

**Conseil économique et social**Distr. générale
16 octobre 2019Français
Original : anglais

**Commission économique pour l'Afrique
Comité du développement du secteur privé,
de l'intégration régionale, du commerce, de l'infrastructure,
de l'industrie et de la technologie**

Première réunion

Addis-Abeba, 11 et 12 décembre 2019

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire*

Présentation des rapports par le secrétariat :**Vue d'ensemble des cadres politique et réglementaire pour le financement novateur de l'énergie durable et de l'infrastructure en Afrique**

Cadres politique et réglementaire pour le financement novateur du développement de l'énergie durable et de l'infrastructure en Afrique

I. Introduction

1. La Division du développement du secteur privé et des financements de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) est à la pointe des travaux de la Commission au sujet de l'énergie, des infrastructures et des services, grâce auxquels la Commission souhaite améliorer les capacités des États membres de formuler et de mettre en œuvre des politiques et programmes visant à augmenter les investissements du secteur privé dans les infrastructures, l'énergie et les services, ce qui devrait aboutir à la mise en place de meilleures infrastructures, à la création d'emplois et à la croissance économique. Le secrétariat envisage les défis que doit relever le continent en matière d'énergie et d'infrastructures par le prisme du financement, des partenariats public-privé et de l'élaboration de projets. C'est pourquoi les réformes des réglementations destinées à attirer des investissements du secteur privé dans les secteurs de l'énergie et des infrastructures sont au cœur de ses fonctions.

2. Le présent rapport décrit le travail de la Commission dans le domaine du financement novateur du développement des sources durables d'énergie et des infrastructures en Afrique. La perspective globale est de créer un cadre réglementaire favorable aux investissements du secteur privé et d'assurer une planification régionale stratégique des secteurs de l'énergie et des transports. Le rapport est ainsi structuré : les sections II et III du document en présentent le contexte et les objectifs, la section IV est un examen du financement des infrastructures et services énergétiques, la section V met l'accent sur les infrastructures et services de transport et la section VI explore les nouvelles questions dont la CEA va s'occuper. Les conclusions et des propositions de questions à examiner constituent la section VII.

* E/ECA/CPRTIIT/1/1.

II. Contexte

3. En Afrique, le manque de fonds reste le principal obstacle à la réalisation des projets d'infrastructures en général et des infrastructures régionales en particulier. Selon le rapport de 2018 de la Banque africaine de développement sur les *Perspectives économiques en Afrique*, le financement dont a besoin l'Afrique chaque année pour ses infrastructures s'élève à 170 milliards de dollars, dont il manque annuellement environ 108 milliards. Dans le seul secteur de l'énergie, on estime qu'il faudrait un investissement annuel de 90 milliards de dollars pour atteindre les cibles d'accès à l'énergie. Les investissements en infrastructures sont cruciaux pour appuyer et maintenir les dividendes de la croissance en Afrique. Historiquement, c'est le secteur public qui a dominé la construction et les opérations des infrastructures de la plupart des pays africains, mais leurs gouvernements connaissent d'énormes difficultés financières pour installer ces infrastructures indispensables à leurs citoyens et il est généralement admis à présent que les fonds publics des États, s'ils restent cruciaux en termes d'importance de leurs contributions, ne peuvent suffire à combler le déficit financier du continent.

III. Objectif

4. Le présent rapport a pour objectif de décrire les récentes avancées dans le financement novateur de projets d'énergie renouvelable et d'infrastructures en Afrique et le rôle qu'y a joué la CEA. Il s'agit aussi de susciter des discussions sur les nouvelles questions dans les secteurs de l'énergie et des infrastructures afin d'identifier dans quels domaines le travail de la CEA pourrait bénéficier aux États membres

IV. Financer les infrastructures et les services énergétiques

5. Le rôle crucial que joue l'énergie pour faciliter le développement socioéconomique et, par conséquent, l'obstacle au développement que constitue son insuffisance étant maintenant bien compris, elle est à présent au premier plan des priorités nationales, régionales et mondiales. Dans la plupart des pays d'Afrique, les stratégies nationales de développement de ce secteur reflètent la nécessité d'élargir rapidement l'accès à l'énergie, ce qu'a facilité l'approbation de l'objectif de développement durable 7.

