comme internes pourraient comporter un financement externe qui a peut-être été déclaré dans la présente édition des *Tendances de financement des infrastructures en Afrique*, ou dans des éditions précédentes ou qui pourrait être déclaré dans des éditions futures.

Comme on s'y attendait, 16 pays figurent à la fois dans les deux classements des 20 premiers pays. Les exceptions sont le Bénin, le Burkina Faso, l'Éthiopie et le Togo qui figurent dans les 20 pays arrivant en tête des dépenses d'infrastructure internes identifiables en pourcentage du PIB, mais pas dans les 20 premiers pour les dépenses d'infrastructure internes identifiables par habitant. L'Égypte, Maurice, l'Afrique du Sud et la Tunisie figurent parmi les 20 premiers en termes de dépenses d'infrastructure internes identifiables par habitant,

mais n'occupent pas le même rang en termes de dépenses d'infrastructure internes identifiables en pourcentage du PIB.

Bien qu'ils ne figurent pas dans les deux listes, les classements du Bénin, du Burkina Faso et de l'Égypte sont assez proches, alors que les différences de classement entre les autres pays mentionnés dans le paragraphe précédent sont assez prononcées.

Les différences les plus importantes se situent au niveau de Maurice, de la RAS et de la Tunisie qui sont beaucoup mieux classés en termes de dépenses par habitant que de dépenses d'infrastructure en pourcentage du PIB. Le Togo et l'Éthiopie pour leur part sont beaucoup mieux classés en termes de dépenses d'infrastructure en pourcentage du PIB que de dépenses par habitant.

Grâce aux ensembles de données cohérents sur le plan interne qui sont constitués depuis six ans, on peut désormais dégager des tendances. L'Afrique australe, y compris l'Afrique du Sud, est la région qui consacre systématiquement le plus de dépenses d'infrastructure par habitant par rapport aux autres régions. ■

Dépenses d'infrastructure internes identifiables	
Top 20	% du PIB
Tanzanie	5.57%
Rwanda	4.86%
Sénégal	4.79%
Togo	4.55%
Swaziland	4.31%
Cameroun	4.05%
Congo-B	3.90%
Zambie	3.87%
Lesotho	3.48%
Seychelles	3.48%
Ethiopie	2.96%
Angola	2.86%
São Tomé and Príncipe	2.84%
Cape Verde	2.83%
Botswana	2.78%
Namibie	2.66%
Bénin	2.60%
Gabon	2.53%
Kenya	2.52%
Burkina Faso	2.31%

Dépenses d'infrastructure internes identifiables	
Top 20	(\$ par habitant)
Seychelles	549
Botswana	210
Gabon	207
Namibie	134
Afrique du Sud	122
Angola	121
Swaziland	118
Maurice	95
Cap Vert	87
Tunisie	65
Tanzanie	64
Zambie	62
Congo-B	61
São Tomé et Príncipe	53
Sénégal	52
Cameroun	50
Lesotho	48
Kenya	42
Égypte	38
Rwanda	36

Dans plusieurs pays africains, les dépenses publiques consacrées aux infrastructures sont essentiellement faites au niveau des États, des provinces, des municipalités, des villes ou des localités, plutôt qu'au niveau fédéral. Le Nigeria et l'Afrique du Sud entrent dans cette catégorie.

Financement des États nigériens pour les infrastructures

Les infrastructures au Nigeria démontrent comment, dans certains pays, le financement infranational peut dépasser le financement fédéral. Les investissements des États du Nigeria sont considérablement plus élevés que les sommes allouées aux infrastructures dans le budget fédéral du pays, qui sont indiquées dans les *Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2017*.

Le développement des infrastructures du Nigeria est financé au niveau fédéral et par les 36 États du pays. Les 774 collectivités locales sont quant à elles chargées de la construction et de l'entretien des routes, des rues, des drains, des transports publics ainsi que de l'élimination des déchets.

En 2017, le financement fédéral des infrastructures au Nigeria a été éclipsé par celui des États. En effet, sur les 36 États, le montant cumulé de 26 d'entre eux (pour lesquels on disposait de données suffisamment détaillées) a représenté plus du double du montant

des crédits budgétaires fédéraux alloués aux infrastructures. Ces 26 États ont alloué 2,6 Mrd \$ aux infrastructures contre 1,1 Mrd \$ pour le budget fédéral.

Le tableau suivant montre que les allocations des États en faveur des infrastructures en 2017 ont été essentiellement consacrées au secteur des transports, qui a représenté plus de 77% des dépenses d'infrastructure identifiées. Les infrastructures de l'eau ont reçu le deuxième plus gros montant d'allocations (16%), suivies par l'énergie (5%), et les TIC (3%). ■

Dépenses des États nigériens en faveur des infrastructures (M \$)

État	Total	Classement selon le PIB (à partir de 2010)	État	Total	Classement selon le PIB (à partir de 2010)
Lagos	401,7	1	Plateau	67,7	20
Rivers	58,8	2	Bauchi	103,2	22
Delta	149,6	3	Kogi	143,0	23
Kano	196,7	6	Adamawa	160,1	24
Edo	7,7	7	Zamfara	66,9	27
Kaduna	111,7	10	Kwara	42,0	28
Abia	77,6	12	Kebbi	71,0	30
Ondo	30,6	13	Nasarawa	22,7	31
Osun	82,3	14	Jigawa	93,5	32
Anambra	205,2	16	Ekiti	37,3	33
Katsina	110,0	17	Ebonyi	135,7	34
Niger	23,2	18	Gombe	43,4	35
Borno	101,7	19	Yobe	53,9	36

Financement public sud-africain pour les infrastructures

L'amélioration de la communication des données de l'Afrique du Sud a permis de mettre en lumière une hausse des dépenses publiques du pays. En effet, contrairement aux années précédentes qui ne tenaient compte que du financement national, le trésor sud-africain a désormais publié des données qui combinent les infrastructures financées au niveau national, provincial et des collectivités locales.

Les provinces et les municipalités sont responsables de la prestation des services liés aux infrastructures routières, électriques, hydrauliques et

municipales. Elles ont l'autonomie d'allouer les ressources permettant de répondre aux besoins de base et aux priorités provinciales et locales, tout en donnant effet aux objectifs nationaux. Les données de cette année sur les infrastructures sud-africaines comprennent les dépenses du gouvernement national et des autorités provinciales et locales qui totalisent de 6,6 Mrd \$.

Les budgets de la compagnie d'électricité publique Eskom et de l'entreprise de logistique et de transport (opérations ferroviaires, portuaires et de pipeline) Transnet sont aussi publiés par l'Afrique du Sud. Ceci dit, leurs budgets ne sont pas inclus dans les données des *Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2017* car les investissements consentis par les

entreprises de services publics ne sont pas tous financés par les deniers publics. Par exemple, ils peuvent être financés par des émissions obligataires, des prêts commerciaux ou des bénéfices non distribués. À cet égard, selon les données compilées par Bloomberg, Eskom a émis une dette totale de 3,8 Mrd de rands (250 M \$) en 2017. La possibilité d'une double comptabilisation est un autre motif pour exclure les entreprises de services publics de cette section. Eskom, par exemple, a reçu en 2010 un engagement de 3,75 Mrd \$ de la Banque mondiale qui a été déclaré dans les données de l'ICA pour cette année-là, alors qu'un prêt de 1,5 Mrd \$ accordé par la banque chinoise de développement à Transnet a été déclaré dans les *Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2015*. ■

5.2 Chine



Les investissements annoncés par la Chine en Afrique ont rebondi en 2017 pour atteindre 19,4 Mrd \$ contre 6,4 Mrd \$ en 2016. En 2015, les investissements chinois s'étaient élevés à 20,9 Mrd \$, ce qui situe la moyenne des investissements chinois au cours des sept dernières années à 13 Mrd \$ par an.

Cependant, des difficultés subsistent pour confirmer les investissements chinois dans les infrastructures africaines. Le chiffre de 19,4 Mrd \$ pour 2017 pourrait être sous-estimé. Les entreprises chinoises qui jouent un rôle clé dans la conception et la construction de projets d'infrastructure en Afrique ne communiquent pas systématiquement de détails sur le financement de ces projets.

Une exagération des données sur les investissements chinois n'est pas non plus à exclure car certains investissements annoncés ne se matérialisent pas, même si cette observation est aussi valable pour les engagements souscrits par l'ensemble des sources de financement. Le plus grand engagement enregistré dans les *Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2017*, qui vise la centrale

hydroélectrique de 3 050 MW de Mambila dans l'État de Taraba, pourrait entrer dans cette catégorie. En effet, ce projet a déjà connu de faux départs et s'avère problématique depuis près de cinquante ans.

Le plus gros investissement chinois annoncé en 2017 a été exclu des données de ce rapport car ses chances d'aboutir semblent peu probables. Le chemin de fer côtier du Nigeria pourrait encore recevoir le financement de 11,1 Mrd \$ annoncé, mais d'autres options sont clairement à l'étude.

Il ne fait aucun doute que la Chine entend rester un bailleur de fonds essentiel du développement des infrastructures en Afrique. Étape marquante dans les relations sino-africaines, la China Overseas Infrastructure Development and Investment Corporation (COIDIC) a ouvert en avril 2017 son premier siège africain à Johannesburg, en Afrique du Sud.

Avec une assise financière de 500 M \$, la COIDIC se concentre sur le développement de projets à un stade précoce situés à l'étranger, et notamment en Afrique, de la phase conceptuelle à la bancabilité et facilite les investissements de la Chine dans les

infrastructures à l'étranger. La COIDIC vise à créer des partenariats publics-privés (PPP) et déclare vouloir participer aux étapes de planification, de conception, de financement et de construction des projets d'infrastructure en Afrique dans les secteurs de l'énergie, des transports et des TIC. Cette approche est en phase avec l'initiative Une Ceinture, Une route de la Chine qui vise à renforcer la coopération internationale en matière de développement d'infrastructures.

Parmi les financements chinois annoncés en 2017 dans le secteur des transports figurent des prêts de 1,2 Mrd \$ pour la construction, en Égypte, d'un réseau ferroviaire électrifié reliant le Caire à la ville du 10 Ramadan et à la nouvelle capitale administrative ; de 1,8 Mrd \$ pour le transport de masse ferroviaire d'Abuja au Nigeria et de 153 M \$ pour la modernisation de l'aéroport International de Harare au Zimbabwe.

Dans le secteur de l'eau, la Chine a indiqué qu'elle participerait à hauteur de 1,5 Mrd \$ à la construction du Barrage de Gerbi en Éthiopie qui vise à alimenter en eau la ville à d'Addis-Abeba et à hauteur de 290 M \$ à un programme en Guinée Équatoriale qui

prévoit l'amélioration du traitement de l'eau potable dans différentes parties du pays.

Dans le secteur de l'énergie, la Chine a déclaré qu'elle engagerait 1,5 Mrd \$ en faveur de la centrale à charbon de Medupi en Afrique du Sud ; 364 M \$ en faveur de deux barrages hydro-électriques au Gabon ; 290 M \$ en faveur d'un parc éolien de 120 MW dans la région Somali de l'Éthiopie et 70 M \$ en

faveur de la construction de la centrale électrique de 15 MW de Ruzibazi au Burundi.

La Chine a aussi déclaré qu'elle ferait un apport de 98 M \$ à la compagnie publique des télécommunications du Zimbabwe, TelOne, pour lui permettre de mettre en œuvre un projet d'expansion de la large bande visant à améliorer l'accès aux TIC dans le pays.

En 2017, le Ghana a signé un protocole

d'entente avec le Chinois Sinohydro pour un programme multisectoriel qui devrait coûter aux alentours de 4 Mrd \$. Ce programme inclut un projet hydroélectrique à usages multiples à Pwalugu, un projet de prévention des inondations à Accra, ainsi que d'autres projets d'infrastructure prioritaires, notamment des stations de traitement des déchets, des centrales solaires et des projets ferroviaires. ■

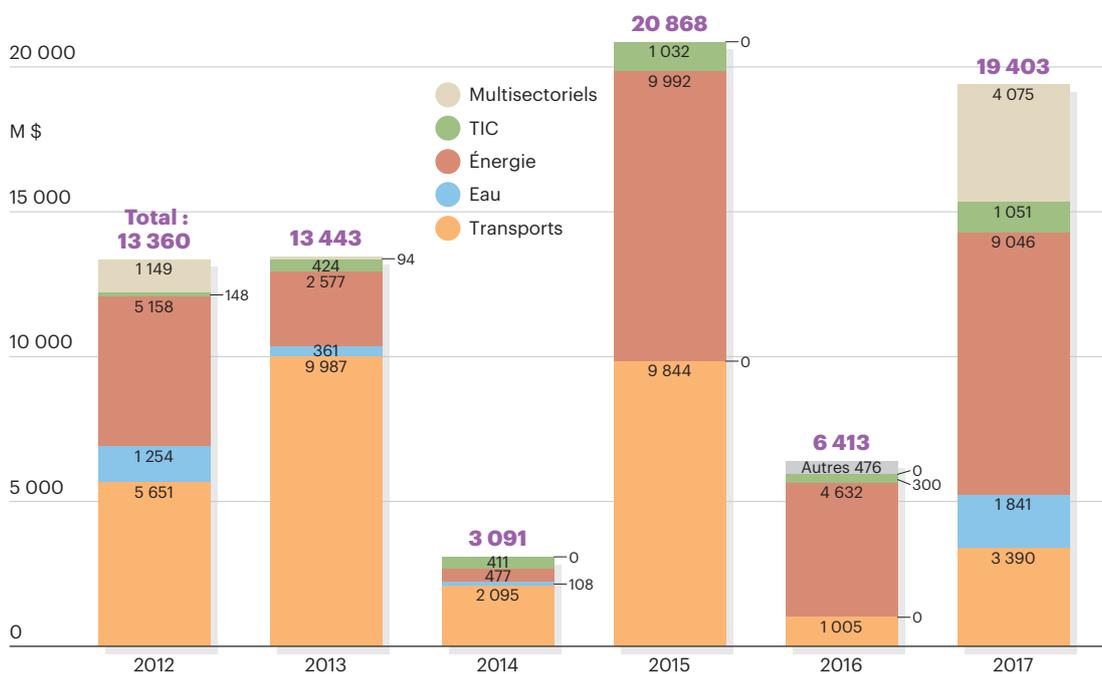


Figure 48
Engagements chinois par secteur, 2012-2017

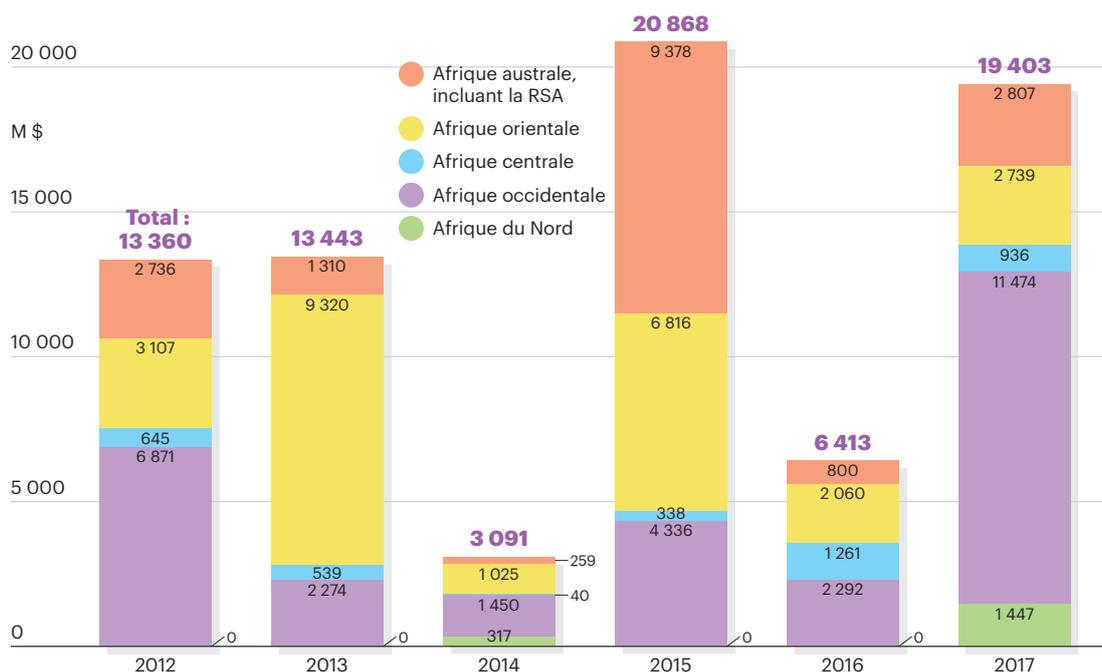


Figure 49
Engagements chinois par région, 2012-2017

5.3 Groupe de coordination des donateurs arabes

Les membres du Groupe de coordination des donateurs arabes communiquent de manière systématique des données pour les rapports de l'ICA. Ces données offrent un aperçu clair des activités menées chaque année par le groupe, ce qui est très apprécié par les membres de l'ICA.

L'ACG a engagé 3 Mrd \$ en faveur de projets d'infrastructures africaines en 2017, contre 3,8 Mrd \$ en 2016 et 4,4 Mrd \$ en 2015.

La Banque islamique de développement (BID) a engagé 597 M \$ en 2017, soit beaucoup moins que les 1,1 Mrd \$ de 2016. Sur le total des engagements souscrits par l'ensemble des sources, 86,8% ont été destinés à l'Afrique de l'Ouest, et 13,2% à l'Afrique du Nord.

La plus grande part des engagements de la BID a ciblé des projets énergétiques (292,3 M \$), qui ont représenté presque la moitié du total de ses investissements (49%). Parmi les financements figuraient notamment 166 M \$ pour la construction de la centrale à mazout lourd de Sirakoro II au Mali, 104 M \$

pour l'agrandissement de la centrale diesel au mazout lourd de Kossodo au Burkina Faso, et 22,4 M \$ pour la centrale au mazout lourd de Kayes au Mali.

Le montant total des engagements souscrits par l'OFID s'est élevé à 180,9 M \$ en 2017, contre 225,8 M \$ en 2016. En 2017, les engagements de l'OFID ont été répartis de manière uniforme sur le continent. La plus grande part des engagements est revenue à l'Afrique du Nord, une région qui n'avait reçu aucune contribution de l'OFID en 2016.

Près de la moitié des engagements souscrits par l'OFID ont été destinés à des projets d'eau (87,25 M \$, soit 48%). Le fonds a apporté son soutien à la deuxième phase de la réhabilitation des stations de pompage servant au drainage et à l'irrigation en Égypte (53,2 M \$) ; au Programme d'alimentation en eau et d'assainissement durables au Rwanda qui a pour but d'améliorer l'accès à l'eau et à fournir des services d'assainissement dans les zones urbaines fortement peuplées (20 M \$) ; et au Projet d'alimentation en eau de Maseru au Lesotho, qui comprend de

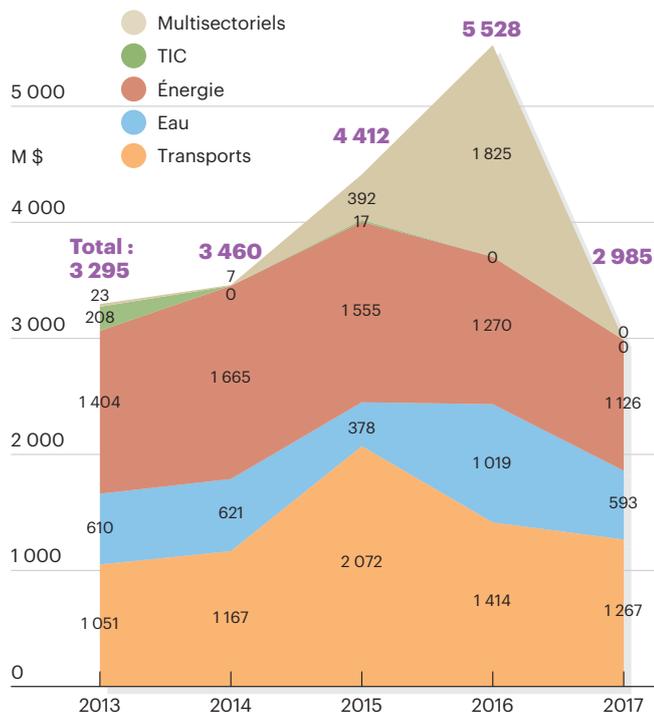
nouvelles infrastructures d'eau dans les zones péri-urbaines (14 M \$).

Les engagements souscrits par le Fonds saoudien pour le développement (SFD) ont totalisé 97 M \$ en 2017, contre 2,3 Mrd \$ en 2016. La plus grande part est revenue à l'Afrique de l'Ouest avec 91%, soit 88 M \$ du total des engagements du fonds. Les 9% restants ont été destinés à l'Afrique du Nord. Le SFD a consacré 79% de ses engagements aux transports, 12% à l'eau et 9% à l'énergie.

Le Fonds d'Abou Dhabi pour le développement (FAAD) a engagé 449 M \$ en 2017, soit considérablement plus que les 81 M \$ de 2016. En 2016, le groupe avait consacré près de la moitié de ses engagements à l'énergie, alors qu'en 2017, la majorité de ses engagements a été destinée à des projets de transport (291,1 M \$, soit 64,8%) principalement situés au Maroc (280 M \$, soit 62% du financement total du FAAD en 2017).

