

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'AFRIQUE
TROISIÈME FORUM POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AFRIQUE, 2001

« Définir les priorités de l'intégration régionale »

Promouvoir l'intégration physique par le développement des infrastructures

Contribution de la Banque mondiale

1. INTRODUCTION

1. Les pays africains ont toujours placé l'intégration régionale au cœur de leur programme de développement, en tant que moyen de lever plus efficacement les principales contraintes au développement, d'accélérer la croissance et d'alléger la pauvreté. C'est ainsi qu'ils ont créé plusieurs groupements sous-régionaux pour promouvoir l'intégration économique du continent et permettre à l'Afrique d'être compétitive dans l'économie mondiale. Après une histoire longue et tumultueuse, l'idée d'intégration régionale a connu un regain d'intérêt ces dernières années dans tous les pays d'Afrique.

2. Au niveau économique, l'objectif fondamental de l'intégration économique consiste à créer, pour les opérateurs privés, un espace économique régional ouvert et unifié, c'est-à-dire un marché régional unique ouvert à la concurrence et bien intégré dans l'économie mondiale. Cet objectif comporte trois différents volets complémentaires : i) une politique de libéralisation des marchés de biens; ii) la création de réseaux efficaces de services d'infrastructure; iii) un environnement favorable au commerce et aux finances.

3. En ce qui concerne les services d'infrastructure, l'intégration régionale permettra de réduire les inefficacités, les coûts et les problèmes d'ordre administratif et réglementaire liés aux transports, aux télécommunications et à l'approvisionnement énergétique en développant les marchés et les activités, en créant un cadre régional beaucoup plus concurrentiel. En fait, un réseau de services d'infrastructure efficaces, et non pas seulement d'infrastructure physique, est la pierre angulaire d'un marché régional ouvert et unifié.

4. Le présent document de travail traite de trois thèmes d'actualité :

- a) Privilégier la mise en place des infrastructures pour accélérer l'intégration régionale;
- b) Cadre réglementaire et institutions supranationales;
- c) Modalités d'approbation, de conception, de financement et de mise en œuvre des projets d'infrastructures régionales et moyens d'attirer les investissements.

2. PRIVILÉGIER LA MISE EN PLACE DES INFRASTRUCTURES POUR ACCÉLÉRER L'INTÉGRATION RÉGIONALE

5. En ce qui concerne pratiquement tous les aspects de la mise en place des infrastructures- quantité, qualité, coût et égalité d'accès- les pays d'Afrique subsaharienne, à l'exception de l'Afrique du Sud, se situent loin derrière les autres pays du monde. L'inégalité d'accès aux services d'infrastructure est plus marquée en Afrique que partout ailleurs dans le monde. Seuls 20% de la population ont accès à l'électricité et moins de la moitié de la population a accès à l'eau potable et aux services d'assainissement. Alors que plus de 70 % des Africains vivent dans les zones rurales, environ les deux tiers de ces ruraux n'ont pas accès à l'eau en quantité suffisante et, plus de quatre ruraux sur cinq n'ont pas accès à l'électricité ni aux infrastructures d'assainissement. Dans les zones touchées par la guerre, la situation est pire encore. Les infrastructures physiques –centrales électriques, installations de télécommunication, aéroports, ports, routes et ponts- sont souvent les principales

cibles de la guerre et elles ne sont pas bien entretenues car les ressources nécessaires sont souvent affectées aux activités militaires.

Comparaison des indicateurs d'infrastructures régionales

	Nombre de kg d'équivalent pétrole par personne	Emissions de dioxyde de carbone: 10 ⁶ t	Nombre de lignes téléphoniques (fixes ou mobiles) pour 1000 personnes	Routes asphaltées (% du total des routes)	Nombre de personnes ayant accès à l'électricité	Nombre de personnes ayant accès à l'eau potable (%)	Nombre de personnes ayant accès aux installations d'assainissement (%)
	1998	1997	1999	1997	2000	1995	1995
Asie de l'Est et Pacifique	857	5076	124	10	60	-	-
Europe et Asie centrale	2637	3286	260	83	85	-	-
Amérique latine et Caraïbes	1183	1356	212	26	90	75	68
Proche Orient et Afrique du Nord	1344	1114	100	50	80	-	-
Asie du Sud	445	1201	25	41	60	81	20
Afrique subsaharienne	700	502	19*	16	20	46	47

Source : Indicateurs du développement dans le monde, 2001; L'Afrique peut-elle revendiquer le 21^{ème} siècle? : estimations de la Banque mondiale

* Données de 1998 pour l'Afrique subsaharienne.

6. Les services fournis sont en outre, de façon générale, de mauvaise qualité; dans nombre de pays, le déficit de la production électrique est chronique, ce qui entraîne des pertes de production industrielle; pour avoir le téléphone, il faut attendre, en moyenne, quatre ans; et plus de 80 % des routes sont tout juste praticables. En raison des mauvaises correspondances, le coût du fret est de 70 % plus élevé en Afrique de l'Est et en Afrique de l'Ouest que dans les pays en développement d'Asie. La mauvaise qualité des infrastructures a pour conséquence a) des pertes et des coûts de production élevés; b) des occasions manquées de promouvoir la croissance et de réduire la pauvreté; c) la dégradation de la qualité de vie des populations. Les mauvais services d'infrastructure sont une des principales causes de la faible compétitivité de l'Afrique.

7. L'Afrique n'a pas su attirer d'importants investissements en raison de la mauvaise qualité de ses infrastructures et de ses services. Pour améliorer la qualité des infrastructures et assurer une forte croissance, on estime que les investissements nécessaires sont de l'ordre de 6 % du PIB. Toutefois, il ne suffit pas seulement d'accroître les dépenses, ni de recevoir de nouveaux fonds, il faut également s'efforcer d'améliorer les politiques, la gestion des infrastructures et la coopération régionale.

8. Les activités de coopération régionale visant à intégrer les services d'infrastructure permettront d'améliorer la qualité des liaisons entre les pays africains et avec les autres pays du monde. Pour la coopération régionale, deux approches sont possibles: une approche-programme et une approche-projet. Pour illustrer l'approche-programme, on peut citer, d'une part, le Protocole concernant le transport en Afrique australe, qui a pour objet d'harmoniser les politiques et les procédures de transport dans la région et, d'autre part, le

Mémorandum d'accord que 23 pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale ont signé pour mettre en œuvre conjointement la Décision de Yamoussokro concernant la libéralisation du transport aérien en Afrique.

9. En ce qui concerne l'approche-projet, on peut citer l'Initiative portant sur le Couloir de Maputo entre le Mozambique et l'Afrique du Sud, sous l'égide de la Communauté de développement de l'Afrique australe. Cette initiative encourage la coopération transfrontière avec la participation du secteur privé pour remettre en état les infrastructures de transport (routes, ports et voies ferrées, notamment) tout en assurant les services et les activités industrielles dans le Couloir. Autre exemple d'approche-projet, le Réseau d'interconnexion de l'Afrique australe (SAPP), créé par les entreprises de distribution d'électricité de la sous-région de la SADC. Pleinement opérationnel depuis avril 2001, le SAPP encourage la planification et la coordination régionales de la construction de nouvelles infrastructures de production et de transport d'électricité. Il facilite également les mécanismes d'échange d'électricité entre les compagnies d'électricité qui en sont membres, ce qui a permis d'assurer un bon fonctionnement du système et d'abaisser les coûts de tous les services.

3. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET INSTITUTIONS SUPRANATIONALES

10. Les pays d'Afrique subsaharienne sont bien conscients des avantages qu'ils peuvent tirer de l'intégration des infrastructures régionales. C'est pourquoi, même si leurs infrastructures sont mal connectées sur le plan régional, nombre d'entre eux étudient les moyens de mieux intégrer le réseau d'infrastructures et cherchent à obtenir les investissements nécessaires pour atteindre cet objectif. Pour ce faire, les responsables gouvernementaux de la région reconnaissent qu'il faut prendre en considération diverses questions d'ordre politique, économique, commercial, financier, technique, social, institutionnel et environnemental.

11. Pour mettre en œuvre les projets d'infrastructures régionales, il faudra régler des questions d'ordre politique, réglementaire, économique, commercial, institutionnel, social et environnemental.

a) Questions politiques

12. Il faudra se pencher, en particulier, sur les questions suivantes:

- Harmonisation des politiques nationales d'autosuffisance (en électricité, gaz naturel, transports, télécommunications et autres industries de réseau) avec les objectifs régionaux d'intégration des infrastructures;
- Harmonisation des réformes, surtout en ce qui concerne les services régionaux d'infrastructures, la liberté d'accès aux industries du réseau national et l'utilisation de ces industries (électricité, gaz, transport, télécommunications, etc.).

b) Questions d'ordre réglementaire

13. Parmi les grandes questions d'ordre réglementaire qu'il convient de prendre en considération, figurent:

- L'élaboration de processus réglementaires indépendants et transparents et la fixation des prix avec la participation de tous les grands acteurs concernés;
- L'élaboration de modèles d'accord qui reconnaissent le rôle des forces du marché dans les projets transfrontières, qui prévoient des mécanismes de règlement des différends et qui reflètent un accord sur les questions environnementales;
- L'harmonisation des normes techniques, des règlements et des procédures pour faciliter le commerce transfrontière;

- L'intégration, dans les politiques de prestations de services d'infrastructure, de mesures de protection de l'environnement et de développement durable;
- Le prix des services d'infrastructure sera fondé sur les coûts économiques, les subventions étant minimales et établies sur des bases transparentes.

c) Questions économiques et commerciales

14. Principales questions d'ordre réglementaire qu'il faudra prendre en considération:

- Accès aux services d'infrastructure à des prix qui concilient les principes commerciaux et les intérêts des consommateurs;
- Politiques et principes réglementaires relatifs à la fixation des prix des services d'infrastructure;
- Qualité de la prestation de services;
- Obligations minimales de service;
- Cadre institutionnel pour l'industrie et les mécanismes réglementaires.

d) Questions financières

15. Parmi les questions financières qu'il convient de prendre en considération, figurent:

- La création d'un climat favorable à l'investissement dans le développement régional des d'infrastructure; il peut s'agir, notamment, d'adopter de lois et réglementations appropriées et d'encourager la convertibilité des monnaies;
- Principes, instruments et procédures de réduction des risques politiques lors de la mise en œuvre des projets d'infrastructures régionales (pour faciliter l'investissement et le financement).

e) Questions techniques

16. Pour réaliser l'intégration des infrastructures régionales, il convient de prendre en considération un certain nombre de questions techniques importantes, par exemple, les questions suivantes :

- Fonctionnement d'un système interconnecté;
- Critères de planification de l'extension du réseau;
- Compilation des prévisions de demande régionale pour déterminer s'il faut étendre le réseau et à quel moment.

f) Renforcement des institutions et des capacités

17. En ce qui concerne le renforcement des institutions et des capacités, il faut prendre en considération les éléments suivants pour assurer l'intégration des infrastructures régionales:

- Recensement et adoption (chaque fois que cela est possible) des meilleures pratiques et expériences des autres organisations régionales qui travaillent à l'intégration des infrastructures;

- Création de capacités institutionnelles appropriées aux niveaux national et régional pour bien gérer les demandes d'investissement de plus en plus nombreuses; tout particulièrement, évaluation des besoins en formation et élaboration de programmes de formation appropriés;
- Officialisation des accords nécessaires et élaboration de documents en vue de contrôler et d'orienter la participation des gouvernements, des sociétés publiques et d'autres futurs membres des organisations régionales.

g) Questions environnementales

18. Pour assurer l'intégration des infrastructures régionales, il faut examiner un certain nombre de questions environnementales et leurs incidences, notamment :

- Choix du site du projet, en tenant compte des aspects environnementaux et sociaux;
- Planification et conception polyvalentes;
- Pratiques et principes écophiles de planification des projets d'infrastructures régionales.

4. MODALITÉS D'APPROBATION, DE CONCEPTION, DE FINANCEMENT ET D'EXÉCUTION DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES RÉGIONALES ET MOYENS D'ATTIRER LES INVESTISSEMENTS

4.1 Questions sectorielles spécifiques

19. Dans chaque secteur, les progrès de l'intégration régionale seront fonction: i) de l'adoption de réglementations et politiques appropriées pour mieux harmoniser les activités; ii) de la construction, de la remise en état et de l'entretien coordonnés des infrastructures, dans l'optique de l'intégration du marché régional. Les sections suivantes traitent de la situation de chaque secteur.

4.1.1. Secteur des transports

20. Il est maintenant établi que des services fiables et peu onéreux de transport de personnes et de marchandises sont indispensables au processus de développement et, plus particulièrement, à la promotion du commerce national, régional et international. Ces services contribuent donc largement à la lutte contre la pauvreté. Des infrastructures insatisfaisantes et des politiques erronées ont pour conséquence des services de transport inefficaces, qui nuisent au développement du commerce, à la compétitivité et, partant, au développement durable. Ceci est particulièrement vrai pour les pays sans littoral. Sur les 30 pays en développement sans littoral, 15 se trouvent en Afrique, et 12 d'entre eux font partie de la catégorie des pays les moins avancés (PMA).

21. Les pays africains accordent déjà un rang de priorité élevé aux transports et ils élaborent ou renforcent actuellement leurs politiques pour attirer les investissements dans le secteur des infrastructures et des services connexes. A cet égard, le secteur privé peut jouer un rôle important dans l'amélioration de la qualité des services de transport et de transit, en partenariat avec l'État notamment.

22. Les procédures de transit doivent être coordonnées avec le mouvement physique pour assurer le transport rapide des marchandises dans toute la région. La complexité et la multiplicité des documents requis, la diversité des procédures d'un pays à l'autre sont autant de sources de coûts additionnels évitables et d'inefficacité du transport de transit. Les mesures de facilitation qui visent à simplifier, à rationaliser et à harmoniser les procédures, permettent d'améliorer la qualité des services de transit et de supprimer nombre de coûts évitables dans les systèmes de transit, en particulier, les coûts de transit indirects (frais administratifs liés à l'organisation des opérations de transit, retards dans la livraison et frais de stockage).