6. Malgré des progrès appréciables, le marché de l'électricité en Afrique demeure problématique : plus de 595 millions de personnes sur le continent n'y ont pas accès. Le rapport le plus récent sur l'Objectif 7 tire une sonnette d'alarme : malgré les progrès réalisés à ce jour, le monde n'est pas sur la voie de la réalisation du but d'accès universel d'ici 2030 et il est prévu que 90 % de la population qui n'aura toujours pas accès à l'électricité en 2030 vivra en Afrique, problème dû en partie à la rapide croissance démographique. Le rapport de 2016 de la Banque mondiale intitulé « *Regulatory Indicators for Sustainable Energy: A Global Scorecard for Policy Makers* » (Les indicateurs des politiques publiques en matière d'énergie durable : résultats dans le monde à l'intention des décideurs¹) indique que les politiques africaines sont parmi les

¹ RISE selon l'acronyme anglais, rapport disponible (en anglais) à l'adresse : <http://documents.worldbank.org/curated/en/538181487106403375/pdf/112828-REVISED-PUBLIC-RISE-2016-Report.pdf>.

moins à même d'appuyer le secteur de l'énergie, en particulier dans les domaines de la densification et de l'expansion des réseaux et de l'énergie solaire. Le rapport de 2018 de la Banque mondiale sur les progrès dans le domaine de l'énergie fait état de quelques améliorations, comme le fait que 50 pays dans le monde se sont dotés de cadres politiques destinés à accélérer au niveau national l'utilisation des énergies renouvelables².

7. De plus, les conclusions de ce rapport de suivi insistent sur le fait que le cadre réglementaire et la détérioration concomitante de la situation financière de nombreuses compagnies d'utilité publique constituent de graves défis dans le secteur de l'électricité. C'est pourquoi surmonter le déficit financier de l'Afrique exige des efforts concertés afin de résoudre la combinaison des problèmes de faisabilité et de financement des projets d'énergie, des risques pays, de la rentabilité ou viabilité des projets et du cadre juridique et réglementaire. Il est donc nécessaire de mettre en place un environnement favorable pour attirer le secteur privé vers le secteur énergétique et mobiliser les 90 milliards de dollars d'investissement annuel requis jusqu'en 2030 en Afrique.

A. Financements novateurs des investissements pour le développement de la bioénergie

8. Le développement de la bioénergie moderne rencontre encore des difficultés en termes de politiques, de planification, de financement et d'acceptation, ceci malgré son énorme potentiel d'améliorer l'accès à des sources d'énergie abordables et propres. Consciente de ce potentiel, la Commission de l'Union africaine, avec le soutien de la CEA, a engagé une initiative pour formuler des stratégies et plans d'investissements régionaux pour le développement de la bioénergie, comme le lui avaient enjoint les ministres lors de la deuxième session ordinaire du Comité technique spécialisé de l'Union africaine chargé des transports, des infrastructures transcontinentales et interrégionales, de l'énergie et du tourisme, tenue au Caire en avril 2019. Cette initiative a pour but d'augmenter la filière de projets de bioénergie dans tous les pays d'Afrique et d'accélérer les investissements dans divers projets modernes de bioénergie conformes aux priorités et avantages comparatifs des pays concernés.

9. Le résultat attendu de cette initiative est l'amélioration des capacités techniques permettant de développer toute une gamme de projets de bioénergie, en identifiant des concepteurs appropriés pour appuyer ces projets, grâce à une méthodologie systématique. Les projets identifiés subiront un processus rigoureux de développement (définition, faisabilité, structure et présentation, transaction et suivi de la réalisation). Il s'agira aussi de surmonter les insuffisances dans le début de la préparation des projets qui ne bénéficient souvent pas de l'appui d'institutions financières commerciales avec même quelques instruments d'aide au développement. C'est-à-dire que ces stratégies et plans d'investissements devraient fournir une solide justification de ces projets de bioénergie, tout en créant des réseaux pour aider à l'incubation de concepts de projets dans les pays et dans la région.

² Voir le chapitre 2 sur l'électrification, disponible (en anglais) à l'adresse : https://trackingsdg7.esmap.org/data/files/download-documents/chapter_2_electrification.pdf.

B. Méthode pour attirer les investissements du secteur privé dans le sous-secteur de l'électricité

10. Cette méthode a pour but d'étudier l'efficacité de la politique du secteur énergétique et les cadres législatifs et réglementaires pour susciter l'appétit des investisseurs privés, de leurs points de vue. Afin de présenter le plus complètement possible toutes les réglementations relatives aux investissements dans les infrastructures de l'électricité, il convient de définir les trois dimensions réglementaires suivantes :

a) Ouverture du marché (structure et gouvernance du marché de l'énergie) : évaluer les textes législatifs et réglementaires qui assurent une bonne planification du développement des infrastructures électriques, visible à long terme pour les investisseurs. Les réglementations doivent concerner les cibles stratégiques de l'État, la bonne gouvernance du secteur et la structuration du marché afin que les investisseurs soient tous sur un pied d'égalité ;

b) Attractivité du marché (économie du secteur) : évaluer les législations et réglementations requises pour que le développement et la réalisation des infrastructures électriques soient compétitifs et qu'il y ait une concurrence loyale entre toutes les parties intéressées ;

c) Préparation du marché (maturité du marché) : évaluer les réglementations techniques requises pour assurer l'intégration et la gestion efficaces des infrastructures électriques dans les systèmes énergétiques nationaux.