Ces projets concernaient notamment la réhabilitation et l'agrandissement de l'ancien port de pêche de Casablanca (80 M \$), le développement du port de pêche

PAR SECTEUR



PAR RÉGION

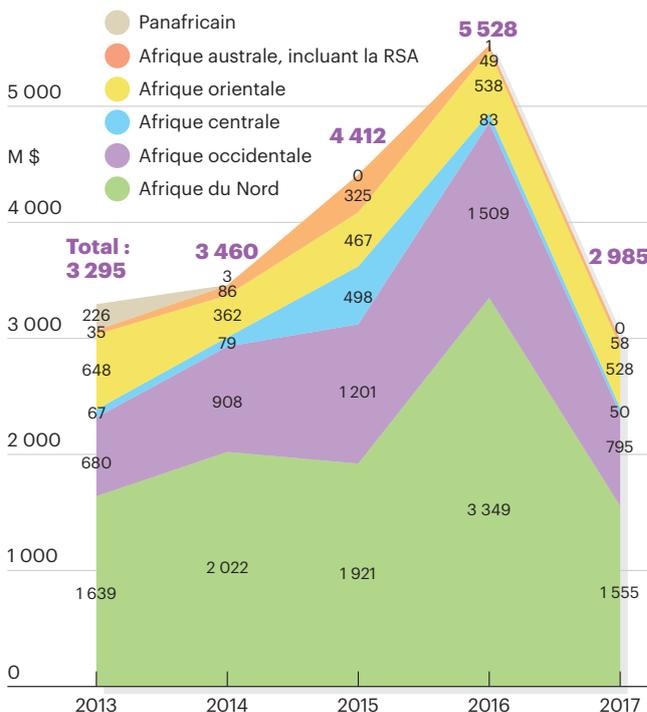


Figure 50
Engagements de Groupe de coordination des donateurs arabes (ACG), par secteur et région, 2013-2017

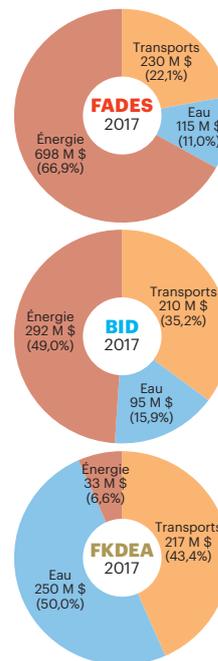
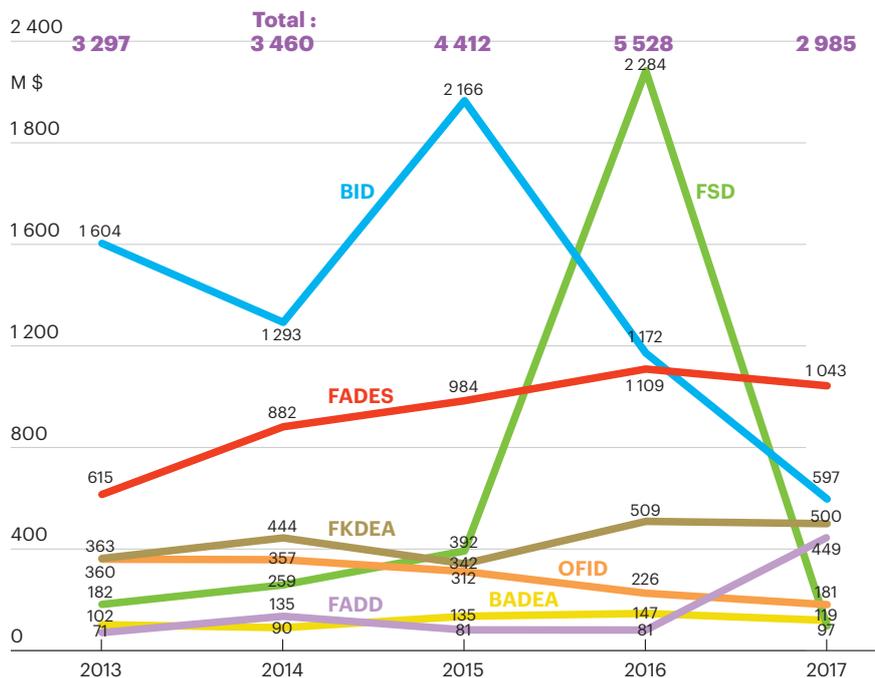


Figure 51
Engagements de Groupe de coordination des donateurs arabes (ACG), par membre, 2013-2017

de Tanger (72 M \$), la construction d'un terminal de croisière dans le port de Casablanca (40 M \$), l'extension et la réhabilitation de 30 km de route entre Sidi Allal et Al Maha Forest (5 M \$), et un projet de réparation navale à Casablanca (83 M \$).

La Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA) a engagé 119 M \$ en 2017. Le plus grand engagement est revenu à l'Afrique de l'Ouest et a représenté 61% du total des engagements de la banque. Comme en 2016, la BADEA a consacré la majorité de son financement (63%) au secteur des transports avec des engagements de 74,5 M \$.

Le Fonds koweïtien pour le développement économique des pays arabes (KFAED) a engagé un total de 500 M \$, ce qui se rapproche de ses engagements de 509 M \$ de 2016. Comme en 2016, la plus grande partie est revenue à l'Afrique du Nord, avec 299 M \$, soit 60% du total des engagements souscrits par le fonds en 2017. Le KFAED a engagé 250 M \$ en faveur de projets d'eau, ce qui représente le plus grand engagement souscrit par un membre de l'ACG pour ce secteur. Les projets visaient notamment la construction d'une installation de dessalement d'eau de mer pour la ville de Port-Saïd en Égypte, qui a reçu deux

engagements sous forme de prêts totalisant 176 M \$ en 2017.

En 2017, le Fonds arabe pour le développement économique et social (FADES) a financé 1 Mrd \$, soit 35%, des engagements souscrits par l'ACG en faveur de projets d'infrastructure. Sur les engagements du FADES, 806 M \$, soit 77%, ont été destinés à l'Afrique du Nord, et les 23% restants à l'Afrique de l'Est. La plus grande partie est revenue à l'énergie (67%, soit 698 M \$). Parmi les projets figuraient les travaux de développement du réseau égyptien de transport d'électricité (197,4 M \$) et la construction de la centrale de production d'énergie d'El Bagair au Soudan (171 M \$). La contribution du FADES au secteur de l'énergie a représenté 66% du total des engagements de l'ACG pour ce

secteur, soit la plus grande de tous ses membres.

De manière générale, à l'exception des projets d'eau et des projets multisectoriels, les préférences de l'ACG ont reflété celles de 2016. Les transports ont reçu 1,3 Mrd \$ du total des engagements en 2017, ce qui est comparable aux 1,4 Mrd \$ de l'année précédente. Le soutien en faveur du secteur de l'eau a presque diminué de moitié, passant de 1 Mrd \$ en 2016 à 592,7 M \$ en 2017. Les engagements en faveur de l'énergie ont baissé de 1,3 Mrd \$ en 2016 à 1,1 Mrd \$. Les TIC n'ont jamais occupé une place prédominante dans le portefeuille du groupe et comme en 2016, aucun engagement n'a été souscrit en 2017 en faveur de ce secteur. ■

La SID s'associe à une société chinoise de capital-investissement

Un protocole d'entente a été signé en 2017 entre la Société islamique pour le développement du secteur privé (SID), le volet du secteur privé du Groupe de la banque islamique de développement, et le Fonds de développement sino-africain (CADFund), la société de capital-investissement basée à Beijing et filiale de la banque de développement de Chine dont l'activité est axée sur l'Afrique. La coopération envisagée reflète l'objectif de la SID et du CADFund de développer et d'établir un cadre stratégique ayant vocation à mobiliser les investissements dans le Fonds africain de financement de l'infrastructure islamique. ■

5.4 Sources européennes non ICA



Les engagements souscrits en faveur des infrastructures africaines par des institutions de financement du développement européennes non membres de l'ICA ont totalisé 1,6 Mrd \$ en 2017, ce qui représente une forte hausse par rapport à 2016 (392 M \$). En 2017, l'énergie a représenté plus de la moitié des engagements souscrits (56%, soit 894 M \$), en nette amélioration par rapport aux 294,2 M \$ engagés en 2016.

Les investissements dans les transports ont représenté 31,2% (500,7 M \$), soit une part plus grande qu'en 2016 (12,8%, soit 50 M \$). L'eau a représenté 13% (208,3 M \$) – alors qu'aucun engagement n'avait été déclaré dans le secteur de l'eau en 2016. Les engagements en faveur des TIC ont chuté de 47,3 M \$ (12%) en 2016 à 1 M \$ en 2017 (0,06%).

La Banque européenne pour la reconstruction et le développement et la FMO néerlandaise ont une fois de plus dominé les engagements des IFD européennes non membre de l'ICA en 2017 avec 83 et 12% respectivement. En

2016, la BERD avait contribué à hauteur de 61% et la FMO à hauteur de 27% de tous les engagements souscrits par ces IFD.

L'Afrique du Nord a représenté 90,3% (1,4 Mrd \$) du total des engagements en 2017. Le mandat de la BERD pour l'Afrique se concentre exclusivement sur cette région pour laquelle elle a engagé 1,3 Mrd \$ en 2017. Sur ce montant, 501 M \$ sont revenus aux transports, 207 M \$ à l'eau et 620 M \$ à l'énergie. Parmi les projets figuraient un engagement de 322,6 M \$ à l'appui du Chemin de fer national égyptien pour l'acquisition de près de 100 locomotives diesel, la fourniture d'une assistance technique pour la plateforme de réforme du fret de l'opérateur et la modernisation des services.

La banque a également fait un investissement de 178 M \$ pour soutenir la Société Nationale des Chemins de Fer Tunisiens (SNCFT) en vue de créer des capacités supplémentaires sur le réseau ferroviaire, de remédier au problème de l'encombrement des trains et d'améliorer la fiabilité du service. Ce financement permettra de moderniser et

de réaligner la ligne ferroviaire existante entre Tunis et Kasserine, améliorant ainsi les liaisons entre les gouvernorats du nord-ouest et du centre-ouest et la capitale, Tunis.

La BERD a été le seul membre du groupe européen non membre de l'ICA à

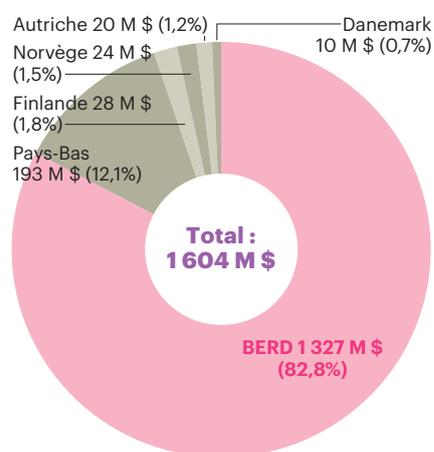


Figure 52
Engagements européens non-ICA en faveur des infrastructures par source, 2017

investir dans le secteur des transports. La FMO et l'Oesterreichische Entwicklungsbank (OeEB) autrichienne ont aussi souscrit des engagements en faveur de l'Afrique du Nord représentant 7% (101,6 M \$) et 1% (20 M \$), respectivement.

Sur les engagements souscrits par les IFD européennes non membres de l'ICA en 2017, l'Afrique de l'Ouest a reçu 52,7 M \$ (3%) notamment de la FMO et de l'Investeringsfonden for Udviklingslande (IFU) danoise pour le développement de projets de production d'énergie. L'IFU a notamment engagé 10,3 M \$ pour soutenir le développement de la centrale à mazout lourd de Kayes de 90 MW au Sénégal, un projet cofinancé par la BID, la Banque ouest-africaine de développement (BOAD), l'OFID et l'EAIF. La FMO a aussi consacré 42,2 M \$ au développement du projet solaire PV de 50MW d'Akuo Kita au Mali, 15,1 M \$ au développement d'une centrale solaire photovoltaïque (PV) au sol de 20 MW dans la région de Louga au Sénégal, et 16,7 M \$ pour l'expansion de la centrale solaire PV existante Senergy II Bokhol.

L'Afrique de l'Est a attiré des engagements totalisant 50,6 M \$ (3%). L'engagement de la FMO a représenté 98% de ce total (49,6 M \$) et a servi à soutenir le développement de deux projets hydroélectriques au fil de l'eau en Ouganda : les projets hydroélectriques de 15 MW de Bugoye et de Nyamagasani. L'Afrique australe a reçu 15 M \$ (1%) du total des engagements souscrits, notamment un investissement de Norfund en faveur de New Africa Power, un joint-venture entre Norfund, Vineyard et responsAbility Renewable Energy Holdings pour développer un portefeuille de 65 MW de projets hydroélectriques au fil de l'eau à petite échelle en Zambie, dans le but de les soumettre dans le cadre du programme GET FiT de la Zambie. L'Afrique centrale n'a reçu aucun engagement en 2017.

Des engagements totalisant 34,6 M \$ (2%) ont visé des initiatives panafricaines, notamment responsAbility Renewable Energy Holding (rAREH), une compagnie qui met l'accent sur les projets d'énergie renouvelable à petite échelle en Afrique de l'Est. FinnFund a été le seul bailleur de fonds à investir dans le secteur des TIC, engageant 1 M \$ pour financer le projet de service monétaire mobile M-BiRR en Éthiopie,

qui propose des réseaux bancaires sans succursales sur des plateformes mobiles.

Comme pour les engagements souscrits en 2016, les fonds investis dans le secteur de l'énergie ont occupé une place importante dans un certain nombre de portefeuilles de bailleurs de fonds européens non membres de l'ICA. La plus grande contribution est venue de la BERD avec 69% (620 M \$) du total. Environ un tiers de ses engagements (200 M \$) a été consacré au programme d'efficacité énergétique de l'Egyptian Natural Gas Holding Company (EGAS), qui vise à améliorer les réseaux de transport d'électricité et de gazoducs égyptiens ; le programme prévoit l'installation de technologies de récupération de chaleur résiduelle, de turbodétendeurs dans des stations de réduction de pression de gaz naturel, l'implantation d'une installation de séparation de gaz de pétrole liquéfié (GPL), l'élimination du dioxyde de carbone de systèmes de gaz humide et la fourniture de systèmes de comptage à Amerya, Dahshour et dans le Complexe gazier du désert occidental.

La part restante des engagements souscrits par la BERD en faveur de l'énergie est revenue au programme solaire égyptien FiT (tarif de rachat

garanti) pour le développement de 16 projets solaires PV dans le parc solaire de Benban (voir page 67).

Les engagements de la FMO ont ciblé exclusivement le secteur de l'énergie et ont représenté 22% (193 M \$) du total des engagements souscrits en faveur de ce secteur. Comme pour la BERD, plus de la moitié des engagements de la FMO a été consacrée au programme solaire égyptien FiT. La FMO a aussi soutenu l'entreprise M-KOPA Solar, qui est aussi cofinancée par Norfund, dans le cadre de l'installation de systèmes solaires hors réseau de paiement à l'utilisation en Afrique de l'Est.

Les engagements en faveur du secteur de l'eau ont représenté 13% (208,3 M \$) du total des investissements. La plus grande contribution est venue de la BERD (207 M \$, soit 99,3%) qui s'est engagée à soutenir des améliorations de l'infrastructure d'assainissement dans la région de Fayoum, au sud du Caire, qui permettront de créer 30 000 emplois pour les locaux. Finnfund a investi 1,3 M \$ dans le secteur de l'eau, en concentrant ses engagements sur la compagnie panafricaine Sanergy Inc qui a pour vocation de proposer des installations d'assainissement abordables et accessibles dans les zones urbaines. ■

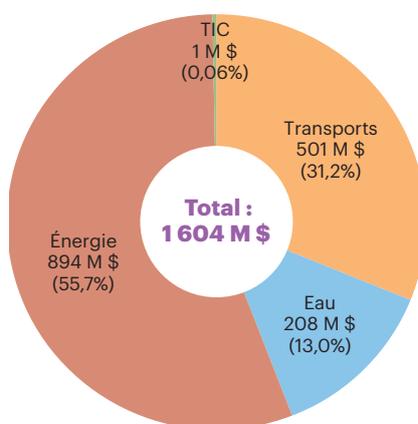


Figure 53
Engagements européens non-ICA en faveur des infrastructures par secteur, 2017

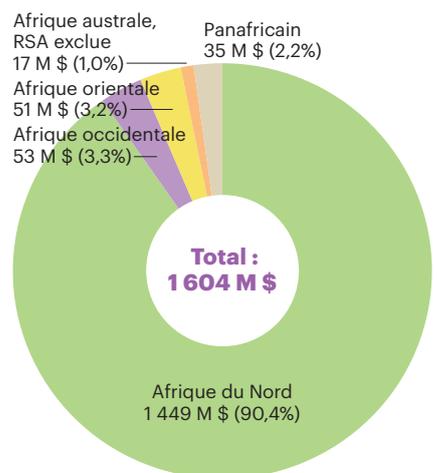


Figure 54
Engagements européens non-ICA en faveur des infrastructures par région, 2017

5.5 Autres sources de financement



Nouveaux fonds multilatéraux

Nouvelle banque de développement

La Nouvelle banque de développement, la banque multilatérale de développement créée par les pays BRICS, n'a déclaré aucun engagement en Afrique en 2017. Elle a déclaré son premier engagement en faveur des infrastructures africaines en 2016 avec un prêt de 180 M \$ consenti à la compagnie sud-africaine d'électricité Eskom pour la construction de lignes de transport d'électricité et d'un poste électrique dans la région de Soweto, en vue d'intégrer des projets d'énergies renouvelables de producteurs d'électricité indépendants. La banque a déclaré qu'elle espérait prêter près de 600 M \$ de plus à l'Afrique du Sud en 2018 dans le but de répartir le financement de manière plus homogène entre ses cinq États membres.

En mai 2018, la banque – créée par l'Afrique du Sud, le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine – a annoncé un prêt de 200 M \$ à la compagnie publique de transport et de logistique Transnet pour la réhabilitation de terminaux à conteneurs à Durban. En juillet, selon l'agence de presse Bloomberg, le président de la NDB KV Kamath aurait déclaré, "notre objectif est d'être équitables entre nos cinq membres...si vous prenez les 4 Mrd \$ que nous allons engager cette année, nous devrions prêter environ 800 M \$ [à l'Afrique du Sud]. J'espère que nous atteindrons ce chiffre cette année" Kamath a déclaré que deux autres prêts étaient à l'étude,

le premier destiné à une banque qui rétrocèdera les fonds pour des développements d'énergies renouvelables, et le deuxième destiné aux infrastructures critiques. La NDB va aussi commencer à lever des fonds et à prêter en rands sud-africains pour protéger les clients contre le risque de change, a ajouté Kamath. En 2017, la banque basée à Shanghai a ouvert son premier centre régional africain pour faciliter l'identification de projets en Afrique du Sud.

Africa 50

Africa50, la plateforme d'investissement dédiée aux infrastructures créée par la BAD, fait un apport de 25% de capitaux propres pour financer la construction, aux côtés de Scatec Solar et de Norfund, de six projets solaires qui seront situés dans le parc solaire de Benban dans la ville égyptienne d'Aswan. Africa50 a déclaré qu'elle investirait 8 M \$. Le développeur solaire norvégien Scatec Solar a annoncé en octobre 2017 qu'il avait obtenu un financement de 335 M \$ auprès d'un consortium d'IFD pour le développement de projets totalisant 400 MW. Le consortium est composé de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement, du Fonds vert pour le climat des Nations Unies, de la banque néerlandaise de développement FMO, de la Banque islamique de développement et de la Société islamique pour le développement du secteur privé. Les six centrales de 50 MW que Scatec construira, détiendra et

exploitera seront toutes achevées en 2019, pour un coût total estimé à 450 M \$. La participation au capital de Scatec se situe entre 50 et 70 M \$. L'entreprise estime que les six centrales généreront des revenus totaux de 60 M \$ par an sur la période contractuelle de 25 ans (pour plus de détails sur le projet de Benban, voir page 67).

À l'occasion de sa deuxième réunion annuelle des actionnaires organisée à Dakar en septembre 2017, Africa50 a signé un accord de développement avec la compagnie publique sénégalaise Senelec pour sélectionner, selon un processus de mise en concurrence, un sponsor stratégique pour le développement d'une centrale thermique à cycle combiné de 120 MW à Malicounda. Suite au processus, Melec PowerGen a été choisi comme producteur d'électricité indépendant et le Libanais Matelec comme entrepreneur en ingénierie, approvisionnement et construction. Au début, la centrale tournera au mazout lourd mais pourra être convertie au gaz naturel lorsque celui sera disponible dans les champs de gaz récemment découverts. En mars 2018, le Finlandais Wärtsilä a signé un contrat pour concevoir, fabriquer et délivrer la centrale Flexicycle, qui se composera de sept moteurs Wärtsilä 50. Un accord d'achat d'énergie de 20 ans est envisagé avec un tarif de rachat garanti compétitif qui sera obtenu par le biais d'un appel d'offres. L'électricité produite alimentera le réseau par le biais d'un poste de distribution existant. ■

Corée du Sud, Inde et Turquie

Corée du Sud

En 2017, la Banque Export-Import de Corée (l'Eximbank de Corée) a engagé 5 M \$ en faveur d'infrastructures de transport et 5 M \$ en faveur d'infrastructures portuaires au Sénégal. Les projets visent à améliorer les installations de transport et de stockage réfrigérées pour les petites et moyennes entreprises sénégalaises dans le secteur de la pêche et à favoriser la participation des Coréens au secteur de la pêche.

L'engagement le plus notable souscrit par l'Eximbank de Corée en Afrique en 2017 n'entre pas dans la définition des infrastructures de l'ICA mais témoigne de l'importance qu'accorde la Corée du Sud à l'Afrique en tant que destination d'investissement. En juin 2017, la banque a signé un contrat de financement de projet de 5 Mrd \$ pour le développement de gisements de gaz en mer au Mozambique. Le projet de développement de gisements de gaz est un projet commun de la Korea Gas Corporation, de l'Américain ExxonMobil, de la compagnie d'énergie italienne Eni et de la compagnie mozambicaine Empresa Nacional de Hidrocarbonetos (ENH). L'Eximbank de la Corée, la Korea Trade Insurance Corporation et l'Eximbank de Chine financent à titre provisoire le projet. Selon le contrat, l'Eximbank de Corée est responsable d'un cinquième du montant.

Inde

L'Inde a engagé un peu plus de 700 M \$ en faveur de projets d'infrastructure en 2017 par rapport au montant exceptionnellement élevé de 1,2 Mrd \$ engagé en 2016.

Reflète d'une tendance notable se dégageant chez les bailleurs de fonds, la Banque indienne d'Export-Import (EximBank de l'Inde) a choisi d'investir dans une entreprise plutôt que dans un projet lorsqu'elle a accordé une ligne de crédit de 500 M \$ à SBM (Mauritius) Infrastructure Company. Cette ligne de crédit permettra à la compagnie d'investir aux côtés d'entités publiques dans des projets d'infrastructure à Maurice. Bien que ce crédit représente le premier financement de l'EximBank de l'Inde pour SBM, la banque avait déjà accordé quatre lignes de crédit au gouvernement mauricien pour un total de 164,8 M \$.

L'EximBank de l'Inde a engagé 93,5 M \$ au Cameroun pour la construction de la ligne de transport d'électricité Nkongsamba-Bafoussam et Yaounde-Abong Mbang, ainsi que 110 M \$ pour la conception, la fourniture et l'assemblage de lignes de transport entre Nouakchott et Nouadhibou en Mauritanie.