23. Les conventions internationales ainsi que les accords régionaux et bilatéraux ratifiés par les gouvernements sont les principaux moyens d'harmoniser, de simplifier et d'uniformiser les règlements et les documents. Nombre de pays africains sans littoral et de transit ont pris des mesures pour renforcer les accords de coopération dans le domaine du transport de transit. La communauté internationale a joué un grand rôle en appuyant l'élaboration d'une législation normative et les réformes, mais il faut accroître l'assistance financière et technique pour aider les pays en développement sans littoral et de transit à appliquer leurs accords de coopération.

24. **Transport routier.** La libéralisation du trafic fondée sur les principes de la non-discrimination, de la réciprocité et de la compétence extraterritoriale en matière de réglementation du transport de fret transfrontière revêt une grande importance pour la qualité et le coût des services de transports routiers régionaux. Les accords régionaux sur le transport routier (CEDEAO, SADC) visent en général à atteindre ces objectifs, mais il faudra que les différents pays les intègrent dans leur législation pour qu'ils deviennent réalité. Nombre de pays ont maintenant accompli des progrès dans la voie de la libéralisation du cadre national et conclu des accords bilatéraux sur le transport routier qui permettent d'assurer le transport de biens et de marchandises entre deux pays ou le transit vers un pays tiers. Toutefois, l'environnement actuel est loin d'être favorable au développement de systèmes de transports routiers régionaux compétitifs.

25. Pour de nombreux aspects du transport routier, les cadres réglementaires et institutionnels ne sont pas harmonisés ou, s'ils le sont, ils ne sont pas appliqués. A cet égard, les éléments suivants doivent être examinés d'urgence: les droits de péage et autres taxes prélevés sur les usagers de la route; les paiements transfrontières; la corruption et les abus de pouvoir; les incidences du VIH /SIDA; la diversité des dimensions et des types de véhicules et l'absence de norme homogène en ce qui concerne les charges à l'essieu autorisées; la diversité des normes et l'arbitraire des inspections techniques des véhicules; la diversité des conditions d'octroi de licences aux opérateurs ainsi que des critères de passage des tests et de contrôle des opérateurs à la frontière; le manque d'uniformité de la signalisation routière.

26. Les opérations à la frontière illustrent bien l'absence d'harmonisation régionale soulignée ci-dessus et sont actuellement le principal obstacle à la bonne circulation des biens et des personnes à travers les frontières. On continue à mettre l'accent sur la sécurité au détriment de l'efficacité des opérations de transport. Il faut coordonner d'urgence l'action des divers services gouvernementaux qui se trouvent, dans chaque pays, aux postes frontière (transport, immigration, douanes, police, justice, santé, tourisme et environnement). Pour améliorer les services de transport régional, il faut élaborer des procédures de contrôle à la frontière qui, tout en étant efficaces, répondent aux exigences de tous les départements concernés mais qui soient également acceptables pour les deux pays intéressés dans chaque cas. La tâche est d'autant plus difficile que l'administration des postes frontière est généralement considérée comme relevant de la souveraineté nationale qui, pense-t-on souvent, requiert des solutions uniformes pour tous les postes frontière d'un pays donné, sans tenir compte de leurs incidences sur tel ou tel itinéraire. C'est pourquoi, les décisions adoptées en principe au niveau régional pour améliorer la situation, n'ont pas encore entraîné de changements notables.

27. Pour trouver des solutions aux problèmes des postes frontière, il faut d'urgence calculer l'argent et le temps que perdent les usagers des principaux axes régionaux et attirer constamment l'attention sur les problèmes suivants: amélioration de la conception et des services des postes frontière; amélioration de la gestion et du travail sur place; coordination des procédures d'inspection et encouragement à la collaboration; modernisation des technologies et de l'équipement de communication des douanes; recrutement de personnel qualifié et recyclage du personnel actuel en recourant à des programmes de formation axés sur la performance; coordination et allongement des heures de travail; lutte contre l'arbitraire et la corruption.

28. **Infrastructure routière.** Pour les pays, les priorités régionales devraient consister à achever la mise en place des infrastructures physiques et à mieux entretenir les routes nationales composant les grands axes routiers régionaux (par ex., le réseau routier inter-Etats de l'Afrique de l'Ouest, conformément à la définition du plan

directeur routier de la CEDEAO ou le réseau de grands axes routiers de la SADC, conformément à la définition donnée dans l'Etude sur l'intégration des transports et des communications en Afrique australe). En Afrique australe et en Afrique de l'Est, les principaux axes routiers (les couloirs régionaux) sont en général à peu près praticables et peuvent répondre aux besoins nationaux et régionaux. Toutefois, dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne, les routes sont en mauvais état, au point de menacer le maintien des infrastructures physiques actuelles, notamment les axes d'intérêt régional.

29. La tendance consiste actuellement à accorder, tout en les responsabilisant, une quasi-autonomie aux services nationaux chargés de gérer les routes dans nombre de pays de la région. Ces services sont chargés de mobiliser les fonds nécessaires, de les utiliser judicieusement et de promouvoir la participation du secteur privé, des collectivités locales et des parties intéressées à la gestion des routes et obtenir d'eux des investissements suffisants, parfois en mettant en place des fonds routiers distincts. En ce qui concerne les gouvernements, ils doivent faire en sorte que les investissements routiers proposés soient effectués et que les pouvoirs publics continuent de collecter les recettes prévues (par ex., les taxes sur le carburant). Ils doivent également allouer les crédits (budgétaires) nécessaires, compte tenu du niveau prévu d'utilisation de la route.

30. Il n'est pas possible de recouvrer intégralement les coûts dans le secteur routier, étant donné les incidences extérieures et l'impossibilité de répartir équitablement les charges. Le principal problème est de maintenir l'ensemble des subventions sur une longue période, ce qui se justifie si l'on veut créer une saine compétition entre les différents modes de transport, en particulier la route et le rail. Étant donné qu'ils ne relèvent pas de l'Etat pour leur gestion et leur budget, les services routiers et les fonds routiers offrent d'autres moyens de s'acquitter des tâches du secteur public et d'utiliser son assistance. Ils sont mieux placés pour mettre en œuvre des programmes plus souples, prévoyant, par exemple, une rémunération fondée sur la production ou la performance pour l'entretien routier. Les initiatives mises en œuvre dans d'autres régions du monde peuvent aider à mieux répartir les risques, à utiliser le privé pour relayer le financement et mieux réaliser les activités.

