Tendances du financement des infrastructures en Afrique 2021-2023



www.icafrica.org

BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT
AFRICAN DEVELOPMENT BANK
AFRICAN DEVELOPMENT FUND
FONDS AFRICAIN DE DEVELOPPEMENT

ICA
The Infrastructure Consortium for Africa

NEPAD-IPPF
INFRASTRUCTURE PROJECT PREPARATION FACILITY

© 2025 Secrétariat du Consortium pour les infrastructures en Afrique s/c Banque africaine de développement

01 BP 1387, Abidjan 01, Côte d’Ivoire

Avis de non-responsabilité

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

Table des matières

Remerciements.....9
Acronymes/Abréviations.....10
À propos de l'ICA.....11
Avant-propos.....12
Définitions.....14
Liste des figures.....16
Vue d'ensemble.....19
1 Messages clés et conclusions.....21
1.1 Tendances en matière de financement des infrastructures et perspectives politiques.....21
1.1.1 Contexte.....22
1.1.2 Tendances stratégiques.....22
1.1.3 Perspectives politiques.....24
1.2 Effets de la COVID-19 sur les investissements dans les infrastructures.....26
2 Tendances en matière de financement.....28
2.1 Examen approfondi du déficit de financement des infrastructures en Afrique.....28
2.2 Qui finance les infrastructures en Afrique ?.....34
2.3 Quels sont les secteurs qui attirent les investissements ?.....34
2.4 Vers quelles régions les fonds sont-ils dirigés ?.....35
3 Financement public des infrastructures.....37
3.1 Aperçu.....37
3.1.1 Méthodologie.....40
3.2 Engagements des gouvernements africains en matière d'infrastructures.....41
3.2.1 Par secteur.....41
3.2.2 Par sous-région.....43

Table des matières

4 Financement des membres de l'ICA.....44

4.1 Aperçu.....44

4.2 Tendances en matière de financement.....46

4.2.1 Engagements par secteur.....48

4.2.2 Engagements par région.....48

4.2.3 Allocations par pays.....49

4.3 Activités des membres de l'ICA.....50

4.3.1 Société Financière Africaine (AFC).....50

4.3.2 Banque africaine de développement (BAD).....50

4.3.3 African Import Export Bank (Afrexim).....50

4.3.4 Commission de l'Union africaine (CUA).....51

4.3.5 AUDA-NEPAD.....51

4.3.6 Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD).....52

4.3.7 Canada.....52

4.3.8 Banque européenne d'investissement.....53

4.3.9 Commission européenne.....53

4.3.10 France.....54

4.3.11 Allemagne.....54

4.3.12 Banque islamique de développement.....55

4.3.13 Italie.....55

4.3.14 Japon.....56

4.3.15 Afrique du Sud.....56

4.3.16 Espagne.....57

4.3.17 Royaume-Uni.....57

4.3.18 États-Unis.....58

4.3.19 Vinci.....58

4.3.20 Groupe de la Banque mondiale.....59

4.3.21 IFC.....59

Table des matières

5 Financement par des entités non-membres de l'ICA.....60

5.1 Aperçu.....60

5.1.1 Financement public.....60

5.1.2 Financement du secteur privé.....62

5.2 Groupe de coordination arabe.....62

5.2.1 Le Fonds d'Abu Dhabi pour le développement (ADFD).....63

5.2.2 Le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (le Fonds koweïtien, KFAED).....63

5.2.3 Le Fonds arabe pour le développement économique et social (le Fonds arabe, AFESD).....64

5.2.4 Le Fonds saoudien pour le développement (SFD).....64

5.2.5 Le Fonds OPEP pour le développement international (le Fonds OPEP, OFID).....64

5.2.6 La Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA).....65

5.3 Autres sources IFI.....66

5.3.1 Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD).....66

5.3.2 Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC).....66

5.3.3 Nouvelle banque de développement (NBD).....66

5.3.4 Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB)..67

5.3.5 Africa 50.....67

5.4 Bilatéral.....68

5.4.1 Chine.....68

5.4.2 Inde.....69

5.5 Financement du secteur privé.....70

Table des matières

6 Analyse sectorielle.....71

6.1 Transports.....72

6.1.1 Qui finance le secteur des transports ?.....72

6.1.2 Grands projets.....73

6.2 Eau et assainissement.....75

6.2.1 Qui finance le secteur de l'eau ?.....75

6.2.2 Grands projets.....76

6.3 Énergie.....78

6.3.1 Qui finance le secteur de l'énergie ?.....79

6.3.2 Grands projets.....90

6.4 TIC.....82

6.4.1 Qui finance le secteur des TIC ?.....83

6.4.2 Grands projets.....84

7 Analyse régionale.....86

7.1 Afrique centrale.....87

7.2 Afrique de l'Est.....89

7.3 Afrique du Nord.....91

7.4 Afrique australe.....93

7.5 Afrique de l'Ouest.....95

7.6 Projets multirégionaux et continentaux.....97

8 Tendances stratégiques.....98

8.1 Défis pour les gouvernements Contribution.....98

8.1.1 Viabilité de la dette.....98

8.1.2 Mobilisation des ressources nationales.....101

8.2 Institutions financières internationales 108

8.2.1 Détérioration des conditions de financement concessionnel.....108

8.2.2 Diminution du volume de l'aide au développement fournie par les pays donateurs.....109

Table des matières

8.3 Le rôle du secteur privé……110

8.3.1 Partenariats public-privé……110

8.3.2 Recyclage des actifs……113

8.3.3 Autres tendances en matière de participation du secteur privé dans le secteur des infrastructures……114

8.4 Corridors stratégiques pour l'industrialisation et l'intégration en Afrique……116

8.5 Financement climatique……120

8.5.1 Tendances en matière de mobilisation du financement climatique.121

8.5.2 Sources de financement climatique……121

8.5.3 Financement climatique et financement du secteur privé……122

8.5.4 Obstacles et opportunités pour une mobilisation efficace du financement climatique en Afrique……122

8.6 Tendances stratégiques du secteur……123

8.6.1 Transports……123

8.6.2 Énergie……128

8.6.3 Eau……136

8.6.4 TIC……141

9 Recommandations……147

9.1 Réformes visant à limiter les effets de la dette sur les transferts internationaux de fonds……148

9.2 Relever les défis budgétaires…… ……151

9.3 Mobiliser les investisseurs institutionnels pour réaliser la valeur à long terme des investissements dans les infrastructures africaines….152

9.4 Marché des capitaux sous-développé……153

9.5 Structures tarifaires inadéquates……155

9.6 Élaborer des cadres réglementaires pour soutenir le financement mixte et le partage des risques entre les secteurs public et privé……158

9.7 Renforcer la qualité des systèmes d'infrastructure……160

Table des matières

9.8 Paramètres macroéconomiques globaux.....161

9.9 Financement des ODD.....164

9.10 Importance de la préparation des projets pour attirer les financements.....168

9.11 Le besoin de données.....170

Annexe 1 : Liste des références.....173

Remerciements

« Tendances en matière de financement des infrastructures en Afrique – 2021-2023 » est le rapport annuel du Consortium pour les infrastructures en Afrique (ICA) sur la manière dont les ressources financières sont mobilisées pour faciliter le développement des secteurs des transports, de l'eau et de l'assainissement, de l'énergie et des TIC sur le continent.

Ce rapport phare de l'ICA a été élaboré par le secrétariat de l'ICA, composé d'Epifanio Carvalho de Melo, coordinateur de l'ICA, Jeffrey Kouton, Jian Zhang et Viviane Kouadjo, en coopération avec le CPCS (Hichame Selmaoui, Dali Faye, Rebecca Kresta, Mamoudou Bocoum).

Le Secrétariat de l'ICA remercie toutes les organisations et toutes les personnes sans l'aide desquelles la production de ce rapport annuel sur le financement et le développement des infrastructures en Afrique n'aurait pas été possible. Nous tenons tout particulièrement à remercier tous les membres de l'ICA : les pays du G7 (Canada, France, Allemagne, Italie, Japon, Royaume-Uni et États-Unis) ; les membres du G20, l'Espagne et l'Afrique du Sud ; et les membres des BMD : Afreximbank, AFC, AUC, AUDA-NEPAD, BOAD, CE/UE, BEI, SFI, BIsD, CEA, GBM (BM, SFI et AMGI), VINCI et la BAD (l'hôte) pour leur contribution et leurs conseils dans la préparation de ce rapport.

Les institutions mentionnées dans le rapport incluent le Fonds d'Abu Dhabi pour le développement (ADFD), la Banque africaine d'import-export (Afreximbank), la Banque africaine de développement (BAD), la Société financière africaine (AFC), le Fonds arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA), le Fonds arabe pour le développement économique et social (AFESD), la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB), Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), Cassa Depositi e Prestiti (CDP), Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA), Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC), Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), Banque européenne d'investissement (BEI), Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures (EU-AITF), Agence française de développement (AFD), Kreditanstalt für Wiederaufbau (groupe KfW), Affaires mondiales Canada (AMC), Banque islamique de développement (BID), ministère italien des Affaires étrangères et de la Coopération internationale, Agence japonaise de coopération internationale (JICA), Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (KFAED), Nouvelle Banque de développement (NBD), Fonds OPEP pour le développement international (OFID), Fonds saoudien pour le développement (SFD), Département britannique pour le développement international (DFID), Agence des États-Unis pour le développement international (USAID) et Groupe de la Banque mondiale (GBM : Banque mondiale - BM -, Société financière internationale - SFI - et Agence multilatérale de garantie des investissements - MIGA).

Nous tenons à remercier personnellement tous ceux qui ont contribué à ce rapport en fournissant des données et des informations, notamment :

- Ibrah Wahabou, AUDA-NEPAD
- María Lladosa Redondo et Inés Menéndez de Luarca, Espagne
- Mickael Vogel, AFC
- Daphne Lavasseur, Canada
- Peter Radloff, KfW
- Mohan Vivekanandan, DBSA
- Matthew Rees, Royaume-Uni
- Eric Ntagengerwa, CUA
- Mohammed Alsayed Ahmad, BID
- Lamiyatou Salissou Gomna, BOAD

Acronymes/ Abréviations

Acronyme	Définition
ACG	Groupe de coordination arabe
AFD	Agence française de développement
AfDB	Banque africaine de développement
AFESD	Fonds arabe pour le développement économique et social
AFC	Corporation financière africaine
AGFUND	Programme arabe du Golfe pour le développement
AIIB	Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures
AMF	Fonds monétaire arabe
CUA	Commission de l'Union africaine
BADEA	Banque arabe pour le développement économique en Afrique
BM	Banque mondiale
BOAD	Banque Ouest Africaine de Développement
BRI	Initiative « Belt and Road »
RCA	République centrafricaine
DBSA	Banque de développement de l'Afrique australe
RDC	République démocratique du Congo
EBID	Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO
BERD	Banque européenne pour la reconstruction et le développement
BEI	Banque européenne d'investissement
ICA	Consortium pour les infrastructures en Afrique
TIC	Technologies de l'information et de la communication
IsDB	Banque islamique de développement
KFAED	Fonds koweïtien pour le développement économique arabe
MIGA	Agence multilatérale de garantie des investissements
NDB	Nouvelle banque de développement
NDC	Contributions nationales définies
APD	Aide publique au développement
OFID	Fonds de l'OPEP pour le développement international
PIDA	Programme pour le développement des infrastructures en Afrique
QFD	Fonds qatari pour le développement
SFD	Fonds saoudien pour le développement
ODD	Objectifs de développement durable
SEFA	Fonds pour l'énergie durable en Afrique
STP	Sao Tomé-et-Principe
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
UNECA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
ZLECA	Zone de libre-échange continentale africaine

À propos de l'ICA



Origine

Entre les années 1990 et 2004, la plupart des grands organismes donateurs et des pays du G8 se sont principalement concentrés sur des questions autres que les infrastructures en Afrique. Par exemple, la lutte contre la pandémie de VIH sur le continent africain a détourné de nombreux investissements des programmes des domaines des transports, de l'énergie, de l'eau et des TIC. Le sommet du G8 de 2005 à Gleneagles a donné à la Commission pour l'Afrique l'occasion de présenter des informations convaincantes sur la nécessité cruciale de recentrer l'attention sur la construction et la gestion d'un système d'infrastructures durable en Afrique.

L'objectif de la Commission pour l'Afrique était de porter un regard neuf sur le passé et le présent de l'Afrique, ainsi que sur le rôle de la communauté internationale dans son développement futur. La Commission a formulé plusieurs recommandations claires à l'intention du G8, de l'Union européenne, d'autres pays riches et des pays africains. L'une des principales recommandations était de répondre au besoin crucial de renforcer les infrastructures africaines (transports, eau, énergie et TIC).

Mission et vision

Le rôle principal de l'Infrastructure Consortium for Africa (ICA) est de contribuer à réduire la pauvreté et à accroître la croissance économique dans toute l'Afrique en soutenant et en encourageant une augmentation des investissements dans les infrastructures africaines, provenant de sources publiques et privées. La vision de l'ICA est que tous les Africains aient accès à des services d'infrastructure durables et fiables, notamment dans les domaines de l'énergie, des transports, de l'eau et des et aux technologies de l'information et de la communication (TIC).

Adhésion

L'ICA est une relation tripartite entre des donateurs bilatéraux, des institutions africaines et des institutions multilatérales.
Les membres de l'ICA sont les suivants :

- **Tous les pays du G8 :** Canada, France, Allemagne, Italie, Japon, Royaume-Uni, États-Unis et Russie.
- Les membres du G20, y compris le Royaume d'Espagne (invité permanent du G20) et la République d'Afrique du Sud (premier pays africain membre).
- **Les institutions africaines :** la Commission de l'Union africaine (CUA), l'Agence de développement de l'Union africaine du NEPAD (AUDA-NEPAD) ; la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA) ; les communautés économiques régionales participent en tant qu'observateurs aux réunions de l'ICA.
- **Banques multilatérales de développement :** la Banque africaine de développement (BAD), la Banque africaine d'import-export (AfreximBank), la Banque européenne d'investissement (BEI), la Société financière internationale (SFI), la Banque islamique de développement (BID), la Société financière africaine (AFC) et le Groupe de la Banque mondiale (Société financière internationale – SFI – l'Agence multilatérale de garantie des investissements – AMGI – et la Banque mondiale – BM).
- **Institutions régionales et bilatérales de financement du développement :** l'Agence française de développement (AFD), la Banque ouest-africaine de développement (BOAD) et la Banque de développement de l'Afrique australe (DBSA).
- VINCI, une entreprise privée spécialisée dans les concessions, la construction et l'énergie, a rejoint l'ICA en tant que premier membre du secteur privé.

D'autres bailleurs de fonds apportant des contributions financières importantes aux infrastructures en Afrique pourraient devenir membres.

Avant-propos

Le Consortium pour les Infrastructures en Afrique (ICA) présente l'état de l'investissement dans les infrastructures en Afrique à travers le rapport des Tendances du Financement des Infrastructures en Afrique (TFI). Le rapport analyse le financement par pays et par type de contributeur. Il suit les tendances d'investissement et met en avant des moyens de renforcer le soutien aux infrastructures durables dans les secteurs des transports, de l'eau et de l'assainissement, de l'énergie et des TIC. L'ICA n'est pas une agence de financement. C'est un consortium de partenaires financiers importants qui cherchent à accroître les flux de financement vers l'Afrique afin de réduire le déficit d'infrastructures du continent et d'améliorer la vie de toutes les populations africaines. L'ICA joue un rôle de facilitateur dans le financement et le développement des infrastructures en coordonnant les efforts de ses membres dans des domaines comme le partage d'informations, la production et la diffusion de connaissances pertinentes, et l'identification de nouvelles orientations politiques qui soutiendront la mobilisation de ressources financières au niveau national et régional. Cette nouvelle édition du rapport FTI couvre les années 2021 à 2023.