Turquie

La Turquie a fait une entrée remarquée dans le secteur africain de l'infrastructure ferroviaire en 2017. En février 2017, l'entreprise de construction turque Yapi Merkezi a remporté un contrat de 1,22 Mrd \$ pour la construction d'une ligne de chemin de fer de 205 km de long entre Dar es Salaam et Morogoro, dans le cadre d'une collaboration avec l'entreprise Mota-Engil Engenharia e Construção Africa basée au Portugal. En octobre, l'entreprise de construction turque a décroché un contrat supplémentaire de 1,92 Mrd \$ pour rallonger la voie ferrée à écartement normal (SGR) électrique à grande vitesse de 422 km entre Morogoro et Makutupora, Dodoma. Les travaux de construction sur les deux tronçons de la Ligne Ferroviaire Centrale ont commencé.

La Tanzanie a déjà alloué environ 1,2 Mrd \$ à la SGR de la Ligne Ferroviaire Centrale dans trois budgets fédéraux successifs menant à l'exercice financier 2018/19, en dépit d'informations faisant état que les projets bénéficieraient d'un financement externe.

En 2016, l'EximBank de Chine aurait déclaré qu'elle investirait 7,6 Mrd \$ dans les projets tanzaniens. Il était même prévu que des entreprises chinoises réhabilitent et construisent la Ligne Ferroviaire Centrale, un engagement qui avait été noté dans les *Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2016* puis exclu des données lorsqu'il est apparu clairement que les parties avaient de plus en plus de mal à conclure des arrangements.

Le Président tanzanien, John Magufuli, a mis un terme à un contrat adjugé à une entreprise de construction chinoise en raison d'allégations de corruption. Alors que l'EximBank de Chine était censée financer la ligne tanzanienne, celle-ci s'est retirée après l'annulation du contrat. Cela a conduit la Tanzanie à solliciter un financement auprès d'autres pays BRICS, Magufuli ayant notamment demandé à l'ancien Président de l'Afrique du Sud.

Le financement turc pour les contrats entrepris par Yapi Merkezi a été abordé lors de la visite en janvier 2017 du Président turc Recep Tayyip Erdogan en Tanzanie, lorsqu'il a suggéré que son gouvernement appuierait la conclusion de l'affaire. Cependant, il n'existe à ce jour aucune preuve de financement direct du projet par l'EximBank turque.

En août 2017, la Banque africaine de développement a indiqué qu'elle participerait au financement de la ligne

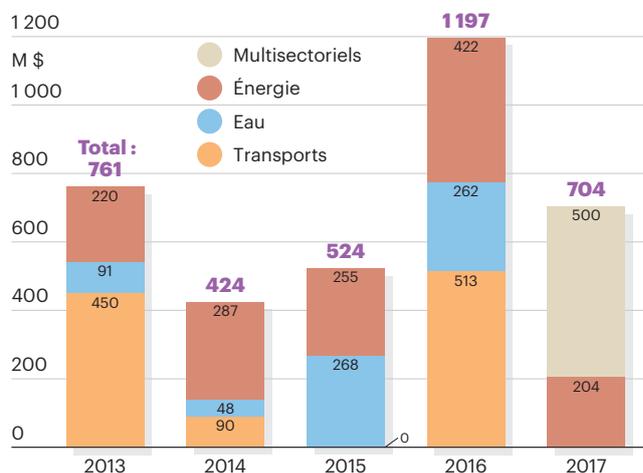


Figure 55
Engagements de l'Inde par secteur, 2013-2017

Autres sources de financement



ferroviaire, et d'autres bailleurs de fonds se sont depuis manifestés.

Selon le président de la banque régionale de développement basée à Maurice, Admassu Tadesse, la Banque de commerce et de développement (TDB) a aussi alloué des fonds pour la Ligne Ferroviaire Centrale. Il a déclaré que la TDB avait alloué 200 M \$ pour aider Dar es Salaam à achever ses projets d'infrastructures ferroviaires et énergétiques.

Il est aussi possible que les contrats soient financés par d'autres sources externes, auquel cas celles-ci risquent d'être reflétées dans les déclarations substantielles du financement fédéral de la Tanzanie pour ses voies ferrées, ouvrant ainsi la possibilité d'une double comptabilisation.

Au total, Yapi Merkezi construit 950 km de voie ferrée en Afrique subsaharienne, qui selon l'entreprise de construction,

seront essentiels pour augmenter les exportations de produits de base tels que l'or et le café. L'entreprise construit aussi des voies ferrées, des tramways et des métros dans la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (MENA).

En juillet 2018, la SFI a annoncé qu'elle proposait un montage financier de 100 M \$ pour Yapi Merkezi Holding, la société mère de l'entreprise de construction turque Yapi Merkezi Insaat ve Sanayi (YMI), pour soutenir son développement et stimuler la construction d'infrastructures de transport dans les marchés difficiles.

Ce montage sur trois ans comprend un prêt équivalent à 75 M \$ du propre compte de la SAFI et un prêt syndiqué en euros équivalent à 25 M \$ d'Akbank. Grâce à ce financement, YMI disposera d'un fonds de roulement qui lui permettra d'achever des projets d'infrastructure de transport en Afrique

subsaharienne, dans la région du MENA, et en Turquie et de soutenir l'expansion de l'entreprise dans ces marchés.

Le gouvernement tanzanien a déclaré qu'il entendait investir environ 14,2 Mrd \$ au cours des cinq prochaines années dans la construction d'un réseau SGR de 2,561 km qui reliera le port de Dar es Salaam dans l'Océan Indien aux autres régions du pays. Pour financer ces plans ambitieux, la Tanzanie pourrait aussi bénéficier de l'annonce faite en mars 2017 par le président du GBM, Jim Yong Kim, selon laquelle la Tanzanie pourra accéder à près de 2,4 Mrd \$ de financement concessionnel au cours des trois prochaines années, soit une hausse d'un demi-milliard de dollars par rapport aux précédentes allocations. Les ressources additionnelles proviendront du guichet Association internationale de développement (IDA) du GBM. ■

5.6 Banques régionales de développement

Trois banques régionales de développement non membres de l'ICA ont communiqué des données pour 2017 : la Banque ouest-africaine de développement, la Banque de commerce et de développement (anciennement la banque PTA) et la Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC).

Les fonds engagés par ces banques ont totalisé 538 M \$, ce qui est considérablement moins que les 924 M \$ enregistrés en 2016. L'Afrique de l'Ouest a reçu 86% des fonds engagés, alors que l'Afrique australe a reçu les 14% restants. Les projets de transport ont reçu la plus grande part avec 271 M \$, suivis des projets énergétiques avec 208 M \$, des projets d'eau avec 34 M \$ et des projets multisectoriels avec 25 M \$. L'intégralité du soutien a été apportée sous forme de prêts.

La BOAD basée au Bénin a souscrit la majorité des engagements en faveur des infrastructures en 2017, avec 453 M \$, dont 261 M \$ pour des projets de transport, 130 M \$ pour des projets énergétiques et 34 M \$ pour des projets d'eau. Les projets multisectoriels ont représenté 25 M \$.

La banque a engagé 94 M \$ dans quatre projets en Guinée-Bissau et 54 M \$ dans deux projets énergétiques, dont l'électrification de 14 localités à partir de

l'Interconnecteur électrique de 225kV de l'Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Gambie (OMVG), qui relie les réseaux nationaux de la Gambie, de la Guinée, de la Guinée-Bissau et du Sénégal. La banque a aussi contribué à hauteur de 42 M \$ à trois projets solaires ; une installation de 20 MW en Bissau et deux centrales de 1 MW à Gabu et à Canchungo. Ces projets devraient fournir de l'électricité à 500 000 personnes et réduire les émissions de CO2 de 24 100 tonnes.

La BOAD a approuvé un prêt de 25 M \$ pour un projet multisectoriel visant à réhabiliter le Port de Bissau, et portant notamment sur des travaux de génie civil sur le quai, la construction d'un poste moyenne tension et l'installation de nouveau matériel des technologies de l'information. Un autre prêt de 15 M \$ a été approuvé pour un projet de planification et d'asphaltage de la route Ntunhané-Catiò.

En Côte d'Ivoire, la BOAD a approuvé des prêts de 95 M \$ pour trois projets de transport et d'eau, y compris un projet d'alimentation en eau salubre à Abidjan et la réhabilitation de la piste d'atterrissage de l'aéroport de San Pedro.

Ailleurs, la BOAD a approuvé un prêt de 42 M \$ pour la modernisation de la route frontalière Lokossa-Deve-Aplahoué-Togo entre le Bénin et le Togo. Au

Sénégal, elle a engagé 93 M \$ pour un projet de réhabilitation routière et un projet de distribution d'électricité. Au Burkina Faso, un total de 85 M \$ a été approuvé pour l'entretien des routes, une étude de faisabilité portant sur l'irrigation et sur la construction d'un barrage, et la modernisation d'un réseau de transport d'électricité de 33 kV.

La TDB basée à Maurice a engagé un total de 74 M \$ en 2017. La banque a approuvé une facilité de 55 M \$ co-organisée par la Banque indienne d'import-export pour la ferme éolienne de 29,4 MW de Curepipe à Maurice. La TDB a contribué à hauteur de 28,7 M \$ à cette facilité. La TDB a aussi fait un apport de 30 M \$ dans le cadre d'une facilité de prêt syndiqué de 123 M \$ avec la Standard Bank sud-africaine pour la compagnie Zimbabwe Power Company (ZPC). Ce financement permettra à ZPC d'assurer et d'optimiser la capacité électrique, notamment à travers la réhabilitation de la centrale de Kariba Sud.

La BIDC basée à Lomé, au Togo, a engagé 14 M \$ en faveur de projets de transport et de projets énergétiques au Bénin et en Côte d'Ivoire, notamment 8 M \$ en faveur de la Société Ivoirienne de Manutention et de Transit pour moderniser ses services de manutention et de transit de fret. ■

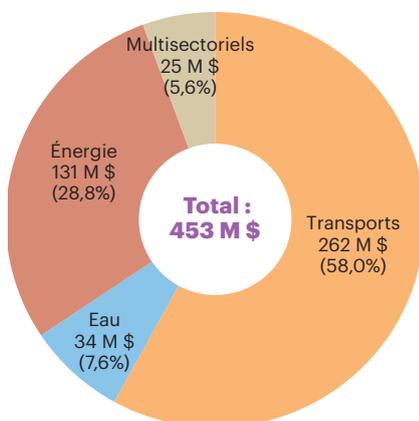


Figure 56
Engagements de la BOAD par secteur, 2017

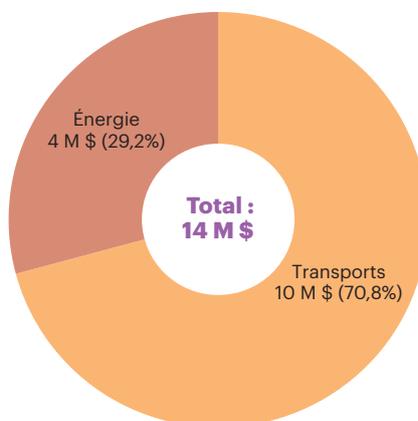


Figure 57
Engagements de la BIDC par secteur, 2017

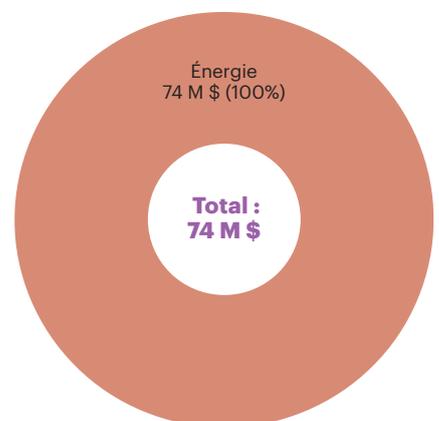


Figure 58
Engagements de la TDB par secteur, 2017

6. Secteur privé



6.1 Collaboration entre le secteur privé et le secteur public

Le financement du secteur privé dans les infrastructures africaines est essentiel compte tenu de l'appui limité du secteur public et des gouvernements sur le continent. Ceci dit, un certain nombre de difficultés persistent. Le développement de partenariats publics-privés, notamment dans les projets d'infrastructure de grande envergure, pourrait attirer un financement privé dans les marchés émergents et en développement.

Les projets avec participation privée ayant atteint le stade du bouclage financier en 2017 ont totalisé 5,2 Mrd \$,

dont 2,3 Mrd \$ (44,8%) de capitaux privés.

Ce montant représente une forte hausse des investissements par rapport aux 3,6 Mrd \$ enregistrés en 2016, qui comptaient 2,5 Mrd \$ de capitaux privés. Les investissements de 2017 sont inférieurs aux 8,5 Mrd \$ enregistrés en 2015, mais légèrement supérieurs aux 5,1 Mrd \$ de 2014.

La majorité des projets – 41 sur 45 – ayant atteint le stade du bouclage financier en 2017 se trouvent dans le secteur de l'énergie. Sur les projets restants, trois se trouvent dans le secteur des transports et un dans le

secteur de l'eau. Les projets multisectoriels ou TIC n'ont bénéficié d'aucune participation du secteur privé en 2017. Les 45 projets enregistrés en 2017 représentent une nette hausse par rapport à 2016 où seulement 12 projets avaient atteint le stade du bouclage financier.

Les projets énergétiques financés par le secteur privé ont totalisé 1,9 Mrd \$, les projets de transports ayant reçu 360 M \$ et les projets d'eau 19 M \$. La dominance des investissements énergétiques est essentiellement due aux différents projets solaires égyptiens, appelés collectivement Benban, qui ont atteint le stade de bouclage financier en

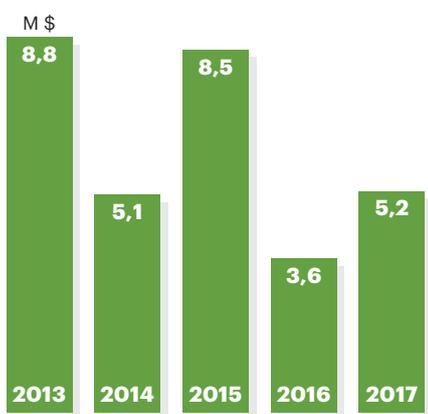


Figure 59
Tendances de la base de données des projets PPI, 2013-2017

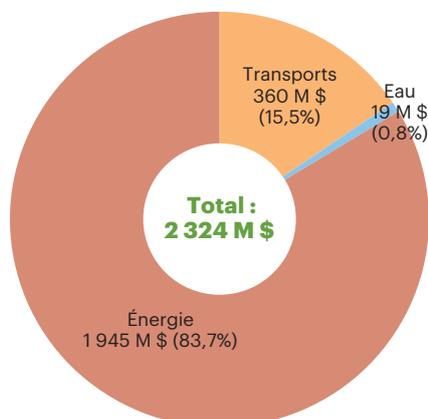


Figure 60
Financement privé par secteur, 2017

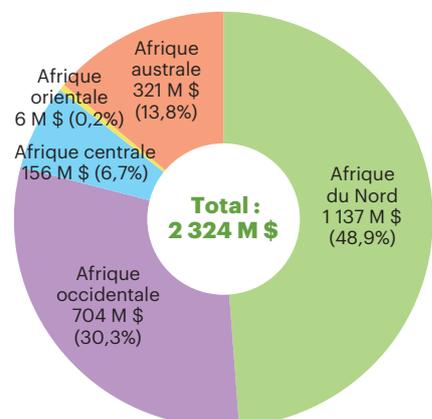


Figure 61
Financement privé par région, 2017

Soutage au port de Sokhna

Situé au sud du Canal de Suez en Égypte, le projet de soutage au Port de Sokhna de 504 M \$ a atteint le stade de bouclage financier en mai 2017. Sonker Bunkering Company a bénéficié d'un financement de la SFI et de la BERD sous la forme de prêts de 150 et 94 M \$, respectivement, ainsi que d'un prêt commercial de la Banque commerciale internationale.

Sonker exploite une compagnie de stockage et de soutage au Port de Sokhna qui poursuit activement son expansion depuis quelques années. Avec l'agrandissement du Canal de Suez, l'installation d'une installation de liquides en vrac pour importer et stocker du gasoil, du GPL et du GNL est essentielle en vue d'assurer la sécurité énergétique

et combustible de l'Égypte. Selon la Zone économique du Canal de Suez, cette installation sera capable de gérer une capacité de 250 000 mètres cubes de GPL et de gasoil.

La BERD pense que le projet encouragera la propriété privée en Égypte, car Sonker est l'une des rares entités indépendantes privées opérant dans le secteur du stockage d'énergie et du soutage. Ce projet permettra aussi de démontrer l'utilisation efficace d'installations d'importation et de stockage des hydrocarbures, et fixera des normes en matière de gouvernance d'entreprise et de conduite professionnelle. Le ministère égyptien de l'Investissement et de la Coopération internationale a déclaré en mai 2017 que le projet créerait 2 400 emplois directs. ■

2017, et au Terminal d'importation de gaz naturel liquéfié (GNL) de 550 M \$ de Tema qui s'inscrit dans le cadre de l'extension du Port de Tema au Ghana.

Les investissements dans le secteur de l'énergie sont dominés par les projets solaires, 32 d'entre eux ayant atteint le bouclage financier. Parmi ceux-ci figurent les projets du parc solaire de Benban en Égypte et la centrale solaire PV de 50 MW d'Afrinergia au Nigeria. Le plus grand investissement solaire a été le projet Noor PV I de 220 M \$ au Maroc, qui a attiré 155 M \$ d'investissements privés.

Seul un projet éolien a atteint le bouclage financier en 2017, le parc éolien de 262 MW de Ras Ghareb en Égypte, qui a été bouclé en décembre pour un coût total de 400 M \$, dont 208 M \$ d'investissements privés. Un consortium organisé par Engie et composé d'Orascom Construction, de Toyota et de Suez, ont mené à bien le projet. La Société Générale et Sumitomo Mitsui Banking Corporation ont apporté

des fonds privés. Le parc éolien devrait entrer en service en décembre 2019.

Deux centrales hydroélectriques ont atteint le bouclage financier, à savoir la centrale hydroélectrique de Musanze, qui a été bouclée à 17 M \$, et la centrale hydroélectrique de Butama en Ouganda, dont le coût a été chiffré à 19,3 M \$.

Le projet de centrale électrique à tourbe de 345 M \$ et 80 MW d'Akanyaru sud au Rwanda, emmené par la compagnie HQ Power – composée du turc Hakan, de Quantum Power et de Themis – a atteint le bouclage financier en février 2017. Le projet sera exploité dans le cadre d'un AAE de 26 ans.

Parmi les plus grands investissements dans le secteur des transports ayant atteint le bouclage financier en 2017 figure la phase III du projet de soutage au Port de Sokhna en Égypte d'une valeur totale de 504 M \$. Les investissements privés se sont élevés à 260 M \$. Le terminal d'importation de GNL de Tema

au Ghana et les aéroports d'Ivato et de Fascene à Madagascar étaient les seuls autres projets de transport à avoir atteint le stade de bouclage financier.

Seul un projet d'eau a atteint le bouclage financier, à savoir l'installation d'alimentation en eau de Kigali au Rwanda qui compte 19,4 M \$ de fonds privés.

L'Afrique du Nord a reçu la plus grande part des investissements privés avec 1,13 Mrd \$, grâce essentiellement aux projets solaires de Benban. L'Afrique de l'Ouest est arrivée en deuxième position avec 704 M \$, suivie de l'Afrique australe avec 321 M \$ et de l'Afrique centrale avec 156 M \$, alors que l'Afrique de l'Est a reçu 5,6 M \$ exclusivement pour la centrale hydroélectrique de Butama en Ouganda.

Difficultés pour l'investissement privé

L'investissement privé dans les infrastructures africaines constitue encore un défi pour les promoteurs et les investisseurs compte tenu des nombreuses considérations commerciales et des changements imprévus qui se produisent.

S'exprimant sous la règle de Chatham House lors d'une récente conférence sur les investissements dans l'énergie, un intervenant de haut niveau du secteur public africain a souligné la nécessité d'une harmonisation entre les investisseurs privés et les organismes gouverneaux. "Les gouvernements n'ont simplement pas d'expérience en matière de passation de marchés pour des projets multiples et de grande envergure. Par conséquent, ils ont tendance à vouloir faire une chose de grande envergure à la fois". Étant donné que les projets de grande envergure attirent des intérêts économiques,

Projets mis en service en 2017

Phase II du projet solaire Adams

L'Italien Enel Green Power a mis en service la deuxième phase de son projet solaire Adams de 82,5 MW en février 2017. Situé dans la Province sud-africaine du Northern Cape, le projet a été sélectionné lors du troisième cycle du Programme d'acquisition des producteurs indépendants d'énergies renouvelables (REIPPP) en 2014 et a atteint le bouclage financier cette même année.

Le projet, dont le coût s'élève à 109,6 M \$, a bénéficié d'un prêt de la Nedbank et vendra de l'électricité à Eskom dans le cadre d'un Accord d'achat d'énergie (AAE) de 20 ans à un tarif de 0.86 \$ par kilowatt heure.

Kuwaninga Gas

La centrale à gaz de 40 MW de Kuwaninga gas au Mozambique a été mise en service en novembre 2017 après presque trois ans de retard. Le projet de 98 M \$, développé par un consortium composé d'Enventure Partners, d'Intelligence, Counselling & Research LDA, et d'Investec Bank, est alimentée en gaz par les champs Temane et Pande de Sasol dans le cadre d'un contrat d'achat ferme de 15 ans avec la compagnie publique d'électricité du Mozambique, Electricidade de Moçambique. Le financement a été apporté par Investec Bank, China Export Credit Insurance Corporation, Development Bank of Southern Africa et Industrial Development Corporation of South Africa. ■

politiques et sociaux, les gouvernements trouvent difficile de les développer de manière claire. Par conséquent “les promoteurs privés animés d’objectifs clairs ont plus de chance d’établir des relations tout au long de la filière pour divers projets auxquels ils veulent participer, ce qui produit un meilleur résultat économique. Vous devez vous présenter au gouvernement et parler d’une seule et même voix sur la façon dont vous contribuez au plan du gouvernement, et convenir de normes”.

Le développeur d’énergies renouvelables Lekela a développé avec succès un projet éolien de 158,7 MW au Sénégal. Le directeur du développement commercial de Lekela, Julian Horn, a déclaré au bulletin d’information B2B *African Energy* en octobre 2018 que la réussite de son projet et d’autres producteurs d’énergie indépendants (PEI) tenait à la stabilité du Sénégal. “Le pays disposait d’un gouvernement stable, le transfert de pouvoir s’est fait de manière relativement pacifique, des élections raisonnablement démocratiques ont été organisées, et le président défend vraiment les énergies renouvelables.”