31. Toutefois, pour parvenir à un niveau d'entretien durable des routes dans une sous-région, en particulier sur les grands axes régionaux, il faudrait que les pays concernés disposent de moyens identiques. Il conviendrait d'harmoniser les réglementations d'ordre technique et de sécurité ainsi que les prélèvements effectués sur les usagers de la route, aux niveaux régional et national, en vue de financer et d'entretenir les infrastructures routières actuelles. A cet égard, il faudrait tenir compte des droits ou taxes divers payés par les transporteurs dans les différents pays tels que l'impôt sur les carburants, les droits de péage, les frais de transit, les redevances versées par les opérateurs et les permis, notamment. Le montant total devrait être équitable afin d'éviter une double taxation. Du point de vue d'un transporteur (ou d'un transitaire), le total des coûts du transport détermine le trajet à moindre coût. Des inégalités au sein de la région entraîneront des déviations de la circulation déjà constatées à plusieurs reprises.

32. **Transport aérien.** L'aviation a un rôle essentiel à jouer pour permettre à l'Afrique de faire face à la concurrence mondiale. Il faudra nécessairement accroître les échanges, attirer les investissements, développer une industrie touristique et tisser les maillages d'une société unie et moderne. Même si le développement de l'aviation civile dépend en partie du niveau des revenus, il revêt une importance capitale pour l'Afrique, en particulier pour un certain nombre de pays à faible densité et sans littoral de l'Afrique centrale qui pourraient trouver en elle, le moyen le plus rapide et le plus approprié d'assurer le transport des denrées périssables.

33. Au cours de la dernière décennie, l'aviation africaine a certes connu les problèmes généraux qui ont entravé les investissements dans la plupart des pays d'Afrique subsaharienne mais elle a également connu des difficultés spécifiques. En particulier, l'emprise de l'Etat, la mauvaise gestion ainsi qu'un contrôle défectueux, associés à un grand nombre de dispositions anticoncurrentielles, ont donné lieu à la corruption, à des tarifs et des coûts supérieurs à la moyenne mondiale, à des résultats financiers médiocres ainsi qu'à une certaine insécurité des compagnies aériennes et des aéroports.

34. Les gouvernements africains ont pris conscience de la nécessité d'agir énergiquement pour accroître l'efficacité du transport aérien. A cet égard, ils ont estimé nécessaire de libéraliser les services de transport aérien en Afrique ainsi que de renforcer et d'harmoniser le contrôle et la sécurité du transport aérien pour se conformer aux normes internationalement reconnues. C'est dans ce contexte que la Décision de Yamoussoukro a été adoptée à Lomé, le 12 juillet 2000, par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement représentant tous les Etats membres de l'OUA. Elle prévoit la libéralisation graduelle des services de transport aérien intra-africains réguliers et non réguliers et elle prend le pas sur tous les accords multilatéraux et bilatéraux régissant les services aériens entre les Etats signataires et en leur sein.

35. Le renforcement du cadre institutionnel et réglementaire doit avoir un caractère hautement prioritaire et il conviendrait d'agir systématiquement pour rendre cette Décision pleinement fonctionnelle. Il faudrait notamment: i) actualiser les cadres juridiques et institutionnels des pays et réviser des accords bilatéraux pour qu'ils concordent avec la Décision de Yamoussoukro; ii) élaborer une réglementation technique et renforcer le contrôle et la sécurité aérienne; à cet effet, il pourrait s'avérer nécessaire de mettre en place une approche régionale pour certaines fonctions techniques telles que l'inspection, pour lesquelles des économies d'échelle peuvent être réalisées en raison de l'étroitesse du secteur aéronautique de certains pays; iii) renforcer les capacités en vue de la réglementation économique du secteur dans la région par la mise en place d'organes économiques régulateurs régionaux pour des sous-régions qui collaborent les unes avec les autres. Ces organes joueront un rôle clef dans le contrôle du développement du marché et l'adoption de comportements anticoncurrentiels. Dans ce contexte, la décision prise par vingt-trois pays africains d'Afrique de l'Est et d'Afrique centrale d'appliquer conjointement la Décision de Yamoussoukro constitue un pas important dans cette direction, tout comme les efforts accomplis par certains pays pour libéraliser leur espace aérien et, dans certains cas, privatiser leurs compagnies aériennes nationales.

36. **Ports et chemins de fer.** Contrairement au secteur routier, la plupart des chemins de fer et les grands ports d'Afrique sont d'une importance capitale pour la région. Pendant un certain temps, ils continueront d'être les principaux points d'entrée et de sortie de la région ainsi que les voies du transport non routier pour les marchandises. La création de nouveaux chemins de fer ou de nouveaux ports ne nécessite pas de gros investissements. Par contre, la modernisation des infrastructures et, dans certains cas, l'extension des installations spécialisées existantes, comme par exemple, les terminaux de conteneurs ou les dépôts de conteneurs à l'intérieur du pays nécessiteront d'importants financements extérieurs. La diminution constante, au fil des ans, du financement du secteur privé, en particulier dans les pays en développement, implique la mobilisation de fonds publics pour rendre possible un partenariat entre secteur public et secteur privé en ce qui concerne aussi bien les ports que les chemins de fer.

37. Nombre des insuffisances constatées au niveau des ports et des chemins de fer sont dues au fait que la plupart de ces services sont gérés comme des entreprises para-étatiques, ou l'étaient il y a peu. Ils pourraient être considérablement améliorés s'ils étaient exploités conformément à des principes de gestion commerciale, avec une participation plus grande du secteur privé dans tous les domaines commerciaux et industriels. On peut s'attendre à ce que la participation du secteur privé, par le biais par exemple de concessions, de contrats de location, de licences et de contrats de gestion, renforce considérablement l'efficacité des services ferroviaires et portuaires. La productivité peut notamment être accrue grâce à : i) une meilleure gestion financière fondée sur le calcul du prix de revient et une tarification conséquente; ii) une baisse des coûts par suite de la réduction du personnel; iii) une liquidation des avoirs non productifs et la cessation des activités non rentables ; des accroissements de la productivité; iv) des services plus performants aux clients de la région à des taux compétitifs tout en s'assurant des marges bénéficiaires raisonnables; v) une amélioration des systèmes d'information pour permettre une meilleure communication et garantir des prises de décision en toute connaissance de cause; vi) une coopération technique et une commercialisation plus efficaces sur les principaux couloirs pour faciliter la fourniture de «services continus».

38. Les stratégies de réforme devraient en conséquence être axées sur la diminution du rôle du secteur public dans les opérations ferroviaires et portuaires et sur le renforcement du rôle du secteur privé dans le financement

et la gestion des infrastructures. Elles devraient également prévoir la mise en place d'un environnement réglementaire et le renforcement des capacités réglementaires en vue du contrôle des activités des nouveaux opérateurs. Les quelques progrès enregistrés au cours des dernières années en Afrique, du fait de réformes partielles, sont la preuve des avantages pouvant découler des réformes opérationnelles. Certains ports (comme par exemple ceux de : Maputo, Beira, Dar es Salaam, Walvis Bay en Afrique australe et Abidjan en Afrique de l'Ouest) montrent quels bénéfices peuvent être générés par la concession de terminaux. Une coopération plus étroite entre les différents réseaux ferroviaires d'Afrique de l'Est et d'Afrique australe a permis de raccourcir considérablement les temps de transit, d'améliorer la fiabilité et, partant, de réduire les coûts. Les initiatives prises par le secteur privé pour les opérations de transport, par voie ferroviaire, ont également eu un impact sur l'efficacité du transport ferroviaire dans leurs zones d'exploitation.

