Nations Unies E/ECA/CPRTIIT/2/8

Conseil économique et social

Distr. générale
1er octobre 2021

Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Afrique
Comité du développement du secteur privé,
de l'intégration régionale, du commerce,
des infrastructures, de l'industrie et de la technologie
Deuxième réunion
Addis-Abeba (en ligne), 8 et 9 mars 2022

Point 4 (a) de l'ordre du jour provisoire*
Présentation des rapports par le secrétariat :
Perspectives concernant l'énergie et les infrastructures durables en Afrique dans la période post-COVID-19

L'énergie et les infrastructures durables en Afrique dans la période post-COVID-19

I. Introduction

1. La Division du développement du secteur privé et des financements de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) mène les travaux du Comité du développement du secteur privé, de l'intégration régionale, du commerce, des infrastructures, de l'industrie et de la technologie se rapportant aux secteurs de l'énergie, des infrastructures et des services. Par ce travail, la Commission cherche à renforcer la capacité des États membres à formuler et à mettre en œuvre des politiques et des programmes visant à accroître les investissements du secteur privé dans l'énergie, les infrastructures et les services, ce qui permet d'améliorer la mise en place d'infrastructures, la création d'emplois et la croissance économique. La Division aborde les défis de l'énergie et des infrastructures en Afrique sous l'angle du financement, des partenariats public-privé et du développement de programmes et de projets. Les réformes réglementaires visant à attirer les investissements du secteur privé dans les secteurs de l'énergie et des infrastructures sont au cœur de sa fonction.

2. Le présent document présente les interventions de la CEA en faveur du développement durable de l'énergie et des infrastructures en Afrique en 2020 et 2021, période qui coïncide avec la pandémie de coronavirus (COVID-19). La perspective globale du document est axée sur une énergie, une infrastructure et des services connexes inclusifs et résilients en tant que facteurs essentiels à la construction de meilleures économies africaines à l'ère du COVID-19.

3. La pandémie de COVID-19 a mis en évidence et exacerbé la vulnérabilité de l'Afrique aux chocs économiques, sociaux et environnementaux, et entravé les efforts de développement du continent. Elle risque de compromettre la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), lancée en 2021, et d'autres initiatives de développement régionales et continentales. Le redressement

* E/ECA/CPRTIIT/2/1.

A.21-01076

durable après la pandémie est un objectif crucial pour les pays africains. Cependant, mieux progresser vers une Afrique résiliente et verte – en vue de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030 et de l'Agenda 2063 : l'Afrique que nous voulons de l'Union africaine – nécessite, entre autres, une énergie et des infrastructures durables, qui comprennent les composantes matérielles et immatérielles des transports, des technologies de l'information et des communications, et des ressources en eau. Les investissements dans l'énergie, ainsi que dans d'autres infrastructures et services physiques, sont essentiels pour atteindre les objectifs de développement durable en Afrique. Le financement et la fourniture des infrastructures restent un défi colossal sur le continent, soulignant la nécessité d'une action urgente aux niveaux national, sous-régional et régional, en particulier dans le cadre du Programme de développement des infrastructures en Afrique.

4. L'objectif général du présent document est de présenter les interventions récentes de la CEA en matière de développement durable de l'énergie et des infrastructures en Afrique. Les questions émergentes dans les secteurs de l'énergie et des infrastructures sont également examinées, et les domaines spécifiques dans lesquels l'intervention de la CEA pourrait bénéficier aux États membres sont identifiés.

5. Le reste du document est structuré comme suit. Le chapitre II se concentre sur les travaux de la CEA dans le domaine de l'énergie, tandis que le chapitre III traite des interventions de la Commission dans le domaine des infrastructures et des services de transport. L'importance des partenariats public-privé dans le développement des infrastructures, et l'intervention de la CEA à cet égard, sont abordées au chapitre IV. Le chapitre V contient la conclusion, les recommandations et les questions potentielles à débattre.