Également interviewé par *African Energy*, le directeur général de Fenix Zambia, John Foye, a attribué le succès des projets de systèmes solaires domestiques de la compagnie en

Pratiques exemplaires pour les investisseurs privés

Les recommandations suivantes sont tirées de l’ouvrage intitulé *Infrastructure Financing in Sub-Saharan Africa – Best Practices from Ten Years in the Field*, qui a été publié en mai 2017 par The Boston Consulting Group and Africa Finance Corporation.

Obtenir un appui solide du gouvernement

L’appui du gouvernement peut faire ou défaire un projet. Un politicien influent peut soit défendre publiquement un projet ou entraver sa progression. Le programme REIPPP de l’Afrique du Sud est un exemple de programme gouvernemental bénéficiant d’un appui solide et qui attire de grands volumes d’investissements privés. Le programme possède un très bon bilan et un cadre clairement défini dans lequel les investisseurs sont censés travailler.

Choisir les bons partenaires

La sollicitation du concours d’un groupe diversifié et stratégique d’investisseurs et de partenaires peut permettre de répartir la charge des responsabilités et d’apporter

l’expertise nécessaire, notamment dans les marchés difficiles. Souvent, l’association d’investisseurs publics et privés animés d’une seule et même mission garantit une expertise technique avec une approche développementale à long terme, et permet de disposer des moyens pour combler les déficits de financement.

Définir des points de repère précis pour la mise en œuvre du projet

Une gestion de projet claire et fiable est essentielle pour une mise en œuvre du projet dans les délais prévus. Un plan structuré comprenant des dates butoirs clairement définies associé à un accès direct aux décideurs garantira une mise en œuvre rapide et dépourvue de problèmes. ■

Ouganda et en Zambie premièrement à la connaissance des marchés, et deuxièmement à l’harmonisation des partenaires des projets. En Ouganda, Fenix a compris que la faible densité de population dans son marché clé entraînerait des problèmes logistiques en termes de livraison et de commercialisation des produits. “Tout doit passer par une équipe plus

entrepreneuriale, une équipe qui planifie un peu mieux. “Après son acquisition par Engie, Fenix a eu la possibilité de rester une compagnie indépendante animée de la même mission. “Nous [Fenix] voulons atteindre des millions de foyers en ASS, Engie aussi. Nous voulons y parvenir d’une manière décentralisée, décarbonée, numérique, Engie aussi.” ■

Interview avec Actis

Selon Lucy Heintz, directrice des énergies renouvelables chez l’investisseur en fonds propres sur les marchés de croissance Actis, il est plus facile pour le secteur privé d’investir dans les marchés africains de l’énergie. Elle attire l’attention sur plusieurs investissements privés fructueux dans le secteur de l’énergie sur le continent.

Le Programme d’acquisition des producteurs indépendants d’énergies renouvelables (REIPPP) de l’Afrique du Sud, qui a clôturé son quatrième cycle d’appels d’offres en avril – d’une valeur estimée à 4 Mrd \$ – a “démontré de manière convaincante qu’avec un cadre approprié, un programme à grande échelle et plusieurs cycles d’appels d’offres, il [le secteur privé] peut faire baisser le coût de l’énergie au fil des ans et garantir une alimentation fiable”.

Heintz remarque aussi le volume croissant de capacité privée installée au Sénégal, au Ghana, au Kenya et au Mozambique, où les cadres des PIE sont bien compris.

Pourtant, un certain nombre de difficultés subsistent auxquelles les gouvernements nationaux devront remédier avant de pouvoir tirer pleinement parti des avantages procurés par le secteur privé. Bien que le coût de l’énergie renouvelable soit compétitif par rapport à d’autres combustibles, les réseaux électriques fragiles et les faibles investissements dans ces derniers compromettent la capacité des réseaux à absorber la nature intermittente de l’énergie renouvelable.

Les tarifs reflétant les coûts demeurent une question épineuse pour les entreprises publiques nationales, et

Heintz pense que ce problème, associé au montant élevé de l’aide budgétaire pour le secteur de l’énergie, restreint l’augmentation de la capacité, limitant ainsi l’investissement du secteur privé.

Actis a investi dans cinq projets du secteur de l’énergie en Afrique par l’intermédiaire de ses deux fonds pour l’énergie – Actis Energy 3 et 4, qui ont levé un total cumulé de 3,9 Mrd \$. Parmi les investissements figurent Lekela Power, la compagnie d’électricité du Cameroun Eneo et Azura Power en Afrique de l’Ouest. Actis investit dans l’énergie, les capitaux propres et l’immobilier dans les marchés de croissance en Afrique, en Asie et en Amérique Latine. La société a investi environ 7,8 Mrd \$ et a réalisé 9,3 Mrd \$ à partir de 160 retraits complets et partiels. ■

Parc solaire de Benban

Le parc solaire de Benban est l'un des projets énergétiques les plus complexes en cours de développement sur le continent. Une fois achevé, il constituera l'installation solaire la plus grande au monde. Ce projet est aussi un volet important de l'objectif que s'est fixée l'Égypte de produire 20% de son électricité à partir de sources renouvelables. En octobre 2017, 23 projets avaient atteint le bouclage financier dans le deuxième cycle du programme de tarif de rachat garanti totalisant 1,98 Mrd \$, dont 513 M \$ de fonds privés. En incluant les projets du premier cycle, 32 projets totalisant 1,5 GW devraient être pleinement opérationnels entre décembre 2018 et juin 2019.

Les projets sont essentiellement financés par un consortium de sept

prêteurs emmené par la BERD, qui a engagé un plan de 500 M \$ en faveur des énergies renouvelables en Égypte et qui a jusqu'à présent financé 16 projets solaires. Par ailleurs, un groupe de neuf membres emmené par la SFI a finalisé un financement par emprunt de 653 M \$ pour 13 des projets. Les prêteurs sont composés de bailleurs de fonds commerciaux et d'organismes de financement du développement. Même si aucun projet n'a pu démarrer sans l'apport d'un financement du développement, c'était une nécessité pour tous les projets d'obtenir des capitaux privés.

Selon la SFI, le complexe devrait permettre de réduire les gaz à effet de serre de 2 millions de tonnes par an et d'employer 10 000 personnes lors de la phase de construction et 4 000 une fois qu'il sera pleinement opérationnel. ■

Financements sélectionnés des projets du parc solaire de Benban

Financement emmené par la BERD (M \$m)					
Sponsor de projet et statistiques clés	Access Power/Total Eren	Consortium emmené par ACWA Power	Groupe Alfanar	Consortium emmené par Scatec Solar	EDF Energies Nouvelles/ El-Sewedy Electric
Capacité et AAE	100MW, AAE de 25 ans	120MW, AAE de 25 ans	50MW, AAE de 25 ans	300MW, AAE de 25 ans	100MW, AAE de 25 ans
Tarif de rachat garanti	\$0,084/kWh	\$0,084/kWh	\$0,084/kWh	\$0,084/kWh	\$0,084/kWh
Capitaux propres	38,6	44,6	17	154,98	
BERD	58	70,3	29	114	54
Fonds vert pour le climat				48	
SID				25,02	
FMO				54	
Proparco	58				
ICBC		72,8			
BID			28	75	
Autre financement					90
Total	154,6	143,1	74	471	144

Nubian Suns : financement emmené par la SFI (M \$)					
Sponsor de projet et statistiques clés	Consortium emmené par Acciona Energia	Consortium emmené par Alcazar Energy	Consortium emmené par Enneray	Shapoorji Pallonji Infrastructure Capital	Taq Arabia
Capacité et AAE	150MW, AAE de 25 ans	200MW, AAE de 25 ans	90MW, AAE de 25 ans	50MW, AAE de 25 ans	50MW, AAE de 25 ans
Tarif de rachat garanti	\$0,084/kWh	\$0,084/kWh	\$0,084/kWh	\$0,084/kWh	\$0,084/kWh
Capitaux propres (\$m)	30	71,4	31	18	15
SFI	137	60	44	19	20
SFI financement syndiqué		84,6	48		21
AiIB	57	38	47	19	19
BAD				19	
Total	224	254	170	75	75

7. Analyse sectorielle



7.1 Aperçu général

Sur le total des engagements de 81,6 Mrd \$ souscrits en 2017, le secteur des transports a reçu, de loin, la plus grande part. Avec 34 Mrd \$, le financement des infrastructures de transport a représenté 41,7% du financement total. Le secteur de l'énergie, avec un financement de 24,8 Mrd \$ en 2017, a représenté 30,4% du total. Pour sa part, le secteur de l'eau a représenté 13,2 Mrd \$ (16,2%), suivi par les investissements multisectoriels qui se sont élevés à 5,1 Mrd \$ (6,3%).

Les 2,2 Mrd \$ restants qui n'ont été attribués à aucun secteur incluent les dépenses multisectorielles des gouvernements nationaux qui ne sont que partiellement attribuées aux secteurs définis par l'ICA.

Transports

Le financement de 34 Mrd \$ enregistré en 2017 pour le secteur des transports représente une forte hausse par rapport aux 26,2 Mrd \$ de 2016 et se situe au-dessus de la moyenne de cinq ans de 32 Mrd \$. La tendance observée au cours des dernières années, qui a vu le secteur des transports attirer plus d'investissements que tout autre secteur, s'est aussi confirmée.

Sur ce total, les gouvernements nationaux africains ont apporté la majorité du financement avec 20,1 Mrd \$ d'investissement – ce qui est

considérablement plus que le deuxième plus important montant enregistré au cours des cinq dernières années (17,64 Mrd \$ en 2014). Le deuxième plus grand montant reçu par le secteur, soit 1 Mrd \$ (23,9%), a été investi par les membres de l'ICA, représentant ainsi une nette hausse par rapport aux 5 Mrd \$ de 2016.

À l'échelle régionale, l'Afrique de l'Est a accumulé le plus grand volume d'investissements dans le secteur des transports avec 8,1 Mrd \$, soit 23,7% de tous les engagements sectoriels. Ce montant était légèrement supérieur aux 7,5 Mrd \$ (21,9%) de l'Afrique du Nord, région ayant connu une forte augmentation par rapport à l'année précédente. L'Afrique de l'Ouest, qui avait enregistré les investissements sectoriels les plus élevés en 2016, a suivi de près avec des engagements de 7 Mrd \$ (20,5%) en 2017. Les engagements souscrits en faveur de l'Afrique australe ont plus que doublé par rapport à l'année précédente pour passer de 2,3 Mrd \$ en 2017 à 5,8 Mrd \$ (16,9%). L'Afrique du Sud et l'Afrique centrale ont enregistré 4 et 1,6 Mrd \$, respectivement.

Eau

Le total des engagements souscrits en faveur du secteur de l'eau et de l'assainissement a augmenté de 12,2 Mrd \$ en 2016 à 13,2 Mrd \$ en 2017 en raison principalement d'une nette hausse du financement chinois, les

investissements des autres bailleurs de fonds n'ayant que très peu varié.

Le financement du secteur par les membres de l'ICA a connu une légère baisse de 1,2% par rapport à 2016, retombant de 4,7 à 4,6 Mrd \$. L'Égypte a reçu la plus grande part du financement des membres de l'ICA avec des engagements de 584 M \$. L'Éthiopie (471 M \$) a été la deuxième destination la plus prisée, suivie de la Tunisie (419 M \$). Les dépenses des gouvernements nationaux africains consacrées aux projets d'eau et d'assainissement ont également légèrement baissé, de 6,1 Mrd \$ en 2016 à 5,9 Mrd \$ en 2017, même si elles représentent quand même 44,6% du financement total du secteur en 2017.

Avec 4,1 Mrd \$, l'Afrique de l'Est a représenté la plus grande part des investissements régionaux, soit 30,7% de toutes les dépenses sectorielles, et a détrôné l'Afrique du Nord qui était la destination la plus prisée du financement des projets d'eau en 2015 et en 2016. La RAS a bénéficié d'engagements de 2,3 Mrd \$ (17,6%), alors que l'Afrique australe a reçu 1,6 Mrd \$ (12,2%).

Énergie

Les engagements en faveur du secteur africain de l'énergie ont considérablement augmenté en 2017, passant de 20,6 Mrd \$ en 2016 à 24,7 Mrd \$ en 2017. Les

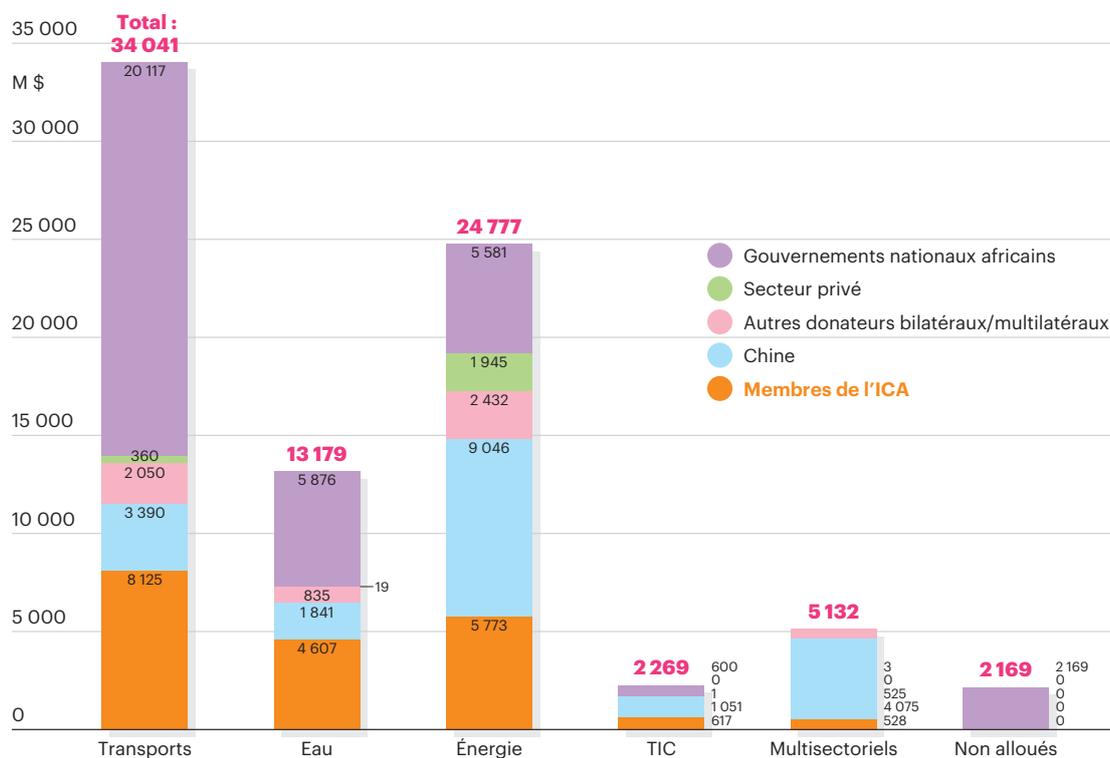


Figure 62
Financement total
par secteur et
source, 2017

hausse de financement déclarées par la Chine, les gouvernements nationaux africains et les investisseurs privés compensent les différentes baisses des engagements souscrits par d'autres sources.

La hausse du financement des projets énergétiques la plus spectaculaire est venue de la Chine, dont le total des engagements de 9,1 Mrd \$ en 2017 a représenté près du double des 4,6 Mrd \$ investis l'année précédente. En dépit de la légère baisse des engagements des membres de l'ICA par rapport à l'année précédente, les 5,8 Mrd \$ d'investissements ont représenté 23,3% de l'ensemble du financement sectoriel, faisant des membres de l'ICA le deuxième plus grand bailleur de fonds de projets énergétiques en 2017. Le GBM et la BAD ont été les investisseurs les plus prolifiques parmi les membres de l'ICA, avec 2,7 et 1,4 Mrd \$, respectivement. Les contributions des gouvernements nationaux africains ont augmenté de 4,4 Mrd \$ en 2016 à 5,6 Mrd \$ en 2017, l'Angola et l'Afrique du Sud ayant investi le plus dans les projets énergétiques.

Avec 34,2% du total des engagements financiers, l'Afrique de l'Ouest a été la destination la plus prisée en 2017, suivie

par l'Afrique du Nord qui a reçu 19,8% de toutes les dépenses sectorielles. Avec des engagements totalisant 5,2 Mrd \$, le Nigeria a été de loin le plus grand bénéficiaire des dépenses énergétiques en 2017. L'Égypte est arrivée en deuxième position avec 3,5 Mrd \$.

TIC

Le financement des projets TIC a augmenté de manière significative en 2017. Avec 2,3 Mrd \$, ce montant est le plus élevé jamais enregistré au cours des cinq dernières années. Il est considérablement supérieur aux 1,7 Mrd \$ de 2016 et représente une hausse de 37%. Cette hausse est essentiellement due à un niveau accru d'engagements de la part des membres de l'ICA et de la Chine.

Les engagements des membres de l'ICA sont passés à 618 M \$ en 2017, le montant le plus élevé jamais enregistré au cours des cinq dernières années. Le GBM a contribué à hauteur de 75,1% du total du financement souscrit par les membres de l'ICA en faveur du secteur des TIC. Le financement chinois est aussi monté en flèche pour atteindre 1,1 Mrd \$, soit près du triple des 300 M \$ de 2016. À l'inverse, les dépenses des

gouvernements nationaux africains en faveur du secteur sont retombées à 600 M \$ en 2017.

Les destinations les plus prisées pour le financement des TIC ont été l'Afrique de l'Ouest (41%), suivie de l'Afrique australe (23,4%) et de l'Afrique du Nord (12,3%).

Projets multisectoriels

Les engagements multisectoriels ont atteint 5,1 Mrd \$ en 2017, ce qui représente une nette hausse par rapport aux 2,8 Mrd \$ enregistrés l'année précédente. Celle-ci est presque exclusivement le fait des engagements de 4,1 Mrd \$ souscrits par la Chine, qui n'avait déclaré aucun engagement multisectoriel au cours des trois dernières années. Les engagements des membres de l'ICA ont baissé de 863 M \$ en 2016 à 528 M \$ en 2017, alors que les engagements d'autres bailleurs de fonds n'ont que très peu varié.

Avec 4 Mrd \$, l'Afrique de l'Ouest a reçu le plus grand volume de financement multisectoriel. L'Afrique australe (566 M \$) a été la deuxième destination la plus prisée suivie de l'Afrique du Nord (224 M \$). ■

7.2 Transports



En 2017, les engagements en faveur du secteur des transports ont totalisé 34 Mrd \$, soit 42% de l'ensemble du financement des infrastructures. Cette augmentation est significative par rapport aux 26,2 Mrd \$ déclarés l'année précédente, aidée en partie par une hausse de 63% des engagements souscrits par les membres de l'ICA.

En 2017, les membres de l'ICA ont souscrit des engagements financiers de 8,1 Mrd \$ représentant 24% du total engagé dans le secteur des transports, soit une augmentation de 3,1 Mrd \$ par rapport aux 5 Mrd \$ engagés en 2016. Sur les engagements de 2017, la Tanzanie a reçu le plus de financement de la part des membres de l'ICA avec 810 M \$. La deuxième destination la plus prisée a été Madagascar (728 M \$) suivie de la Côte d'Ivoire (650 M \$).

Le financement des infrastructures de transport par les États africains a aussi enregistré des progrès notables en 2017. Les engagements ont atteint 20,1 Mrd \$, soit le montant le plus élevé des cinq dernières années. Les contributions apportées par les États africains ont représenté 59% du financement total des infrastructures dans le secteur des transports.

Par ailleurs, les engagements chinois sont passés de 1 Mrd \$ en 2016 à 3,9 Mrd \$ en 2017, soit une hausse de 390%. Le financement chinois a représenté 10% de l'ensemble du financement des

transports en 2017. Ceci dit, ce financement est considérablement inférieur à la moyenne de cinq ans de 5,3 Mrd \$. En 2013, le financement chinois pour les transports avaient culminé à 10 Mrd \$.

Le financement de l'ACG a légèrement baissé de 1,4 Mrd \$ en 2016 à 1,3 Mrd \$ en 2017. Les principaux engagements souscrits par l'ACG en faveur du secteur africain des transports en 2017 incluent 210 M \$ de la BID pour la construction de deux projets routiers d'intégration régionale en Guinée : la route Dabola-Kouroussa, et la route Guekedou-Kissoudougou-Kondembradou.

À l'échelle régionale, l'Afrique de l'Est a enregistré à la fois la plus grande contribution en faveur du secteur des transports et la plus forte hausse par rapport à l'année précédente. En 2017, les engagements ont augmenté de 5,3 Mrd \$ en 2016 à 8,1 Mrd \$ (24% du total des engagements en faveur des transports). La majeure partie du financement pour les projets d'infrastructure en Afrique de l'Est a été destinée au Kenya, à la Tanzanie et à l'Éthiopie, si l'on comptabilise à la fois le financement public et le financement externe.

Le financement des transports pour l'Afrique australe a enregistré une hausse conséquente de 2,3 Mrd \$ en 2016 à 5,8 Mrd \$ en 2017, soit 148%. La région a représenté 17% du total des investissements dans le secteur.

Les engagements en faveur du secteur des transports en Afrique de l'Ouest ont augmenté de 6,6 Mrd \$ en 2016 à 7 Mrd \$ en 2017, soit 5%, représentant ainsi 21% du financement du secteur des transports. Seuls 5% des engagements ont été destinés à l'Afrique centrale. En 2017, les engagements en faveur de la région sont retombés à 1,6 Mrd \$ par rapport aux 3,7 Mrd \$ de l'année d'avant.