39. Des mesures de réforme, de plus grande ampleur et à plus long terme, ont également été introduites dans différents pays, en particulier dans le secteur ferroviaire. Le Malawi a restructuré puis cédé en concession son réseau ferroviaire. Le Mozambique a signé un accord de concession pour le réseau ferroviaire de sa région nord et il est en passe de conclure d'autres accords pour les lignes ferroviaires de sa partie sud et pour le port de Maputo. Le Zimbabwe a cédé en concession la liaison ferroviaire Beitbridge-Bulawayo et mis au point différentes méthodes pour associer le secteur privé à la gestion de l'ensemble de son réseau ferroviaire. La Zambie est en train de définir un processus de restructuration et de privatisation tandis qu'en Tanzanie, le Gouvernement a ouvert la voie à la privatisation de la Tazara (Tanzanian National Railways). La restructuration de Spoornet en Afrique du Sud est à l'étude.

40. En Afrique de l'Ouest également, les chemins de fer sont en train d'être restructurés/cédés en concessions. C'est le cas au Cameroun ainsi que pour la ligne de chemin de fer Côte d'Ivoire-Burkina. La Côte-d'Ivoire et le Burkina ont, en 1995, cédé une concession commune à un opérateur privé; il s'agit de la première concession ferroviaire octroyée en Afrique; après six années de fonctionnement, les résultats sont dans l'ensemble, entièrement satisfaisants. Le Cameroun a également accordé une concession, dont l'exploitation a commencé en avril 1999; le concessionnaire a eu des difficultés à conclure le prêt destiné à financer le programme de réfection/modernisation, mais les opérations sont satisfaisantes. Les chemins de fer du Gabon fonctionnent également dans le cadre d'un accord de concession depuis décembre 1999. Une concession a récemment été accordée en ce qui concerne les chemins de fer du nord de Madagascar, pour la fin de 2001. Un processus d'octroi de concession a été initié par les compagnies ferroviaires ci-après : Sénégal/Mali (concession mixte), Bénin, Congo Brazzaville et Togo.

41. Il est recommandé d'associer le secteur privé au fonctionnement et à la gestion des infrastructures ferroviaires et portuaires pour pouvoir effectuer des transferts importants de responsabilités et d'activités économiques au secteur privé. Il convient à cet effet d'instaurer et de mettre effectivement en œuvre des cadres réglementaires appropriés. En vue de promouvoir et de faciliter la coopération et l'intégration régionales, les actions régulatrices suivantes sont spécifiquement indiquées:

i) **Pour les chemins de fer :**

- Harmonisation des normes techniques pour les infrastructures et le matériel d'exploitation (tels que systèmes de signalisation et de communication);
- Etablissement de droits de trafics au niveau de la région pour les exploitants des chemins de fer de part et d'autre des frontières pour accroître la compétitivité et réduire au minimum les retards aux postes frontière;
- Introduction de postes d'inspection conjoints ou uniques et de documents normalisés pour les passages aux frontières;
- Normalisation des procédures d'établissement de rapports et comptables ainsi que des indicateurs de rendement.

ii) **Pour les ports :**

- Harmonisation des politiques portuaires régionales en vue de changer d'optique et adopter les normes internationales d'exploitation;
- Promotion de la compétitivité dans la fourniture de services portuaires par l'octroi de licences au secteur privé et la libéralisation des taxes portuaires (à savoir, frais perçus sur les services de navigation et de pilotage, mise à disposition d'aires de mouillage, droits de quai, services de manutention pour les marchandises et les passagers, réparations des navires, location de magasins et surestaries);
- Encouragement de la coopération entre ports pour assurer la mise en place d'opérations complémentaires (à savoir, la promotion de ports d'éclatement et de ports de desserte);
- Elaboration et application d'indicateurs uniformes de rendements portuaires sur la base du modèle de la CNUCED.

4.1.2 Secteur des télécommunications

42. Jusqu'à une époque récente, l'Afrique subsaharienne était tenue à l'écart des progrès rapides survenus dans les technologies de l'information et de la communication. Elle est très loin derrière les autres régions en développement en ce qui concerne l'accès aux téléphones, aux ordinateurs et à Internet. Toutefois, dans le but de développer les services de communication et d'en améliorer la qualité, un grand nombre de gouvernements des pays subsahariens ont entrepris des réformes sectorielles de grande envergure: i) la libéralisation des marchés, notamment l'ouverture des marchés aux services de téléphonie cellulaire privés; ii) la privatisation des compagnies téléphoniques nationales publiques, en association avec des partenaires stratégiques; iii) la révision du cadre régulateur. Les pays qui ont pu faire ces grandes réformes au cours de la dernière décennie en récoltent à présent les fruits. Leurs services de télécommunications sont plus développés, à des prix plus abordables. L'investissement privé dans le secteur des télécommunications, en particulier dans les services de téléphonie mobile, a sensiblement changé la structure des affaires, en ce sens qu'il a également nettement amélioré l'accès aux services de télécommunications dans leur ensemble.

43. Toutefois, en Afrique subsaharienne, le secteur de télécommunications reste caractérisé par une faible pénétration des services, une couverture limitée, une très forte demande, de longues listes d'attente, la médiocrité des services ainsi que des coûts et des tarifs d'investissement élevés comparés à la moyenne des normes internationales. Les économies et les marchés nationaux sont fragmentés et n'offrent pas le volume et les économies d'échelle auxquelles s'attendent les acteurs industriels pour opérer à faible coût. Il est absolument urgent de procéder à une plus grande intégration des marchés afin d'accroître la compétitivité des économies subsahariennes et de les rendre plus attractives. Malheureusement, jusqu'à une époque récente, les réformes sectorielles étaient conçues sur une base individuelle et il n'existait aucune coordination au niveau régional, malgré l'adoption en 1994 du Livre vert africain. Cette absence de coordination explique la persistance des disparités qui existent entre les réglementations nationales et les politiques sectorielles, malgré les récents progrès accomplis dans de nombreux pays.

44. L'harmonisation des réglementations nationales et la mise en œuvre de politiques de libéralisation commerciale en vue de la création de marchés uniques des télécommunications au niveau régional devrait être l'autre grand objectif des stratégies dans le domaine des télécommunications. Les responsables des différents secteurs dans les pays africains devraient mettre davantage l'accent sur l'émergence d'un marché unifié des télécommunications, plutôt que sur des projets d'infrastructures physiques communs. Dans la perspective de la création d'un tel marché, les États membres, agissant au départ dans le cadre de divers regroupements de pays, devraient s'entendre sur un programme d'harmonisation relatif aux normes techniques, à la gestion et au contrôle

des fréquences, à la création d'entreprises, aux interconnexions et à la concurrence. Cela est d'autant plus important que les sociétés nationales de télécommunications sont en cours de privatisation et que la libéralisation du marché des télécommunications est amorcée. Dans une deuxième étape, les pays pourraient envisager, étant donné l'étroitesse de la plupart des marchés nationaux, de créer une agence régionale de réglementation également chargée de l'attribution des permis.