La pandémie de COVID-19 a fortement perturbé le développement des infrastructures à travers l'Afrique. Cette perturbation a été aggravée par l'effondrement des prix mondiaux des matières premières - en particulier le pétrole et les minerais - ce qui a réduit les recettes d'exportation et les capacités budgétaires des pays africains dépendants de ces ressources. Parallèlement, la hausse de la dette publique, la diminution de l'aide publique au développement et la réduction des investissements chinois dans les infrastructures ont davantage limité la capacité de l'Afrique à financer ses infrastructures et sa reprise économique.

Ces tendances reflètent la fragilité des situations d'endettement sur le continent, les difficultés économiques internes de la Chine et une évolution stratégique de son approche du financement international.

Malgré ces contraintes, le financement des infrastructures a repris entre 2021 et 2023 et a atteint 96,7 milliards de dollars en 2023, soit une augmentation de 19 % par rapport à 2020. Toutefois, les besoins en infrastructures ont continué d'augmenter, et le déficit de financement des infrastructures s'est élargi pour atteindre 117 milliards de dollars en 2023 - une hausse nette de 4 % sur trois ans, ce qui souligne le besoin persistant d'investissements durables à long terme.

Entre 2021 et 2023, le secteur des transports a reçu la plus grande part des financements, suivi par le secteur de l'énergie. Cela correspond aux domaines de besoins les plus importants, aux coûts des projets et aux tendances historiques. L'Afrique du Nord a reçu la plus grande part des financements d'infrastructures, principalement en raison des investissements du gouvernement égyptien, tandis que la part allouée à l'Afrique australe a diminué en raison de la réduction des dépenses d'infrastructures en Afrique du Sud.

Ce rapport révèle plusieurs informations essentielles. Premièrement, les gouvernements nationaux sont redevenus les principaux financeurs des infrastructures, représentant plus de 60 % des engagements totaux en 2021 et 2022. Cette situation traduit un engagement fort en faveur du développement axé sur les infrastructures, ainsi qu'une baisse préoccupante de l'aide internationale. Deuxièmement, la participation du secteur privé reste bien inférieure à son potentiel, malgré l'augmentation des capitaux institutionnels sur le continent. Les fonds de pension africains, par exemple, gèrent plus de 350 milliards de dollars d'actifs, mais consacrent moins de 2 % aux infrastructures. La mobilisation de ces ressources nécessitera des réformes réglementaires, des instruments financiers innovants et des portefeuilles de projets solides.

Troisièmement, il est urgent d'aligner les investissements en infrastructures sur les objectifs climatiques et de développement. Le rapport souligne le rôle croissant du financement climatique, du financement mixte et des instruments liés aux Objectifs de développement durable dans la mobilisation de capitaux. Cependant, l'Afrique ne reçoit encore qu'une fraction du financement climatique dont elle a besoin - seulement 12 à 15 % des 277 milliards de dollars estimés nécessaires chaque année. Le développement d'infrastructures résilientes au climat exigera une meilleure préparation des projets, des systèmes de données améliorés et une collaboration renforcée entre les acteurs publics et privés.

Enfin, le rapport insiste sur l'importance de la viabilité financière et de la gouvernance. De nombreux services publics et agences d'infrastructure continuent de faire face à une faible récupération des coûts, à des capacités institutionnelles limitées et à des cadres réglementaires fragmentés. La résolution de ces défis est essentielle pour améliorer la bancabilité des projets et attirer des investissements à long terme.

Nous espérons que ce rapport constituera une ressource pratique pour les décideurs, les investisseurs et les partenaires du développement.



Solomon Quaynor

Vice-président, Secteur privé, infrastructures et industrialisation, BAD



Kevin Kariuki

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



Mike Salawou

Directeur Infrastructure et développement urbain, BAD



Epifanio Carvalho de Melo

Chef de la division des Partenariats d'infrastructures et coordinateur ICA, BAD

Définitions

Données budgétaires

Allocations budgétaires : budget total approuvé par le gouvernement pour le poste concerné.

Budget total consacré aux infrastructures : somme des allocations budgétaires consacrées à l'énergie, à l'eau et à l'assainissement, aux transports et aux TIC. Lorsque ces informations sont disponibles, les allocations importantes consacrées à plusieurs secteurs ou à d'autres infrastructures sont indiquées séparément.

Sauf indication contraire, toutes les valeurs sont exprimées en dollars américains.

Membres de l'ICA

Pays du G7 et Russie, République d'Afrique du Sud, Espagne, AFC, AFD, AfDB, AfreximBank, AUC, AUDA-NEPAD, UNESCA, BOAD, DBSA, CE, BEI, IsDB, REC, VINCI, WBG (BM, SFI, MIGA)

Infrastructures

Budget total consacré aux infrastructures : somme des allocations budgétaires consacrées aux infrastructures dans les domaines de l'énergie, de l'eau et de l'assainissement, des transports, des TIC et multisectorielles.

Infrastructures matérielles : infrastructures physiques.

Infrastructures immatérielles : mesures visant à soutenir ou à accompagner la production d'infrastructures physiques, notamment la recherche, la législation habilitante, la préparation de projets et le renforcement des capacités.

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

Financement

Engagements : fonds directs approuvés au cours d'une année donnée pour des projets sur toute leur durée de vie.

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

APD – Aide publique au développement : subvention ou prêt à des conditions concessionnelles publiques géré par des agences gouvernementales donatrices.

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

Projet régional : projets dont les bénéficiaires directs se trouvent dans plusieurs pays. Il peut s'agir de projets transfrontaliers ou d'autres projets d'intégration régionale impliquant au moins deux pays, ou encore de projets nationaux.

Localisation

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

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

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

Afrique australe : Angola, Botswana, Eswatini, Lesotho, Malawi, Mozambique, Namibie, République d'Afrique du Sud, Zambie, Zimbabwe.

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

Secteur

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

Énergie : production, transport et distribution d'électricité et de gaz (y compris les pipelines et les infrastructures associées).

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

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

Multisectoriel : projets non spécifiques à un secteur ou transversaux. Cela peut inclure la mise en place d'une unité PPP ou de programmes de renforcement des capacités.

Liste des figures

Figure 1-1 : PIB national cumulé de l'Afrique 1990-2023 ……..21

Figure 1-2 : Service de la dette en pourcentage des dépenses publiques (médiane africaine).....22

Figure 1-3 : Ratio impôts/PIB dans les régions du monde, 2000-2022……....22

Figure 1-4 : Répartition du financement mondial de la lutte contre le changement climatique par région de destination (en milliards de dollars)……..25

Figure 2-1 : Déficit de financement des infrastructures en 2021, 2022 et 2023 dans les 4 secteurs (en milliards de dollars)……...28

Figure 2-2 : Déficits de financement des infrastructures en 2021 (en milliards de dollars)……...29

Figure 2-3 : Déficits de financement des infrastructures en 2022 (en milliards de dollars)……...29

Figure 2-4 : Déficits de financement des infrastructures en 2023 (en milliards de dollars)……...30

Figure 2-5 : Besoins de financement des infrastructures, 2022-2022-2023 (en milliards de dollars)..31

Figure 2-6 : Évolution des investissements dans les infrastructures, 2021-2022-2023 (en milliards de dollars)……...31

Figure 2-9 : Financement des infrastructures par secteur, 2019-2023 (en milliards de dollars)……...34

Figure 2-10 : Tendances des engagements par région (en milliards de dollars) (2019-2023)……34

Figure 2-11 : Tendances en matière d'engagements par source (2021-2023)..……..……..…35

Figure 2-12 : Tendances en matière de décaissements par source (2021-2023)..……....35

Figure 3-1 : Financement des infrastructures par les gouvernements nationaux par région 2021-2023 (en millions de dollars)……...37

Figure 3-2 : Financement interne et externe provenant des budgets nationaux 2021-20233……..…39

Figure 3-3 : Financement des infrastructures par les gouvernements nationaux (2021-2023)…..…..41

Figure 3-4 : Allocations budgétaires nationales pour les infrastructures par région (2021-2023)…....42

Figure 4-1 : Financement des infrastructures par les membres de l'ICA 2021-2023.....46

Figure 4-2 : Financement des membres de l'AIC par secteur (2021-2023)……..…47

Figure 4-3 : Financement des membres de l'ICA par région (2021-2023)……..…..47

Figure 4-4 : Contributions à des projets spécifiques à certains pays pour un montant total supérieur à 500 millions de dollars……...…..48

Figure 5-1 : Financement des IFI non-membres de l'ICA par secteur (en millions de dollars)……59

Figure 5-2 : Financement des IFI non-membres de l'ICA par source (en millions de dollars) ……60

Figure 5-3 : Investissements du secteur privé dans les infrastructures par secteur 2021-2023 (en millions de dollars)…..…..61

Figure 5-4 : Financement du Groupe de coordination arabe non-membre de l'ICA pour 2021-2023 (en millions de dollars)……..……..62

Figure 5-5 : Investissements du secteur privé par région 2021-2023 (en millions de dollars)……..69

Figure 5-6 : Investissements du secteur privé dans les infrastructures par secteur (en millions de dollars) 2021-2023……...69

Liste des figures

Figure 6-1 : Investissements sectoriels dans les infrastructures par année et par source (en milliards de dollars)……70
Figure 6-2 : Financement du secteur des transports (2021-2023)……71
Figure 6-3 : Financement du sous-secteur des transports (2021-2023)……71
Figure 6-4 : Financement du secteur des transports par source (2021-2023)……71
Figure 6-5 : Financement du secteur de l'eau (2021-2023)……74
Figure 6-6 : Financement du secteur de l'eau et de l'assainissement par source 2021-2023……75
Figure 6-7 : Financement du secteur énergétique (2020-2023)……77
Figure 6-8 : Financement du secteur énergétique par source (2021-2023)……78
Figure 6-9 : Financement du secteur de l'énergie par source (2021-2023)……81
Figure 6-10 : Financement du secteur des TIC (2020-2023)……82
Figure 6-11 : Financement du secteur des TIC par source (2021-2023)……82
Figure 7-1 : Afrique centrale Financement des infrastructures……86
Figure 7-2 : Afrique de l'Est Financement des infrastructures……88
Figure 7-3 : Afrique du Nord Financement des infrastructures……90
Figure 7-4 : Afrique australe Financement des infrastructures……92
Figure 7-5 : Afrique de l'Ouest Financement des infrastructures……94
Figure 8-1 : Composantes globales de l'IFT 2010-2020……98
Figure 8-2 : Dette publique brute générale (% du PIB)……98
Figure 8-3 : Dette publique extérieure, part par type de créancier en Afrique……99
Figure 8-4 : Service de la dette en pourcentage des dépenses publiques (médiane africaine)……99
Figure 8-5 : Pays africains classés en fonction des risques de surendettement……100
Figure 8-6 : Investissements sélectionnés des fonds de pension africains dans les infrastructures.102
Figure 8-7 : Mobilisation des ressources nationales en Afrique par rapport au reste du monde…..104
Figure 8-8 : Réserves de change des pays africains. 2021. (en milliards de dollars)……106
Figure 8-9 : Nombre de projets ayant atteint leur clôture financière par année en Afrique subsaharienne. 1999-2023……109
Figure 8-10 : Nombre d'économies ayant adopté des réformes réglementaires majeures en matière de PPP et investissements totaux dans les PPP (en milliards de dollars), 1990-2022……110
Figure 8-11 : Sources de financement du PIDA (en milliards de dollars)……118
Figure 8-12 : Répartition du financement climatique mondial par région de destination (en milliards de dollars)……120
Figure 8-13 : Répartition du financement climatique en Afrique pour l'adaptation et l'atténuation, ventilé par sources publiques et privées (en milliards de dollars)……120

Liste des figures

Figure 8-14 Part du financement privé pour le climat dans le financement total pour le climat par région (moyenne 2021/2022)……121

Figure 9-1 : Dette publique centrale. Pays africains. 1995-2028 (pourcentage du PIB)……..149

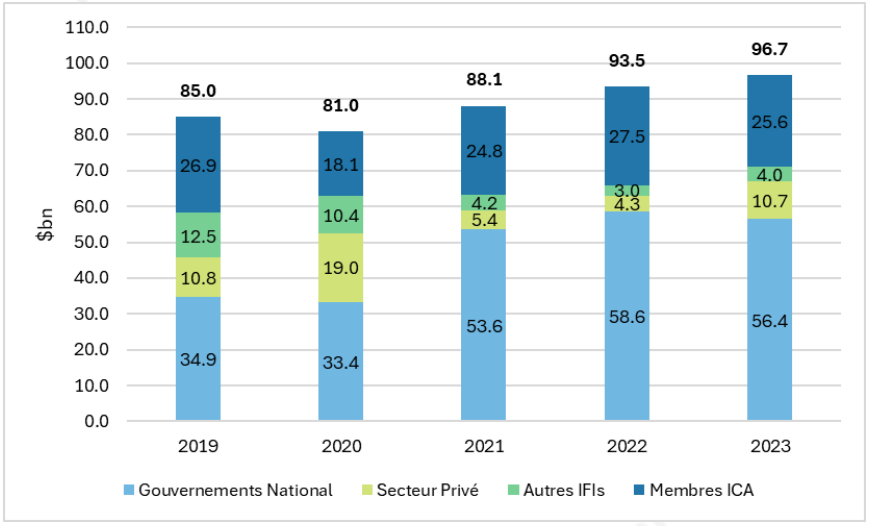
Figure 9-2 : Le radar du financement à long terme (LTF)…..……...154

Figure 9-3 : Illustration des impacts des tarifs non reflétant les coûts sur les services publics. ESKOM……..…158

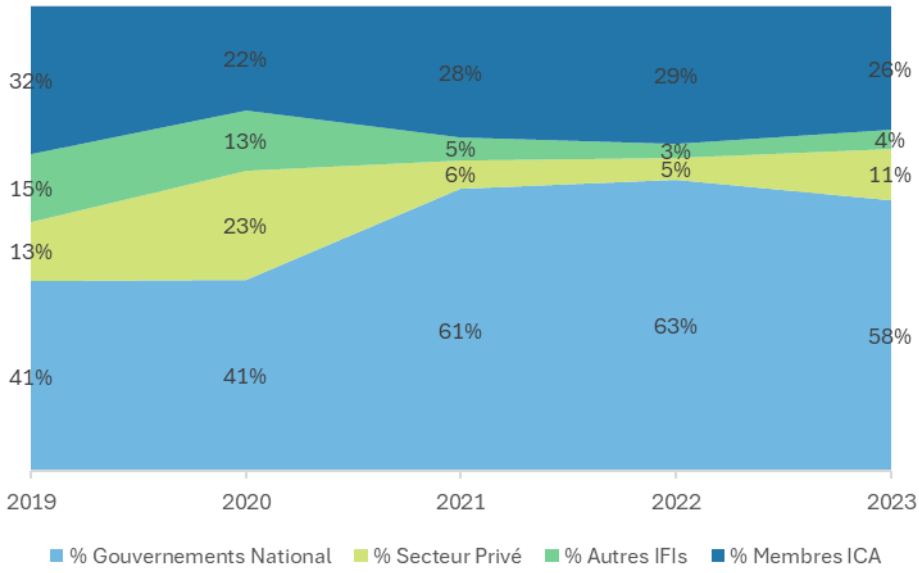
Figure 9-4 : Liste des projets NEPAD-IPPF approuvés pour la période 2021-2023……171