Avec un investissement total de 2,2 Mrd \$, le GBM a été le membre ayant le plus contribué au secteur des transports en 2017. Le deuxième plus grand investissement est venu du Japon avec un total de 1,9 Mrd \$, suivi par la BAD. ■

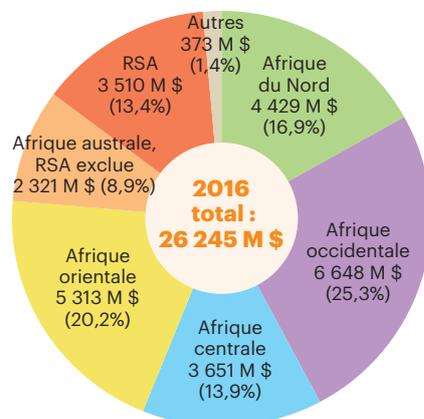


Figure 64
Financement total du secteur des transports par région, 2016

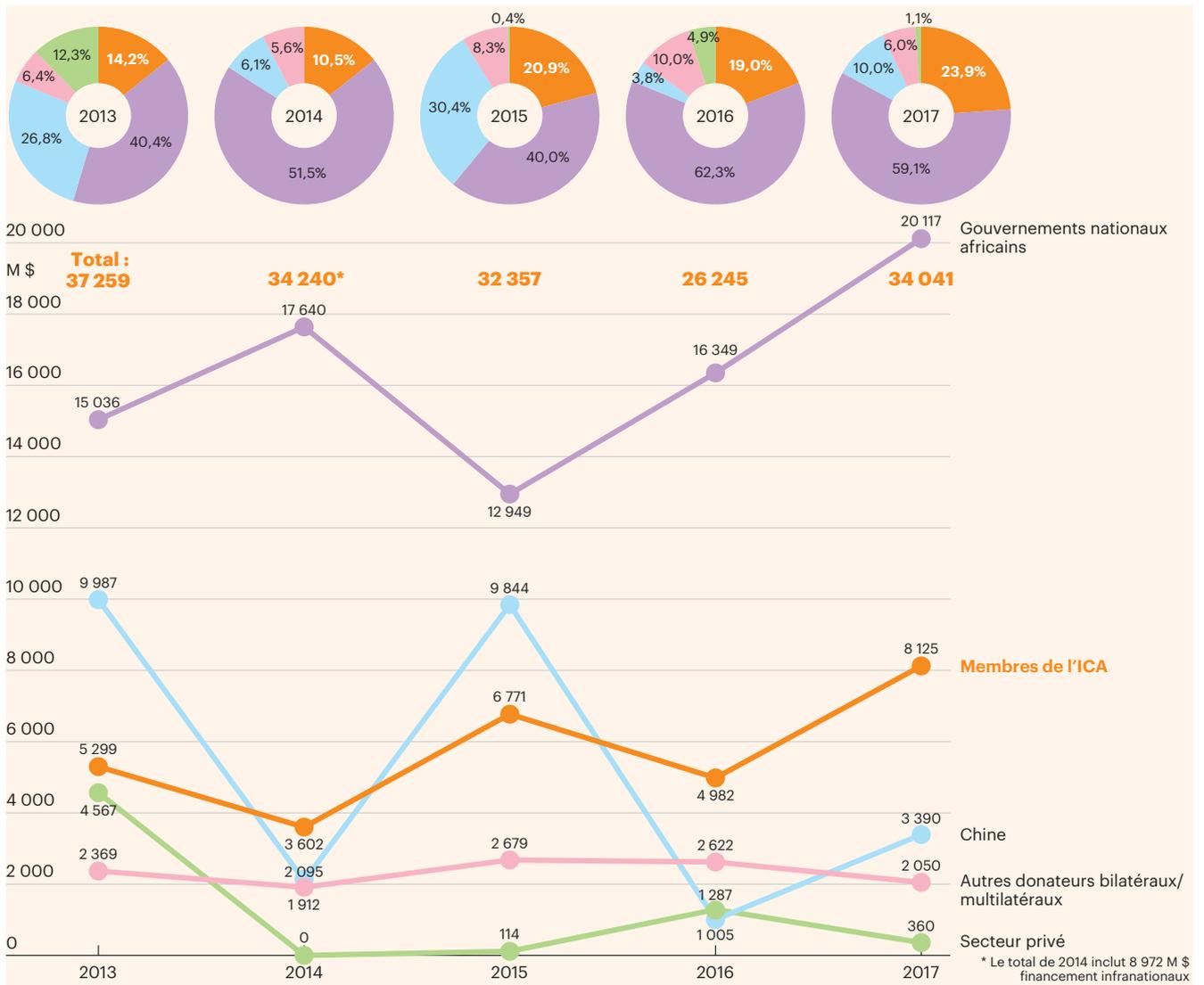


Figure 63
Financement total du secteur des transports par source, 2013-2017

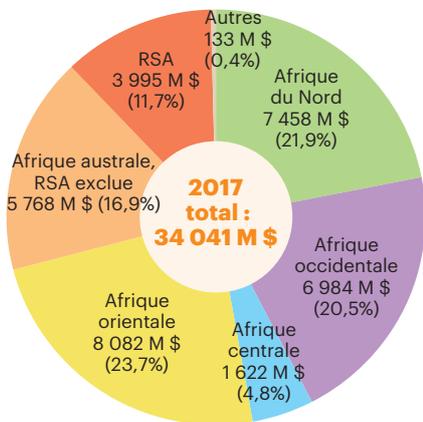


Figure 65
Financement total du secteur des transports par région, 2017

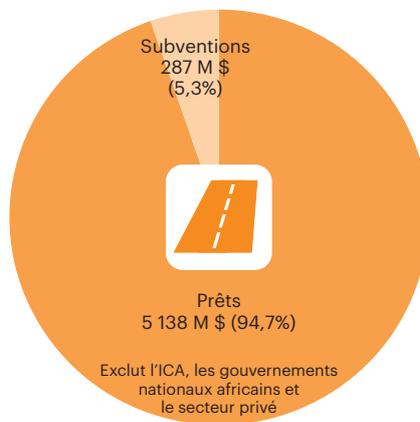


Figure 66
Financement du secteur des transports par type de financement, 2017

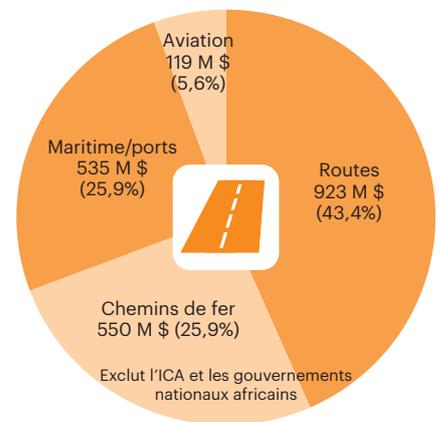


Figure 67
Financement des transports par sous-secteur, 2017

7.3 Eau et assainissement



Les engagements en faveur du secteur de l'eau et de l'assainissement ont augmenté de 12,2 Mrd \$ en 2016 à 13,2 Mrd \$ en 2017 grâce essentiellement au retour du financement chinois. Les engagements d'autres bailleurs de fonds n'ont que très peu varié.

Les engagements chinois de 1,8 Mrd \$ ont représenté un changement notable compte tenu qu'en 2015 et 2016, aucun financement chinois n'avait été enregistré dans le secteur. Les engagements des membres de l'ICA ont légèrement baissé (de 1,2%) de 4,7 Mrd \$ en 2016 à 4,6 Mrd \$ en 2017. Néanmoins, ces engagements sont restés supérieurs aux 3,2 Mrd \$ enregistrés en 2015. Les membres de l'ICA ont représenté environ 35% du financement total du secteur de l'eau, faisant de ces engagements les plus élevés parmi toutes les autres sources de financement, à l'exception des États africains.

Le financement public affiche une tendance similaire. Il a légèrement baissé de 6,1 Mrd \$ en 2016 à 5,9 Mrd \$ en 2017. Ceci dit, il est resté supérieur aux 3,6 Mrd \$ enregistrés en 2015. Le financement public a représenté 45% du financement total pour le secteur de l'eau. Dans ce domaine, l'Afrique du Sud est le pays ayant le plus investi, avec des engagements de 2,3 Mrd \$, soit 39% du financement public dans le secteur. Le deuxième plus gros investissement est venu d'Égypte, avec 800 M \$, puis du Kenya (483 M \$) et de l'Angola (478 M \$).

En 2016, l'ACG avait engagé 1 Mrd \$ contre 593 M \$ en 2017. Ceci dit, les engagements des Banques régionales de développement (BRD) ont augmenté de 9,4 M \$ en 2016 à 34 M \$ en 2017. Le financement privé a atteint 19,4 M \$ en 2017, contre zéro l'année précédente.

La contribution de 1,8 Mrd \$ apportée par la Chine s'est présentée sous forme de prêts pour trois projets en Éthiopie, en Guinée Équatoriale et au Cameroun. Le prêt de 1,5 Mrd \$ pour le barrage de Gerbi en Éthiopie, qui vise à alimenter en eau la ville d'Addis-Abeba, est le plus grand des trois projets. Cela explique en partie que l'Afrique de l'Est a reçu la plus grande part des investissements en Afrique, avec 4 Mrd \$, soit 31% de tous les engagements souscrits en faveur du secteur de l'eau sur le continent en 2017. À cet égard, l'Afrique de l'Est a détrôné l'Afrique du Nord, qui était la destination de financement la plus prisée en 2015 et 2016. Les investissements en Afrique du Sud (2,3 Mrd \$) ont représenté 18% du financement du secteur de l'eau en Afrique, alors que l'Afrique australe (1,6 Mrd \$) a représenté 12%.

L'Égypte, qui a reçu 584 M \$ en 2017, a reçu la plus grande part du financement des membres de l'ICA suivie par l'Éthiopie avec 471 M \$, puis la Tunisie, qui a reçu 419 M \$ en 2017. Parmi les engagements notables figurent le soutien de 156 M \$ de la BAD pour le Programme d'alimentation en eau et d'assainissement durables au Rwanda

qui met l'accent sur l'infrastructure d'alimentation en eau et l'amélioration des services, de l'infrastructure d'assainissement et du soutien institutionnel.

Les projets d'eau et d'assainissement majeurs achevés en 2017 avec le financement des membres de l'ICA incluent notamment le projet de développement du réseau d'égouts du Maroc. Ce projet a bénéficié d'un engagement de 44,8 M \$ de la JICA et son objectif est d'améliorer les installations de traitement des égouts dans les villes régionales du pays. ■

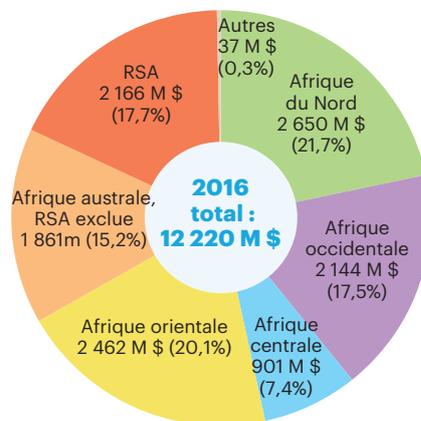


Figure 69
Financement total du secteur de l'eau par région, 2016

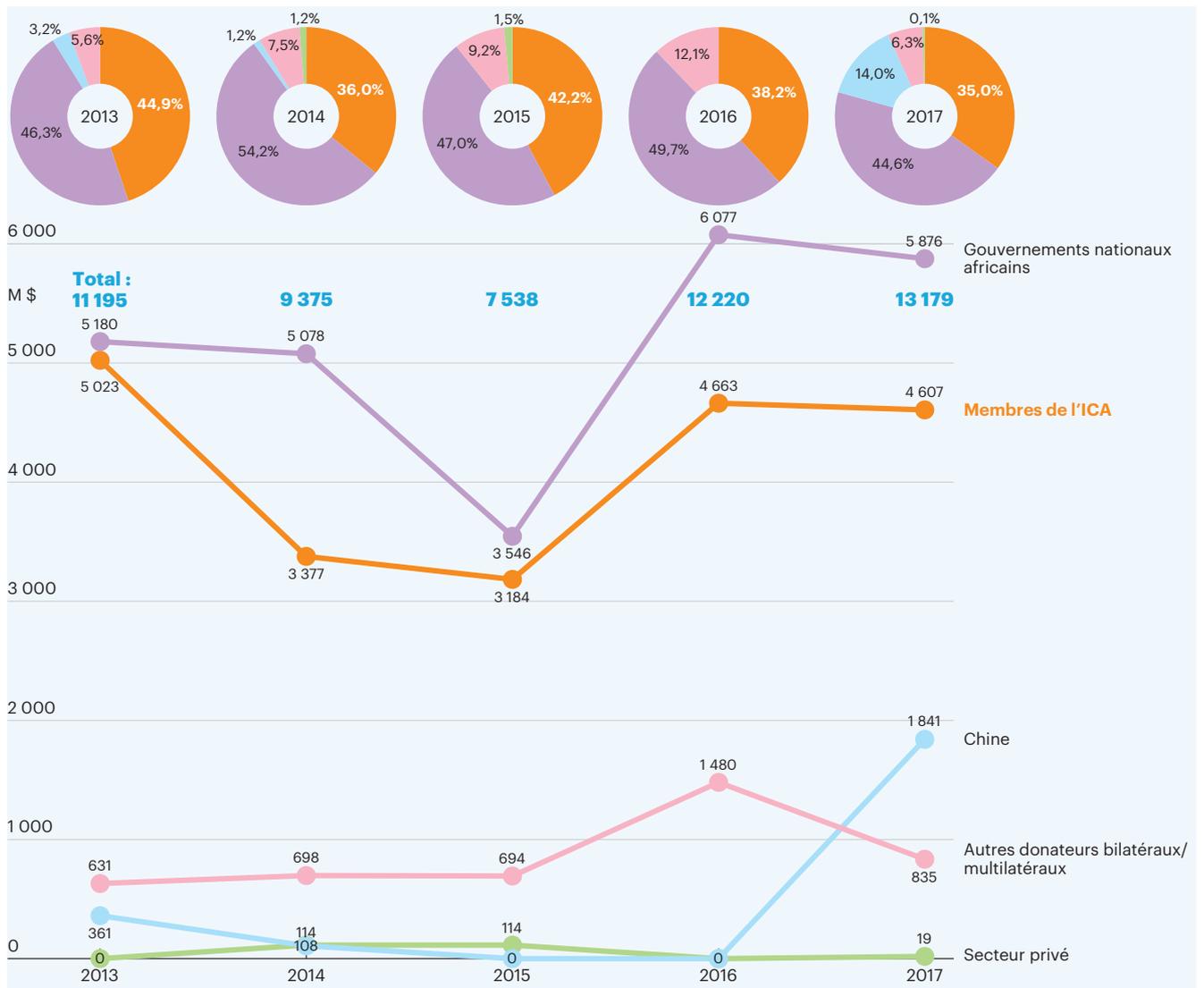


Figure 68
Financement total du secteur de l'eau par source, 2013-2017

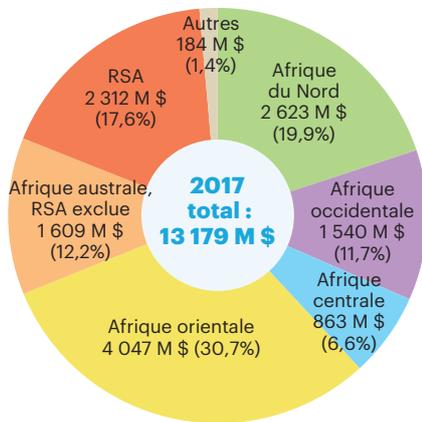


Figure 70
Financement total du secteur de l'eau par région, 2017

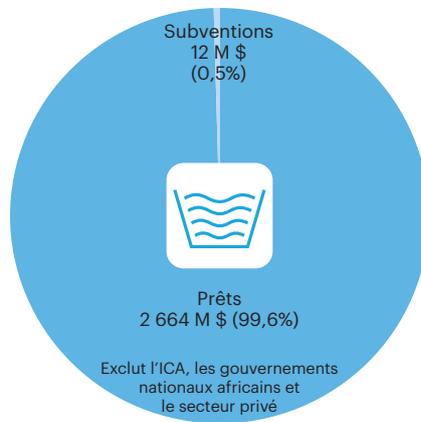


Figure 71
Financement du secteur de l'eau par type de financement, 2017

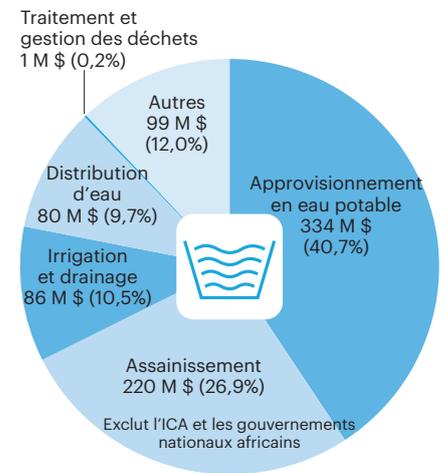


Figure 72
Financement de l'eau par sous-secteur, 2017

7.4 Energie



Le total des engagements en faveur du secteur de l'énergie en 2017 a atteint 24,7 Mrd \$, soit une forte hausse par rapport aux 20,6 Mrd \$ de 2016. La hausse du financement provenant de la Chine, des États africains et des investisseurs privés ont permis de compenser une baisse de financement d'autres membres de l'ICA, à savoir l'ACG et les BRD.

La plus forte hausse du financement des projets énergétiques en Afrique en 2017 est venue de la Chine. Ses engagements ont augmenté de 4,6 Mrd \$ en 2016 à 9,1 Mrd \$ en 2017, soit 95%. Les engagements chinois en 2017 ont été considérablement supérieurs à la moyenne de cinq ans de 5,3 Mrd \$. En 2017, la Chine a financé le secteur de l'énergie par le biais de prêts (97%) et de prises de participation au capital (3%).

Les engagements de 5,7 Mrd \$ souscrits par les membres de l'ICA en 2017 sont inférieurs à ceux de 2016 et à la moyenne de cinq ans. Ceci dit, le financement de l'ICA demeure le deuxième plus grand investissement et représente 23% de l'investissement total dans le secteur de l'énergie en 2017. Avec 2,7 Mrd \$, le GBM est le membre de l'ICA ayant apporté la plus grande contribution, suivi par la BAD avec des engagements de 1,4 Mrd \$. En 2017, l'Égypte a reçu des engagements de 1,1 Mrd \$ de la part des membres de l'ICA. Le Maroc (445 M \$) a été la deuxième

destination la plus prisée pour les engagements des membres de l'ICA, suivi par la Côte d'Ivoire (406 M \$).

Le financement public a aussi augmenté de 4,4 Mrd \$ en 2016 à 5,6 Mrd \$ en 2017 et a représenté 23% du financement total du secteur. Avec 1,7 Mrd \$, soit 31% de tous les projets énergétiques financés par l'État, l'Angola est le pays ayant le plus investi dans le secteur de l'énergie. L'Afrique du Sud (607 M \$) a été le deuxième plus grand investisseur dans les projets énergétiques en 2017 suivie par la Tanzanie (504 M \$).

Le financement de l'ACG pour le secteur s'est élevé à 1,1 Mrd \$ en 2017, soit légèrement moins que les 1,3 Mrd \$ enregistrés en 2016. On constate aussi clairement que le financement de 2017 était en deçà de la moyenne de cinq ans de 1,4 Mrd \$.

Les banques régionales de développement ont engagé 209 M \$, dont 135 M \$ en faveur de l'Afrique de l'Ouest, dont un prêt de 42 M \$ de la BOAD pour le renforcement et le redéveloppement du réseau électrique dans les régions de Dakar, Thiès, Kaolack, Fatick, Saint-Louis et Tambacounda au Sénégal.

En examinant le financement de l'ensemble des sources en 2017, on constate que l'Afrique de l'Ouest a été la destination la plus prisée, avec des

engagements de 8,5 Mrd \$ représentant 34% du total. Ce montant est considérablement plus élevé que les engagements souscrits pour toutes les autres régions. Par exemple, l'Afrique du Nord a reçu 4,9 Mrd \$, soit 19,7% du total, l'Afrique australe a reçu 3,8 Mrd \$ (15%), l'Afrique de l'Est 3 Mrd \$ (12%), l'Afrique du Sud 2,2 Mrd \$ (9%), et l'Afrique centrale 2,1 Mrd \$ (8%). Le Nigeria a reçu le plus d'engagements en faveur du secteur de l'énergie en 2017, avec un financement totalisant 5,2 Mrd \$. L'Égypte a reçu pour sa part 3,5 Mrd \$. ■