II. L'infrastructure et les services énergétiques

6. La pandémie de COVID-19 constitue un tel défi car elle a annulé les progrès, tels que l'amélioration de l'accès à l'électricité grâce aux investissements dans les infrastructures, qui avaient été réalisés dans certains pays africains. Comme ce sont principalement les gouvernements qui dirigent le secteur de l'électricité sur le continent, les investissements prévus, notamment en 2020, ont été mis en veilleuse, car les gouvernements se sont concentrés sur la sauvegarde des vies plutôt que sur la construction et la rénovation des infrastructures. En outre, diverses mesures de confinement ont entraîné des perturbations de la chaîne d'approvisionnement énergétique, ralentissant les activités économiques. La pandémie est survenue alors que les pays africains étaient déjà confrontés à de graves difficultés pour atteindre l'accès universel à l'électricité. Les données montrent qu'au moins 25 pays africains ont un taux d'accès à l'électricité inférieur à 40 %. Par conséquent, le financement de l'infrastructure énergétique constituera un défi important car, plus encore qu'auparavant, la diversification des sources de financement est nécessaire. Avec ses partenaires, la CEA met actuellement en œuvre plusieurs initiatives pour soutenir le développement des infrastructures énergétiques dans l'ère post-pandémique, comme indiqué ci-dessous.

A. Suivi des progrès des pays africains dans la réalisation de l'objectif de développement durable 7

7. Malgré la prise de conscience et les actions politiques visant à exploiter les énergies renouvelables pour combler les vastes déficits énergétiques, plusieurs pays africains n'atteindront pas tout ou partie des cibles de l'objectif de développement durable 7 (« Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable »). La majorité

des pays africains ne disposeront pas d'un accès universel à l'électricité en Afrique d'ici à 2030. L'émergence de la pandémie de COVID-19 continue d'entraver les efforts de nombreux gouvernements en vue d'accroître les services énergétiques. En outre, la pandémie a montré l'importance de l'accès universel aux services énergétiques modernes pour atténuer les pandémies futures, en particulier dans les secteurs de la santé et de l'assainissement. Les gouvernements et les autres secteurs doivent prendre des mesures rapides et décisives pour relever les défis actuels afin que le secteur de l'énergie joue un rôle indispensable dans le développement économique du continent.

8. Avec la Commission de l'Union africaine, d'autres institutions africaines et des partenaires internationaux de développement, la CEA effectue un suivi annuel des progrès accomplis dans la réalisation des cibles de l'objectif 7 dans les pays africains. Le rapport de suivi des progrès de 2021 propose des actions prioritaires que les gouvernements africains devraient entreprendre pour atteindre ces cibles. Il s'agit notamment d'accélérer les réformes liées aux politiques énergétiques, aux cadres réglementaires et aux plans d'investissement, d'assurer un financement renforcé pour combler le déficit chronique d'accès à l'énergie du continent, et de mettre en place un mix et des systèmes énergétiques plus résilients, capables de résister aux chocs exogènes, tels que ceux créés par la pandémie de COVID-19[1].

B. Révision de la réglementation du secteur de l'électricité pour les investissements du secteur privé

9. Parmi les principaux défis à relever pour atteindre les cibles de l'objectif 7 en Afrique figure le degré de propension de l'environnement réglementaire à permettre la participation du secteur privé aux investissements énergétiques. Dans le rapport de suivi des progrès de 2021, la réglementation du marché de l'électricité a été identifiée comme un obstacle à l'accélération des investissements dans le secteur. En 2020, les investissements énergétiques mondiaux ont atteint 1 900 milliards de dollars. Les pays émergents et en développement ont attiré un cinquième de ces investissements, et les pays africains une fraction seulement de cette petite part[2]. Les différences d'environnement politique et réglementaire ont été identifiées dans le rapport comme les principaux facteurs prédictifs de la destination des investissements et du degré de participation du secteur privé. Lors du forum politique de haut niveau sur le développement durable de 2021, ces défis ont été reconnus et cinq rapports thématiques ont été élaborés pour accélérer les progrès vers la réalisation de l'objectif 7. Le rapport thématique sur le financement et l'investissement a recommandé de s'attaquer à l'ouverture, à l'attractivité et à la préparation des environnements réglementaires pour attirer les investissements du secteur privé[3]. Il est donc essentiel que les États membres s'attaquent aux problèmes de réglementation de leur marché de l'électricité afin d'accélérer l'investissement et la participation du secteur privé au-delà de la production, en passant par la transmission, la distribution et les investissements hors réseau.

10. À cet égard, la CEA a lancé un chantier sur la gouvernance du marché de l'électricité dans le cadre de son initiative de financement de l'objectif 7. Tout

[1] Le rapport complet intitulé « *Policy briefs in support of the High-level Political Forum 2020: Accelerating SDG7 achievement in the time of COVID-19* » (Notes d'orientation à l'appui du Forum politique de haut niveau de 2020 : Accélérer la réalisation de l'objectif de développement durable 7 à l'heure du COVID-19) est disponible en anglais à l'adresse : https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/26235UNFINALFINAL.pdf.

[2] Le rapport complet est disponible en anglais à l'adresse : www.iea.org/reports/world-energy-investment-2021.