11. L'initiative a pour but de préparer une analyse du cadre réglementaire de l'électricité dans les pays africains, d'illustrer les résultats de l'analyse, d'en retirer les conclusions et de formuler des recommandations et un appel à l'action des parties institutionnelles intéressées. Deux types de produits seront établis :

a) Un cadre d'examen des réglementations de l'électricité dans tout le continent : ce cadre analysera la situation dans tous les pays en utilisant une approche comparative pour mettre l'accent sur les recommandations à soumettre aux pays africains et aux institutions régionales. Par ailleurs, le cadre pourrait aussi tirer parti d'analyses similaires (au plus haut niveau) menées dans des pays pertinents en dehors de l'Afrique (servant de repères) pour contextualiser les meilleures pratiques et enrichir les recommandations ;

b) Des rapports pays : un rapport sera préparé sur chaque pays examiné avec une analyse plus détaillée de la situation locale pour identifier les principales faiblesses des réglementations et fournir des recommandations spécifiques et un appel à l'action.

C. Surmonter les risques de non-paiement de la production pour les producteurs d'énergie indépendants

12. Le risque de ne pas être payé pour l'énergie produite et distribuée est le plus grand cauchemar des investisseurs, en particulier lorsque ce sont des acteurs non-étatiques. Des recherches à ce sujet ont été menées en 2016 par Rademeyer et par Stigliani en 2018³. Dans de nombreux pays d'Afrique, il y a un acheteur unique, la compagnie nationale à laquelle est vendue toute l'électricité produite et qui la distribue ensuite. Mais dans de nombreux pays la

³ www.insideafricalaw.com/publications/how-can-independent-power-producer-ipp-investments-be-accelerated-on-the-african-continent et <https://medium.com/climate-policy-initiative-energy-finance/offtake-risk-the-pivotal-energy-finance-barrier-blocking-africas-path-to-power-d28a0b72c7>.

viabilité financière de ces compagnies d'utilité publique demeure extrêmement instable.

13. Un examen attentif de la nature du marché de l'énergie est instructif. Un marché de l'énergie devrait présenter les caractéristiques suivantes : un marché ouvert et compétitif où les clients choisissent leurs fournisseurs d'énergie et comment ils reçoivent et utilisent l'énergie ; il y a alors une multiplicité d'acheteurs et de vendeurs et aucune entité ne peut indûment influencer les prix sur le marché ; il est aisé d'obtenir des informations sur les choix – par Internet, les pools énergétiques, la publicité ; la transmission et la distribution sont réglementées mais leurs opérations sont encouragées à être performantes ; la production et la vente au détail ne sont réglementées que de façon minimale (surtout pour assurer le respect de l'environnement, la protection du marché et des consommateurs). Un marché de l'énergie pleinement compétitif est un objectif à long terme pour la plupart des pays. Malgré une pléthore de réformes, l'Afrique est loin d'avoir réalisé cet objectif, ce qui signifie que les pays doivent tenir compte des contraintes actuelles pour créer des marchés de l'électricité adaptés à leurs contextes spécifiques ; il s'agit donc de concevoir des instruments pour atténuer les risques que prennent les investisseurs qui veulent y financer des projets dans le domaine de l'énergie. Heureusement, les gouvernements des pays, les institutions de financement du développement et leurs partenaires internationaux offrent des instruments permettant d'atténuer les risques au niveau des projets.

14. L'un des obstacles perçus (et souvent réels) au financement est la mauvaise situation des finances et de la gouvernance du principal acheteur de la production. Les compagnies d'utilité publique sont souvent prises en étau entre les réalités politiques, comme la nécessité de maintenir au plus bas le coût de l'électricité pour la population, et le coût réel de l'énergie produite. Elles ont aussi le même problème que les autres entreprises publiques qui ont tendance à ne pas honorer leurs obligations de remboursement et sont de ce fait souvent obligées de vendre l'énergie à des prix inférieurs à leurs coûts de production⁴.

15. C'est dans ce contexte que le Ministère éthiopien chargé des ressources en eau, de l'irrigation et de l'électricité a demandé à la plateforme d'investissement Africa50 et à la CEA de concevoir un modèle de partenariat avec la Société éthiopienne de développement du parc industriel qui serait acheteur de la production d'électricité fournie au parc et aux zones voisines. C'est une demande qui s'inscrit dans le processus général de réforme grâce auquel l'Éthiopie cherche à augmenter la fourniture d'énergie avec des investissements privés ou divers modèles de partenariats public-privé. C'est ainsi que les réformes en cours des réglementations, notamment la révision des tarifs, devraient offrir quelques incitations aux opérateurs du secteur privé.