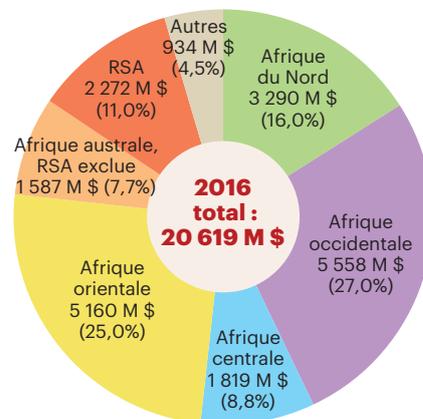


Figure 74
Financement total du secteur de l'énergie par région, 2016

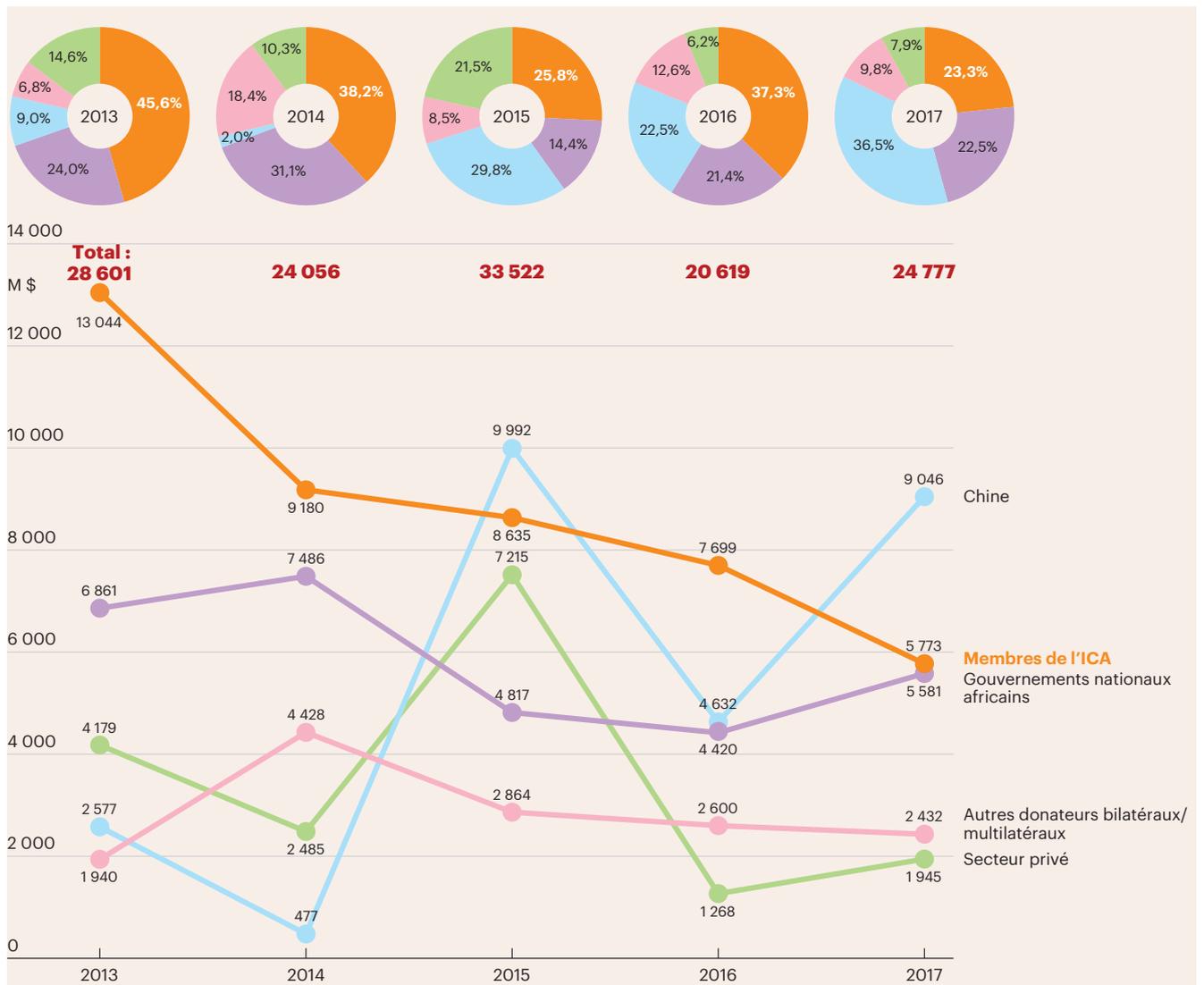


Figure 73
Financement total du secteur de l'énergie par source, 2013-2017

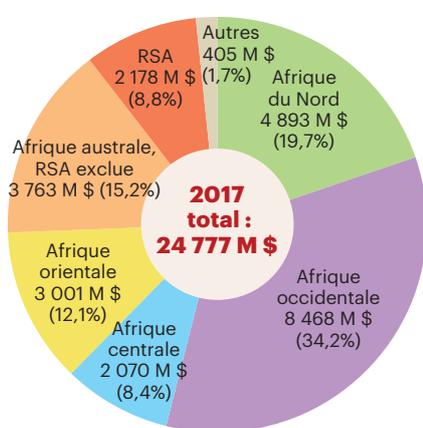


Figure 75
Financement total du secteur de l'énergie par région, 2017

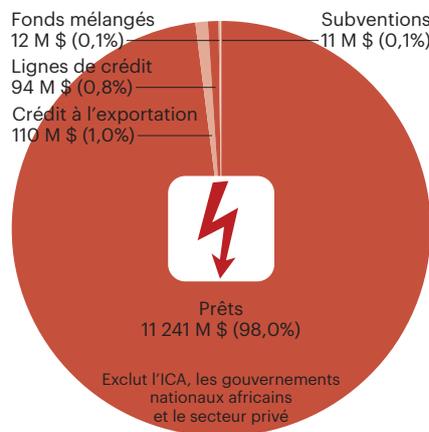


Figure 76
Financement du secteur de l'énergie par type de financement, 2017

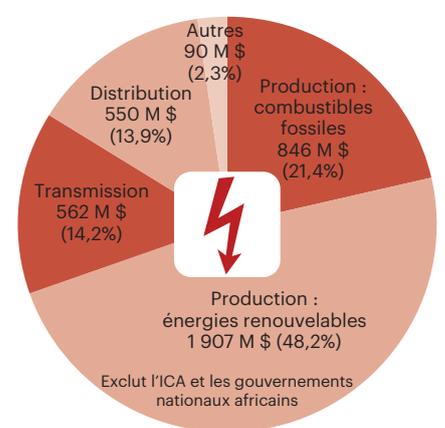


Figure 77
Financement de l'énergie par sous-secteur, 2017



Les engagements en faveur des infrastructures des TIC ont augmenté de 1,7 Mrd \$ en 2016 à 2,3 Mrd \$ en 2017, soit 36.9%. Cela a ramené les investissements dans le secteur aux niveaux record enregistrés en 2014-2015. Les membres de l'ICA et la Chine ont apporté des contributions significatives représentant respectivement 27 et 46% du financement total.

Les engagements chinois ont nettement augmenté en 2017 pour atteindre 1,05 Mrd \$ en 2017, contre 300 M \$ en 2016. Cela représente le plus grand montant investi par la Chine au cours des cinq dernières années, éclipsant le précédent record de 1,03 Mrd \$ de 2015. Ce montant est aussi bien supérieur à la moyenne de cinq ans de 643 M \$.

Les contributions des membres de l'ICA ont aussi enregistré une forte hausse de 417 M \$ en 2016 à 618 M \$ en 2017. Il s'agit du montant le plus élevé depuis les cinq dernières années. La Tunisie a reçu le plus d'investissements de la part des membres de l'ICA pour le secteur des TIC avec des engagements totalisant 82 M \$, suivie du Malawi (72 M \$) et du Ghana (50 M \$).

Le financement public a représenté 26% de l'investissement total dans le secteur

des TIC en 2017. Ceci dit, les dépenses publiques totales de 600 M \$ en 2017 sont inférieures aux 894 M \$ enregistrés en 2016. Les institutions financières européennes non membres de l'ICA ont contribué à hauteur de 1 M \$, soit moins de 1% du total. De même, en 2016, aucun engagement n'avait été souscrit en faveur du secteur des TIC par l'ACG, l'Inde, la Corée du Sud, les BRD ou les investisseurs privés.

À l'échelle régionale, l'Afrique de l'Ouest a été la destination la plus prisée pour le financement des infrastructures des TIC en 2017, détrônant l'Afrique australe qui avait reçu le plus d'investissements l'année précédente. L'Afrique de l'Ouest a représenté 41% du total, avec des engagements atteignant 933 M \$, ce qui représente une nette hausse par rapport aux 149 M \$ de 2016. En 2017, l'Afrique australe a reçu un montant de 531 M \$ qui est en baisse par rapport aux 715 M \$ engagés l'année précédente, mais qui représente néanmoins 23% du financement total du secteur. Les engagements de 278 M \$ souscrits en faveur de l'Afrique du Nord ont représenté 12%. Les engagements en faveur de l'Afrique du Sud, de l'Afrique de l'Est, de l'Afrique centrale et de projets multisectoriels ont chacun représenté moins de 10% du total.

Le GBM est le membre de l'ICA ayant apporté la plus grande contribution au secteur des TIC avec 464 M \$, soit 75% de l'ensemble du financement des membres pour le secteur. Ce montant inclut des engagements de 72 M \$ au Malawi, de 50 M \$ au Ghana et de 34 M \$ au Niger.

La BAD a été le deuxième plus grand bailleur de fonds du secteur des TIC parmi les membres de l'ICA en 2017, avec des engagements totalisant 101 M \$. La Tunisie a reçu la majorité de ces engagements. ■

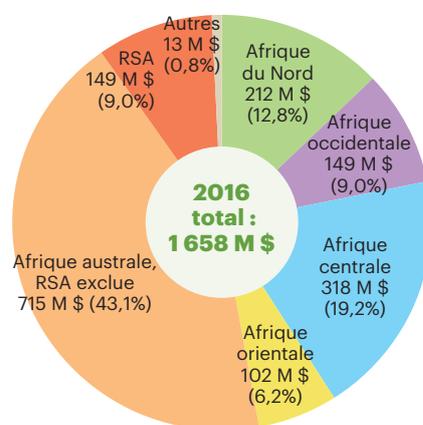


Figure 79
Financement total du secteur des TIC par région, 2016

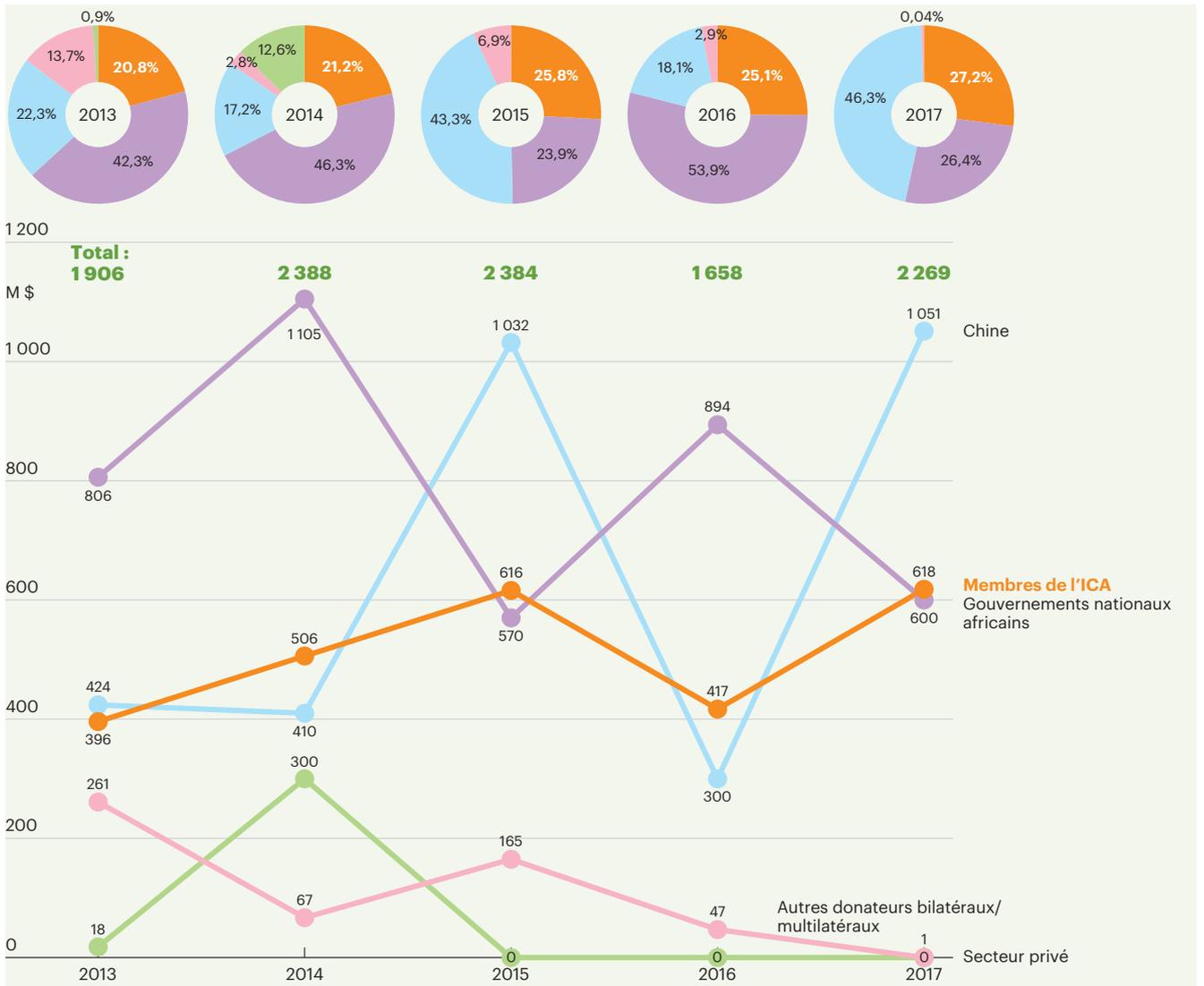


Figure 78
Financement total du secteur des TIC par source, 2013-2017

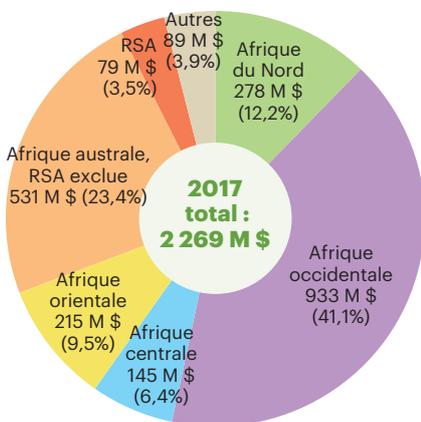


Figure 80
Financement total du secteur des TIC par région, 2017

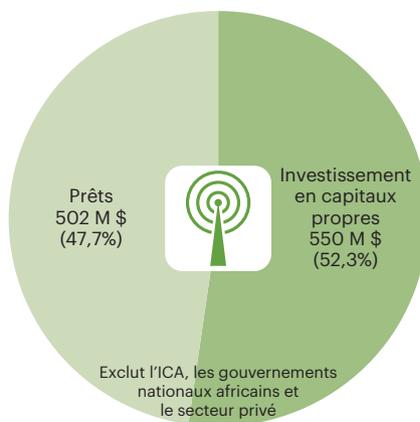


Figure 81
Financement du secteur des TIC par type de financement, 2017

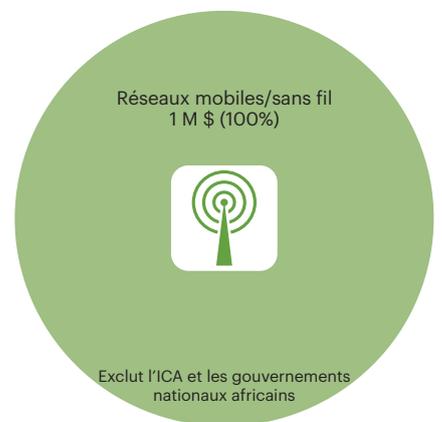


Figure 82
Financement des TIC par sous-secteur, 2017

8.0 Régions

La tendance des investissements observée en 2016 s'est poursuivie en 2017, l'Afrique de l'Ouest ayant reçu le plus gros volume d'investissements avec 22 Mrd \$. Les investissements en Afrique du Nord, en Afrique de l'Est, en Afrique australe et en République d'Afrique du Sud ont tous augmenté en 2017 par rapport à 2016. Les contributions aux projets pan-africains et en Afrique centrale ont enregistré une légère baisse.

8.1 Afrique du Nord

En 2017, l'investissement total pour les projets d'infrastructure en Afrique du Nord s'est élevé à 15,9 Mrd \$. Les contributions des États africains, des membres de l'ICA et des organismes bilatéraux ou multilatéraux étaient respectivement de 6,5, 3,7 et 3,1 Mrd \$. L'investissement dans la région a atteint son plus haut niveau depuis 2014.

Le secteur des transports a reçu le plus d'engagements de la part de l'ensemble des sources en 2017 (7,5 Mrd \$) devançant l'énergie (4,9 Mrd \$), l'eau (2,6 Mrd \$), les TIC (277 M \$) et les projets multisectoriels (224 M \$). Sur le total des engagements, l'Égypte a reçu 9,7 Mrd \$, le Maroc 2,5 Mrd \$ et la Tunisie 2,3 Mrd \$.

Les États africains ont poursuivi leur campagne en faveur du développement des infrastructures en engageant 6,5 Mrd \$ pour des projets relevant principalement du secteur des transports (4,2 Mrd \$), suivi par l'eau (969 M \$), l'énergie (777 M \$) et les TIC (173 M \$). Le financement externe de projets déclaré par les gouvernements nationaux a été dominé par des investissements dans le secteur égyptien de l'énergie (3,5 Mrd \$). Le gouvernement égyptien a investi 3,7 Mrd \$ dans ses infrastructures nationales, devançant les gouvernements du Maroc (1,1 Mrd \$), de l'Algérie (817 M \$), de la Tunisie (737 M \$) et de la Mauritanie (103 M \$).

En 2017, les déboursments des membres de l'ICA ont totalisé 3 Mrd \$, les projets énergétiques ayant reçu le plus de fonds (1,5 Mrd \$). Les engagements se sont principalement portés sur le secteur de l'énergie (1,6 Mrd \$) devant l'eau (1 Mrd \$) et les transports (732 M \$). Les engagements de 1 Mrd \$ souscrits par l'UE-AITF représentent le montant le plus élevé des membres de l'ICA en 2017, devant ceux de la Banque mondiale (872 M \$) et

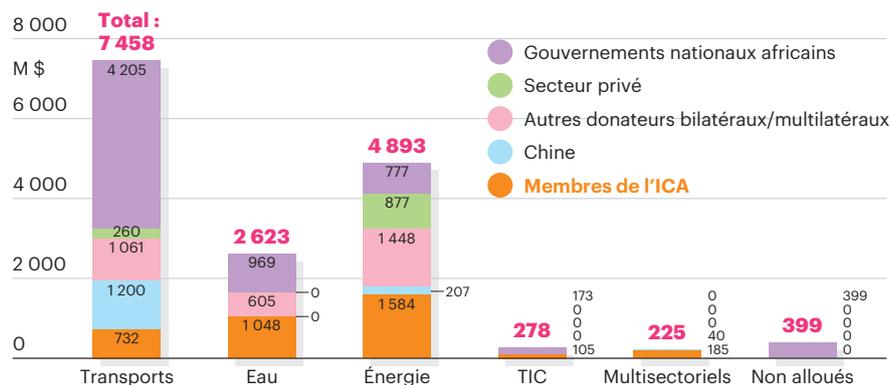


Figure 83
Financement en faveur de l'Afrique du Nord par secteur et source, 2017

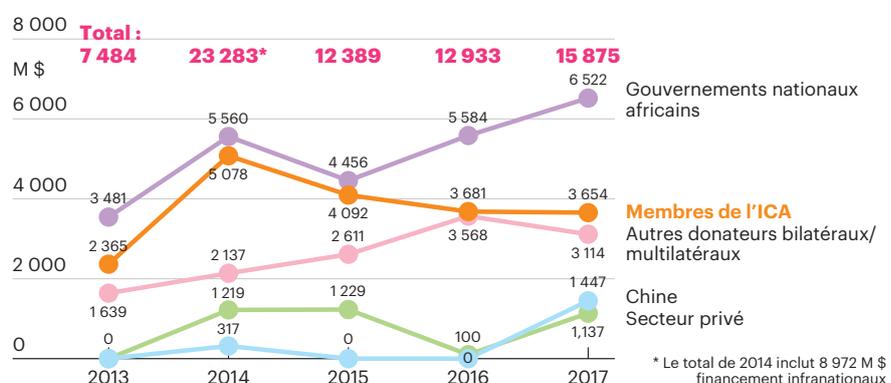


Figure 84
Tendances du financement en faveur de l'Afrique du Nord par source, 2013-2017

de la BAD (684 M \$). La BAD a contribué à hauteur de 82 M \$ au plan stratégique Tunisie Numérique 2020 visant à améliorer la qualité des services TIC et de la cybergouvernance.

L'investissement chinois en Afrique du Nord a totalisé 1,4 Mrd \$ en 2017, le montant le plus élevé depuis 2014. Parmi les principales contributions figurent un apport de 207 M \$ de la Banque industrielle et commerciale de Chine pour le programme de financement du parc solaire Benban Nubian Suns de 752 MW. Les 13 centrales solaires du programme mené par la SIF ont atteint le bouclage financier en décembre 2017 et devraient débiter leurs opérations commerciales au premier trimestre 2019.

L'investissement privé a rebondi de 100 M \$ en 2016 à 1,1 Mrd \$ en 2017. L'investissement privé dans le secteur de l'énergie a totalisé 877 M \$, alors que les projets de transport ont reçu 260 M \$.

Avec 982 M \$, l'Égypte a reçu le plus d'investissements pour des projets relevant des secteurs de l'énergie et des transports. L'investissement privé a représenté 36% du financement total requis pour les projets publics-privés.

Les contributions de l'ACG et des gouvernements européens non membres de l'ICA ont atteint respectivement 1,6 et 1,4 Mrd \$. Les investissements de l'ACG se sont concentrés sur des projets du secteur des transports (560 M \$) et de l'énergie (597 M \$), alors que les prêts (1,3 Mrd \$) ont été le type de financement le plus prisé.

Le FADES a accordé une subvention de 197 M \$ pour un projet d'expansion du réseau routier au Maroc, alors que la BERD a consenti un prêt de 200 M \$ pour le projet d'efficacité énergétique EGAS en Égypte et 374 M \$ pour 16 projets d'énergie solaire du parc solaire de Benban. ■

En 2017, les investissements dans les projets d'infrastructure en Afrique de l'Ouest ont fortement augmenté par rapport à 2016 pour atteindre 22 Mrd \$. Cela est dû en grande partie à une hausse des investissements chinois qui se sont élevés à 11,5 Mrd \$, à laquelle sont venus s'ajouter 4,9 Mrd \$ des membres de l'ICA et 3,6 Mrd \$ des gouvernements nationaux africains. En 2017, les investissements étaient à leur plus haut niveau depuis 2013, les projets énergétiques ayant reçu le plus de fonds (8,5 Mrd \$).

Les investissements dans les projets de transport ont atteint 5,2 Mrd \$. Les projets multisectoriels et les projets d'eau ont reçu respectivement 4 et 1,5 Mrd \$, alors que les projets TIC ont reçu 933 M \$. En Afrique de l'Ouest, le Nigeria (7 Mrd \$) et le Ghana (5,1 Mrd \$) ont reçu la plus grande part du financement. L'accent a été mis sur les projets énergétiques (5,2 Mrd \$) au Nigeria et sur les projets multisectoriels (4 Mrd \$) au Ghana.

L'investissement chinois dans les projets ouest-africains a été dominé par deux projets au Nigeria et au Ghana représentant un total de 11,5 Mrd \$. La Banque Export-Import de Chine a consenti un prêt de 4,9 Mrd \$ pour la centrale hydroélectrique de 3GW de Mambilla au Nigeria, et un prêt de 4 Mrd \$ pour un projet multisectoriel au Ghana. Ce projet inclut la construction d'une centrale hydroélectrique à usages multiples à Pwalugu, un projet de transport à Lake Volta, une protection contre les inondations à Accra, des stations de traitement des déchets, des centrales solaires et un projet ferroviaire. La Banque Export-Import de Chine et l'entreprise aérospatiale publique China Great Wall Industry Corporation ont convenu d'acheter deux satellites (d'une valeur de 550 M \$) au nom du gouvernement nigérian par l'intermédiaire d'une prise de participation au capital d'une compagnie nigérienne. L'équipement sera utilisé par le Nigerian Communications Satellite.