[3] Le rapport complet est disponible en anglais à l'adresse : www.un.org/sites/un2.un.org/files/2021-twg_5-062421.pdf.

d'abord, une méthodologie d'examen de la réglementation adaptée à l'évaluation de l'ouverture, de l'attractivité et de l'état de préparation des marchés de l'électricité pour les investissements du secteur privé a été élaborée pour permettre une compréhension plus approfondie des défis réglementaires. Cette approche a été finalisée avec la participation d'institutions énergétiques nationales, régionales et continentales et en partenariat avec d'autres institutions. Deuxièmement, la méthodologie rigoureuse développée a été appliquée dans 17 États membres, avec l'engagement total des institutions et des experts nationaux, ce qui a donné lieu à des évaluations nationales de la réglementation des marchés de l'électricité. Cela offre une base pour s'engager avec les États membres à relever les défis réglementaires identifiés liés au secteur privé. Troisièmement, pour renforcer la capacité réglementaire des États membres, un logiciel destiné à faciliter l'examen réglementaire de l'ouverture, de l'attractivité et de l'état de préparation de la réglementation des marchés nationaux de l'électricité est en cours d'élaboration et devrait être finalisé en décembre 2021. Quatrièmement, reconnaissant que les défis réglementaires sont largement rencontrés dans toutes les sous-régions du continent, un cadre directeur continental sur la réglementation et la participation du secteur privé est en cours d'élaboration en partenariat avec la Commission de l'Union africaine. Grâce à ces initiatives, un soutien solide est apporté aux États membres en matière d'amélioration et de réforme de la réglementation.

C. Investir dans l'énergie régionale grâce aux pools énergétiques africains

11. Si l'accent a été mis sur le développement des systèmes électriques nationaux et des cadres réglementaires et politiques, il n'en a pas été de même au niveau régional. La collaboration régionale, le financement des projets, l'harmonisation des systèmes techniques et réglementaires, ainsi qu'une politique régionale uniforme pour les pools électriques sont encore des questions difficiles. Les communautés économiques régionales africaines, par le biais des pools électriques régionaux, tentent d'améliorer les projets régionaux et le commerce de l'électricité afin : a) de réduire les frais d'exploitation et les dépenses d'investissement en améliorant la coordination entre les services publics ; b) d'optimiser les ressources de production ; c) de renforcer la sécurité de l'approvisionnement en développant la transmission ; et d) d'accroître les échanges d'électricité entre les pays et le développement de marchés de l'électricité compétitifs. Grâce aux pools énergétiques régionaux, les ressources de production régionales peuvent être mises à profit pour atténuer les écarts entre l'offre et la demande dus aux variations saisonnières et à la répartition inégale des ressources naturelles.

12. La CEA et la Banque africaine d'import-export mettent conjointement en œuvre un projet qui reconnaît le lien dynamique entre le commerce régional de l'électricité, le développement énergétique et le financement de projets durables dans le secteur énergétique africain. Le projet reconnaît le rôle central de la mise en commun de l'électricité dans la mobilisation des financements pour le développement énergétique, en particulier parce que l'interconnexion est perçue comme l'option la plus rentable pour un accès équitable à l'électricité au niveau régional. Le projet vise à accroître l'accès à l'électricité sur le continent en renforçant l'approvisionnement régional en électricité (interconnexions électriques) et les marchés. Cet objectif sera atteint en renforçant le rôle des pools électriques régionaux afin qu'ils puissent remplir leur mandat d'investissement, en particulier dans les infrastructures de transmission d'énergie, en alignant le commerce régional de l'électricité sur la ZLECAf afin d'accroître les marchés de l'énergie, et en attirant les investissements et la participation du secteur privé dans les infrastructures de transmission d'électricité jusqu'ici financées par le secteur public.

III. L'infrastructure et les services de transport

13. Malgré les difficultés et les perturbations engendrées par la pandémie de COVID-19, la CEA continue de mettre en œuvre des programmes visant à renforcer l'environnement commercial pour la participation du secteur privé et les investissements dans les infrastructures de transport et d'énergie. La pandémie a démontré la centralité du développement des infrastructures dans les plans de redressement de l'Afrique après la pandémie. Il est donc nécessaire de repenser la planification et la mise en place des infrastructures, en mettant l'accent sur la diversification des financements, car les priorités financières de la plupart des pays ont été détournées vers le bien-être et la santé. Des politiques, des règles, des réglementations et des lois solides sont essentielles au développement durable des infrastructures et des services de transport du continent, en particulier dans l'ère post-COVID-19.