16. La CEA va fournir une analyse des cadres politiques, juridiques et réglementaires et des arrangements institutionnels du secteur de l'énergie en se plaçant dans la perspective du secteur privé pour la production et la fourniture d'électricité aux parcs industriels du pays. Plus précisément, la CEA a l'intention : d'améliorer la compréhension de la portée, des modalités opérationnelles et de la demande d'énergie pour le parc industriel d'Adama et des efforts en cours pour répondre à cette demande, d'améliorer la compréhension des obstacles et encouragements juridiques et réglementaires aux investissements du secteur privé pour la production et la fourniture d'énergie au parc industriel, d'améliorer la compréhension des choix de

⁴ www.txfnews.com/News/Article/6275/RLSF-A-new-approach-to-mitigating-offtaker-risk-in-African-power.

modèles commerciaux pour la production et la fourniture d'électricité au parc et de contribuer au processus en cours de réforme des réglementations du secteur de l'énergie en Éthiopie.

V. Financement des infrastructures et des services de transport

17. Des politiques, règles, réglementations et législations de bonne qualité sont cruciales pour attirer des financements, en particulier du secteur privé, pour le développement des infrastructures et des services de transport. La majeure partie de la contribution de la Commission au financement des services et infrastructures de transport prend la forme de la conception de politiques, stratégies et plans d'action au niveau régional⁵. Ces stratégies et plans d'action aident à créer des filières de projet et une plateforme pour les pourparlers avec les investisseurs et les partenaires. Le développement des infrastructures régionales – en particulier dans le cadre du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) – et la sécurité routière sont les deux domaines dans lesquels la CEA reste particulièrement active⁶.

A. Position commune africaine sur les partenariats pour les infrastructures stratégiques

18. La mise en place de partenariats est devenue une stratégie essentielle pour la réalisation des programmes africains d'infrastructures, en particulier au niveau régional. Il y a deux grandes catégories de partenariats pour le développement des infrastructures : les partenariats entre organisations régionales et sous-régionales et pays africains (partenariats internes) et ceux entre pays et organisations d'Afrique d'une part et partenaires de développement de l'autre (partenariats externes). L'Union européenne, par exemple, est un partenaire essentiel des pays et organisations d'Afrique dans le secteur des infrastructures. Le Partenariat Union européenne-Afrique pour les infrastructures, créé en 2005, sert de cadre au transit de l'aide de l'Union européenne au développement des infrastructures en Afrique. Le Fonds fiduciaire Union européenne-Afrique pour les infrastructures a été lancé en 2007 pour appuyer la réalisation de ce partenariat.

19. La nouvelle Alliance Afrique-Europe pour un investissement et des emplois durables, par exemple, a pour objectif d'exploiter les énormes opportunités de production de bénéfices économiques pour l'Afrique et l'Europe. Grâce à cette Alliance, l'Union européenne se propose de concentrer ses investissements dans des domaines qui pourraient créer des emplois et de la valeur ajoutée en Afrique, à savoir plus précisément les transports, la numérisation, l'énergie et l'agriculture. Dans le contexte de cette Alliance, l'Équipe de travail sur les transports créée par l'Union européenne et dont la CEA est membre comporte trois groupes : sécurité routière, aviation et connectivité. Améliorer la connectivité est aujourd'hui d'une importance géostratégique pour le commerce, la croissance et l'économie en général. C'est pourquoi le groupe de travail sur la connectivité dans les transports a pour but d'améliorer les interconnexions au sein de l'Afrique et entre l'Afrique et l'Europe, afin de favoriser la croissance et la création d'emplois.

⁵ E/ECA/CRCI/5/3.

⁶ E/ECA/COE/31/17-AU/CAMEF/EXP/17(VII).

20. L'Initiative chinoise « une ceinture, une route » offre une opportunité d'investissement dans des projets d'infrastructures régionales. La Chine a conclu avec de plus en plus de pays et d'organisations d'Afrique des mémorandums d'accord dans le cadre de cette initiative, déjà intégrée dans le Forum sur la coopération sino-africaine. Il faudrait maintenant assurer une meilleure coordination avec les partenaires pour assurer la cohérence avec les initiatives et programmes internationaux, notamment le PIDA et l'Agenda 2063 de l'Union africaine.

21. Le Japon, au moyen de la Conférence internationale de Tokyo sur le développement de l'Afrique, assure la promotion d'infrastructures de haute qualité qui vont de pair avec l'efficacité économique (à savoir de faibles coûts sur tout leur cycle de vie) ; la sécurité et la résilience en cas de catastrophe naturelle ; la prise en compte des conséquences environnementales et sociales et la contribution à l'économie des sociétés locales (transfert de technologies et mise en valeur des ressources humaines). Le Japon se sert aussi de cette conférence internationale pour insister sur les principes suivants : la nécessité d'assurer la soutenabilité de la dette en Afrique, la nécessité de renforcer la participation du secteur privé au développement de l'Afrique, l'importance de la mise en valeur des ressources humaines et l'expérience du Japon dans ce domaine et la nature inclusive et transparente de la conférence. Il faudrait examiner les questions suivantes au sujet de ces principes :

- a) Comment l'Afrique peut-elle tenir ses partenaires responsables du respect des principes qu'ils ont eux-mêmes formulés ?
- b) Comment ces principes peuvent-ils être mis en pratique pour faire en sorte que l'Afrique en dérive un maximum de bénéfices ?
- c) Quels sont les principes et stratégies propres à la région pour œuvrer avec ses partenaires au développement de ses infrastructures ?