Vue d'ensemble

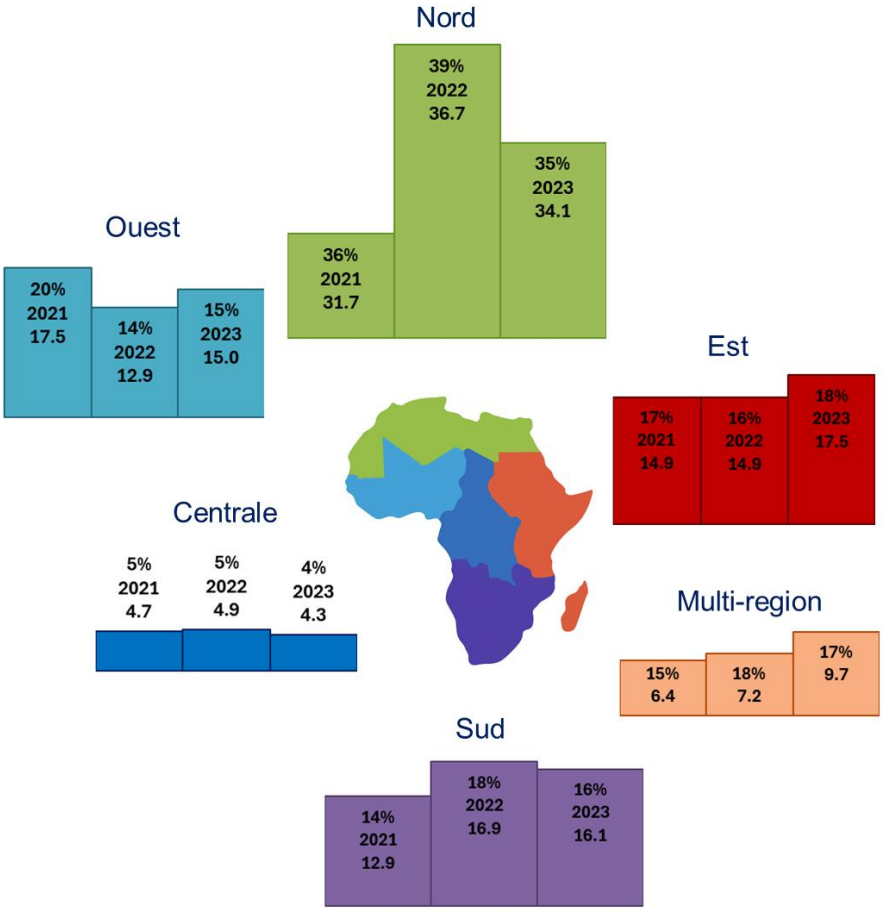
Le financement a connu une croissance régulière au cours des trois dernières années, retrouvant son dynamisme après la crise du COVID. Sur cette période, il s'établit en moyenne à 92,7 milliards de dollars par an.



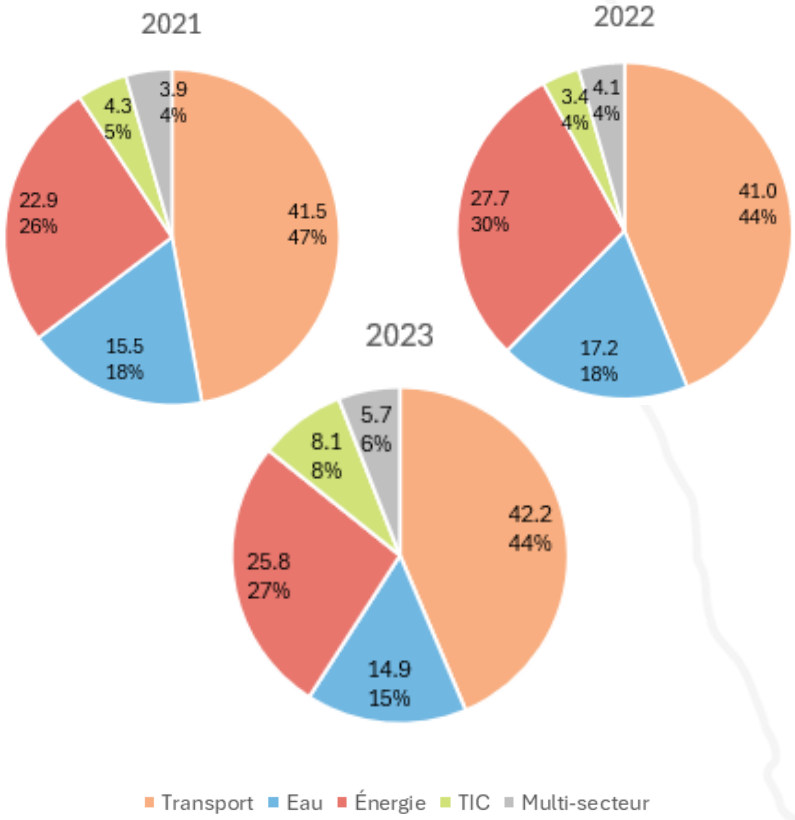
La part du financement provenant des membres de l'ICA et d'autres IFI a diminué, passant de 47 % en 2019 à 30 % en 2023, tandis que le financement des gouvernements nationaux a augmenté.



L'Afrique du Nord a reçu la plus grande part du financement des infrastructures, avec un pic de 36,7 milliards de dollars américains.



Les transports ont bénéficié de la plus grande part du financement des infrastructures, avec un pic de 42,2 milliards de dollars en 2023.





Messages clés et conclusions

1

1.1 Financement des infrastructures Tendances et perspectives politiques

Des investissements dans les infrastructures soigneusement planifiés et financés sont essentiels à la transformation économique, à la réduction de la pauvreté, à la croissance industrielle et à une intégration régionale plus profonde en Afrique. Alors que les besoins en infrastructures dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'eau et des TIC ont fortement augmenté, la hausse des niveaux de financement n'a pas permis d'empêcher le déficit de financement des infrastructures de passer de 112 milliards de dollars en 2021 à 118 milliards de dollars en 2023.

Au cours de cette période, les gouvernements, les partenaires de développement et les investisseurs privés se sont tournés vers les instruments de dette, les mécanismes de financement mixte et les partenariats public-privé pour aider à combler le déficit, alors même qu'ils sont confrontés à l'alourdissement du service de la dette, à des conditions de prêt moins concessionnelles et à l'évolution des priorités en matière de financement climatique. Malgré ces efforts, le déficit continue de se creuser, sous l'effet de l'escalade des besoins. Pour inverser cette tendance, il faudra renforcer la résilience budgétaire, mobiliser l'épargne nationale à long terme, approfondir la collaboration entre les secteurs public et privé et tirer parti des financements alignés sur les ODD pour débloquer des capitaux concessionnels et à impact.

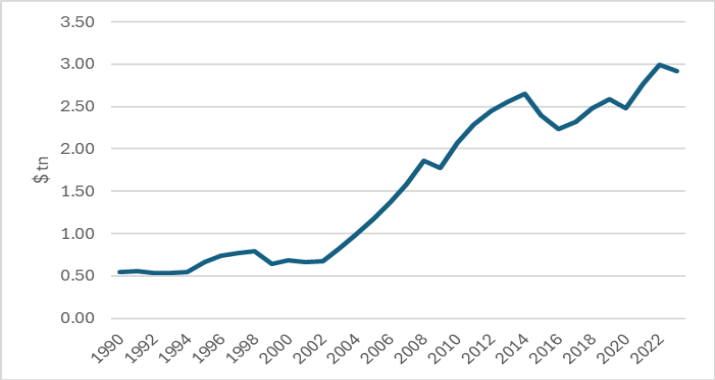
1.1.1 Contexte

Grâce aux budgets de financement public, le PIB cumulé des pays africains a atteint 2 600 milliards de dollars en 2014, son niveau le plus élevé dans les années 2010, avant de baisser en 2015 et 2016. Le PIB africain s'est redressé pour atteindre 2 500 milliards de dollars en 2019. Cependant, la pandémie de COVID-19 a affecté le processus de reprise et le PIB africain a diminué de 30 milliards de dollars en 2020. Grâce aux investissements dans les infrastructures, le PIB africain a dépassé son pic de 2014 en 2021, atteignant 2 760 milliards de dollars, et a atteint un niveau historique de 2 990 milliards de dollars en 2022. Affecté par de multiples chocs en 2023, le PIB africain a chuté à 2 920 milliards de dollars en 2023.

Historiquement, le Nigeria a toujours été la plus grande économie d'Afrique. Cependant, grâce à des investissements publics records dans les infrastructures, supérieurs à 20 milliards de dollars en 2021 et 2022, l'Égypte a dépassé le Nigeria avec un PIB de 394 milliards de dollars en 2023. Toutefois, les investissements dans les infrastructures peuvent être une arme à double tranchant. En 2023, les dépenses excessives ont rendu les finances publiques égyptiennes insoutenables et, en 2023, le gouvernement égyptien n'a eu d'autre choix que de demander un plan de sauvetage au FMI. L'une des conditions de ce plan de sauvetage est la réduction du budget consacré au financement des infrastructures publiques et la création d'un environnement propice à la participation du secteur privé.

Le lien entre le PIB et les dépenses d'infrastructure, ainsi que l'importance d'une structure et d'une planification minutieuses des dépenses d'infrastructure, constituent la base des tendances et des perspectives politiques présentées dans ce rapport.

Figure 1-1 : PIB africain cumulé 1990-2023



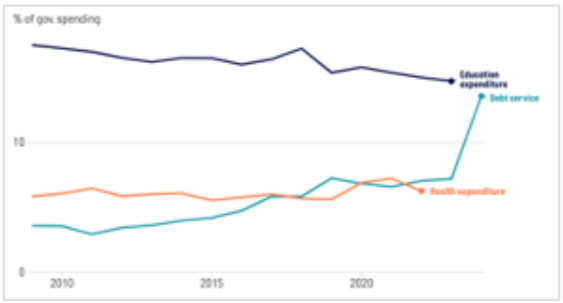
Source : Base de données de la Banque mondiale

1.1.2 Tendances stratégiques

Entre 2010 et 2020, le financement des infrastructures en Afrique a atteint un pic de 99,6 milliards de dollars en 2013, sous l'effet de la faiblesse des taux d'intérêt mondiaux et du niveau élevé des prix des matières premières, mais la baisse consécutive du PIB et des recettes tirées des matières premières a poussé de nombreux pays au-delà des seuils de viabilité de la dette. La dette souveraine et la dette garantie par l'État représentent désormais une part croissante des dépenses publiques et huit pays se sont retrouvés en situation de surendettement en 2023, tandis que 29 autres sont exposés à un risque élevé ou modéré.

Cette tendance est illustrée par le fait que, dans plusieurs pays, la part du budget consacrée au service de la dette dépasse celle consacrée au secteur de la santé et se rapproche des niveaux consacrés à l'éducation.

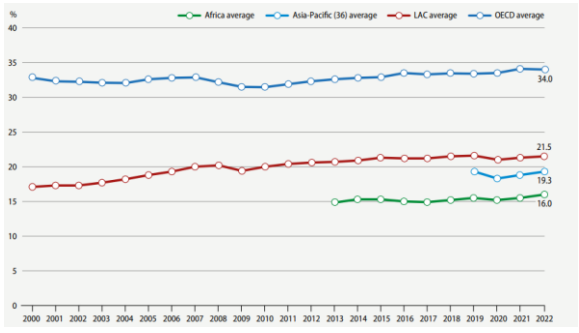
Figure 1-2 : Service de la dette en pourcentage des dépenses publiques (médiane africaine)



Source : Données issues des statistiques internationales de la dette (IDS), de l'Institut de statistique de l'UNESCO, du GHED de l'OMS et du WEO du FMI.

Le financement national reste sous-utilisé : les sorties illicites de 858 milliards de dollars entre 2010 et 2018 ont dépassé les IDE et l'APD, tandis que les fonds de pension et les fonds souverains détiennent la majeure partie des milliers de milliards d'actifs à l'étranger au lieu de financer les infrastructures locales. La mobilisation des ressources nationales en Afrique est inférieure à celle du reste du monde. Le graphique ci-dessous illustre le fait que le ratio impôts/PIB de l'Afrique est inférieur à celui du reste du monde.

Figure 1-3 : Ratios des recettes fiscales par rapport au PIB dans les régions du monde, 2000-2022



Source : Statistiques sur les recettes en Afrique. OCDE. 2024

Dans le secteur des transports, l'urbanisation, l'intégration régionale et les impératifs climatiques redéfinissent les investissements dans ce domaine. Les grandes villes adoptent des systèmes de BRT, de LRT et de métro, tels que le BRT électrique de Dakar, financés par la Banque mondiale, la BAD, la BEI et des fonds climatiques.

La deuxième phase du PIDA vise à mobiliser 160,8 milliards de dollars pour 69 projets régionaux, en tirant parti des prêts souverains, des fonds concessionnels et des concessions de péage. Les corridors ferroviaires tels que Mombasa-Nairobi et Addis-Djibouti sont financés par des crédits à l'exportation chinois et des cofinancements multilatéraux. Les extensions portuaires dans le cadre de modèles de construction-propriété-transfert et de concession, les terminaux aéroportuaires soutenus par des PPP et les ports secs intérieurs bénéficient tous d'un financement mixte afin d'améliorer les flux commerciaux.

Les investissements dans l'électrification des transports et dans l'amélioration de la résilience climatique des infrastructures ont considérablement augmenté au cours des trois dernières années.

Dans le secteur de l'énergie, l'intégration électrique via le Plan directeur continental et le Marché unique africain de l'électricité vise à réduire les coûts et à renforcer la sécurité énergétique en reliant les réseaux nationaux. Les systèmes de stockage d'énergie par batterie (par exemple, le Hex BESS de 1 440 MWh d'Eskom) créent de nouvelles sources de revenus grâce à des contrats de capacité et des services auxiliaires.Les projets d'hydrogène vert en sont encore à leurs débuts (seulement 1 % au stade de la décision finale d'investissement contre 7 % au niveau mondial), mais les ressources renouvelables abondantes de l'Afrique pourraient lui permettre de se positionner comme un producteur majeur[1] .

Les PPP indépendants de transport d'électricité (ligne 400 kV Lessos-Loosuk au Kenya) et les modèles de location de panneaux solaires photovoltaïques (par exemple, RELEASE de Scatec, d'une capacité de 28,6 MW) introduisent une certaine flexibilité et atténuent les déséquilibres liés aux garanties souveraines.

1 L'opportunité hydrogène en Afrique | Conseil de l'hydrogène

Le financement des infrastructures hydrauliques reste insuffisant malgré un besoin annuel estimé entre 30 et 60 milliards USD pour atteindre l'accès universel. La gouvernance fragmentée, la faiblesse des mécanismes de recouvrement des coûts et les capacités limitées des services publics empêchent la mise en place de projets bancables. Une planification intégrée selon une approche "water-lens", englobant l'agriculture, l'énergie et l'industrie, pourrait générer de la valeur. Le projet d'approvisionnement en eau de Bita en Angola, d'un montant de 1,08 milliard USD, illustre à la fois l'ampleur et la complexité du financement mixte dans un contexte de stress climatique.

La connectivité TIC nécessite des investissements dans quatre domaines : les câbles sous-marins et les stations d'atterrissage (« premier »), les réseaux nationaux à fibre optique (« milieu »), le partage des réseaux d'accès radio (RAN) et les solutions satellitaires (« dernier »), ainsi que les cadres réglementaires, la cybersécurité et les centres de données («invisible»). L'Afrique subsaharienne est confrontée à un déficit d'investissement de 91 milliards de dollars pour atteindre une couverture à large bande de 90 %, les satellites comblant les déficits des zones reculées à raison de 200 dollars par mois et par cluster. Le partage des réseaux d'accès radio (RAN) peut réduire les coûts du dernier kilomètre d'au moins 25 %. La gouvernance et la sécurité du « kilomètre invisible » nécessitent environ 10 milliards de dollars par an.