45. A cet égard, il est important de noter les décisions déjà prises par l'Union économique et monétaire de l'Afrique de l'Ouest (UEMAO) consistant à créer, d'ici 2006, un marché unique et libéralisé, ainsi que les mesures additionnelles prises par la CEDEAO dans le même sens.

4.1.3 Secteur de l'énergie

46. Les gouvernements reconnaissent qu'un approvisionnement énergétique approprié et fiable est indispensable pour répondre aux objectifs du développement social et économique. Les marchés de l'énergie au niveau national sont trop étroits pour, à eux tous seuls, servir de moteur à la croissance. Par exemple, plus de 70% des pays d'Afrique subsaharienne ont des réseaux électriques d'une capacité inférieure à 1000 mégawatts. Par ailleurs, dans la grande majorité des pays d'Afrique, seuls environ 10% de la population a accès à une source d'énergie commerciale moderne. L'intégration énergétique de l'Afrique subsaharienne (gazoducs/oléoducs ou interconnexions électriques) a donc toujours suscité un grand intérêt, sans guère de résultat. Cette situation persiste malgré la présence de vastes ressources hydroélectriques et de gaz naturel, encore inexploitées dans la région. Le fait que les systèmes énergétiques nationaux des pays africains soient peu développés empêche également d'exploiter ces ressources à des coûts abordables au niveau national. Compte tenu des limites de leur propre marché, les gouvernements de certains pays africains ont pris des initiatives au niveau régional pour profiter des avantages de la coopération et de la coordination aux niveaux régionaux.

47. Ainsi, le Forum énergétique régional du Nil sera créé en Tanzanie par les dix pays qui participent à l'Initiative du Bassin du Nil. Il a pour objet de : a) créer un environnement propice à l'accroissement des échanges d'énergie dans le Bassin du Nil; b) favoriser l'application des meilleures pratiques, l'utilisation d'instruments d'analyse concrets ainsi que le renforcement des capacités régionales de planification et de coordination des activités énergétiques au niveau régional; c) mener, avec les experts en ressources hydrauliques du Bassin du Nil, des activités coordonnées pour mieux comprendre le mode de fonctionnement du système fluvial, évaluer l'impact de projets hydroélectriques à buts multiples, concevoir et évaluer des programmes opérationnels pour une gestion coordonnée du système fluvial et soutenir le processus de prise de décisions en connaissance de cause, sur une base régionale.

48. Le « WAPP » (Réseau d'interconnexion de l'Afrique de l'Ouest), sous le parrainage de la CEDEAO, consacrera l'émergence d'un marché régional de l'énergie en Afrique de l'Ouest, entre huit pays au départ. L'Afrique de l'Ouest a déjà un embryon d'interconnexions et des échanges bilatéraux d'énergie électrique y sont pratiqués. L'initiative consiste à mettre en place un cadre institutionnel en vue de créer un marché de l'énergie électrique interconnecté englobant les diverses compagnies nationales d'électricité. Le programme comprend trois composantes. La première sera axée sur le renforcement de l'intégration physique des réseaux électriques nationaux ainsi que sur la réforme des politiques commerciales et des mécanismes régulateurs. La deuxième portera sur le pilotage d'un modèle de coopération en vue du fonctionnement du marché intégré, y compris les transmissions requises et les structures de contrôle des systèmes. Enfin, pour la troisième, il s'agira du fonctionnement intégral du marché, ainsi que d'une meilleure planification à long terme pour l'accroissement et la mise en place des capacités de réglementation régionale devant permettre un accès facile à tous les opérateurs.

49. Le « SAPP » (Réseau d'interconnexion de l'Afrique australe) a des objectifs semblables, mais sa position de départ est plus forte en raison de l'existence d'interconnexions à haut débit entre des pays membres gros producteurs, à savoir l'Afrique du sud et le Mozambique. Le SAPP, créé en 1995, est le premier réseau d'interconnexion international officiel créé hors de l'Europe et de l'Amérique du Nord. Il regroupe les compagnies nationales d'électricité des douze pays membres de la Communauté de développement de l'Afrique

australe (SADC) mais, pour trois pays, cette participation est passive puisqu'ils ne sont pas encore reliés au réseau. Jusqu'à une époque récente, le SAPP avait fonctionné comme un réseau souple au sein duquel des contrats bilatéraux formels à long terme étaient établis entre compagnies électriques. Il fait graduellement une place au marché de l'énergie à court terme (STEM), dont l'importance sera déterminée par les conditions du marché. Le Centre de coordination de Harare, qui est opérationnel depuis mars 2001, a joué un rôle important dans la création de STEM. Avec le temps, il assumera diverses fonctions dont celle consistant à gérer les contrats, à assurer le contrôle technique de l'exploitation des réseaux interconnectés, à réaliser des études pour les membres des réseaux, à assurer la formation des opérateurs et la diffusion des connaissances.

50. Les trois parties à l'Accord de coopération de l'Afrique de l'Est (EAC), à savoir le Kenya, la Tanzanie et l'Ouganda, sont en train de mettre au point un plan directeur concernant le secteur énergétique de la région et envisagent d'installer de nouvelles interconnexions de leurs réseaux pour approvisionner en électricité les villes frontalières.

51. Même l'application concrète des initiatives et projets régionaux, qui relèvent essentiellement du secteur public, ne pourra entraîner une augmentation substantielle des connexions et améliorer les rendements si le secteur de l'énergie, et tout particulièrement celui de l'électricité, n'est pas réformé en profondeur au niveau national. Ces réformes devraient avoir pour objectif de transférer au secteur privé une grande partie de la gestion et des opérations et d'harmoniser les règles et réglementations dans tous les groupements particuliers de pays puis, à une étape ultérieure, dans toute l'Afrique subsaharienne. Toutefois, dans la plupart des pays, les réformes dans le secteur de l'électricité ne sont pas encore très avancées et les cadres régionaux n'existent pas ou alors ne sont pas appuyés par une capacité suffisante au niveau de la région pour encourager, suivre et conseiller les pays membres en ce qui concerne leur mise en œuvre.