22. Pour répondre à ces questions, la CEA est à l'avant-garde de la formulation d'une position commune africaine afin d'impliquer des pays et organisations non africains dans des partenariats stratégiques pour les infrastructures (encadré 1). C'est une tâche que lui a confiée la première concertation sur le PIDA organisée par la Commission de l'Union africaine en décembre 2018 et qui a été réaffirmée par le Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'énergie et le tourisme, qui a recommandé que toutes les parties intéressées utilisent le PIDA comme cadre stratégique de travail avec les partenaires africains et non-africains.

23. Les éléments constituant cette position commune africaine, qui fera partie intégrante du deuxième Plan d'action prioritaire du PIDA pour la période 2021-2030, procèdent d'une série de réunions consultatives tenues à Pretoria (5 et 6 août 2019), Kigali (10 et 11 septembre 2019) et Malabo (du 24 au 26 septembre 2019).

Encadré 1

Nouvelle position commune africaine sur les partenariats pour le développement des infrastructures régionales

Traiter des accords de partenariat existants

- Intégrer la stratégie de partenariats pour les infrastructures dans le deuxième Plan d'action prioritaire du PIDA
- Approbation par les ministres et chefs d'État africains de la position commune africaine

Interface entre les actions aux niveaux national et régional

- Alignement des priorités continentales, régionales et nationales
- Signatures de mémorandums d'accord entre la Commission de l'Union africaine - Agence de développement de l'Union africaine et les États membres

Diversité des acteurs, des projets et des objectifs de partenariat

- Adoption d'une approche différenciée des partenariats
- Renouveler l'image de marque de la Semaine du PIDA

Durabilité

- Renforcement des capacités de développement des infrastructures
- Consultations exhaustives en préparation au deuxième Plan d'action prioritaire du PIDA
- Institutionnalisation des projets (pour les intégrer dans les plans nationaux de développement)

Portée des partenariats

- Des partenariat exhaustifs, englobant tous les domaines, finances, renforcement des capacités et cadres réglementaires, pour le développement des infrastructures, en particulier pour la participation du secteur privé

Suivi et évaluation

- Conception d'indicateurs clés de performance pour vérifier que les partenaires honorent leurs engagements.

24. Il est recommandé aux pays et organisations d'Afrique de mettre dorénavant pleinement en application la position commune africaine dans leurs pourparlers avec des organisations et pays de l'extérieur de l'Afrique au sujet du développement des infrastructures.

B. Sécurité routière : stratégie et plan d'action de l'Afrique pour l'après-2020

25. Malgré des efforts concertés, notamment la Décennie d'action pour la sécurité routière proclamée par la résolution 64/255 de l'Assemblée générale et les autres actions qui ont suivi (le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique, le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière et les initiatives nationales), la sécurité routière demeure un grave problème en Afrique où le pourcentage du risque de décès à la suite d'accidents de la route va jusqu'à 26,6 pour 100 000 habitants, par rapport à 17 pour 100 000 habitants en Asie du Sud-Est et 9,3 en Europe. Les examens de la performance de la sécurité routière menés par la CEA en collaboration avec le Secrétariat et l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière ont abouti à une meilleure compréhension de la dimension du problème en Afrique. En Ouganda par exemple, entre 2007 et 2016, les décès dus à des accidents de la route ont augmenté de 25,9 %, passant de 2 597 à 3 503 accidents mortels ; 10 personnes

y meurent chaque jour dans des accidents de la route, le plus haut niveau pour l'Afrique de l'Est, et 24 personnes meurent pour chaque centaine d'accidents de la route dans ce pays. Au Cameroun, 16 583 accidents de la route causant 1 500 décès sont enregistrés en moyenne chaque année et l'Organisation mondiale de la santé estime que le risque d'accidents de la route mortels y est de 27,6 % pour 100 000 habitants.