1.1.3 Perspectives politiques

Pour parvenir à un financement durable des infrastructures, il faut commencer par renforcer la marge de manœuvre budgétaire grâce à une gestion plus intelligente de la dette et à une augmentation des recettes nationales. Le service de la dette excessive absorbe déjà une part plus importante des budgets nationaux que les dépenses de santé dans plus de 30 pays, et en 2023, huit nations se sont retrouvées en situation de surendettement, tandis que 29 autres présentaient un risque élevé ou modéré. Pour éviter cette situation, les gouvernements doivent réduire les dépenses fiscales — la suppression des incitations redondantes pourrait libérer jusqu'à 46 milliards de dollars par an — et moderniser l'administration des recettes. **Les réformes fiscales électroniques en Afrique du Sud ont réduit le temps consacré à la conformité à la TVA de plus de 20 %, et la déclaration électronique au Rwanda a augmenté les recettes fiscales de 6 %, illustrant les gains liés à la numérisation.** Parallèlement, l'accumulation de réserves de change au-delà des niveaux adéquats entraîne des coûts d'opportunité élevés : les fonds placés dans des actifs à faible rendement pourraient être utilisés pour financer des routes, des centrales électriques ou des réseaux d'approvisionnement en eau, ce qui stimulerait à son tour la croissance économique.

La mobilisation de l'épargne nationale à long terme peut contribuer à affranchir les investissements dans les infrastructures des emprunts étrangers volatils. Les fonds de pension africains détiennent aujourd'hui des milliers de milliards d'actifs, mais n'allouent moins de 1 % à des infrastructures locales, contre 3 à 10 % dans les pays de l'OCDE. **La réforme de la réglementation afin d'autoriser les investissements dans les infrastructures, comme l'a fait le Consortium d'investissement des fonds de pension du Kenya, et la mise en commun des actifs au niveau régional permettraient de canaliser ces fonds vers les corridors de transport, les énergies renouvelables et les projets sociaux.**

Les instruments de financement mixte (par exemple, les modèles de garanties et de tranches de première perte) doivent être déployés plus largement afin de réduire les risques liés aux projets et d'attirer les capitaux privés, en particulier dans un contexte de durcissement des conditions des prêts concessionnels ;

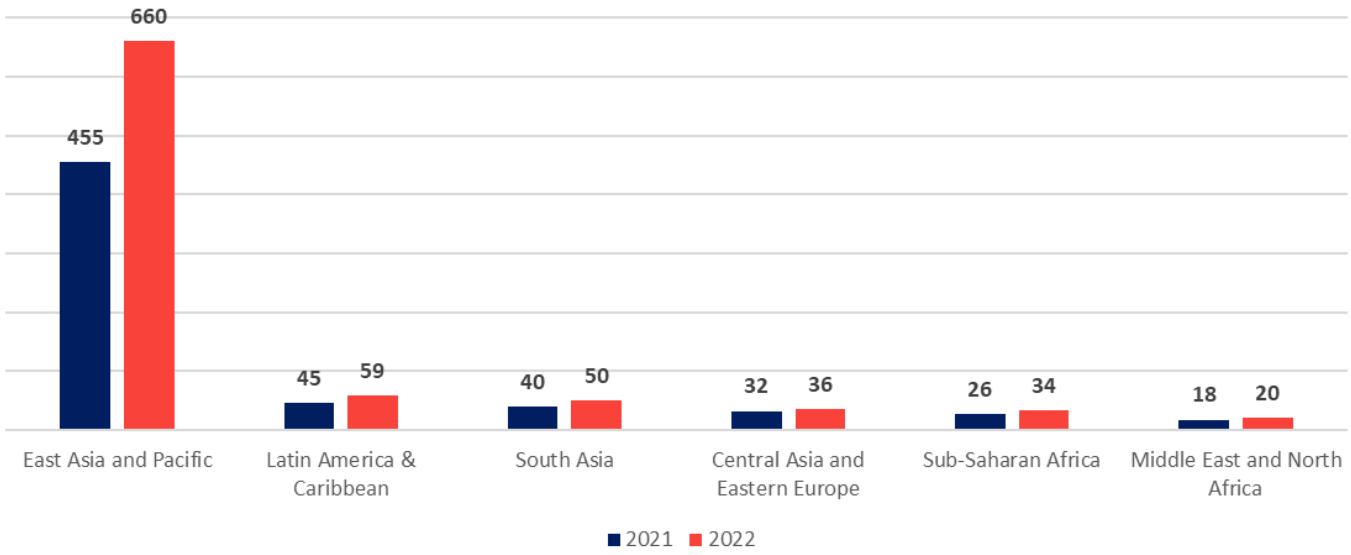
Les délais de grâce moyens sont passés de 10 à 5-6 ans. La part des dons dans l'APD a reculé de 42 % en 2012 à 30 % en 2022.

Les partenariats public-privé offrent d'autres possibilités pour étirer les maigres fonds publics. Des réglementations solides et transparentes en matière de PPP et des processus d'approvisionnement rationalisés peuvent inverser la tendance récente à la baisse des investissements dans les PPP — les secteurs de l'énergie et des TIC ont à eux seuls attiré 3,5 milliards de dollars pour 66 projets en 2023 — tandis que les concessions de routes à péage et les PPP pour les terminaux aéroportuaires permettent aux gouvernements de percevoir des recettes grâce aux redevances d'utilisation plutôt qu'aux impôts. **Le recyclage des actifs, c'est-à-dire la vente ou la location d'actifs publics existants pour financer de nouveaux projets, est également prometteur : le programme Senegambia Bridge de 100 millions de dollars d'Africa50 en Gambie a libéré des capitaux sans alourdir la dette.** Le succès dépend de cadres institutionnels clairs, d'une évaluation solide et de l'adhésion du public afin de garantir que les recettes soient réinvesties dans des infrastructures à fort impact.

L'intégration des objectifs de développement durable (ODD) dans la planification et le financement des infrastructures peut débloquer des capitaux concessionnels, climatiques et à impact. Les projets qui contribuent explicitement à l'accès universel (ODD 6, 7, 9), à la résilience climatique (ODD 13) et à l'inclusion (ODD 10, 11) attirent des instruments de financement mixte et peuvent être éligibles aux obligations vertes et sociales. **Le Nigeria, le Kenya et l'Afrique du Sud ont déjà émis des obligations vertes pour les énergies renouvelables, les transports propres et les systèmes d'approvisionnement en eau résilients au changement climatique, bénéficiant ainsi de primes de risque plus faibles et d'un accès à de nouveaux pools d'investisseurs.** Pour développer le financement des ODD, les gouvernements devraient intégrer les indicateurs de performance des ODD dans les plans nationaux d'infrastructure et la gestion des investissements publics, inscrire les critères ESG dans les documents d'appel d'offres et renforcer la capacité des agences à rendre compte des résultats liés aux ODD, améliorant ainsi la transparence et la confiance des investisseurs.

Il est indispensable d'augmenter le financement climatique si l'Afrique veut construire des infrastructures résilientes et à faible émission de carbone. Bien que le continent ait besoin d'environ 277 milliards de dollars par an jusqu'en 2030 pour atteindre ses CDN, il n'a obtenu que 12 à 15 % de cette somme en 2019-2020, ce qui laisse un déficit annuel de 200 à 400 milliards de dollars. Il sera essentiel de développer les financements mixtes pour l'adaptation et l'atténuation, de renforcer les mécanismes de préparation des projets tels que le Programme de préparation du Fonds vert pour le climat et de développer les marchés nationaux des obligations vertes.

Figure 1-4 : Répartition du financement mondial de la lutte contre le changement climatique par région de destination (en milliards de dollars)



Source : CPCS, d'après la base de données « The Global Landscape of Climate Finance »

1.2 Effets de la COVID-19 sur les investissements dans les infrastructures

La pandémie de COVID-19 a perturbé le déploiement des infrastructures en Afrique à une échelle sans précédent. En 2020, les engagements du secteur privé dans les pays en développement du monde entier ont chuté à seulement 45,7 milliards de dollars, soit une baisse de 52 % par rapport à 2019[2], reflétant l'impact généralisé de la pandémie de COVID-19 sur les investissements dans les infrastructures à l'échelle mondiale, les confinements ayant interrompu les travaux de construction, paralysé les chaînes d'approvisionnement et conduit de nombreux gouvernements à réorienter leurs budgets vers la santé et l'aide sociale.

Cette perturbation ne s'est pas produite dans le vide. Elle a coïncidé avec l'effondrement des prix mondiaux des matières premières, en particulier du pétrole et des minerais, dont dépendent de nombreuses économies africaines pour leurs recettes d'exportation, leurs gains en devises étrangères et leur stabilité budgétaire.

Pour les pays exportateurs de pétrole comme le Nigeria et l'Angola, et les économies riches en minerais comme la Zambie et la République démocratique du Congo, la forte contraction de la demande sur les marchés mondiaux a considérablement réduit les revenus nationaux et a encore limité la capacité d'investissement public.

Parallèlement, le niveau de la dette publique en Afrique, qui était déjà en hausse avant la pandémie, a atteint des seuils critiques pendant cette période de COVID. De nombreux pays sont entrés dans la crise avec une marge de manœuvre budgétaire limitée, et la nécessité de dépenses d'urgence dans les domaines de la santé, de la protection sociale et des mesures de relance économique a poussé le poids de la dette à des niveaux historiques.

2 Base de données sur la participation privée dans les infrastructures. Banque mondiale. 2022.

De même, les données montrent que la COVID a réduit les flux de financement de l'APD de 6,4 milliards de dollars en 2019 à 4,7 milliards de dollars et 4,6 milliards de dollars en 2020 et 2021, respectivement[3] . En 2022, cependant, le total des décaissements des gouvernements, des IFI et des investisseurs commerciaux a rebondi.

Le financement des infrastructures liées au climat suit une tendance similaire : les flux ont augmenté de 48 % pour atteindre 44 milliards de dollars en 2021/22, soutenus par 19 milliards de dollars provenant des banques multilatérales de développement et 8 milliards de dollars de capitaux privés, alors même que les contributions publiques nationales en faveur du climat sont passées de 1,6 milliard de dollars à 1 milliard de dollars[4] .

Cette tendance, caractérisée par une forte baisse due à la pandémie suivie d'un rebond pour rattraper le retard, signifie que les augmentations structurelles réelles du financement des infrastructures en Afrique ne se sont pas encore concrétisées. Pour aller au-delà d'une reprise cyclique, il faudra mettre en place de nouveaux modèles qui renforcent la résilience budgétaire, mobilisent l'épargne nationale à long terme, approfondissent la collaboration entre les secteurs public et privé et développent les instruments concessionnels alignés sur les ODD.



3 OCDE, 2025.
4 Climate Policy Initiative. Octobre 2024.



Tendances de financement

2

2.1 Un examen plus approfondi examen du déficit de financement des infrastructures en Afrique

Cette section examine le déficit de financement des infrastructures en Afrique pour la période 2021-2023, en utilisant les données du Global Infrastructure Outlook[5] comme source pour les besoins de financement et les données collectées à partir des budgets gouvernementaux, des registres d'investissement des IFD et d'autres sources (voir section 3.1.1) pour estimer les tendances de financement sur cette période de trois ans. Le Global Infrastructure Outlook inclut les besoins de financement nécessaires pour respecter les engagements pris dans le cadre de l'Accord de Paris ; toutefois, il ne tient pas compte des besoins supplémentaires liés à la création de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA), qui pourraient accroître les besoins de financement, en particulier dans le secteur des transports.

5 https://outlook.gihub.org/

Le déficit de financement augmente...

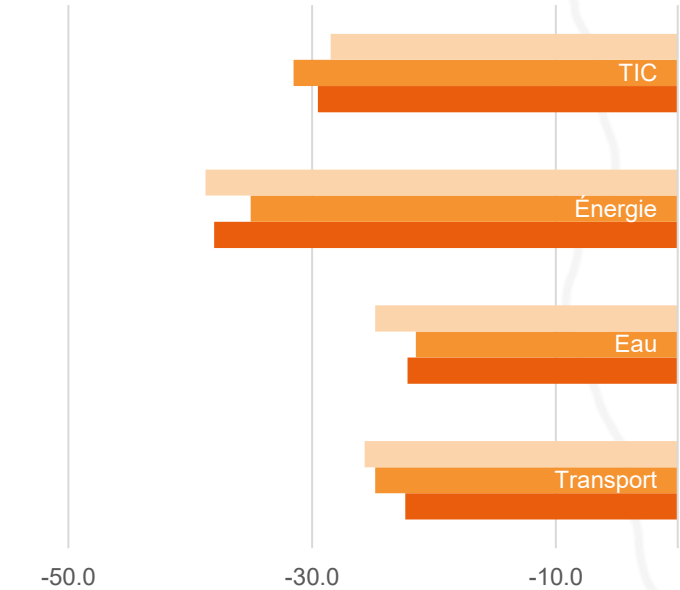
Couvrant quatre secteurs critiques — les transports, l'eau, l'énergie et les technologies de l'information et de la communication (TIC) — l'analyse indique une augmentation constante des besoins en infrastructures, juxtaposée à des niveaux d'investissement relativement stagnants.

Cet écart a entraîné une légère augmentation du déficit de financement, qui est passé de 112 milliards de dollars en 2021 et 2022, à 118 milliards de dollars en 2023. Dans l'ensemble, cela reflète une augmentation nette de 4 % sur la période de trois ans, sans tenir compte des objectifs de développement durable (ODD).

Au cours de cette période, le secteur de l'énergie a connu l'écart le plus important en raison d'une demande plus forte que le taux de croissance des investissements en 2021. L'écart dans le secteur des transports s'est légèrement creusé au cours de la période en raison de la baisse des investissements, reflétant les contraintes budgétaires ou les priorités. L'écart toujours important dans le secteur des TIC met en évidence le sous-financement chronique des infrastructures numériques. L'écart dans le secteur de l'eau a d'abord diminué, mais il a de nouveau augmenté en 2023 en raison d'une baisse significative des investissements, ce qui laisse entrevoir des risques potentiels pour les objectifs en matière d'accès à l'eau. L'écart total a d'augmenter entre 2021 en 2023, ce qui suggère des déséquilibres persistants et la nécessité de renforcer les stratégies de financement afin de combler les écarts spécifiques à chaque secteur.

Lorsqu'on l'évalue par rapport aux objectifs de développement durable (ODD), le déficit de financement devient encore plus prononcé, atteignant 226 milliards de dollars en 2023.