A. Les implications de la Zone de libre-échange continentale africaine sur la demande d'infrastructures et de services de transport

14. La ZLECAf vise à accroître le commerce intra-africain en éliminant les droits d'importation, et à doubler ce commerce si les barrières non tarifaires sont réduites. Toutefois, l'insuffisance des infrastructures et des services de transport pourrait entraver la pleine réalisation des avantages de la Zone. Le besoin urgent d'améliorer la connectivité des transports au sein de la ZLECAf en Afrique a créé de nouvelles opportunités de recherche. Dans ce contexte, la CEA a entrepris une étude complète qui a exploré les effets de la ZLECAf sur les flux commerciaux en Afrique, et a fourni des indications sur la manière dont les États membres pourraient tirer pleinement parti de l'Accord établissant la Zone de libre-échange continentale africaine grâce à une planification intégrée du commerce et des transports. L'étude fournit des prévisions de la demande pour différents modes de transport grâce à la ZLECAf. Elle estime les besoins d'investissement en infrastructures pour différents modes de transport et l'impact des améliorations des infrastructures et des services de transport sur le volume du commerce intra-africain. Elle fournit également des prévisions de la demande d'équipements pour différents modes de transport – route (camions), chemin de fer (matériel roulant), air (avions) et mer (navires) – suite à la ZLECAf.

15. Globalement, l'étude a montré que la mise en place de la ZLECAf entraînerait une augmentation générale d'environ 28 % de la demande de fret intra-africain par rapport à un scénario sans l'existence de la Zone.

B. La numérisation des infrastructures de transport comme réponse post-pandémique

16. Dans le cadre de ses efforts pour promouvoir un transport transfrontalier fluide en Afrique, en particulier dans le contexte de la ZLECAf, la CEA a entrepris une étude pour identifier les goulets d'étranglement de la numérisation du secteur de la logistique en Éthiopie. Cette évaluation des lacunes a permis de mieux comprendre les obstacles à la numérisation dans le pays et a mis en évidence les efforts en cours pour transformer son industrie logistique, en accordant une attention particulière aux pratiques qui pourraient être transposées à plus grande échelle dans l'industrie. Le principal produit de l'étude est un rapport contenant un plan d'action détaillé visant à numériser le secteur de la logistique en Éthiopie. Le plan contient des actions visant à surmonter les obstacles suivants :

a) Les efforts fragmentés des différentes parties prenantes de l'industrie de la logistique pour numériser leurs activités, conduisant à des plateformes multiples qui ne sont pas interopérables ;

b) Le manque de capital humain qualifié ;

c) L'absence d'un cadre juridique pour la numérisation du secteur de la logistique ;

d) L'utilisation inadéquate de l'analyse des données pour générer des renseignements commerciaux.

17. Le rapport d'évaluation des lacunes recommande la création d'une plateforme logistique nationale qui servira de plateforme de haut niveau pour les acteurs de la logistique en Éthiopie. Une telle plateforme, qui pourrait être reproduite dans d'autres pays africains, optimiserait les avantages de la numérisation pour la circulation des marchandises à l'intérieur des pays et au-delà des frontières afin de renforcer le commerce international.

C. La connectivité ferroviaire en Afrique

18. Les chemins de fer font partie intégrante du programme de développement de l'Afrique. Cela est souligné par l'inclusion du projet de train à grande vitesse continental africain comme projet prioritaire de l'Agenda 2063. Les chemins de fer seront également essentiels pour tirer pleinement parti de la ZLECAf, un autre projet phare de l'Agenda 2063, en particulier pour transporter de grandes quantités de marchandises sur de longues distances de manière rentable et respectueuse de l'environnement. L'Afrique a besoin de plus d'investissements dans les chemins de fer à un moment où les gouvernements manquent cruellement de fonds. Il semble donc logique que les gouvernements fournissent aux opérateurs ferroviaires les outils nécessaires pour acquérir des locomotives et des wagons et les financer de manière rentable.

19. La crise du COVID-19 a démontré l'importance d'une gestion efficace de la chaîne d'approvisionnement pour le commerce international. Les gouvernements doivent saisir l'opportunité offerte par les efforts de redressement du COVID-19 pour créer les conditions favorables à l'expansion du secteur ferroviaire. Les réseaux de transport ferroviaire protègent non seulement l'environnement mais stimulent également le développement. Dans ce contexte, la CEA continue de plaider pour que les pays africains ratifient le Protocole ferroviaire de Luxembourg, contribuant ainsi à la croissance d'un secteur ferroviaire beaucoup plus important et plus dynamique sur le continent. L'impact du Protocole pourrait être particulièrement important dans les pays et régions du continent qui sont actuellement mal desservis par le transport ferroviaire. En soutenant un transfert modal des formes de transport à forte émission de carbone et de gaz à effet de serre (comme les voitures, les camions et les avions) vers le rail, le Protocole ferroviaire de Luxembourg permettra d'atteindre tous les objectifs de développement durable liés entre eux.