Les membres de l'ICA ont continué à soutenir l'Afrique de l'Ouest en 2017 en engageant 4,9 Mrd \$. Les engagements ont principalement ciblé le secteur des transports (2,2 Mrd \$) puis l'énergie (1,6 Mrd \$), l'eau (804 M \$), les TIC (183 M \$) et les projets multisectoriels (24 M \$). La majorité des fonds des membres de l'ICA

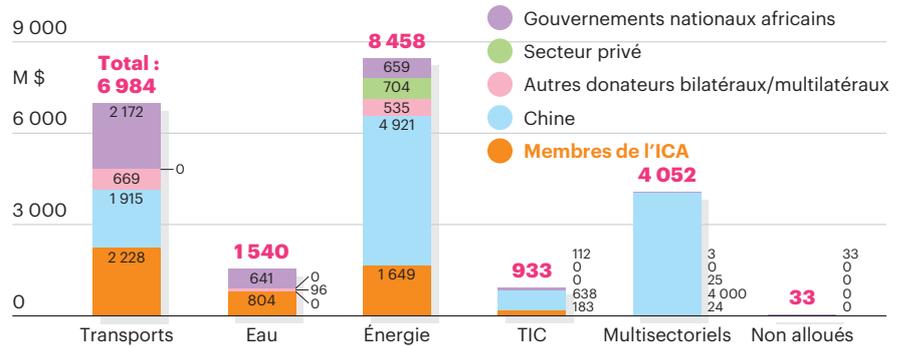


Figure 85
Financement en faveur de l'Afrique de l'Ouest par secteur et source, 2017

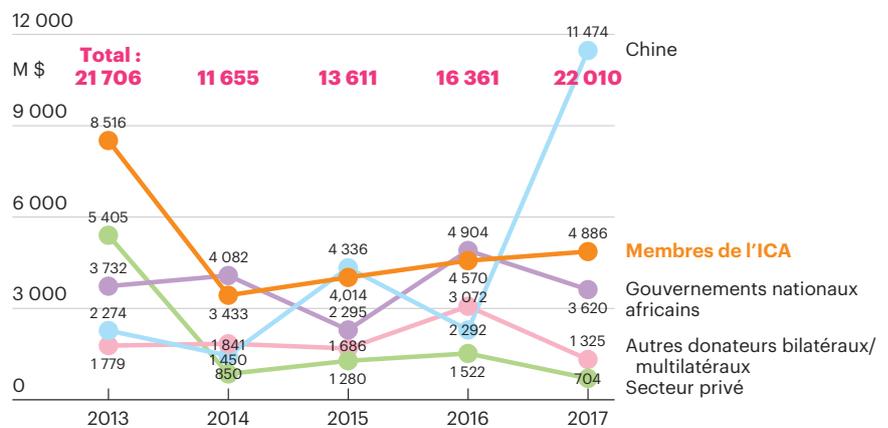


Figure 86
Tendances du financement en faveur de l'Afrique de l'Ouest par source, 2013-2017

a été investie en Côte d'Ivoire (1,2 Mrd \$) et au Sénégal (1 Mrd \$). La Banque mondiale et la BAD ont engagé respectivement 1,9 et 1 Mrd \$ en faveur de projets ouest-africains. Parmi les financements notables figurent un prêt de 204 M \$ consenti par la BAD pour le projet ferroviaire Dakar–aéroport international Blaise Diagne. Par ailleurs, la BAD a engagé une subvention de 155 M \$ dans le cadre d'un accord de financement mixte pour le projet d'interconnexion électrique Nigeria–Niger–Burkina Faso–Bénin.

Le financement public identifié a enregistré une forte baisse de 4,9 Mrd \$ en 2016 à 3,6 Mrd en 2017, sauf au Nigeria où il est resté conséquent (1,1 Mrd \$). Les budgets nationaux ont une fois de plus mis l'accent sur le secteur des transports (2,2 Mrd \$), devant l'énergie (659 M \$), l'eau (641 M \$), les

TIC (112 M \$) et les projets multisectoriels (3 M \$).

En 2017, le financement de l'ACG a totalisé 795 M \$ et s'est concentré sur les projets de transport (386 M \$) et les projets énergétiques (347 M \$). La BID a consenti un prêt de 210 M \$ à la Guinée pour la construction de deux routes régionales, Dabola–Kouroussa et Guekedou–Kissou-dougou–Kondem-bradou.

Les engagements souscrits par les banques régionales de développement ont baissé de 601 M \$ en 2016 à 467 M \$ en 2017, et ont ciblé en majorité (273 M \$) les projets de transport.

Les investissements privés ont totalisé 704 M \$, contre 1,5 Mrd \$ en 2016. Le terminal de GNL du Ghana a reçu 550 M \$. ■

8.3 Afrique centrale

Les montants investis par l'ensemble des sources en faveur des infrastructures en Afrique centrale ont totalisé 6 Mrd \$ en 2017 avec, au premier rang des bailleurs de fonds, les gouvernements nationaux africains (2,9 Mrd \$), les membres de l'ICA (1,9 Mrd \$) et la Chine (936 M \$).

Toutes les sources ont réduit leurs investissements en 2017 par rapport à 2016 (7,9 Mrd \$).

En Afrique centrale, l'accent a été mis sur les projets énergétiques, avec des investissements d'une valeur de 2,1 Mrd \$, devant les transports avec 1,6 Mrd \$, alors que 1,3 Mrd \$ ont été consacrés à des projets non attribués, 863 M \$ à l'eau, 145 M \$ aux TIC et 9,5 M \$ à des projets multisectoriels.

Le Cameroun a reçu la majorité du financement avec des investissements totalisant 2 Mrd \$, devançant Rwanda (1,1 Mrd \$) et le Gabon (761 M \$).

Le financement consenti par les gouvernements nationaux africains, bien qu'en baisse par rapport à 2016, a beaucoup contribué au développement des infrastructures. Sur le total des engagements de 2 Mrd \$ reçus par le Cameroun, 1,2 Mrd \$ est venu du budget national. Le gouvernement a accordé la priorité aux projets de transport (1 Mrd \$), devant les projets énergétiques (427 M \$) et les projets d'eau (123 M \$).

Les engagements souscrits par les membres de l'ICA sont retombés à 1,9 Mrd \$ en 2017 par rapport à 2,2 Mrd \$ en 2016.

Les projets énergétiques ont reçu le plus d'engagements (853 M \$), alors que les projets de transport et d'eau ayant reçu respectivement 545 et 360 M \$.

Dans le secteur de l'énergie, la BAD a engagé 298 M \$ en faveur du projet d'interconnexion du Cameroun et du Tchad dans le cadre d'un accord de financement mixte du PIDA.

Au Rwanda, la BAD a financé un projet d'alimentation en eau et d'assainissement durables de 116 M \$.

En 2017, l'investissement chinois en Afrique centrale s'est concentré sur le secteur de l'énergie (560 M \$) devant l'eau (341 M \$) et les TIC (35 M \$).

Parmi les principales contributions figurent un prêt de 364 M \$ de la

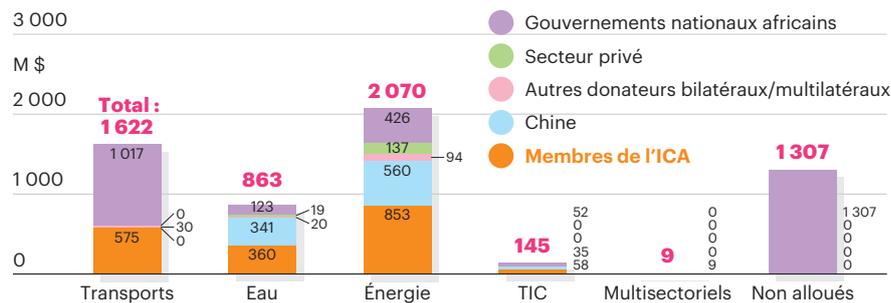


Figure 87 Financement en faveur de l'Afrique centrale par secteur et source, 2017

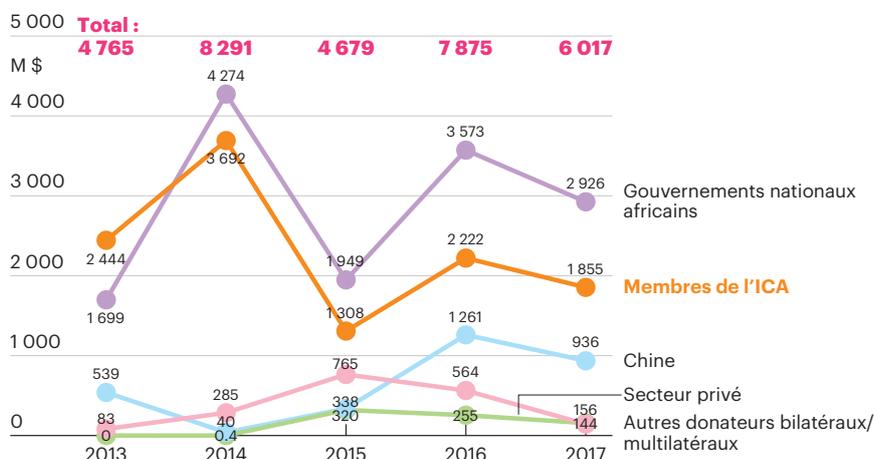


Figure 88 Tendances du financement en faveur de l'Afrique centrale par source, 2013-2017

Banque Export-Import de Chine pour deux barrages hydroélectriques au Gabon, l'Impératrice de 88MW et le FE2 de 36MW. Le Groupe chinois Gezhouba construira les deux barrages.

En Guinée Équatoriale, un prêt de 290 M \$ sera utilisé pour financer un projet de traitement de l'eau et la deuxième phase d'un projet d'électrification à Bata.

En 2017, les investissements du secteur privé sont retombés à 156 M \$ par rapport aux 255 M \$ enregistrés en 2016, ce qui représente la plus faible contribution en faveur de l'Afrique centrale depuis 2014.

Tous les projets enregistrés financés à l'aide de fonds privés se situent au Rwanda et comptent deux projets

énergétiques d'une valeur de 362 M \$, dont 137 M \$ de fonds privés, et un projet d'alimentation en eau à Kigali, qui a reçu 19 M \$ de fonds privés pour un coût total du projet de 60 M \$.

Les contributions de l'Inde et du Groupe de coordination des donateurs arabes ont totalisé respectivement 94 et 50 M \$.

Dans le secteur de l'énergie, l'Inde a ouvert une ligne de crédit de 94 M \$ en faveur du Cameroun pour la construction de la ligne de transport d'électricité de 225kV Nkongsamba-Bafoussam et Yaoundé - Abong Mbang.

L'OFID a consenti un prêt de 20 M \$ pour un projet d'eau durable au Rwanda et un prêt de 15 M \$ pour le projet routier entre Bururi et Gakuba au Burundi. ■

Les investissements dans les infrastructures en Afrique de l'Est ont totalisé 15,8 Mrd \$ en 2017, les principales contributions étant venues du financement public (8,4 Mrd \$), des membres de l'ICA (4,1 Mrd \$) et de la Chine (2,7 Mrd \$).

Les engagements ont atteint leur plus haut niveau depuis 2015. La majorité du financement (9,9 Mrd \$) a été consacrée à des projets de transport, devant les projets d'eau (4 Mrd \$), les projets énergétiques (3 Mrd \$), les projets non attribués (426 M \$), les TIC (215 M \$) et les projets multisectoriels (26 M \$). L'Éthiopie a reçu le plus d'investissements (5,8 Mrd \$) en Afrique de l'Est, devant la Tanzanie (4,7 Mrd \$) et le Kenya (3,3 Mrd \$).

En 2017, le financement provenant de la Chine et des budgets nationaux africains a augmenté. Le gouvernement tanzanien a alloué 3,4 Mrd \$ en faveur d'infrastructures nationales relevant principalement du secteur des transports (2,5 Mrd \$). Cette tendance a été observée dans toute la région où les projets de transport ont reçu un total de 5,9 Mrd \$, soit une augmentation de 51% par rapport à 2016 (3,9 Mrd \$).

Les investissements de la Chine sont passés de 2,1 Mrd \$ en 2016 à 2,7 Mrd \$ en 2017, avec des contributions principalement axées sur le secteur de l'eau (1,5 Mrd \$), devant l'énergie (1,1 Mrd \$) et les transports (122 M \$). Les engagements ont notamment inclus un prêt de 1,5 Mrd \$ de la Banque Export-Import de Chine pour la construction du barrage de Gerbi en Éthiopie destiné à alimenter en eau la ville d'Addis-Abeba. Dans le secteur de l'énergie, un prêt concessionnel de 500 M \$ a été accordé à la Compagnie éthiopienne d'électricité pour la réhabilitation de lignes de distribution dans 54 villes et la construction de 17 centres de distribution.

En 2017, le total des contributions des membres de l'ICA s'est élevé à 4,1 Mrd \$ et a visé principalement des projets de transport (1,8 Mrd \$) et d'eau (1,5 Mrd \$), suivis par des projets énergétiques (705 M \$), des projets TIC (76 M \$) et des projets multisectoriels (26 M \$). La Tanzanie (1,2 Mrd \$) et le Kenya (1,2 Mrd \$) ont reçu la majorité des engagements souscrits par les membres de l'ICA, devant l'Éthiopie (749 M \$) et l'Ouganda (324 M \$).

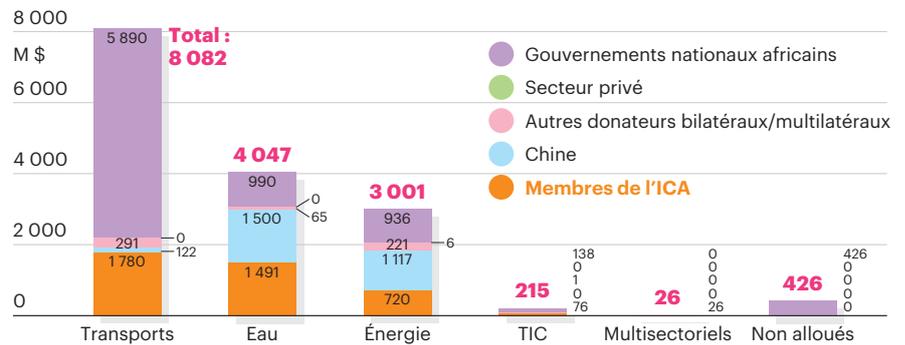


Figure 89

Financement en faveur de l'Afrique de l'Est par secteur et source, 2017

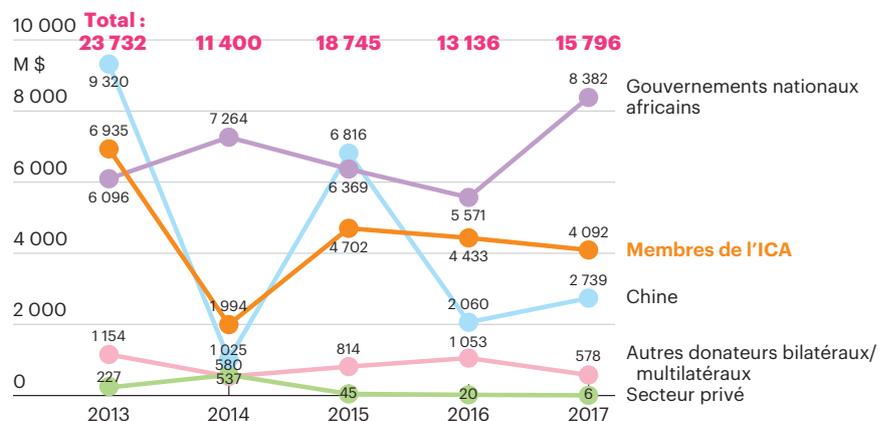


Figure 90

Tendances du financement en faveur de l'Afrique de l'Est par source, 2013-2017

La Banque mondiale a apporté la majorité des fonds avec des engagements de 2,2 Mrd \$ souscrits notamment en faveur de projets d'eau (1,5 Mrd \$). La BAD a accordé un prêt de 105 M \$ pour la restructuration de la dette de la centrale hydroélectrique de Bujagali en Ouganda, et un prêts de 157 M \$ pour l'agrandissement de l'aéroport international de Jomo Kenyatta au Kenya.

La tendance soutenue des investissements des membres de l'ICA s'est confirmée avec un total de 528 M \$ consacré au secteur des transports (291 M \$), de l'énergie (171 M \$) et de l'eau (66 M \$). Avec 183 M \$, le Fonds koweïtien pour le développement économique des pays arabes a apporté la plus grande part du financement pour deux projets de transport : la route Tadjoura-Balho à Djibouti et la route Nyahua-Chaya en Tanzanie. Dans le secteur de l'énergie, le Fonds arabe pour

le développement économique et social a accordé un prêt de 66 M \$ pour la construction de la centrale au fioul d'El Bagair au Soudan, et un prêt de 90 M \$ pour la réhabilitation du réseau de distribution d'eau potable à Djibouti.

En 2017, les investissements du secteur privé et des gouvernements européens non membres de l'ICA sont retombés à leurs plus bas niveaux depuis 2013, totalisant respectivement 6 et 51 M \$. Seul un projet a bénéficié d'un financement privé. La centrale hydroélectrique de Butama en Ouganda, d'un coût de 19 M \$, a été financée par des fonds privés à hauteur de 6 M \$ et par des contributions bilatérales de l'Overseas Private Investment Corporation des États-Unis. Parmi les gouvernements européens non membres de l'ICA, seuls les Pays-Bas ont investi dans des projets énergétiques en Ouganda et au Kenya. ■

8.5 Afrique australe

Les investissements en Afrique australe ont totalisé 12,2 Mrd \$ en 2017, ce qui représente une forte hausse par rapport à 2016 (6,5 Mrd \$). Les projets de transports ont reçu 5,8 Mrd \$, devant les projets énergétiques (3,8 Mrd \$), les projets d'eau (1,6 Mrd \$), les projets multisectoriels (566 M \$) et les projets TIC (531 M \$).

L'Angola a reçu le plus d'investissements avec 3,8 Mrd \$, devant la Zambie (1,9 Mrd \$) et Madagascar (959 M \$), alors que si l'on exclut le financement public, le Malawi a reçu le plus d'investissements (929 M \$).

Toutes les sources de financement ont augmenté en 2017, notamment le financement public (6,2 Mrd \$) dont la contribution a augmenté de 31% par rapport à 2016 pour atteindre son plus haut niveau depuis 2014. Le gouvernement angolais a prévu des dépenses de 3,5 Mrd \$ pour les infrastructures nationales, principalement dans les secteurs de l'énergie (1,7 Mrd \$) et des transports (1,4 Mrd \$). Les budgets pour les projets énergétiques et de transport en Afrique australe ont augmenté respectivement de 51 et 104%.

La Chine continue à beaucoup investir en Afrique australe. Bien qu'elle n'ait pas atteint son niveau record de 2015 (7,1 Mrd \$), sa contribution est passée de 300 M \$ en 2016 à 1,3 Mrd en 2017. Elle a notamment investi dans l'énergie (741 M \$), les TIC (378 M \$), les transports (153 M \$) et les projets multisectoriels (35 M \$). Dans le secteur de l'énergie, un prêt de 44 M \$ a été consenti pour le projet solaire de Gwanda au Zimbabwe et 30 M \$ supplémentaires pour la construction d'une ligne de transport d'électricité de 88kV de la centrale solaire d'Insukamini à Lupane. Dans le secteur des TIC, la Chine a investi 280 M \$ dans la construction de 1 009 tours de télécommunication en Zambie, ainsi que 98 M \$ dans un projet de large bande au Zimbabwe.

Les membres de l'ICA ont apporté des contributions totalisant 3,8 Mrd \$ en Afrique australe en 2017, avec des engagements axés sur les projets de transport qui ont attiré 2,4 Mrd \$. Madagascar a reçu le plus d'investissements (822 M \$) devant la Zambie (561 M \$) et le Mozambique (450 M \$). Le financement japonais a représenté la majorité de l'investissement avec un engagement de 1,5 Mrd \$.

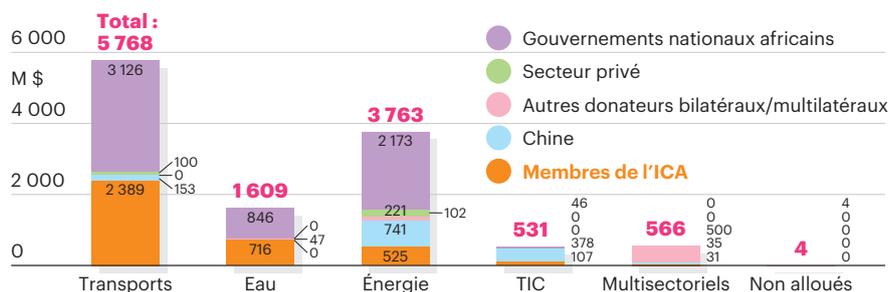


Figure 91
Financement en faveur de l'Afrique australe par secteur et source, 2017

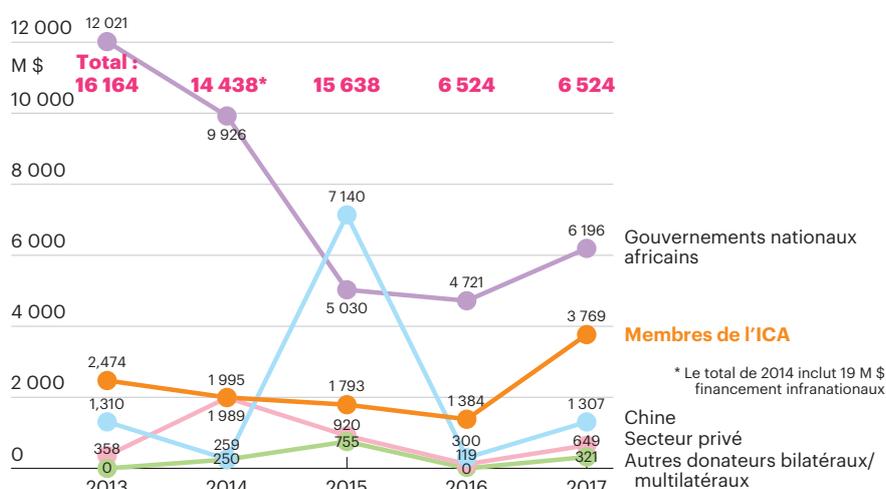


Figure 92
Tendances du financement en faveur de l'Afrique australe par source, 2013-2017

La BAD a engagé 143 M \$ en faveur d'un projet d'amélioration des transports en Namibie visant à moderniser le réseau de chemins de fer entre Walvis Bay et Kranzberg en vue d'accélérer la circulation des passagers et du fret. La route entre Windhoek et l'aéroport international sera modernisée. Le projet sera mis en œuvre sur une période de trois ans.

L'Inde a investi en Afrique australe par l'intermédiaire d'une ligne de crédit de 500 M \$ au profit de la SBM Infrastructure Company à Maurice qui a pour objectif d'aider les entités publiques à financer et à mettre en œuvre des projets nationaux d'infrastructure.