Figure 2-1 : Déficit de financement des infrastructures en 2021, 2022 et 2023 dans les quatre secteurs (en milliards de dollars)



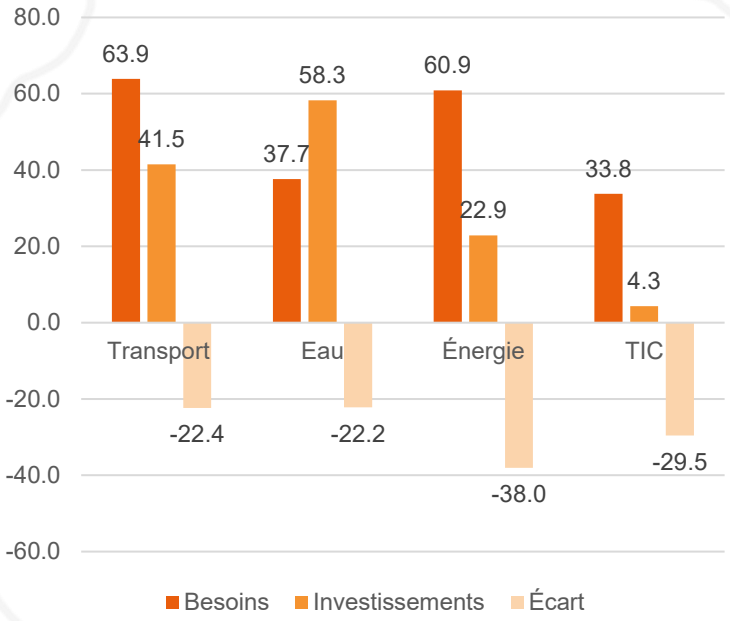
	Transport	Eau	Énergie	TIC
2023	-25.7	-24.8	-38.7	-28.5
2022	-24.8	-21.5	-35.1	-31.5
2021	-22.4	-22.2	-38.0	-29.5

2023 2022 2021

2021

En 2021, le déficit de financement total s'élevait à 112,1 milliards de dollars, le secteur de l'énergie affichant le déficit sectoriel le plus important, à 38,0 milliards de dollars, reflétant des besoins élevés (60,9 milliards de dollars) face à des investissements modestes (22,9 milliards de dollars). Les TIC suivaient avec un déficit de 29,5 milliards de dollars, dû à des investissements faibles (4,3 milliards de dollars) par rapport aux besoins (33,8 milliards de dollars). Le déficit du secteur des transports s'élevait à 22,4 milliards de dollars, les besoins (63,9 milliards de dollars) dépassant largement les investissements (41,5 milliards de dollars). Le secteur de l'eau affichait un déficit similaire de 22,2 milliards de dollars, les investissements (15,5 milliards de dollars) étant inférieurs aux besoins (37,7 milliards de dollars). Ces déficits soulignent les difficultés initiales rencontrées pour mobiliser des capitaux suffisants, en particulier dans les secteurs de l'énergie et des TIC.

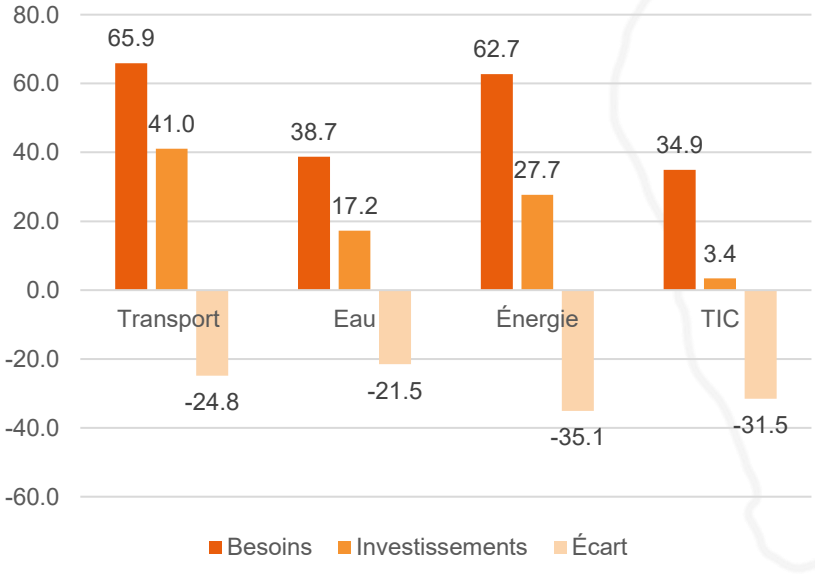
Figure 2 2 : Infrastructure Financement des déficits 2021 (en milliards de dollars)



2022

D'ici 2022, le déficit total est demeuré à peu près constant atteindre 112,9 milliards de dollars, les besoins ayant augmenté à 202,2 milliards de dollars tandis que les investissements ont augmenté à 89,3 milliards de dollars. Le déficit dans le secteur de l'énergie s'est réduit à 35,1 milliards de dollars grâce à une augmentation des investissements à 27,7 milliards de dollars, même si les besoins ont augmenté à 62,7 milliards de dollars. Le déficit dans le secteur des transports a augmenté pour atteindre 24,8 milliards de dollars, car même une légère augmentation des

Figure 2 3 : Déficits de financement des infrastructures Écarts de financement 2022 (en milliards de dollars)



investissements à 41,0 milliards de dollars n'a pas suffi à répondre à des besoins encore plus élevés (65,9 milliards de dollars). Le déficit dans le secteur des TIC s'est réduit à 31,5 milliards de dollars, les investissements ayant diminué à 3,4 milliards de dollars malgré une augmentation des besoins à 34,9 milliards de dollars. Le déficit dans le secteur de l'eau s'est légèrement réduit à 21,5 milliards de dollars, les investissements (17,2 milliards de dollars) n'ayant pas suivi le rythme des besoins (38,7 milliards de dollars).

2023

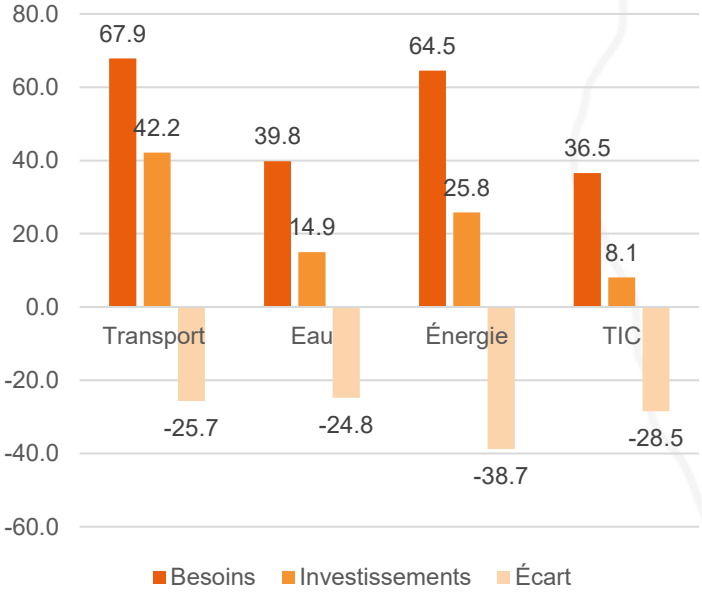
En 2023, l'écart a atteint 117.7 milliards de dollars, soit une augmentation de 4 % par rapport à 2022, les besoins ayant grimpé à 208,7 milliards de dollars tandis que les investissements ont diminué à 90,9 milliards de dollars. L'écart dans le domaine de l'énergie s'est creusé pour atteindre 38,7 milliards de dollars, les besoins (64,5 milliards de dollars) dépassant largement les investissements (25,8 milliards de dollars). L'écart dans le secteur des transports s'est creusé pour atteindre 25,7 milliards de dollars, reflétant une baisse des investissements par rapport à 2022, à 42,2 milliards de dollars, alors que les besoins ont augmenté pour atteindre 67,9 milliards de dollars. L'écart dans le secteur de l'eau s'est également creusé, atteignant 24,8 milliards de dollars, en raison d'une baisse des investissements à 14,9 milliards de dollars, alors que les besoins ont augmenté pour atteindre 39,8 milliards de dollars. L'écart dans le secteur des TIC s'est légèrement réduit pour atteindre 28,5 milliards de dollars, malgré des investissements faibles (8,1 milliards de dollars) par rapport aux besoins (36,5 milliards de dollars), en raison d'une hausse temporaire des investissements. Les données de 2023 révèlent des défis de financement aigus, en particulier dans les secteurs de l'énergie et de l'eau.

... principalement en raison de l'augmentation des besoins...

Entre 2021 et 2023, les besoins en infrastructures dans les quatre secteurs ont affiché une croissance constante, reflétant la pression croissante exercée sur les économies africaines pour qu'elles développent et modernisent leurs systèmes essentiels. Les besoins totaux sont passés de 196,26 milliards de dollars en 2021 à 208,66 milliards de dollars en 2023, soit un taux de croissance annuel d'environ 3,1 %.

Le secteur des transports a toujours représenté la part la plus importante, avec des besoins passant de 63,87 milliards de dollars en 2021 à 67,85 milliards de dollars en 2023, sous l'effet de la demande d'amélioration des infrastructures routières, ferroviaires et portuaires afin de soutenir le commerce et l'urbanisation.

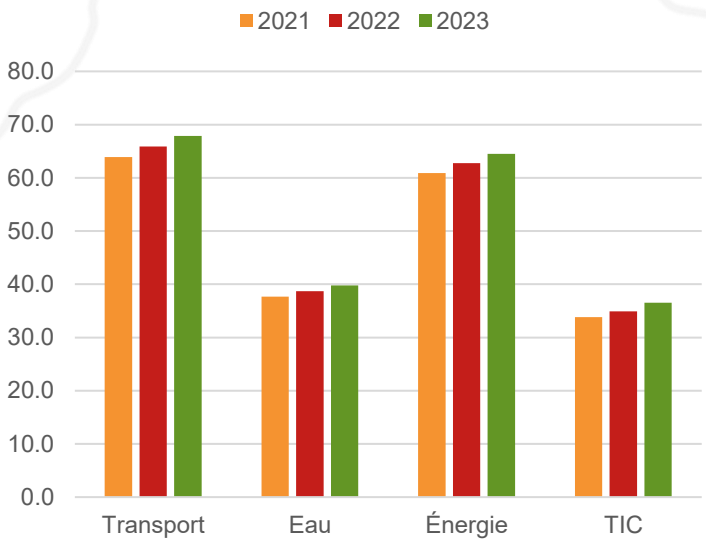
Figure 2 4 : Déficits de financement des infrastructures 2023 (en milliards de dollars)



Le secteur de l'énergie suit de près, avec des besoins passant de 60,9 milliards de dollars à 64,5 milliards de dollars au cours de la même période, soulignant l'urgence d'étendre la production et la distribution d'électricité pour remédier aux déficits d'accès à l'énergie.

Les besoins en infrastructures hydrauliques, qui englobent l'approvisionnement en eau et l'assainissement, ont connu une augmentation plus modérée, passant de 37,7 milliards de dollars à 39,8 milliards de dollars, tandis que les besoins en TIC sont passés de 33,8 milliards de dollars à 36,5 milliards de dollars, reflétant l'importance croissante de la connectivité numérique.

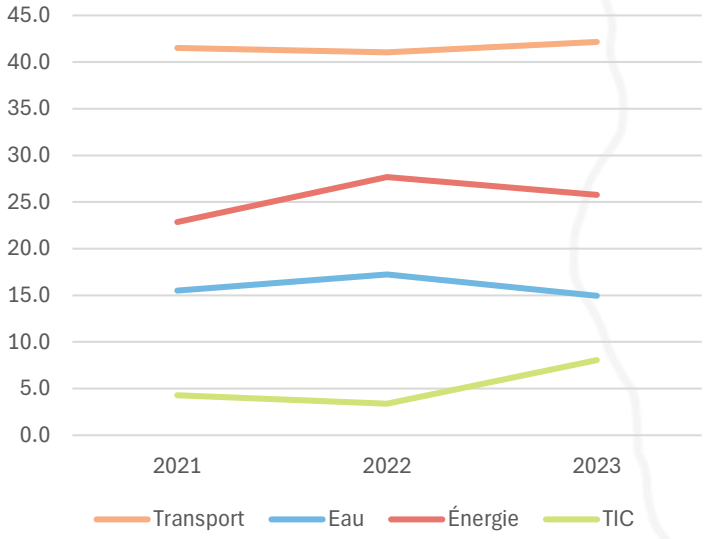
Figure 2-5 : Besoins de financement des infrastructures Besoins, 2021-2022-2023 (en milliards de dollars)



…et une croissance des investissements qui reste à la traîne par rapport à la demande.

Les données montrent que les investissements dans les infrastructures en Afrique ont connu une croissance modérée entre 2021 et 2023, passant de 84,2 milliards de dollars en 2021 à 89,3 milliards de dollars en 2022, avant de diminuer légèrement pour atteindre 90,9 milliards de dollars en 2023. Lorsque les investissements multisectoriels sont pris en compte, ces totaux augmentent légèrement. Bien que l'enveloppe totale ait augmenté de plus de 8 % au cours de cette

Figure 2-6 : Évolution des investissements dans les infrastructures, 2021-2022-2023 (en milliards de dollars)



période, les modèles d'investissement sont insuffisants pour répondre aux besoins croissants.

Les modèles d'investissement révèlent des tendances sectorielles inégales dans les domaines des transports, de l'eau, de l'énergie et des TIC, ce qui souligne les difficultés à aligner les flux financiers sur les demandes sectorielles.

Au cours de cette période de trois ans, les investissements dans les transports ont augmenté de 2 %, ceux dans l'eau ont diminué de 4 %, ceux dans l'énergie ont augmenté de 13 % et ceux dans les TIC ont augmenté de 88 %.

Dans l'ensemble, les tendances reflètent une stagnation ou un déclin dans les secteurs traditionnels tels que les transports et l'eau en 2023, qui n'est que partiellement compensé par la forte hausse des investissements dans les TIC.

Ce rapport examine en détail la dynamique sectorielle, les tendances temporelles et les implications pour le développement durable, et fournit une évaluation complète du financement des infrastructures.



2.2 Qui finance les infrastructures africaines ?

L'engagement en faveur des infrastructures africaines s'est redressé après la baisse enregistrée en 2020 en raison de la pandémie de COVID-19 (voir section 1.2). La réduction significative du financement provenant des IFI et du secteur privé a été compensée par une augmentation des dépenses des gouvernements nationaux.

La part des gouvernements nationaux dans le financement des infrastructures est passée de 41 % en 2020 à 61 % en 2021, elle est restée stable en 2022 et a légèrement baissé à 58 % en 2023. Cette augmentation de la part du financement des infrastructures est symptomatique d'une augmentation de la capacité des gouvernements africains à investir dans leurs infrastructures.

Le financement des membres de l'ICA a augmenté entre 2021 et 2022, principalement grâce à la croissance des investissements et des prêts accordés par la BAD et la Banque mondiale. Il a diminué en 2023 en raison d'une baisse des investissements de la Banque mondiale.

Les données montrent également que les contributions de la Chine aux infrastructures africaines ont continué à baisser en 2021 et 2022, les contributions du Groupe de coordination arabe dépassant celles de la Chine pour la première fois depuis 2016 au cours de ces deux années.

Le financement du secteur privé est passé de 19 milliards de dollars en 2020 à 5,4 milliards de dollars en 2021, il a continué à diminuer en 2022 et a commencé à se redresser en 2023. Cette tendance est en partie le résultat d'une reprise retardée suite aux impacts économiques et à l'incertitude liés à la COVID-19.

2.3 Quels sont les secteurs qui attirent les investissements ?

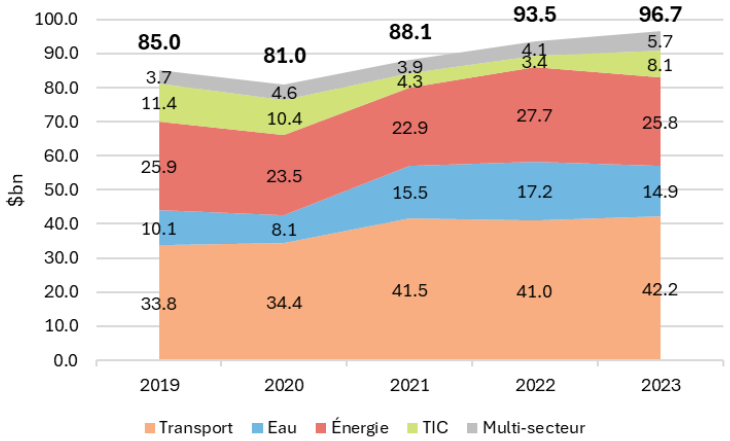
Le secteur des transports a continué de recevoir la plus grande part du financement des infrastructures entre 2021 et 2023. Il a reçu 47 % en 2021 (41,6 milliards de dollars), 44 % en 2022 (41,5 milliards de dollars) et 44 % en 2023 (42,2 milliards de dollars). La part et la valeur absolue du financement du secteur des transports ont augmenté par rapport à 40 % en 2019 et 42 % en 2020.