D. La connectivité intelligente et sans rupture des transports et du commerce le long des corridors africains

20. Le commerce et les transports intelligents et sans rupture nécessitent des capacités à trois niveaux :

a) Collecte intelligente d'informations sur le commerce et les transports tout au long de la chaîne de valeur commerciale, y compris la gestion des infrastructures, le traitement des marchandises et le transport ;

b) Traitement intelligent de ces informations pour les convertir en renseignements sur le commerce et les transports, sur la base d'une compréhension approfondie des relations de cause à effet, applicables à l'application de la loi et aux activités économiques ;

c) Aide à la décision intelligente aux niveaux opérationnel, tactique et stratégique afin de garantir que les opérateurs humains des secteurs public et

privé travaillent de manière coordonnée pour atteindre les objectifs économiques régionaux.

21. La CEA, en collaboration avec d'autres commissions régionales des Nations Unies, et dans le cadre d'un projet du Compte de l'ONU pour le développement, contribue au développement d'un transport et d'un commerce transfrontaliers sans faille en Afrique à l'ère du COVID-19. Le projet est axé sur la numérisation des principaux corridors de transport sur le continent, en particulier le réseau routier transafricain. À court terme, des mesures seront proposées pour freiner la propagation de COVID-19, notamment en réduisant au strict minimum les contacts physiques entre les opérateurs humains dans les chaînes de valeur du commerce et du transport. En outre, les procédures qui entraînent actuellement de longues files d'attente et des temps d'attente aux postes frontières et aux ports seront automatisées. Les objectifs à long terme du projet incluent une coordination plus efficace entre les partenaires commerciaux, une augmentation des niveaux d'utilisation des actifs, une amélioration de la gestion et de la protection des infrastructures, et une réduction des temps de rotation et d'attente des véhicules, conduisant à des niveaux plus élevés de prestation de services. L'obtention de ces résultats fera de l'Afrique un lieu d'investissement et un partenaire commercial plus attrayant, contribuant ainsi à la prospérité future du continent.

E. Améliorer la sécurité routière en Afrique

22. La CEA a joué un rôle actif dans la promotion de la sécurité routière en Afrique en 2020 et continue de le faire en 2021. Elle a entrepris conjointement un examen des performances en matière de sécurité routière en Éthiopie, avec le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, en collaboration avec le ministère éthiopien des transports. Le rapport de cet examen a été publié en 2021. Le Gouvernement éthiopien met déjà en œuvre plusieurs recommandations de l'examen des performances. Par exemple, le processus d'adhésion aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière et de ratification de la Charte africaine de la sécurité routière a été lancé ; une stratégie de renforcement du financement de la sécurité routière est en cours d'élaboration ; et le cadre d'une commission nationale de la sécurité routière, qui devrait être opérationnelle en 2021, a été élaboré. En outre, l'Éthiopie a introduit des changements dans la taxation des véhicules importés. À cet égard, les véhicules plus récents qui répondent aux normes de sécurité requises par les Nations unies sont soumis à des tranches d'imposition inférieures à celles des véhicules plus anciens qui ne répondent pas à ces normes. L'Autorité fédérale des transports a également lancé l'installation de limiteurs de vitesse dans les véhicules lourds et les véhicules de transport public.

23. Le ministère éthiopien des transports examine également les lois et règlements existants relatifs à la sécurité routière, mis à jour en 2021. Des programmes de formation et d'éducation à la sécurité routière ont également débuté dans le pays et devraient permettre d'améliorer les compétences techniques des parties prenantes concernées. Des programmes de sensibilisation à la sécurité routière sont menés régulièrement au niveau national, et les médias de masse sont utilisés pour les campagnes de sensibilisation. La CEA et le secrétariat de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière ont entrepris un examen similaire au Zimbabwe.