26. La mise en application du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2020 touche à sa fin. La CEA et la Commission de l'Union africaine ont pris la pointe de la formulation d'une initiative pour succéder à ce plan en 2020, en application du mandat qui leur a été confié dans les recommandations de la deuxième session ordinaire du Comité technique spécialisé de l'Union africaine chargé des transports, des infrastructures transcontinentales et interrégionales, de l'énergie et du tourisme, selon lequel la Commission de l'Union africaine devrait prendre, avec l'appui de la CEA, les mesures nécessaires pour soumettre au Bureau du Comité technique spécialisé un projet de décision, qui serait soumis ensuite au Sommet, et qui refléterait la position commune des États membres africains, ainsi que des mesures concrètes pour l'après-2020 à la suite de discussions appropriées au niveau international⁷.

27. La stratégie et le plan d'action pour la sécurité routière en Afrique après 2020 ont été préparés et présentés lors de la Conférence sur la sécurité routière en Afrique organisée conjointement par la CEA et la Commission de l'Union africaine à Addis-Abeba du 30 septembre au 1^{er} octobre 2019. Tout en reconnaissant les efforts de mise en application du Plan d'action pour la sécurité routière et de la Décennie d'action pour la sécurité routière, les raisons des faiblesses de leur mise en œuvre dans les pays d'Afrique ont été identifiées, notamment le manque de direction et de responsabilité politiques et la participation insuffisante du secteur privé et de la société civile. Le nouveau Plan d'action met aussi en exergue l'importance de la consolidation de la gestion des données concernant la sécurité routière en Afrique, pour appuyer la prise de décisions reposant sur des bases factuelles et remédier aux différences entre les données fournies par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et celles provenant des pays.

28. Les pays d'Afrique sont par conséquent exhortés à accélérer l'opérationnalisation de l'Observatoire de la sécurité routière en Afrique. Il leur est aussi recommandé de ratifier la Charte africaine de la sécurité routière, en suivant l'exemple de la Namibie, le seul pays qui ait ratifié la Charte, et d'utiliser des systèmes de soutien à la gestion de la sécurité routière en tirant parti des nouvelles opportunités offertes par la numérisation. Il a aussi été recommandé à la CEA, à la Commission de l'Union africaine, à la Politique et programme africains de transport et à la Banque africaine de développement d'appuyer la création de centres d'excellence sur la sécurité routière avec la participation d'universités africaines et de consolider les engagements nationaux en matière de sécurité routière. Ces institutions ont aussi été exhortées à identifier des dirigeants politiques de haut niveau qui se feraient les champions de la sécurité routière sur le continent ; à mener des examens de la performance des États membres en matière de sécurité routière ; à explorer les possibilités de financer par des dons les activités relatives à la sécurité routière et à créer des mécanismes qui reconnaissent les contributions importantes à l'amélioration de la sécurité routière en Afrique.

⁷ D'après STC-TTIIET/Min/Final/Rpt(II).

C. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg : un système commun cohérent pour le financement du matériel roulant ferroviaire

29. La fourniture de matériel roulant ferroviaire forme une partie essentielle de tout partenariat entre les secteurs public et privé, dont un bon exemple est la structure de financement « construction-exploitation-transfert ». Le coût du matériel roulant représente dans tout nouveau projet ferroviaire de 25 à 30 % de toutes les dépenses pendant la durée du partenariat. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg est un instrument juridique radical et relativement récent qui doit permettre aux États de répercuter ces coûts sur le secteur privé. Il devrait jouer un rôle essentiel pour attirer des capitaux privés en soutien aux projets ferroviaires existants et nouveaux, en facilitant le financement de l'achat de matériel roulant par les banques et autres institutions de financement.

30. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg a été adopté en 2007 et l'Union européenne l'a déjà ratifié pour ce qui relève de ses compétences. De plus en plus de pays européens et non européens, notamment l'Afrique du Sud, se préparent à le ratifier. Les pays d'Afrique sont encouragés à le ratifier dès que possible. Il ne présente aucun aspect négatif puisque les coûts d'enregistrement seront rapidement compensés par les économies sur les documents et par des coûts de financement moins élevés. Cet instrument devrait alléger la lourde charge financière imposée aux États, libérer de nouvelles ressources pour les investissements dans l'industrie ferroviaire et attirer des entrepreneurs et des investisseurs, contribuant ainsi à garantir le développement économique de l'Afrique dans les décennies à venir. De surcroît, le Protocole assurera que les nouveaux financements soient plus focalisés et plus transparents et permettra aux fabricants, opérateurs, bailleurs et financiers africains de fournir des solutions qui répondent aux besoins de l'industrie ferroviaire sur le continent. Les dirigeants africains se sont déjà engagés à une expansion importante du secteur ferroviaire comme composante essentielle de leur programme de croissance et de développement durables, c'est une logique indéniable et les constructions sont déjà en cours de réalisation, la seule question étant de savoir comment payer les factures. En facilitant un financement avantageux du matériel roulant ferroviaire par le secteur privé, le Protocole ferroviaire de Luxembourg apporte un élément important de réponse à cette question.