Le secteur de l'eau et de l'assainissement a connu une augmentation significative de son financement, passant de 8,1 milliards de dollars en 2020 à 15,5 milliards de dollars en 2021. Le financement a continué d'augmenter pour atteindre 17,2 milliards de dollars en 2022, avant de redescendre à 14,9 milliards de dollars en 2023. Cette augmentation des investissements reflète l'importance accordée à l'accès à l'eau potable et à l'assainissement, conformément aux objectifs de développement durable (ODD), ainsi que les efforts visant à construire des infrastructures résilientes au changement climatique.

Le financement du secteur de l'énergie a diminué entre 2020 et 2021, passant de 23,5 milliards de dollars à 23,4 milliards de dollars. Les investissements dans ce secteur ont augmenté de manière significative en 2022 (27,7 milliards de dollars), avant de baisser en 2023 pour atteindre un total de 25,8 milliards de dollars.

Les engagements dans le secteur des TIC ont considérablement diminué en 2021, passant de 10,4 milliards de dollars en 2020 à 4,3 milliards de dollars en 2021. Cette baisse est liée à une diminution du financement du secteur privé, qui est passé de 6,9 milliards de dollars à moins d'un milliard de dollars. Le financement du secteur privé pour les TIC est resté faible en 2022 avant d'augmenter pour atteindre 4,2 milliards de dollars en 2023, cette augmentation des engagements ayant entraîné une augmentation globale du financement des TIC.

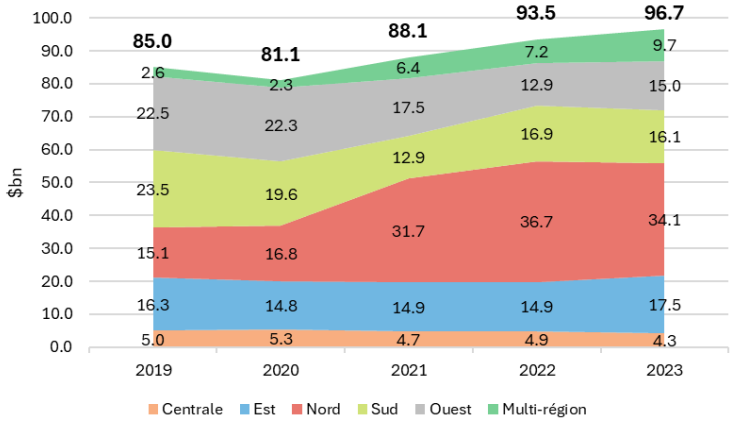
Figure 2-9 : Financement des infrastructures par secteur 2019-2023 (en milliards de dollars)



2.4 Vers quelles régions les fonds sont-ils acheminés ?

La répartition régionale du financement des infrastructures a considérablement changé entre 2020 et 2021. Alors que la région occidentale a reçu la majeure partie du financement pendant plusieurs années, c'est la région nord qui a reçu la plus grande partie en 2021. Cette évolution s'explique en grande partie par une augmentation du financement provenant du budget national égyptien. Le financement de la région sud a également diminué entre 2020 et 2021, en grande partie en raison d'une réduction des dépenses nationales de l'Afrique du Sud. La forte augmentation du financement de projets multirégionaux/ non spécifiés s'explique par le manque de données distinctes pour certaines IFI.

Figure 2-10 : Tendances des engagements par région (en milliards de dollars) (2019-2023)



AVERTISSEMENT

La répartition du financement par source présentée ci-dessus et tout au long du présent rapport est dérivée des engagements des membres de l'ICA.

Les données relatives aux décaissements n'étaient disponibles que pour une partie des membres de l'ICA. Bien que les décaissements fournissent une mesure plus précise des investissements réels dans les infrastructures, l'analyse présentée dans ce rapport s'appuie sur les niveaux d'engagement, car ceux-ci sont plus largement disponibles pour toutes les sources de financement.

En outre, bien que les décaissements puissent être effectués au cours d'une année différente de celle où l'engagement initial a été pris, on part du principe que les engagements pris au cours des années étudiées seront effectifs.

À titre d'information, le premier graphique ci-dessous illustre le financement des infrastructures sur la base des décaissements disponibles des membres de l'ICA, tandis que le second graphique montre le financement sur la base des engagements. Le financement réel est probablement plus élevé que celui indiqué, car les données de plusieurs membres de l'ICA sont manquantes, ce qui place le niveau réel entre les deux chiffres.

Figure 2-11 : Tendances en matière d'engagements par source (2021-2023)

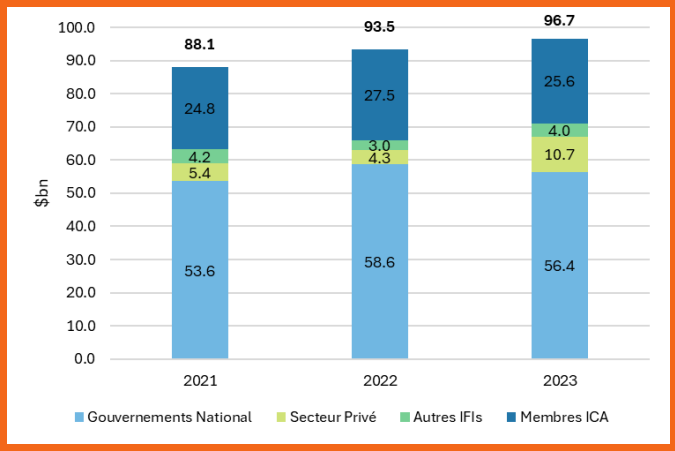
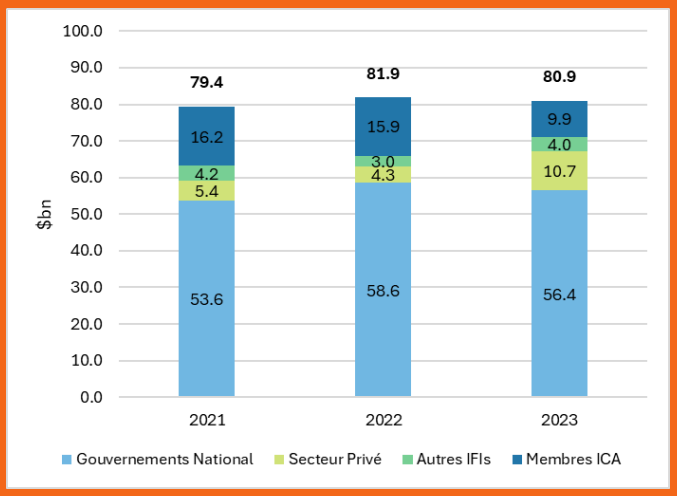


Figure 2-12 : Tendances en matière de décaissements par source (2021-2023)





Financement des infrastructures par les pouvoirs publics

3

3.1 Aperçu

Les investissements des gouvernements nationaux dans les infrastructures représentent la plus grande partie du financement des infrastructures.

L'investissement total dans les infrastructures a augmenté entre 2021 et 2022, passant de 53,6 milliards de dollars à 58,6 milliards de dollars, mais a diminué à 56,4 milliards de dollars en 2023.

Ces investissements représentent une augmentation significative par rapport aux montants des années précédentes (34,8 milliards de dollars en 2019 et 33,4 milliards de dollars en 2020). Cette augmentation s'explique en partie par la croissance du nombre de pays inclus dans l'étude au fil des ans, ce qui a permis d'obtenir un ensemble de données plus complet.

Les données budgétaires nationales ont été collectées pour 51 pays. Les budgets de l'Eswatini, de la Libye, de Djibouti et du Soudan ont été ajoutés au rapport 2021-2023, alors qu'ils n'étaient pas inclus dans les études précédentes. Seules les informations budgétaires relatives à l'Érythrée n'ont pas pu être trouvées pour être incluses dans l'étude.

Le tableau *ci-dessous* présente la contribution totale par pays pour chaque année de l'étude.

Figure 3-1 : Financement des infrastructures publiques nationales par région 2021-2023 (en millions de dollars)

Étiquettes de ligne	2021	2022	2023
Afrique centrale	**2 071,9**	**1 936,4**	**2 118,9**
Burundi	19,0	17,3	24,6
Cameroun	1 072,2	979,7	623,7
République centrafricaine	3,0	4,7	3,4
Tchad	355,8	108,3	404,6
RDC	371,8	609,3	882,7
Guinée équatoriale	110,9	104,2	0
Gabon	69,2	37,8	52,3
République du Congo	60,4	58,1	110,1
Sao Tomé-et-Principe	9,7	16,9	17,5
Afrique de l'Est	**9 436,8**	**7 843,1**	**11 580,6**
Comores	24,1	4,5	10,3
Djibouti	639,6	583,8	774,7
Érythrée	0	0	0
Éthiopie	1 606,0	1 538,5	1 466,2
Kenya	3 353,4	3 371,7	3 053,8
Madagascar	77,0	170,0	230,0
Maurice	170,7	174,3	182,0
Rwanda	339,1	324,7	536,9
Seychelles	25,2	28,7	38,4
Somalie	17,8	28,6	43,2
Soudan du Sud	53,7	177,4	2 004,1
Soudan	49,6	0	0
Tanzanie	2 199,2	629,4	2 577,3
Ouganda	881,3	811,5	663,6
Afrique du Nord	**28 014,9**	**30 826,0**	**26 655,8**
Algérie	3 595,6	4 329,3	6 822,8
Égypte	21 693,4	21 931,4	15 216,1
Libye	0,0	745,9	1 147,0
Mauritanie	118,6	158,9	206,6

Étiquettes de ligne	2021	2022	2023
Maroc	558,7	736,0	717,9
Tunisie	2 048,7	2 924,5	2 545,4
Afrique australe	**8 253,4**	**11 617,8**	**10 976,8**
Angola	1 319,3	2 624,4	2 380,2
Botswana	1 047,6	1 263,5	1 404,7
Eswatini	76,3	46,2	25,4
Lesotho	65,4	89,7	65,0
Malawi	113,5	204,9	67,6
Mozambique	55,0	175,8	298,8
Namibie	103,5	78,2	44,7
Afrique du Sud	5 242,8	6 628,1	6 012,6
Zambie	53,3	247,2	216,7
Zimbabwe	176,7	259,7	461,2
Afrique de l'Ouest	**5 814,1**	**6 424,5**	**5 097,2**
Bénin	247,2	298,2	347,8
Burkina Faso	278,4	549,6	374,5
Cap-Vert	42,7	18,1	25,9
Côte d'Ivoire	1 696,7	968,0	1 270,6
Gambie	54,3	7	0
Ghana	154,7	400,9	270,5
Guinée	64,9	187,9	32,2
Guinée-Bissau	10,4	12,1	26,2
Libéria	42,3	23,3	31,7
Mali	362,5	326,0	262,6
Niger	534,0	390,9	442,3
Nigeria	1 017,7	2 295,4	1 164,5
Sénégal	900,0	650,8	467,1
Sierra Leone	37,4	16,9	8,8
Togo	370,8	279,5	372,4

3.1.1 Méthodologie

Pour tous les pays, les données budgétaires ont été recueillies à partir des lois ou décrets financiers accessibles au public et des rapports. La liste complète des sources figure à l'Annexe 1. Chaque budget a été analysé afin de déterminer le niveau de financement de chaque secteur. Si la valeur réelle des dépenses était disponible grâce à un examen des performances, elle a été utilisée plutôt que les montants des engagements afin de refléter les investissements réels dans les infrastructures.

Lorsque les budgets faisaient la distinction entre les coûts d'investissement et les coûts récurrents, seuls les coûts d'investissement ont été pris en compte. L'entretien des infrastructures (par exemple, l'entretien des routes), bien qu'il s'agisse d'un coût récurrent, a été inclus car il prolonge la durée de vie des infrastructures.

Pour les pays dont l'exercice fiscal diffère de l'année civile, les valeurs budgétaires de l'exercice fiscal ont été enregistrées, puis redistribuées afin de correspondre à l'année civile. Par exemple, si l'exercice fiscal d'un pays s'étend du 1er juillet au 30 juin, 50 % du budget est alloué à chaque année. Bien que cela ne reflète pas nécessairement le calendrier précis des dépenses, cela permet d'analyser les tendances.

Approche pour distinguer les sources internes et externes

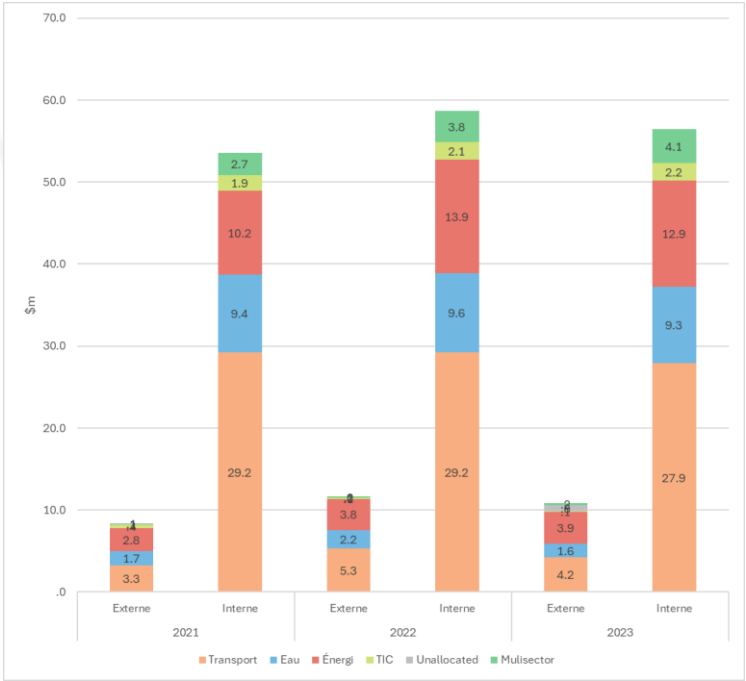
Afin d'éviter les doubles comptages et de fournir des données aussi précises que possible, les financements externes identifiables ont été supprimés.

La méthodologie suivante a été utilisée :

1. **Identification** des prêts et subventions externes dans les budgets de l'État et calcul de leur part dans le budget total ou par le biais de l'identification des projets de financement des membres de l'ICA ;
2. **Calcul** de la part des allocation IF dans le budget total

La possibilité d'un double comptage demeure, car certains pays ne différencient pas les financements externes et internes pour des projets ou des secteurs spécifiques.

Figure 3-2 : Financement interne et externe provenant des budgets nationaux 2021-20233



Il existe un écart entre le financement externe dans le budget du FI et les engagements recueillis auprès des membres de l'ICA et des non-membres de l'ICA, ainsi que du secteur privé. Nous appelons cela des lacunes en matière de gouvernance. Elles découlent soit d'engagements externes, y compris les prêts et subventions annulés, soit de financements internes hors budget, soit de financements externes qui ne sont pas identifiés dans les budgets nationaux. Toutes sont liées à des lacunes dans la gouvernance du FI.