52. La réalisation de bénéfices par le biais de réformes, initiatives et projets d'intégration régionale dans le domaine de l'énergie dépendra de trois principaux facteurs:

- La viabilité institutionnelle au niveau régional dépend de la capacité à formuler et à mettre en œuvre les cadres juridiques et régulateurs requis pour encourager et promouvoir l'intégration régionale. En conséquence, parmi les importantes activités à traiter dans ce contexte, on peut citer: les réformes, l'évaluation et l'atténuation des risques dans les projets transfrontières ainsi que la mise en place d'un environnement propice à la participation du secteur privé pour l'approvisionnement énergétique régional. Afin d'assurer la viabilité selon les normes définies ci-dessus, il est essentiel de créer une dynamique en suscitant chez les partenaires de la région un sentiment d'appropriation, en faisant appel à leur intérêt et à leur efficacité ainsi qu'en veillant à l'utilité des réformes sectorielles et à l'harmonisation. La meilleure façon, pour les partenaires de la région, qu'il s'agisse des gouvernements ou des promoteurs du secteur privé, de maintenir cette dynamique serait de créer des forums régionaux pour faciliter: a) la formulation des politiques, le renforcement des capacités et l'harmonisation du cadre régulateur régional b) le dialogue entre le monde des affaires et le secteur public en vue d'une meilleure perception des points de vue du secteur privé.
- Pour assurer la viabilité technique de l'intégration du secteur de l'énergie au niveau régional, il faut que les secteurs publics identifient des projets transfrontières mutuellement bénéfiques, que les promoteurs du secteur privé réalisent ensuite, et que les opérations ou échanges transfrontières soient bien réglementés. A cet égard, la viabilité dépend également de la capacité des secteurs publics et des promoteurs du secteur privé de la région à identifier et à assigner les projets à risques aux parties les mieux à même de gérer les risques au moindre coût.
- La viabilité commerciale des projets d'intégration régionale du secteur de l'énergie nécessite des réformes énergétiques fiables et irréversibles, y compris des cadres juridiques et régulateurs qui encouragent la participation du secteur privé et limitent les risques politiques. De même, des

mécanismes «normalisés» de concessions bancables pour les investissements régionaux du secteur privé, ainsi que des contrats à long terme pour l'achat ou la vente d'énergie électrique (de plus en plus rares à mesure que les marchés se libéralisent) réduiront considérablement les coûts et les délais des transactions.

4.2 Partenariats entre le public et le privé en vue du financement des infrastructures régionales

53. Un partenariat bien conçu entre le public et le privé peut contribuer à combler les insuffisances relevées dans la fourniture des services d'infrastructure. En termes concrets, il s'agit de conjuguer, d'une part, un environnement politique, juridique et régulateur qui mette l'accent sur la loyauté, le souci de satisfaire la demande et la transparence avec, d'autre part, les ressources, le dynamisme et l'esprit d'entreprise du secteur privé. Dans de tels partenariats, l'État joue un rôle dans la mise en place d'un climat «propice» et les secteurs publics et privés sont des partenaires actifs de la fourniture des services d'infrastructure.

54. Le financement des infrastructures nécessite une forte intensité de capital et les investissements se font habituellement sur une base forfaitaire, le financement de la dette représentant une proportion importante. En outre, un financement est également requis pour appuyer la restructuration des sociétés et des mécanismes de financement, les privatisations et l'ouverture de nouveaux marchés sectoriels. Une telle conjoncture offre certes une mine de nouvelles opportunités, mais elle présente aussi des risques considérables. Il est possible de mieux exploiter les possibilités et de limiter les risques en instaurant un partenariat actif et constructif entre le secteur public et le secteur privé. Il convient de faire appel au secteur privé, non seulement pour le financement qu'il peut apporter, mais surtout pour son expertise et ses connaissances en gestion.

55. Dans le même temps, le secteur public doit mettre en place l'environnement politique, juridique et régulateur requis pour atténuer les craintes qui pourraient dissuader l'investissement privé. Il faut par ailleurs concilier les comportements de ceux qui sont à la recherche de profit pour leur propre compte, les préoccupations du public et les intérêts de tous les membres de la société. Le rôle grandissant du secteur privé est synonyme, non pas de désengagement de l'État, mais plutôt de mutation de son rôle. De nos jours, les rôles des secteurs publics et privés changent. Les gouvernements admettent qu'ils ne devraient pas gérer des sociétés, mais qu'ils devraient plutôt créer un environnement propice au développement du secteur privé. Les sociétés privées reconnaissent la valeur, en termes de relations publiques et en termes de profit, des projets à caractère social ainsi que la nécessité d'avoir un comportement citoyen pour compléter leurs activités à but lucratif. Ces sociétés acceptent également mieux les avantages de la transparence et de la concurrence en matière d'appels d'offres.

56. Les trois principales conditions requises pour un partenariat durable entre le secteur public et le secteur privé sont les suivantes :

- Premièrement, les gouvernements doivent maintenir une stabilité macro économique et promouvoir des politiques structurelles appropriées;
- Deuxièmement, ils doivent mettre en place des cadres juridiques et réglementaires adéquats, en ce qui concerne notamment les mécanismes concurrentiels et les droits de propriété et ils doivent légiférer sur l'insolvabilité;
- Troisièmement, et ceci est lié avec le point qui précède, les gouvernements doivent promouvoir l'accès des pauvres au moyen de lois et de réglementations appropriées et grâce à des mécanismes consultatifs intégrés. Ainsi, la légitimité sociale de la croissance économique sera renforcée, ce qui constitue un préalable important à la viabilité du processus de croissance.

57. C'est dans un contexte macroéconomique stable, soutenu par un cadre juridique et régulateur juste, transparent et prévisible qu'un secteur privé performant peut prospérer. C'est également dans un tel cadre que

l'on peut véritablement profiter de la complémentarité entre le public et le privé pour la fourniture des infrastructures et des services. Par exemple, le public apporte au partenariat sa perspective du « bien public » ainsi que sa capacité à limiter les risques politiques et réglementaires. Le privé apporte son esprit d'entreprise et ses compétences commerciales et financières. En outre, il importe également que la structure du projet soit simple avec des objectifs d'ensemble bien définis, des responsabilités et des obligations claires et une répartition appropriée des risques de projets, et que les différents éléments de risques soient attribués aux parties les mieux susceptibles de les supporter au moindre coût.

58. En ce qui concerne les projets d'infrastructure, l'idéal serait que le secteur privé couvre les principaux risques commerciaux, y compris les risques de non achèvement des projets, les coûts de fonctionnement et les exigences du marché. Toutefois, il se peut que le secteur privé ne soit pas en mesure d'absorber tous les risques du marché, lorsqu'il n'a pas directement accès à ce marché. Dans ce cas, des contrats d'achat ferme à long terme appuyés par des crédits publics peuvent être nécessaires pour attirer des promoteurs privés (par exemple des accords d'achat pour la fourniture d'électricité). Dans ces partenariats, le secteur public doit s'efforcer d'atténuer les craintes des partenaires du secteur privé tout en les incitant suffisamment à gérer efficacement les projets.

5. CONCLUSION

59. Dans l'ensemble du continent, les responsables africains doivent financer l'édification d'infrastructures importantes (réseaux électriques, transport, eau et télécommunications) en dépit de difficultés financières considérables. Ils doivent répondre à une demande grandissante en services d'infrastructures fiables et, dans le même temps, faire face aux coûts élevés qu'entraînent la fourniture de tels services, ainsi qu'aux contraintes grandissantes qu'implique le financement de tous les types d'infrastructures et de services. Réalité impitoyable, la taille du secteur de chacune des infrastructures est relativement petite alors que le niveau des investissements est élevé. On pense que des économies d'échelle peuvent être faites en cherchant à réaliser des infrastructures au niveau régional. Toutefois, même si l'intégration des infrastructures constitue une priorité régionale, il reste un grand nombre de problèmes – politiques, juridiques et réglementaires, financiers, environnementaux, etc. – à résoudre dans un cadre aussi bien national que régional pour faire de cette vision régionale une réalité.