31. L'un des avantages de ce système est que pour la première fois dans l'industrie ferroviaire il y aura un identifiant unique permanent pour chaque élément de matériel roulant inscrit pour toujours sur le registre du matériel roulant ferroviaire. L'avantage supplémentaire pour l'industrie est qu'il sera facile de repérer à tout moment où se trouve ce matériel, ce qui aidera pour les questions d'assurance et pour le maintien d'un registre exact pendant toute la durée d'utilisation du matériel. Le Protocole sera crucial pour servir de garantie au créancier lorsque le matériel roulant traverse des frontières puisque les droits du créancier seront reconnus également dans tous les pays par où passe ce matériel (à condition que ces États aient ratifié le Protocole) et aussi parce que le financement multinational sera facilité, puisque les mêmes règles seront applicables dans toutes les juridictions. La mise en application du Protocole lors de transactions uniquement intérieures, dans lesquelles toutes les parties ou biens financés se trouvent dans le même pays, sera aussi importante puisque pour le moment il n'y a pas de règle claire sur les sûretés garanties à un créancier dans un pays, ni même de registre local des sûretés.

32. Le Protocole ferroviaire de Luxembourg va permettre aux gouvernements de sauvegarder des capitaux et aux emprunteurs et bailleurs de faire des économies puisque la plus grande certitude juridique assurée aux créanciers diminuera généralement les risques – de sorte que les banques, institutions de financement et autres investisseurs privés seront plus enclins à financer l’achat de matériel roulant ferroviaire à de meilleurs taux – ce qui facilitera d’importantes économies en réduisant les exigences en capitaux des banques en vertu de Bâle III.

VI. Nouvelles opportunités

A. Partenariats public-privé

33. Premièrement, le Groupe de travail sur la connectivité des transports de l’Alliance Afrique-Europe, lors de sa réunion tenue en mai 2019 à laquelle a participé un représentant de la CEA, a examiné comment multiplier les investissements du secteur privé et des financements novateurs pour le secteur des transports en Afrique. Le Groupe de travail a identifié notamment les obstacles suivants : le fait que l’aide publique au développement a du mal à mobiliser des fonds privés pour les projets d’infrastructures ; le sous-développement des marchés financiers ; les faibles capacités d’emprunts ; les obstacles réglementaires et le fait que le cadre politique est peu favorable ; tout cela réduisant les possibilités d’accès aux financements. Même lorsque ceux-ci existent, la qualité des projets, la passation des marchés, les procédures de mise en œuvre et la maintenance demeurent problématiques, ce pourquoi il faut continuer de renforcer les capacités et d’améliorer l’assistance technique. Les délais de préparation des projets sont aussi trop longs et incertains, d’où l’absence d’une filière bien structurée d’opportunités d’investissements susceptibles de recevoir le soutien des banques.

34. Deuxièmement, il y a eu de nombreuses tentatives de mise en place de partenariats public-privé dans les pays d’Afrique qui se sont heurtés à des problèmes du fait que les services sont hors de prix pour les usagers finals, qu’ils ne sont pas bien structurés et mal acceptés dans la société. C’est ce qui a diminué l’appétit des investissements privés surtout pour les projets routiers et ferroviaires. Les projets de transports africains, en particulier les projets régionaux, ne se prêtent pas tous au modèle de partenariats entre la population, le secteur public et le secteur privé, comme le démontre le fait que les projets du PIDA n’ont pas encore été réalisés grâce à des partenariats public-privé. La viabilité des projets de transports reposant sur des partenariats public-privé dépend de leur volume (rentabilité économique) et de l’acceptabilité des péages.

35. La CEA va dorénavant apporter son appui à la réalisation des recommandations du Groupe de travail exposées ci-dessous :

a) Il faut définir clairement une feuille de route de la filière des investissements et des projets pour les corridors de transport africains ;

b) Au niveau national, il faut favoriser une meilleure coordination entre les divers niveaux de gouvernement pour améliorer la gouvernance locale et consolider l’efficacité des investissements publics ainsi que l’utilisation des infrastructures ;

c) Il faut améliorer l’offre d’investissements et d’instruments financiers. Les investissements devraient être évalués pour assurer une longue

durée des infrastructures. Les financements mixtes devraient être l'option par défaut pour attirer des prêts publics et des fonds du secteur privé ;

d) Il faut promouvoir l'utilisation des partenariats public-privé.

36. Les recommandations particulières au sujet des partenariats public-privé sont notamment : l'amélioration des cadres législatifs et réglementaires pour intéresser le secteur privé à financer ces partenariats et assurer la solidité financière de leurs structures ; il faut donner des éclaircissements sur le concept de partenariats public-privé en précisant clairement les rôles et responsabilités de toutes les parties prenantes ; il faut définir l'acceptabilité par la société des coûts des services et il faut choisir des projets pouvant être financés par des banques et offrant de véritables chances s'ils sont accompagnés d'instruments acceptables de diminution des risques.