Innovations et limites

Cette méthodologie est suffisante pour déterminer la tendance, mais ne peut être utilisée comme base de référence pour les décisions d'investissement, car les gouvernements révisent toujours leurs budgets en fonction de la situation nationale en matière de développement. En outre, les examens de l'exécution des budgets nationaux sont rares. Il peut exister un écart important entre les engagements budgétaires de l'État et l'examen de leur mise en œuvre.

À mesure que les budgets publics deviendront plus précis et plus transparents, il sera possible de surveiller les lacunes en matière de gouvernance du financement des infrastructures afin d'améliorer le calcul de la combinaison optimale de financements externes/internes.

3.2 Engagements des gouvernements africains en matière d'infrastructures

3.2.1 Par secteur

Transports

En 2021-2023, comme les années précédentes, les transports ont représenté la majeure partie des dépenses publiques d'infrastructure, avec une moyenne de 51 % des dépenses d'infrastructure sur les trois années, soit un total de 86,4 milliards de dollars.

Les dépenses consacrées aux infrastructures de transport sont restées stables de 2021 à 2022, puis ont baissé en 2023. Les pays d'Afrique centrale ont consacré la plus grande partie de leur financement national des infrastructures au secteur des transports.

Eau et assainissement

Les investissements dans le secteur de l'eau et de l'assainissement ont représenté 9,4 milliards de dollars en 2021, 9,6 milliards en 2022 et 9,3 milliards en 2023, le financement total diminuant sur la période de trois ans. Malgré cette baisse, les dépenses consacrées à l'eau et à l'assainissement sont beaucoup plus élevées que les années précédentes. En 2020, les gouvernements nationaux n'ont dépensé que 4,3 milliards de dollars pour les infrastructures d'eau et d'assainissement. Outre l'augmentation de la valeur absolue des dépenses d'infrastructure consacrées à l'eau et à l'assainissement, la part des budgets publics a également augmenté. En 2020, l'eau et l'assainissement représentaient 13 % des budgets nationaux, contre 18 % en 2021. Au niveau national, l'Égypte a été le plus grand contributeur aux dépenses dans le domaine de l'eau et de l'assainissement, suivie par l'Algérie et l'Afrique du Sud. Ces trois pays ont représenté 57 % de l'investissement total dans l'eau et l'assainissement.

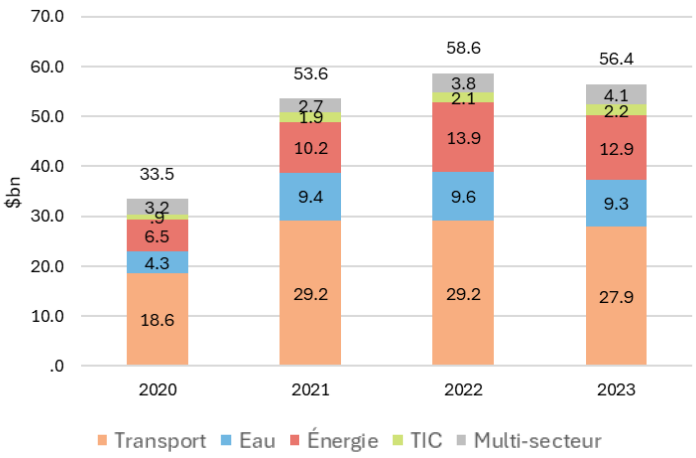
Énergie

Les investissements dans le secteur de l'énergie sont passés de 10,2 milliards de dollars en 2021 à 13,9 milliards de dollars en 2022, puis ont diminué pour atteindre 12,9 milliards de dollars en 2023. Les investissements sur ces trois années ont été plus élevés que lors des périodes précédentes. L'augmentation de la valeur absolue des investissements dans l'énergie a également représenté une part plus importante des budgets nationaux. En 2020, l'énergie représentait 19 % des investissements dans les infrastructures, contre 19 % en 2021, 24 % en 2022 et 23 % en 2023.

TIC

Avec une moyenne de seulement 4 % entre 2021 et 2023, les dépenses consacrées aux TIC ont représenté la plus petite part du financement des infrastructures. Les gouvernements nationaux ont contribué à hauteur de 1,9 milliard de dollars en 2021, 2,1 milliards en 2022 et 2,2 milliards en 2023. Les gouvernements nationaux de la région nord-africaine ont investi le pourcentage le plus élevé de leur budget dans le secteur des TIC.

Figure 3-3 : Financement des infrastructures par les gouvernements nationaux (2020-2023)

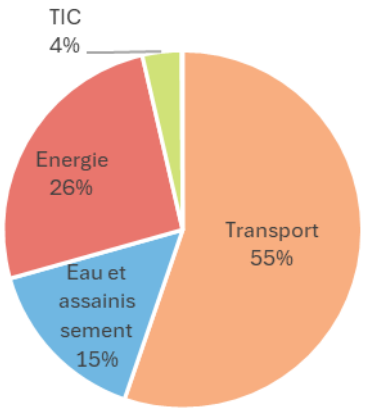




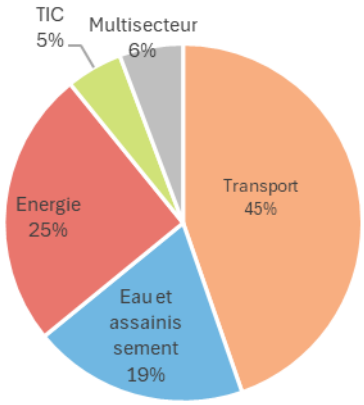
3.2.2 Par sous-région

Figure 3-4 : Allocations budgétaires nationales pour les infrastructures par région (total 2021-2023)

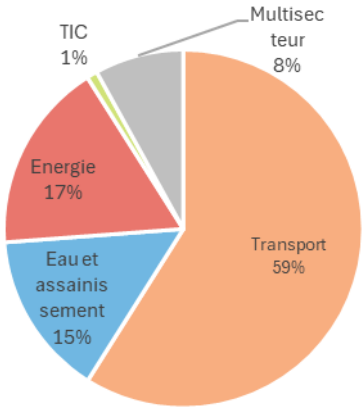
Afrique de l'Ouest



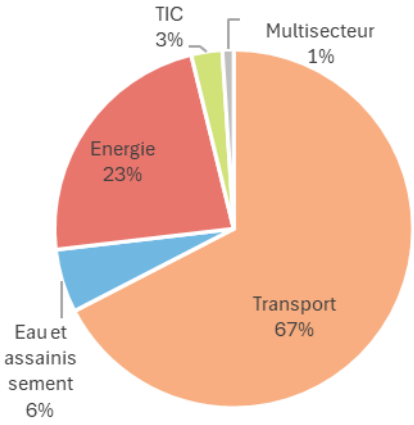
Afrique du Nord



Afrique de l'Est

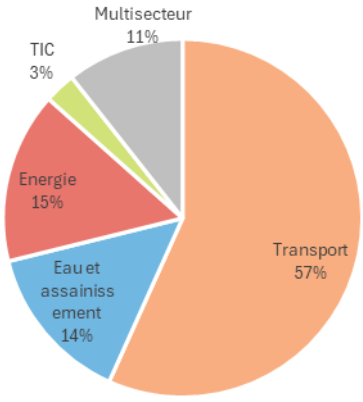


Afrique centrale





Afrique australe





Financement des membres de l'ICA

4

4.1 Aperçu

Le chapitre 4 analyse les engagements pris par les membres de l'ICA pour la période 2021-2023 et les compare aux engagements pris par d'autres bailleurs de fonds et aux engagements des années précédentes, dans une perspective sectorielle et régionale. Ce chapitre fournit également une répartition par membre de l'ICA.

Les données relatives aux engagements des membres de l'ICA ont été recueillies à partir de sources publiques et directement auprès des membres via une enquête. Les données montrent que le financement des infrastructures par les membres de ICA, d'un montant total de 77,9 milliards de dollars pour la période 2021-2023, représente la deuxième part la plus importante du financement des infrastructures après les contributions budgétaires nationales. Il s'agit d'une augmentation du niveau d'investissement par rapport aux années précédentes, qui s'explique peut-être par la réduction des dépenses d'infrastructure en 2020 en raison des effets de la Covid-19.

Les données ont été mises à disposition pour les membres de l'ICA suivants et sont examinées dans ce chapitre :

- La société Africa Finance Corporation (AFC)
- La Banque africaine de développement (BAD)
- Banque africaine d'import-export (Afrexim)
- AUDA-NEPAD
- CUA
- Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)
- Canada
- Banque européenne d'investissement
- Commission européenne
- France
- Banque islamique de développement (BID)
- Italie
- Japon
- Afrique du Sud
- Espagne
- Royaume-Uni
- États-Unis
- Vinci
- Groupe de la Banque mondiale

Aucun nouveau membre n'a rejoint l'ICA au cours de la période étudiée, mais les données de l'AUDA-NEPAD, de Vinci et de la CUA ont été incluses pour la première fois.

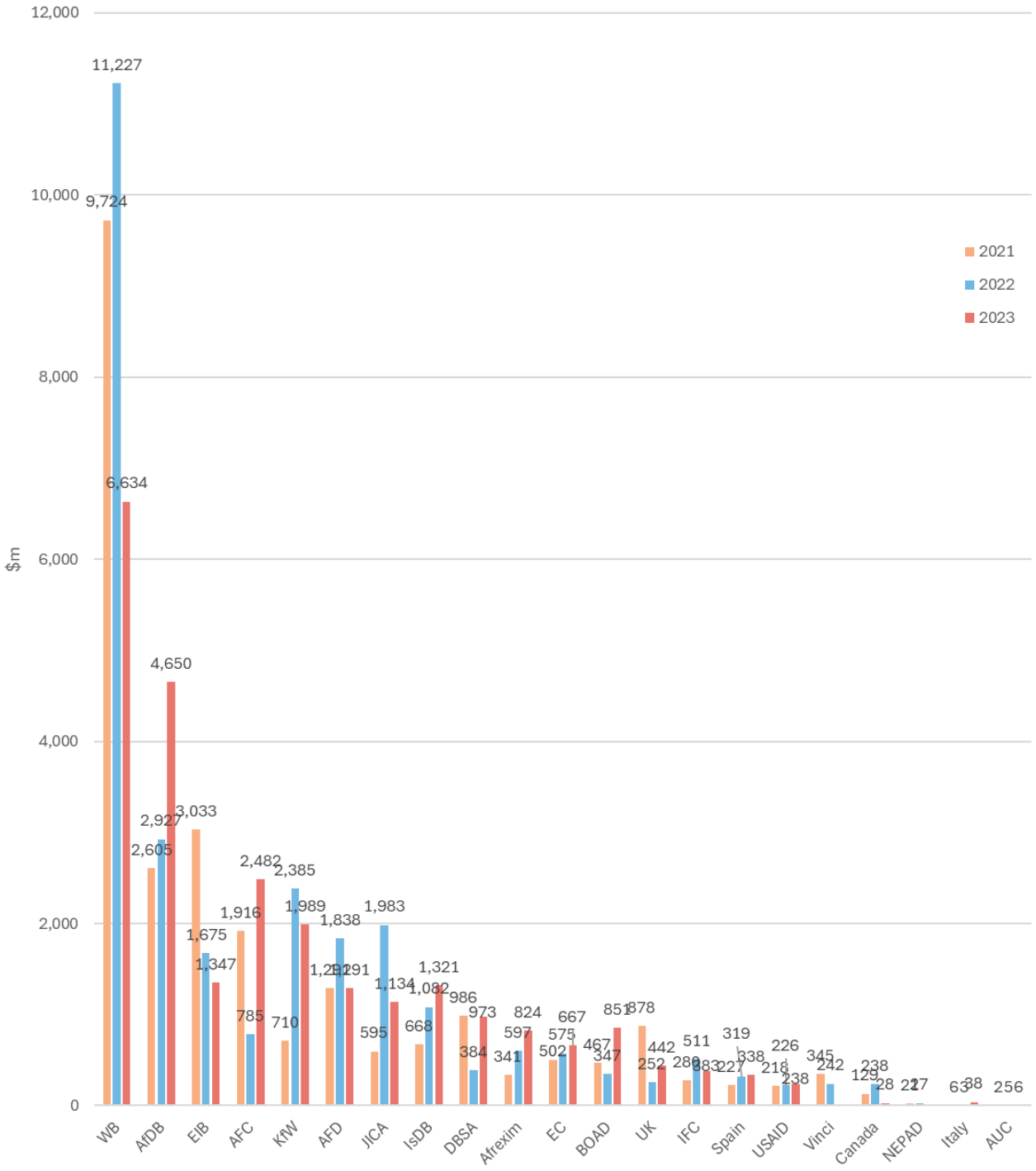


4.2 Tendances en matière de financement

Les membres de l'ICA se sont engagés à verser 24,9 milliards de dollars en 2021, 27,6 milliards en 2022 et 25,6 milliards en 2023. Par rapport aux 18,1 milliards de dollars engagés en 2020, il s'agit d'une augmentation significative, largement due à l'augmentation des engagements des institutions financières africaines (Afrexim et AfDB). À elles seules, ces deux institutions représentent 15,4 % du financement total des membres de l'ICA, ce qui démontre que le financement de l'Afrique provient de plus en plus d'institutions régionales. À l'échelle mondiale, le volume des engagements des membres a augmenté de 5 % entre 2021 et 2022 et a descendu de 7,3 % entre 2022 et 2023.

Moyenne annuelle					Moyenne mobile sur 3 ans			Variation	
Membres de l'ICA	2021	2022	2023	Total	2021	2022	2023	2022/ 2021	2023/ 2021
BM	9,724	11,227	6,634	**27,584**	7,294	9,182	9,195	26%	0%
AfDB	2,605	2,927	4,650	**10,181**	3,049	2,236	3,394	-27%	52%
EIB	3,033	1,675	1,347	**6,055**	2,083	2,111	2,018	1%	-4%
AFC	1,916	785	2,482	**5,183**	2,089	1,349	1,728	-35%	28%
KfW	710	2,385	1,989	**5,083**	679	1,228	1,694	81%	38%
AFD	1,291	1,838	1,291	**4,420**	1,396	1,365	1,473	-2%	8%
JICA	595	1,983	1,134	**3,712**	626	1,037	1,237	66%	19%
IsDB	668	1,082	1,321	**3,070**	506	705	1,023	39%	45%
DBSA	986	384	973	**2,344**	1,181	816	781	-31%	-4%
Afrexim	341	597	824	**1,763**	640	509	588	-20%	15%
EC	502	575	667	**1,744**	293	539	581	84%	8%
BOAD	467	347	851	**1,665**	473	428	555	-10%	30%
UK	878	252	442	**1,572**	651	531	524	-18%	-1%
IFC	280	511	383	**1,174**	362	394	391	9%	-1%
Spain	227	319	338	**883**	93	184	294	97%	60%
USAID	218	226	238	**682**	229	229	227	0%	-1%
Vinci	345	242		**587**	345	294	294	-15%	0%
Canada	129	238	28	**394**	48	126	131	164%	5%
AUDA-NEPAD	21	27		**48**	21	24	24	17%	0%
Italy	6	3	38	**47**	8	6	16	-20%	144%
AUC	2	5	6	**14**	2	4	5	89%	24%
Total	**25,646**	**31,554**	**27,476**	**84,677**	**25,646**	**28,600**	**28,226**	**12%**	**-1%**

Figure 4-1 : Financement des infrastructures des membres de l'ICA pour 2021-2023



4.2.1 Engagements par secteur

Les engagements financiers par secteur sont présentés dans la figure 4 2. Le secteur de l'énergie a reçu la plus grande part des financements des membres de l'ICA jusqu'à ce qu'il soit dépassé par le secteur des transports en 2022, avec 10,5 milliards de dollars de financement. L'accent mis sur ces deux secteurs reflète les besoins de financement évoqués au chapitre 2.