24. Le financement est un défi important dans la gestion de la sécurité routière en Afrique. À cet égard, la CEA a mobilisé des fonds du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière pour des projets en Ouganda et en République-Unie de Tanzanie. Le projet en République-Unie de Tanzanie, intitulé « Plan en dix étapes pour des infrastructures routières plus sûres », est mis en œuvre en collaboration avec la Fédération routière internationale et d'autres partenaires. Le projet en Ouganda, quant à lui, est mis en œuvre par le ministère des travaux publics et des transports du pays, dans le but de renforcer

la gestion de la sécurité routière en Ouganda grâce à l'utilisation de données fiables sur les accidents et au renforcement des capacités de recherche, de suivi et d'évaluation des interventions. En outre, la CEA et la Commission économique pour l'Europe ont obtenu un financement du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière pour mettre en œuvre un projet au Rwanda, en collaboration avec le ministère des infrastructures du pays et d'autres partenaires. L'objectif du projet est de sauver des vies et de prévenir les handicaps en développant les capacités locales de fabrication, de test et de certification de la qualité des casques pour les véhicules à deux roues motorisés. En outre, la CEA est membre du groupe directeur d'un projet sur les véhicules usagés plus sûrs et plus propres en Afrique, dirigé par le Programme des Nations Unies pour l'environnement, également financé par le Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière.

25. Au niveau mondial, les gouvernements du monde entier ont proclamé, par la résolution 74/299 de l'Assemblée générale, la période 2021-2030 deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, avec pour objectif explicite de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes au cours de cette période. La CEA, d'autres commissions et institutions régionales des Nations Unies et l'Organisation mondiale de la santé ont fait partie de l'équipe spéciale qui a élaboré un plan d'action mondial pour la décennie. Ce plan décrit les actions nécessaires pour atteindre cet objectif. Au niveau continental, la CEA a travaillé en étroite collaboration avec la Commission de l'Union africaine pour articuler le plan d'action africain pour la sécurité routière pour la décennie 2021-2030. À cet égard, les deux organisations ont organisé conjointement une réunion continentale en mai 2021 qui a servi de plateforme pour aligner le plan africain sur le plan mondial mentionné ci-dessus et valider le plan africain. La réunion, organisée dans le cadre de la Semaine mondiale des Nations Unies pour la sécurité routière de 2021, a également servi de plateforme pour faire le point sur l'Observatoire africain de la sécurité routière et explorer sa contribution à la mise en œuvre de la deuxième décennie d'action pour la sécurité routière.

F. Mise en place du Marché unique du transport aérien africain

26. En 2020, la CEA, en collaboration avec la Commission de l'Union africaine et la Commission africaine de l'aviation civile, a élaboré une liste de contrôle des principaux indicateurs de performance pour mesurer la conformité des États membres africains et des compagnies aériennes africaines éligibles avec les dispositions de la Décision de Yamoussoukro sur la libéralisation des marchés du transport aérien en Afrique, et ses instruments institutionnels et réglementaires (règlements de la Décision de Yamoussoukro). La CEA a entrepris ce travail en sa qualité de secrétariat de l'organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro. En 2021, les indicateurs clés de performance ont été configurés en un tableau de bord, en collaboration avec la Commission de l'Union africaine, la Commission africaine de l'aviation civile, l'Agence d'exécution de la Décision de Yamoussoukro et le Marché unique du transport aérien africain. Un tableau de bord est un outil précieux pour suivre les performances des États qui ont signé l'engagement solennel envers le Marché unique du transport aérien africain. À cette fin, la CEA a lancé un projet visant à utiliser les principaux indicateurs de performance et le tableau de bord pour évaluer la performance de certains pays dans la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro afin de les aider à combler les lacunes existantes.

27. L'insuffisance des financements pour l'exploitation et l'expansion des compagnies aériennes africaines est l'un des défis qui pourraient compromettre la réalisation de tous les avantages de la Décision de Yamoussoukro. La pandémie de COVID-19 a exacerbé les difficultés financières des compagnies aériennes sur le continent. Dans ce contexte, la CEA et l'Association des compagnies aériennes africaines ont entrepris une étude sur l'impact de la pandémie sur les compagnies aériennes africaines. L'étude donne un aperçu des

besoins financiers des compagnies aériennes pour survivre et se remettre de la crise de liquidité induite par la pandémie, des sources potentielles d'aide et des mesures pour les maintenir à flot. Elle exhorte les parties prenantes du secteur, notamment les organisations intergouvernementales et de transport aérien, à plaider en faveur d'un soutien direct du gouvernement aux compagnies aériennes et à créer une plateforme pour coordonner leurs efforts en vue de la survie du secteur, notamment en mettant en relation les compagnies aériennes et les institutions financières, et en facilitant l'accès aux fonds disponibles. L'étude souligne également la nécessité pour les parties prenantes d'intensifier leurs efforts pour créer des opportunités commerciales pour les compagnies aériennes. Suite à cette étude, la CEA a facilité les engagements entre les compagnies aériennes africaines et les institutions de financement du développement, notamment la Banque africaine d'import-export et la Société financière africaine.