L'investissement privé a fait son retour en Afrique australe en 2017 après une absence en 2016, avec des engagements de 321 M \$ souscrits principalement

dans les secteurs de l'énergie (221 M \$) et des transports (100 M \$). La centrale à gaz Central Termica de Ressano Garcia au Mozambique a reçu 130 M \$ de fonds privés ainsi que des engagements de la SFI, de la Miga et de l'AFD. Pour sa part, l'Investec Bank a consenti un prêt de 25 M \$ pour la centrale solaire d'Ejuva I en Namibie.

Les banques régionales de développement et les membres de l'ACG ont contribué à hauteur de 74 et 58 M \$ respectivement, augmentant ainsi leurs engagements par rapport à 2016. Parmi les investissements notables figurent le prêt de 20 M \$ du Fonds koweïtien pour le développement économique des pays arabes destiné à un projet d'irrigation au Zimbabwe, et le prêt de 30 M \$ accordé par la Banque du commerce et du développement à la Zimbabwe Power Company. ■

8.6 République d'Afrique du Sud

En 2017, les engagements souscrits en faveur de la République d'Afrique du Sud ont totalisé 8,7 Mrd \$, ce qui est pratiquement identique au chiffre de 2016 (8,6 Mrd \$). Ceci dit, les engagements n'ont pas atteint les 11,7 Mrd \$ enregistrés en 2015.

Bien que la majorité des sources de financement aient maintenu, voire augmenté, leurs engagements, on a constaté une absence notable d'investissements privés en RAS.

Cette absence peut s'expliquer en partie par les retards accumulés dans le cadre du Programme des producteurs indépendants d'énergies renouvelables.

Les projets de transport ont reçu le plus d'investissements en Afrique du Sud avec un total de 4 Mrd \$.

Les projets d'eau sont arrivés en deuxième position avec 2,3 Mrd \$. Les projets énergétiques ont reçu 2,2 Mrd \$, les projets multisectoriels 129 M \$ et 79 M \$ ont été investis dans les TIC.

L'investissement chinois a considérablement augmenté en 2017 pour atteindre 1,5 Mrd \$ – un seul engagement souscrit par la Banque chinoise de développement en faveur de la centrale à charbon de 4,7 GW de Medupi – contre 500 M \$ en 2016.

Les engagements des membres de l'ICA sont retombés à leurs plus bas niveaux depuis 2013. Avec 495 M \$, les engagements souscrits en 2017 enregistrent une nette baisse par rapport aux 966 M \$ engagés en 2016 et aux 1,7 Mrd \$ engagés en 2015. La majorité des investissements des membres de l'ICA est venue de la DBSA qui a engagé 398 M \$.

Les engagements pour les projets de transport ont augmenté en 2017, renversant ainsi la tendance à la baisse constatée au cours des dernières années. Les projets de transport ont reçu la majorité des engagements des membres de l'ICA avec 288 M \$, dont 224 M \$ engagés par la DBSA. Ce montant est supérieur aux engagements de 3 M \$ souscrits en 2016 par les membres de l'ICA en faveur du secteur des transports.

Dans le secteur de l'eau, les contributions de l'ICA ont continué à chuter pour n'atteindre que 5,9 M \$, soit

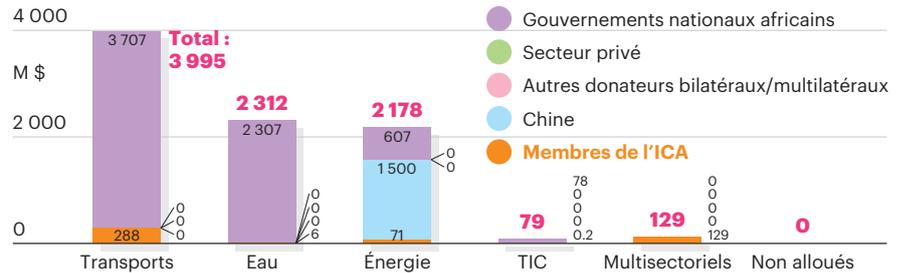


Figure 93
Financement en faveur de la RAS par secteur et source, 2017

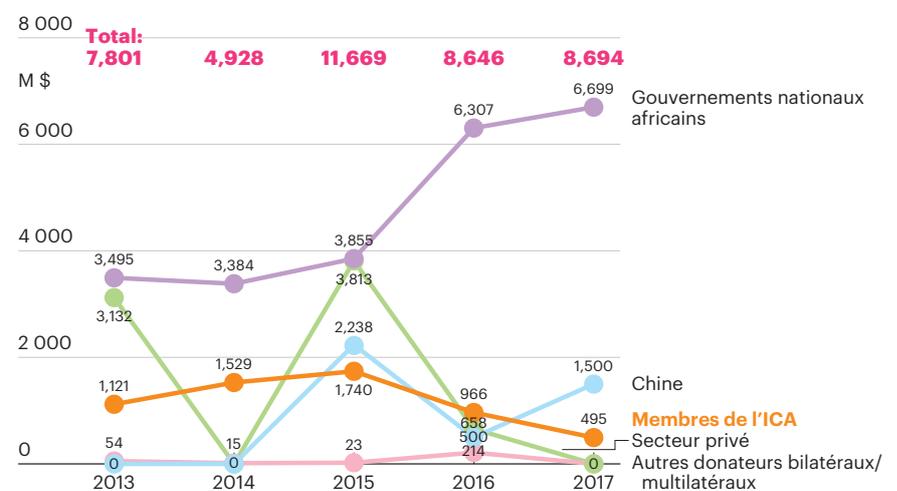


Figure 94
Tendances du financement en faveur de la RAS par source, 2013-2017

une baisse de 84 % par rapport aux 37 M \$ enregistrés en 2016.

La baisse d'investissement la plus notable a concerné les projets énergétiques, avec 71 M \$ engagés en 2017 contre 298 M \$ en 2016. Les principales contributions incluent un prêt de 18 M \$ de la DBSA pour le remplacement de lignes électriques à Polokwane, et les 11 M \$ engagés par la GIZ dans le cadre du programme énergétique Afrique du Sud-Allemagne, qui vise à stimuler les investissements publics et privés dans les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique.

Les projets multisectoriels ont reçu 129 M \$, soit une baisse de 76% par rapport à 2016 (549 M \$).

Les contributions ont inclus un prêt de

50 M \$ accordé par la SFI à la municipalité d'Ekurhuleni et un prêt de 45 M \$ de la DBSA pour le programme de dépenses en capital de la municipalité de Dannhauser.

En plus de l'absence d'investissements privés, on notera aussi l'absence de contributions de la part des membres de l'ACG et des gouvernements européens non membres de l'ICA. ■

1. Observations générales

Les engagements et les déboursments des membres de l'ICA doivent être considérés en fonction des stratégies et des objectifs très différents de chaque membre, et aucun financement de membres n'est comparable en termes des montants ou du type de financement qu'ils engagent ou qu'ils déboursent.

Il convient de noter que certains partenaires bilatéraux apportent un soutien considérable aux partenaires multilatéraux qui ne leur est pas attribué dans ce rapport. Par exemple, les membres de l'ICA, tels que le Canada, la France, l'Allemagne, le Japon, le RU, et les USA contribuent au Fonds africain de développement (FAD) de la BAD et à l'Association internationale de développement (IDA) de la Banque mondiale

Comme en 2016, le rapport de cette année contient des données fournies par la BAD, la DBSA, le CDC, l'UE-AITF, la BEI, le Canada (MFA/CDP), la France (AFD, Proparco et FFEM) l'Allemagne (KfW, GIZ et DEG), l'Italie, la SFI (qui, avec la Banque mondiale, est désignée sous l'appellation Groupe de la Banque mondiale (GBM)), le Japon (JBIC et JICA), le RU (DfID et CDC), les USA (MCC et l'Initiative interinstitutions Power Africa de l'USAID) et la Banque mondiale.

La CE n'a pas été en mesure de fournir des données à temps pour qu'il en soit fait état dans le présent rapport. Les données de la CE figurent dans les rapports des précédentes années.

Quatre Communautés économiques régionales (CER) et Pools énergétiques régionaux (PER) ont répondu à la demande de données pour le présent rapport. Les données ont été fournies par la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC), la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE), la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et le Pool énergétique de l'Afrique australe (SAPP).

2. Révision des données

Du fait de la disponibilité de nouvelles données, le chiffre des engagements de 2016 a été ajusté à 66,9 Mrd \$ dans les Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2017 au lieu des 62,5 Mrd \$ déclarés dans les Tendances de financement des infrastructures en Afrique 2016. (Voir

ci-dessous, Dépenses des États africains – allocations budgétaires, pour plus de détails).

3. Taux de change

Les taux de change utilisés pour les conversions en dollars américains sont les moyennes des devises respectives pour l'année 2017 telles qu'indiquées dans les informations financières de la Banque africaine de développement accessibles au public. (www.afdb.org/en/documents/financial-information/exchange-rates).

Les taux de change suivants ont été utilisés pour les membres de l'ICA :

1 \$ = 0.7253345454 Unité de compte de la BAD (UC)

1 \$ = 0.8986864796 Euro (€)

1 \$ = 0.7829140194 livre britannique (£)

1 \$ = 1.306971855 dollar canadien (C\$)

1 \$ = 13.35293147 rands sud-africains (ZAR)

1 \$ = 112.7079821 yens japonais (¥)

4. Infrastructures immatérielles

Étant donné que les fonds sont alloués aux infrastructures immatérielles de différentes manières, il est difficile de saisir ce type de financement avec précision. Certains membres de l'ICA éprouvent parfois des difficultés à faire la distinction entre les infrastructures matérielles et immatérielles, ce qui peut conduire à des inexactitudes. Par ailleurs, il est aussi parfois difficile de déterminer si une partie d'un projet est consacrée, par exemple, au renforcement des capacités ou à la préparation de projet.

5. Dépenses des États africains – allocations budgétaires

Les données relatives aux dépenses des gouvernements nationaux ont été recueillies auprès de 47 pays en 2017 contre un chiffre révisé de 49 l'année précédente en raison de la publication d'informations budgétaires suffisamment détaillées de trois pays devenues disponibles après la publication du dernier rapport. Les données de cette année contiennent aussi certaines données infranationales de l'Afrique du Sud.

C'est pour cela qu'un chiffre révisé de 30,7 Mrd \$ pour les dépenses des États africains en 2016 a été utilisé pour pouvoir procéder à une véritable comparaison entre les données de 2016 et de 2017. Le total révisé a été obtenu en ajoutant 4,4 Mrd \$ d'allocations budgétaires nouvellement identifiées aux 26,3 Mrd \$ du rapport de 2016. Cette révision inclut l'ajout de données budgétaires pour la République centrafricaine, le Tchad et la Guinée Équatoriale, et des dépenses infranationales supplémentaires identifiées pour l'Afrique du Sud.

Les données sont tirées de présentations et de discours budgétaires, de cadres de dépenses ou d'autres documents gouvernementaux officiels. Les données reflètent les allocations budgétaires approuvées pour l'année civile 2017 ou pour l'exercice budgétaire d'un pays dont la grande partie se déroule en 2017. Dans un souci de commodité et de cohérence, les engagements comptabilisés reposent sur les allocations budgétaires approuvées plutôt que sur les dépenses réelles. Dans la mesure du possible, seules les dépenses en capital ont été comptabilisées. ■

Annexe 2 – Carte du secteur des transports

MARCHÉ UNIQUE AFRICAÏN DU TRANSPORT AÉRIEN

Le SAATM est un projet phare de l'Agenda 2063 de l'UA qui vise à créer un marché unique unifié du transport aérien en Afrique, à libéraliser l'aviation civile et à donner un nouvel élan au programme d'intégration économique du continent. Officiellement lancé en janvier 2018 avec 23 pays participants.

RÉSEAU AFRICAÏN DE CHEMINS DE FER À GRANDE VITESSE

En Octobre 2016, l'Union africaine a signé un accord avec la Chine pour un plan d'action sur cinq ans portant sur la construction d'un réseau intégré de chemins de fer à grande vitesse.

LIGNE DE CHEMIN DE FER À GRANDE VITESSE DU MAROC

Le premier tronçon de la première ligne à grande vitesse de l'Afrique reliera Tanger à Kénitra en une heure et demie à compter de la fin 2018, et devrait être étendue jusqu'à Rabat et Casablanca.

AUTOROUTE EST-OUEST DE L'ALGÉRIE (A1)

Route à six voies de 1 200 km s'étendant de la frontière marocaine à la frontière tunisienne construite par des consortia chinois (portions ouest et centrale) et japonaise (est).

NOUVELLE CAPITALE D'ÉGYPTE

Un développement de 700 km² à 45 km à l'est du Caire avec un aéroport international est en prévision pour accueillir 5 millions d'habitants et devenir la nouvelle capitale administrative de l'Égypte ; projet développé par le gouvernement et l'armée.

NOUVEAUX AÉROPORTS ÉGYPTIENS

La construction de cinq nouveaux aéroports a été annoncée en 2017 : Sphinx International Airport à Giza, New Capital Airport, Bredwell Airport dans le Sinai, South Red Sea Airport et Ras Sidr Airport. Le Japon finance une nouvelle aérogare passagers à l'aéroport international Borg El Arab d'Alexandrie.

NOUVEL AÉROPORT INTERNATIONAL DE KHARTOUM

Doté d'une capacité d'environ 7,5 millions de passagers par an, il est prévu que le KNIA emplace l'aéroport existant.

AÉROPORTS D'ADDIS-ABEBA

Des travaux d'expansion sont actuellement en cours à l'aéroport international de Bole en vue de tripler sa capacité. Un nouvel aéroport, doté de quatre pistes d'atterrissage et d'une capacité de près de 80 millions de passagers par an est en prévision.

CHEMIN DE FER ÉTHIOPIE-DJIBOUTI

Le deuxième chemin de fer électrique de l'Afrique a débuté ses opérations en 2016, reliant Addis-Abeba au nouveau port à usages multiples de Doraleh à Djibouti.

DJIBOUTI

Parmi les projets financés par la Chine figurent trois ports, deux aéroports et une canalisation d'eau en provenance de l'Éthiopie, ainsi qu'une base militaire chinoise.

INFRASTRUCTURE EST-AFRICAÏNE

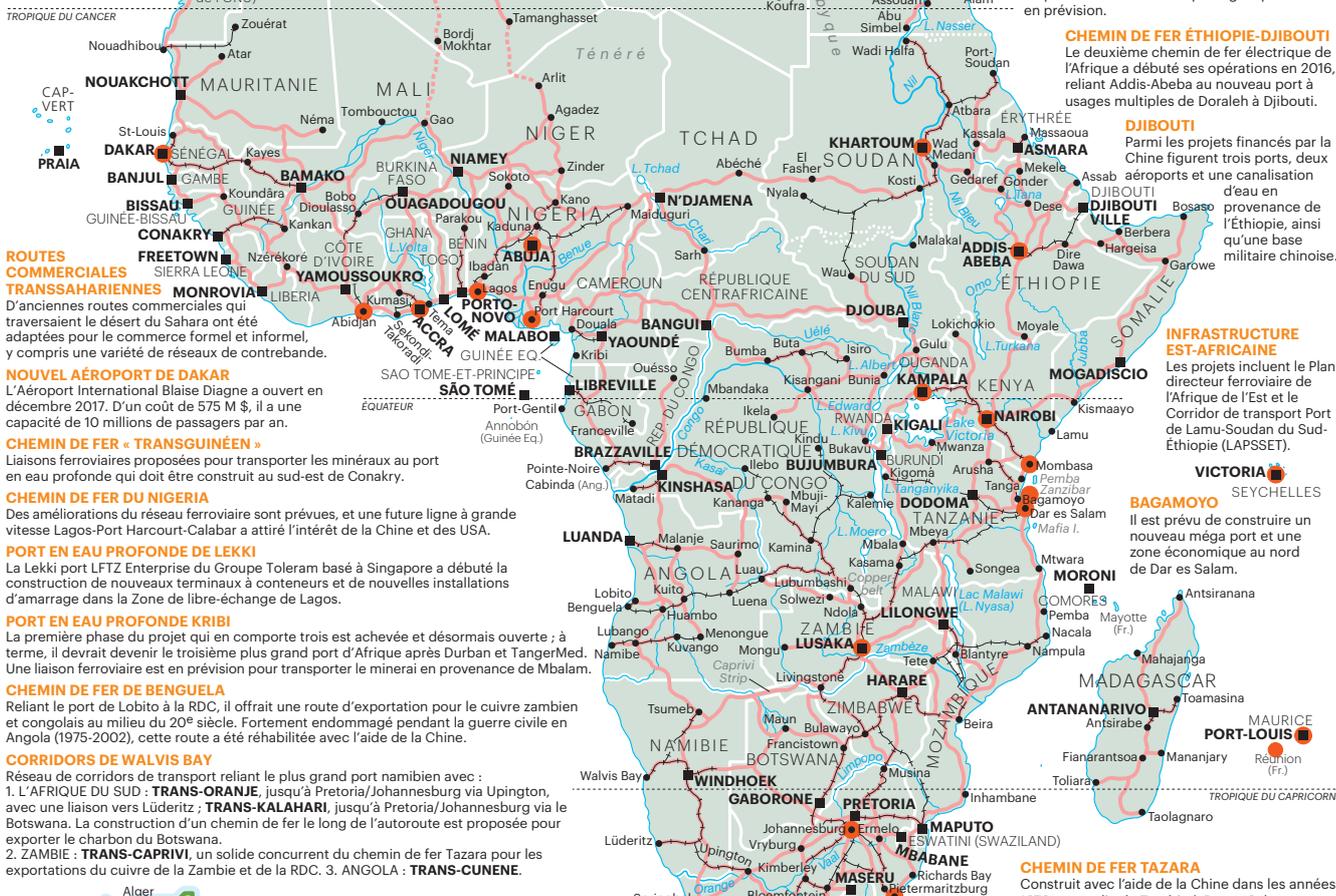
Les projets incluent le Plan directeur ferroviaire de l'Afrique de l'Est et le Corridor de transport Port de Lamu-Soudan du Sud-Éthiopie (LAPSSET).

VICTORIA

Il est prévu de construire un nouveau méga port et une zone économique au nord de Dar es Salam.

BAGAMOYO

Il est prévu de construire un nouveau méga port et une zone économique au nord de Dar es Salam.



ROUTES COMMERCIALES TRANSSAHARIENNES

D'anciennes routes commerciales qui traversaient le désert du Sahara ont été adaptées pour le commerce formel et informel, y compris une variété de réseaux de contrebande.

NOUVEL AÉROPORT DE DAKAR

L'Aéroport International Blaise Diagne a ouvert en décembre 2017. D'un coût de 575 M \$, il a une capacité de 10 millions de passagers par an.

CHEMIN DE FER « TRANSGUINÉEN »

Liaisons ferroviaires proposées pour transporter les minéraux au port en eau profonde qui doit être construit au sud-est de Conakry.

CHEMIN DE FER DU NIGERIA

Des améliorations du réseau ferroviaire sont prévues, et une future ligne à grande vitesse Lagos-Port Harcourt-Calabar a attiré l'intérêt de la Chine et des USA.

PORT EN EAU PROFONDE DE LEKKI

Le Lekki port LFTZ Entreprise du Groupe Tolaram basé à Singapour a débuté la construction de nouveaux terminaux à conteneurs et de nouvelles installations d'amarrage dans la Zone de libre-échange de Lagos.

PORT EN EAU PROFONDE KRIBI

La première phase du projet qui en comporte trois est achevée et désormais ouverte ; à terme, il devrait devenir le troisième plus grand port d'Afrique après Durban et TangerMed. Une liaison ferroviaire est en prévision pour transporter le minerai en provenance de Mbalm.

CHEMIN DE FER DE BENGUELA

Reliant le port de Lobito à la RDC, il offrirait une route d'exportation pour le cuivre zambien et congolais au milieu du 20^e siècle. Fortement endommagé pendant la guerre civile en Angola (1975-2002), cette route a été réhabilitée avec l'aide de la Chine.

CORRIDORS DE WALVIS BAY

Réseau de corridors de transport reliant le plus grand port namibien avec : 1. L'AFRIQUE DU SUD : **TRANS-ORANJE**, jusqu'à Pretoria/Johannesburg via Upington, avec une liaison vers Lüderitz ; **TRANS-KALAHARI**, jusqu'à Pretoria/Johannesburg via le Botswana. La construction d'un chemin de fer le long de l'autoroute est proposée pour exporter le charbon du Botswana. 2. ZAMBIE : **TRANS-CAPRIVI**, un solide concurrent du chemin de fer Tazara pour les exportations du cuivre de la Zambie et de la RDC. 3. ANGOLA : **TRANS-CUNENE**.

GRAND PONT TERRESTRE ÉQUATORIAL

Projet visant à relier les côtes est et ouest par route, chemin de fer et oléoduc, de Douala au Cameroun à Lamu au Kenya via Bangui et Juba.

CORRIDOR NORD-SUD

Initiative du COMESA portant sur une route et un réseau ferroviaire de plus de 10 000 km reliant huit pays en Afrique australe et en Afrique centrale () et visant à renforcer le commerce et le tourisme transfrontaliers.

AUTOROUTES TRANSAFRICAÏNES

Programme international visant à développer un réseau routier transcontinental.

VOIES NORD-SUD :

TAH-2 : Alger-Agadez-Lagos (Trans-Sahara)

TAH-3 : Tripoli-N'Djamena-Kinshasa-Windhoek-Le Cap

TAH-4 : Le Caire-Khartoum-Addis-Abeba-Nairobi-Lusaka-Gaborone-Le Cap

VOIES EST-OUEST :

TAH-1 : Le Caire-Tripoli-Alger-Rabat-Dakar

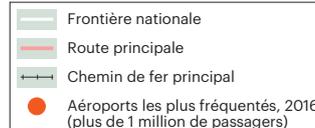
TAH-5 : Dakar-Bamako-N'Djamena

TAH-6 : N'Djamena-Djibouti

TAH-7 : Dakar-Freetown-Abidjan-Lagos

TAH-8 : Lagos-Yaoundé-Bangui-Kisangani-Nairobi-Mombasa

TAH-9 : Lobito-Lubumbashi-Harare-Beira









RAPPORT 2017 DE L'ICA
WWW.ICAFRICA.ORG



Private Sector, Infrastructure and Industrialization
Complex - AfDB
CCIA Building - Rue Jean Paul II Plateau
01 BP 1387 Abidjan 01 - Côte d'Ivoire
Email: icasecretariat@afdb.org
www.afdb.org