RÔLE DE LA BANQUE MONDIALE DANS L'INTÉGRATION DU SECTEUR DE L'ÉNERGIE AU NIVEAU RÉGIONAL

L'Afrique a besoin de 18 milliards de dollars par an pour financer ses infrastructures – soit environ 6% de son PIB. La mobilisation d'un tel financement nécessitera une amélioration sensible de l'ensemble des politiques sectorielles et du cadre réglementaire, une excellente gestion et des progrès dans la coopération régionale. Avec les changements politiques voulus, des incitations et des réglementations transparentes, le secteur privé peut fournir des services plus performants qu'une entreprise publique.

Nous avons mis au point ci-après une stratégie à deux volets susceptible d'appuyer l'intégration régionale dans le domaine de l'énergie grâce à une approche programmée :

- i) Création d'un Forum pour la réglementation des infrastructures en Afrique (Forum for Infrastructure regulation in Africa, FIRA) et d'un Conseil commercial africain (African Business Council, ABC) en tant que priorités essentielles;
- ii) Facilitation de projets régionaux de coopération pour réfléchir aux problèmes d'intégration régionale et leur trouver des solutions.

Forum pour la réglementation des infrastructures en Afrique (FIRA)

La mise en place d'un Forum pour la réglementation des infrastructures en Afrique (FIRA) a pour objet de susciter un dialogue réel sur la réglementation rationnelle des industries des infrastructures, de favoriser les échanges de connaissances et de compétences ainsi que de disséminer rapidement des meilleures pratiques identifiées dans le monde entier. Le Forum assurera un renforcement des capacités et une formation de grande qualité en matière de réglementation des infrastructures et il encouragera la recherche sur l'économie de la régulation des réseaux. Il travaillera également en partenariat avec des universités et des instituts de recherche au niveau régional et il renforcera les liens avec les agences réglementaires internationales. Le Forum mènera ses activités dans des villes réparties dans toute l'Afrique subsaharienne.

Programmes de renforcement des capacités et d'échanges de personnel: dans le cadre du Forum, il conviendra de créer un «Espace d'apprentissage virtuel» comportant une base de données centralisée pour tous les programmes de renforcement des capacités et des expertises dans la région, pour les universités régionales, pour le secteur privé et pour le secteur public; il faudra également étudier les aspects juridique, réglementaire et technique des projets de développement et de promotion de l'intégration des ressources énergétiques au niveau régional. Par exemple, dans le cas du développement des marchés de l'énergie électrique au niveau régional, l'Espace d'apprentissage virtuel présentera des méthodes permettant de mettre en place des mécanismes interrégionaux de création des réseaux d'énergie électrique, d'éviter les pénuries, d'améliorer l'efficacité du système et la qualité des services, de réduire les coûts ainsi que de garantir la fiabilité des systèmes de distribution de l'énergie électrique à grande échelle. L'espace d'apprentissage virtuel présentera également des exemples de cadres réglementaires régionaux destinés à faciliter la mise en place de mécanismes régionaux de régulation et l'adoption d'accords transfrontaliers d'interconnexion.

Conseil commercial africain (ABC)

Des conseils commerciaux régionaux ont été créés en Asie et en Amérique latine pour permettre aux entreprises de donner leur opinion sur les mesures concrètes requises pour l'exécution de projets régionaux d'intégration dans le domaine de l'énergie. A l'heure actuelle, il existe des études parrainées par différentes organisations régionales telles que la Coopération de l'Afrique de l'Est (EAC), la Communauté économique des

États de l’Afrique de l’Ouest (CEDEAO) et la Communauté de développement de l’Afrique australe (SADC), sur la possibilité de créer des réseaux d’infrastructures au niveau régional. Un «conseil commercial africain» pourrait être composé de représentants du secteur privé (régional et international), d’organisations régionales telles que la Coopération de l’Afrique de l’Est, la CEDEAO, et la SADC, notamment, ainsi que de fonctionnaires des ministères chargés de la coopération régionale dans les pays concernés.

Sous les auspices du conseil commercial africain, des tables rondes régionales faciliteront des réunions et fourniront un lieu de discussion entre des fonctionnaires des ministères et des cadres de sociétés privées, en vue d’obtenir des informations sur les possibilités d’investissement dans la région et de les étudier. Ces tables rondes permettront également l’instauration d’un dialogue approfondi avec les organisations régionales existantes, telles que la CEDEAO, la SADC et l’EAC, qui sont également engagées dans la promotion des échanges de ressources énergétiques au niveau de la région.

Instruments bancaires de financement

La Banque dispose de trois instruments pour appuyer les projets d’infrastructures au niveau de la région :

- Les dons du Fonds de développement institutionnel (FDI) pour les activités de renforcement des capacités en vue des échanges au niveau régional;
- Les garanties partielles de l’Association internationale de développement pour les projets d’infrastructures transfrontaliers réalisés par le secteur privé;
- Les subventions dans le cadre du Programme d’assistance à la gestion du secteur énergétique (ESMAP) et du Programme PPIAF pour les projets d’infrastructures transfrontaliers.

Chacun de ces instruments, ou tous les trois, pourraient faciliter la réalisation des projets régionaux transfrontaliers. Par exemple, dans le cadre du projet du gazoduc de l’Afrique de l’Ouest, le rôle de la banque pourrait inclure :

- **Le développement du marché gazier** - Le Groupe de la Banque est très bien placé pour fournir un appui aux pays qui parrainent le développement des marchés nationaux dans les pays consommateurs (transport du gaz et infrastructures de distribution, régimes régulateurs et de fixation des prix, etc.).
- **Le financement de projets** : Le Groupe de la Banque mondiale pourrait apporter une assistance par une participation directe au capital, par des prêts à long terme (prioritaires, «mezzanine», subordonnés) et par la mobilisation de fonds pour une participation locale au capital, probablement par la mise en place d’un fonds de dotation en capital à partir duquel la participation pourrait ensuite être transférée aux investisseurs locaux par le biais des marchés de capitaux nationaux. En outre, le rôle de financement de la Société financière internationale pourrait être examiné avec le Consortium WAPCO.
- **La garantie partielle des risques** : Les garanties bancaires pour limiter les risques politiques dans le cadre des accords de concession, ou encore les risques dans le cadre d’accords gaziers dans les pays consommateurs.
- **Le soutien technique** : Au cas où la Banque déciderait de fournir un appui financier ou d’assurer une garantie partielle de risque, il serait important de bien gérer les questions d’ordre environnemental ou social associées au projet – un rôle auquel la Banque ne peut se soustraire.