28. Une autre contribution importante de la CEA au transport aérien en Afrique a été son rôle en tant que membre d'un groupe de travail de haut niveau sur les stratégies de redressement post-COVID-19 pour l'industrie de l'aviation civile africaine, créé conjointement par la Commission de l'Union africaine et la Commission africaine de l'aviation civile, en réponse à l'impact dévastateur de la pandémie sur l'industrie. Les autres membres du groupe de travail étaient la Commission de l'Union africaine, la Commission africaine de l'aviation civile, l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'Association des compagnies aériennes africaines, l'Association internationale du transport aérien, le Conseil international des aéroports, l'Organisation des services de navigation aérienne civile, les communautés économiques régionales et les Centres africains de contrôle et de prévention des maladies. Le groupe de travail a été mandaté pour s'assurer que les parties prenantes évitent la duplication des efforts et que les stratégies de relance et de récupération post COVID-19, ainsi que tous les plans d'action associés, soient harmonisés dans la mesure du possible. Il a élaboré une stratégie globale de rétablissement post-COVID-19 qui protège les intérêts des diverses parties prenantes et favorise le développement durable du transport aérien en Afrique.

IV. Les interventions transversales en matière d'infrastructures

A. Élaboration du deuxième plan d'action prioritaire du Programme pour le développement des infrastructures en Afrique et sa stratégie de partenariat

29. La CEA a assuré le secrétariat de l'équipe spéciale qui a dirigé la sélection des projets pour le deuxième plan d'action prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique. La Banque africaine de développement a présidé l'équipe spéciale, et les autres membres comprenaient des communautés économiques régionales africaines. En février 2021, la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine a adopté 69 projets, dont le coût de mise en œuvre est estimé à 160,8 milliards de dollars, pour le plan d'action. Elle a également adopté la stratégie de partenariat du Programme de développement des infrastructures en Afrique, préparé par la CEA. Cette stratégie est exposée dans un document décrivant la position commune africaine pour l'intégration du Programme pour le développement des infrastructures en Afrique dans les partenariats stratégiques pour les infrastructures. La stratégie de partenariat du Programme, la stratégie de financement (préparée par la Banque africaine de développement) et la stratégie de mise en œuvre (préparée par l'Agence de développement de l'Union africaine) font partie intégrante du plan d'action.

30. La stratégie de partenariat est axée sur les partenariats avec des pays et des organisations non africains pour mettre en œuvre des projets continentaux et régionaux et des projets nationaux dont l'impact dépasse les frontières. L'accent est mis sur les partenariats entre les pays africains et leurs partenaires de développement dans le cadre d'initiatives continentales telles que l'Agenda 2063, le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique et les partenariats multilatéraux de l'Union africaine. L'objectif principal est de tirer parti de ces partenariats pour accélérer la mise en œuvre des projets du Programme de développement des infrastructures en Afrique. Par conséquent, les pays et organisations africains devraient faire du Programme la pièce maîtresse de leur stratégie de partenariats régionaux en matière d'infrastructures. Il devrait constituer un élément de base pour la mise en œuvre de ces partenariats.

31. Comme le montre le tableau, les principes de durabilité ont été explicitement intégrés dans les critères de sélection des projets du deuxième plan d'action prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique. En substance, les différentes dimensions de la durabilité (économique, sociale et environnementale) ont été prises en compte dans la sélection des projets.

Critères de sélection et pondération du deuxième plan d'action prioritaire pour le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)

Catégorie	*Critères*	*Pondération (en pourcentage)*
Intégration régionale	Projet régional	Oui/Non
	Accord explicit des pays concernés	Oui/Non
Inclusion et durabilité	Sensibilité au genre	10
	Connectivité rurale	5
	Respect du climat	10
Impact économique et financier	Planification des corridors	15
	Création d'emplois	10
	Impact économique	25
	Attractivité financière pour l'investissement privé	20
	Technologies intelligentes/novatrices	5

Source : Commission de l'Union africaine, deuxième Plan d'action prioritaire pour le Programme de développement des infrastructures en Afrique.