B. Numérisation de la planification des transports

37. L'accès à Internet se répand rapidement en Afrique, offrant de nouvelles opportunités d'utilisation des technologies de l'information, en particulier des systèmes informatisés d'aide à la décision, pour résoudre les problèmes des secteurs économiques et du secteur des transports. Il existe des possibilités de transferts de connaissances vers l'Afrique pour s'occuper spécifiquement de la planification et gérer la mobilité et l'accès, ainsi que la sécurité routière. Il faut absolument évaluer la situation actuelle de l'offre et de la demande et les déficits d'offre de ces systèmes, ainsi que la viabilité de l'utilisation des systèmes informatisés d'aide à la décision pour la planification des transports et la sécurité routière en Afrique.

38. La CEA compte améliorer les capacités des pays et des organisations d'Afrique d'utiliser les technologies de l'information pour la planification des transports et la sécurité routière sur le continent. Le travail de la Commission dans ce domaine devrait être d'améliorer l'efficacité et l'efficacé du secteur des transports afin d'appuyer la transformation économique de la région.

C. Mettre l'accent sur les incidences de la Zone de libre-échange continentale africaine pour les infrastructures et services de transports dans la région

39. Ce volet repose sur la nécessité de réduire les coûts et la durée des transports grâce à des infrastructures et des services de haute qualité. Dans ce domaine, le travail de la Commission sera d'éclairer les relations mutuellement bénéfiques entre commerce et transports en soulignant la nécessité d'une planification stratégique intégrée des deux secteurs. Cette approche pourrait améliorer la viabilité économique des corridors et accélérer la réalisation des projets d'infrastructures transfrontalières dans la région. Plus précisément, la CEA va examiner l'influence des infrastructures et services régionaux de transports sur l'Accord portant création de la Zone de libre-échange continentale africaine d'une part et d'autre part les incidences de ce processus sur le développement des transports régionaux. Les conclusions de cette étude pourraient avoir d'importantes répercussions politiques, en particulier au sujet de la priorisation des corridors, du choix des modes de transports et de la conception géométriques et des chaussées des routes transfrontalières. Ce domaine de recherche permettra aussi à la CEA d'approfondir ses travaux sur le commerce des services, en mettant l'accent sur les transports, un des domaines intéressant les négociations de la Zone de libre-échange continentale africaine sur les services.

D. Promotion du Marché unique du transport aérien africain

40. Le lancement en janvier 2018 du Marché unique du transport aérien africain a été un événement majeur pour l'industrie aéronautique du continent. C'est l'un des projets phares de l'Agenda 2063, opérationnalisé par la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique. La CEA doit développer des indicateurs quantifiables pour mesurer les progrès de la réalisation de cette Décision, en fonction de ses réglementations, notamment celles sur les devoirs et responsabilité de l'organe de suivi ; les pouvoirs, fonctions et opérations de l'agence d'exécution ; la concurrence dans les services de transports aériens ; le règlement des différends et la protection des consommateurs. Il s'agit en essence de concevoir un tableau de bord du suivi de la performance de la Décision et donc de la libéralisation du transport aérien en Afrique, qui sera un instrument utile pour l'agence d'exécution et l'organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro – dont la CEA assure le secrétariat – en aidant à suivre la performance des pays qui ont signé l'engagement solennel à ce Marché unique du transport aérien africain.

VII. Conclusion

41. Depuis 2018, la nouvelle Division du développement du secteur privé et des financements de la CEA aide les pays et organisations d'Afrique à améliorer les cadres politiques et réglementaires du continent, en contribuant à la formulation de stratégies et de plans d'action régionaux qui servent utilement à la mise en place de filières de projets susceptibles d'obtenir un financement et à faire participer les partenaires de développement avec efficacité. C'est ainsi que la Commission appuie les efforts en cours pour formuler la deuxième phase du PIDA, en même temps que la Stratégie et le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique après 2020.

42. Compte tenu de ce qui précède, il serait bon d'examiner les questions suivantes :

a) Quels sont les obstacles qui s'opposent aux investissements du secteur privé dans les projets d'énergie et d'infrastructures en Afrique ?

b) Dans quelle mesure les partenariats public-privé sont-ils utilisés pour financer les projets d'énergie et d'infrastructures en Afrique ? Quels sont les problèmes qui se posent dans ce domaine et comment peuvent-ils être surmontés ?

c) Quels principes et stratégies la région devrait-elle adopter pour travailler avec des pays et organisations extérieurs à l'Afrique en vue du développement de ses infrastructures régionales ?

d) Que pourrait-on considérer, du point de vue de l'Afrique, comme des indicateurs clés de la performance de partenariats efficaces en faveur des infrastructures avec des pays et organisations extérieurs à l'Afrique ?