B. Financement de projets d'infrastructure par des partenariats public-privé à l'ère post-pandémie

32. Le développement des infrastructures est une composante essentielle des stratégies visant à mieux construire l'avenir en réponse aux effets économiques et sociaux dévastateurs du COVID-19. Il peut stimuler les économies en créant des emplois et en investissant dans des projets d'infrastructure durables, tels que des projets d'énergie verte. La plupart des pays ont identifié les partenariats public-privé comme des voies appropriées pour financer le développement économique, principalement avec le développement des infrastructures. Cependant, les institutions publiques restent les principaux instruments du développement économique inclusif et de la transformation structurelle dans de nombreux pays africains.

33. La CEA met actuellement en œuvre un projet dont l'objectif est d'accroître les projets d'infrastructure financés par des accords de partenariat public-privé. Appliquant les principes des partenariats public-privé axés sur les personnes, le projet vise à améliorer les moyens de subsistance des populations en identifiant les partenariats public-privé qui fournissent directement des emplois locaux et durables, donnent accès aux besoins de base, tels que l'eau, l'énergie, les transports et l'éducation, et favorisent l'égalité des sexes. Le projet a deux résultats escomptés : une capacité accrue des décideurs politiques dans les pays sélectionnés à formuler des cadres de partenariat public-privé, conformément aux lois sur les partenariats public-privé suivant les meilleures pratiques internationales ; et des unités de partenariat public-privé efficaces dans tous les pays cibles avec la capacité de sélectionner des partenariats public-privé inclusifs et de responsabiliser les populations locales, en particulier en ce qui concerne l'emploi des jeunes et l'égalité des sexes.

V. Conclusion

34. En 2020 et 2021, la CEA a aidé les États membres à suivre la réalisation des cibles de l'objectif de développement durable 7, à évaluer leur environnement réglementaire dans le secteur de l'électricité, à améliorer la sécurité routière, à suivre la mise en œuvre du Marché unique du transport aérien africain, à élaborer des stratégies pour le redressement du secteur de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à fournir des cadres pour la numérisation de l'industrie logistique. La CEA a également entrepris des recherches afin d'identifier les mesures en cours et de développer des systèmes qui soutiennent un transport transfrontalier sans rupture sur le continent ; de fournir un aperçu des implications de la ZLECAf sur la demande d'infrastructures et de services de transport ; et de plaider pour la ratification du Protocole ferroviaire de Luxembourg par les États membres.

35. Désormais, la CEA poursuivra ses recherches sur le rôle de la mise en commun de l'énergie dans le développement énergétique ; la numérisation du secteur des transports, y compris les transports transfrontaliers ; et les partenariats public-privé dans le développement des infrastructures à l'appui de l'industrialisation. Elle continuera également à fournir des services consultatifs et un appui technique aux États membres en matière de sécurité routière, de réformes de l'environnement réglementaire dans le secteur de l'énergie, de suivi de l'objectif de développement durable 7, et de mise en œuvre du Programme de développement des infrastructures en Afrique. La CEA intensifiera également ses travaux sur le lien entre la politique foncière et les investissements dans le développement des infrastructures.

36. Une attention particulière sera accordée au rôle des infrastructures dans le développement économique de l'Afrique à l'ère du COVID-19. À cet égard, la CEA cherchera à répondre aux questions suivantes :

a) Comment les pays africains peuvent-ils exploiter les partenariats stratégiques en matière d'infrastructure pour mettre en œuvre des projets d'infrastructure régionaux ?

b) Dans quelle mesure les partenariats public-privé peuvent-ils être utilisés pour mettre en œuvre des projets d'infrastructure en Afrique, en particulier des projets régionaux, notamment le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique ?

c) Comment les États membres peuvent-ils construire de meilleures infrastructures dans l'ère post-COVID-19 ? À cet égard, comment l'impact et l'investissement durable, y compris les fonds verts, peuvent-ils être exploités pour mettre en œuvre des projets d'infrastructure sur le continent, notamment des projets régionaux ?

d) Comment les États membres financeront-ils les infrastructures essentielles (routes, chemins de fer, ports maritimes et aéroports) nécessaires pour faire face à l'augmentation prévue du commerce intra-africain grâce à la ZLECAf ? Quel rôle le secteur privé jouera-t-il à cet égard ?

e) Comment les pays africains financeront-ils les équipements (camions, wagons, avions et navires) nécessaires pour transporter le volume accru de marchandises anticipé en conséquence de la ZLECAf ?

f) Comment la réglementation nationale en matière d'énergie et d'infrastructures affectera-t-elle le rythme de la participation du secteur privé aux investissements, et quelles réformes réglementaires permettraient d'accélérer les investissements privés ?