4.2.2 Engagements par région

L'Afrique de l'Ouest a reçu le plus de financement des membres de l'ICA en 2021 (8,7 milliards de dollars), tandis que l'Afrique de l'Est a reçu le plus de financement en 2022 (5,8 milliards de dollars) et que les projets multirégionaux ont reçu le plus de financement (6,7 milliards de dollars) en 2023. La grande partie des données non spécifiées est due au manque de données désagrégées de la part de la Banque Afrexim.

Figure 4-2 : Financement des membres de l'ICA par secteur (2020-2023)

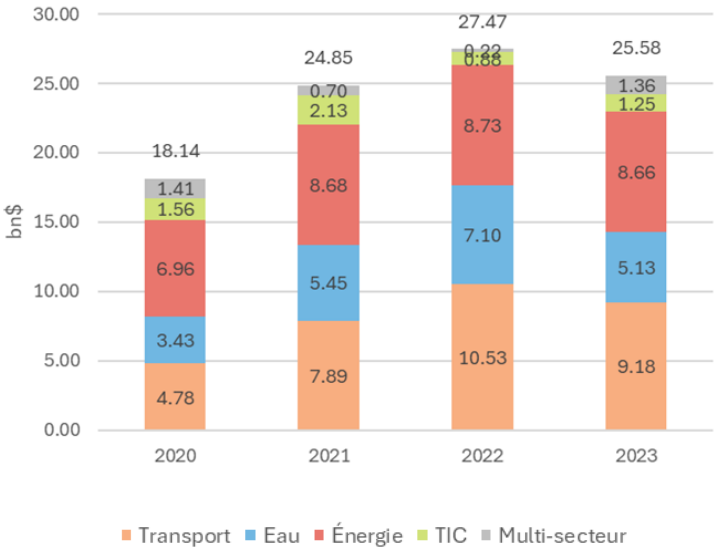
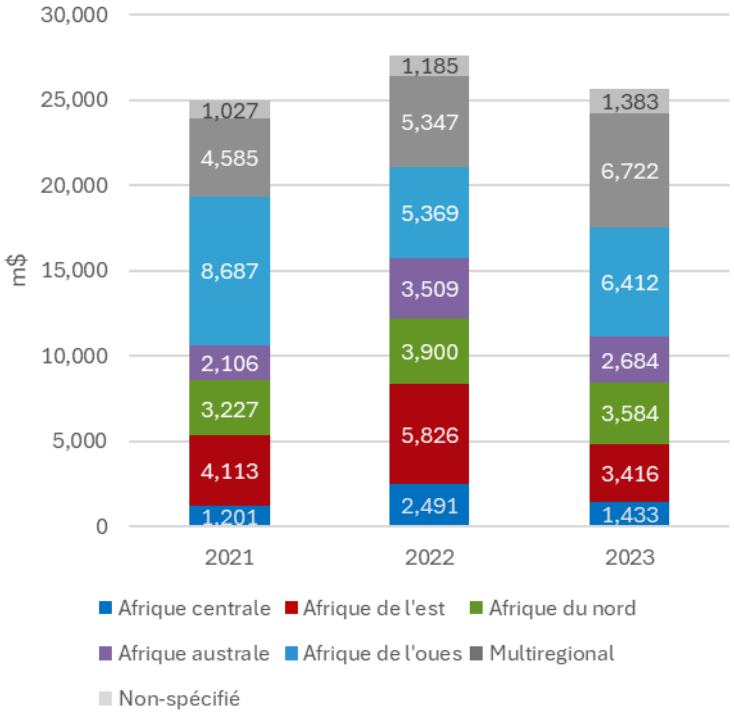


Figure 4-3 : Financement des membres de l'ICA par région (2021-2023)



4.2.3 Répartition par pays

Les membres de l'ICA ont consacré plus de 70 % de leur financement à des projets spécifiques à certains pays au cours de la période étudiée. En 2022, les projets spécifiques à certains pays ont représenté 75 % de l'investissement total, soit la proportion la plus élevée de la période. Le Nigeria a reçu le plus grand nombre d'investissements dans le financement d'infrastructures spécifiques à un pays, avec un total de 4,7 milliards de dollars sur les trois années. L'Égypte (4,6 milliards de dollars), le Sénégal (4,0 milliards de dollars), l'Afrique du Sud (3,3 milliards de dollars) et le Kenya (3,2 milliards de dollars) ont reçu les parts suivantes du financement des infrastructures, pour un total combiné de 38 % du financement des infrastructures. En 2021, le financement s'est concentré sur un nombre plus restreint de pays, seuls trois pays ayant reçu plus d'un milliard de dollars, tandis qu'en 2022, huit pays ont reçu plus d'un milliard et quatre en 2023.

Le tableau ci-dessous présente les pays qui ont reçu des contributions supérieures à 500 millions de dollars chaque année par secteur.

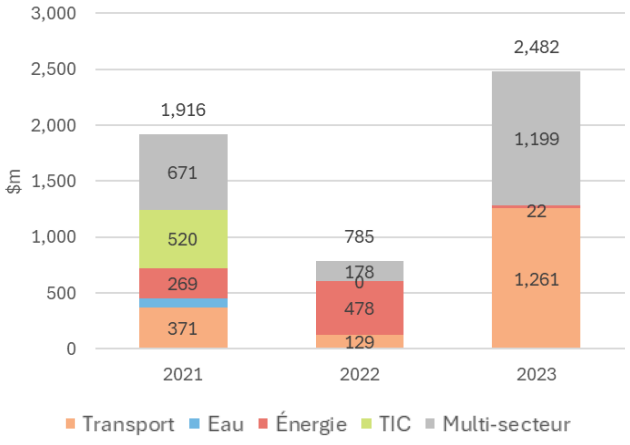
Figure 4-4 : Contributions à des projets spécifiques par pays totalisant plus de 500 millions de dollars

	2021	2022	2023
Transports	• Égypte	• Égypte • Tanzanie • Mozambique • République démocratique du Congo • Sénégal • Madagascar	• Sénégal • Égypte
Énergie	• Nigeria • Bénin • Mozambique • RDC • Éthiopie	• Afrique du Sud • Ouganda • Tanzanie • Niger	• Niger • Afrique du Sud • Kenya
Eau et assainissement	• Kenya • Nigeria	• Kenya • République démocratique du Congo	Aucun
TIC	• Nigeria	Aucun	Aucun

4.3 Activités des membres de l'ICA

4.3.1 Société financière africaine (AFC)

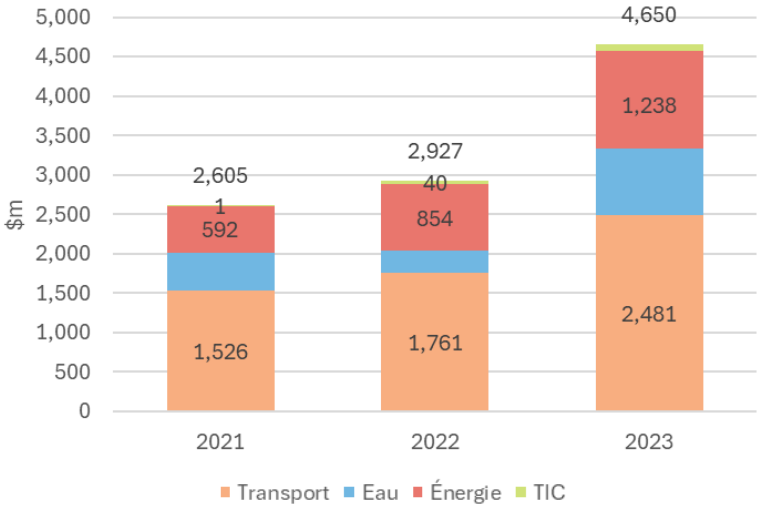
Le financement des infrastructures par l'AFC s'est concentré sur l'industrialisation, la connectivité et la sécurité énergétique. Au Sénégal, l'AFC s'est engagée à investir 1 milliard de dollars dans une série de projets d'infrastructures routières en 2023, afin d'améliorer la connectivité nationale et transfrontalière et de soutenir l'intégration économique en Afrique de l'Ouest. La même année, en Égypte, l'AFC a investi 500 millions de dollars dans des projets pétroliers et gaziers, contribuant ainsi à moderniser le secteur, à améliorer l'autosuffisance énergétique et à soutenir les ambitions du pays en matière d'exportation. Ces projets soulignent l'approche stratégique de l'AFC visant à libérer le potentiel économique de l'Afrique grâce à des investissements ciblés et à fort impact dans les infrastructures.



Financement des infrastructures par l'AFC 2021-2023

4.3.2 Banque africaine de développement (BAD)

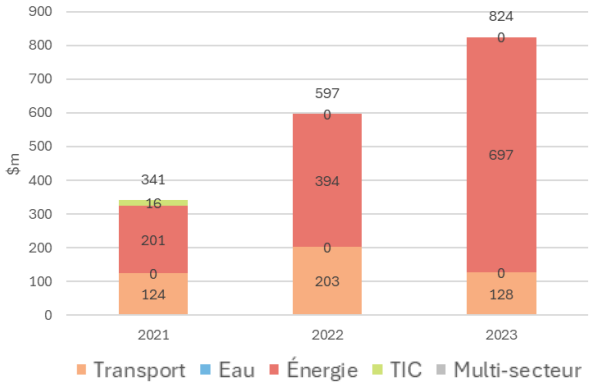
Les investissements de la BAD dans les infrastructures pour la période 2021-2023 se sont concentrés sur le secteur des transports. Parmi les exemples de projets, on peut citer le financement de plus de 75 millions de dollars pour des études de construction routière au Rwanda et au Burundi en 2022[6] et la modernisation du corridor routier sud en Tanzanie en 2021[7] .



Financement des infrastructures par la BAD 2021-2023

4.3.3 African Export Import Bank (Afrexim)

Les investissements de la banque Afrexim dans les infrastructures ont plus que doublé au cours de cette période de trois ans et ont été fortement concentrés dans le secteur de l'énergie. Le secteur des transports a reçu la deuxième part la plus importante du financement.



Financement des infrastructures par Afrexim 2021-2023

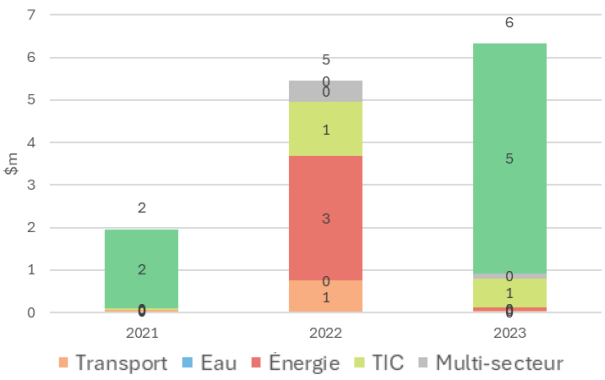
6 Le Fonds africain de développement accorde plus de 75 millions de dollars au Rwanda et au Burundi pour la construction et l'étude de routes transfrontalières | Groupe de la Banque africaine de développement

7 Tanzanie : le Fonds africain de développement approuve un prêt de 116 millions de dollars pour la modernisation du corridor routier sud | Groupe de la Banque africaine de développement

4.3.4 La Commission de l'Union africaine (CUA)

Entre 2021 et 2023, la Commission de l'Union africaine (CUA) a renforcé son engagement en faveur de l'élargissement de l'accès à l'énergie et du développement des ressources énergétiques renouvelables à travers l'Afrique grâce à des initiatives stratégiques et à des financements ciblés. L'un des piliers centraux de cet effort a été la création en 2021 du Fonds d'atténuation des risques géothermiques (GRMF)[8]. Ce fonds soutient les projets d'énergie géothermique en phase de démarrage en Afrique de l'Est. Dans le cadre de ce programme, la CUA a versé une subvention de 2 millions de dollars pour soutenir l'exploration géothermique et réduire les risques financiers liés au forage et au développement des infrastructures. Ce financement a contribué à des objectifs plus larges visant à accroître la production d'énergie propre, à renforcer la sécurité énergétique régionale et à favoriser une croissance économique durable.

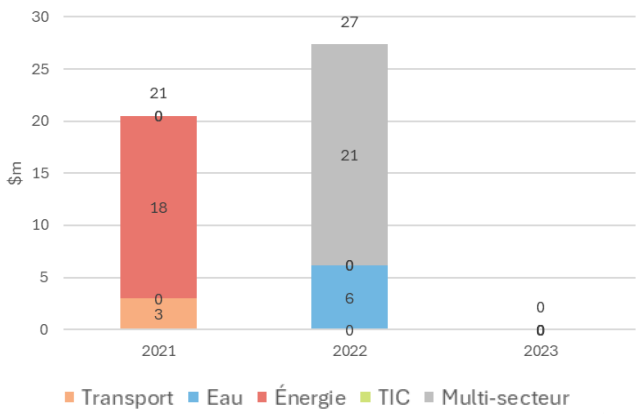
La stratégie énergétique de la CUA pendant cette période a mis l'accent sur la coopération régionale, l'engagement du secteur privé et le développement des technologies d'énergie renouvelable afin de répondre aux besoins croissants du continent en matière d'électricité.



Financement des infrastructures par la CUA 2021-2023

4.3.5 AUDA-NEPAD

Entre 2021 et 2023, l'AUDA-NEPAD a mis en place une approche stratégique et intégrée des investissements dans les infrastructures à travers l'Afrique. Au cœur de cette approche se trouvait le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), qui visait à faciliter la mise en œuvre de projets transfrontaliers conformes à l'Agenda 2063 de l'Union africaine. L'une des initiatives clés de l'AUDA-NEPAD en 2021 a été le Plan directeur continental pour les systèmes électriques (17,5 millions de dollars), qui vise à harmoniser les marchés de l'électricité et la planification entre les régions afin de soutenir un réseau électrique africain unifié. Cette initiative est financée par l'UE, la Banque mondiale, la BID, l'AFD, l'IRENA et l'AIEA, tandis que l'AUDA-NEPAD en est l'agence d'exécution. Le soutien de la GIZ aux corridors d'infrastructures vertes du PIDA (14,2 millions de dollars) a favorisé la mise en place de corridors de transport et d'énergie résilients au changement climatique, en intégrant des mesures de protection environnementale et sociale dans la planification des infrastructures. En outre, le projet de soutien à la mise en œuvre du PIDA (7 millions de dollars) a été approuvé par la BAD en décembre 2021 afin de fournir un soutien technique et institutionnel pour accélérer la préparation et l'exécution des projets. L'AUDA-NEPAD est le bénéficiaire de la subvention et l'agence d'exécution.

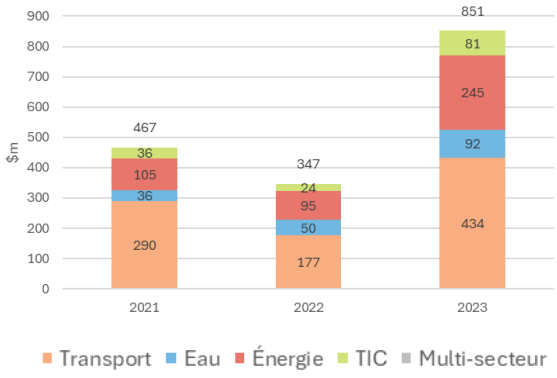


Financement des infrastructures par l'AUDA-NEPAD 2021-2023

8 La CUA signe un contrat de subvention avec la Geothermal Development Company (GDC) - Mécanisme d'atténuation des risques géothermiques (GRMF)

4.3.6 Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD)

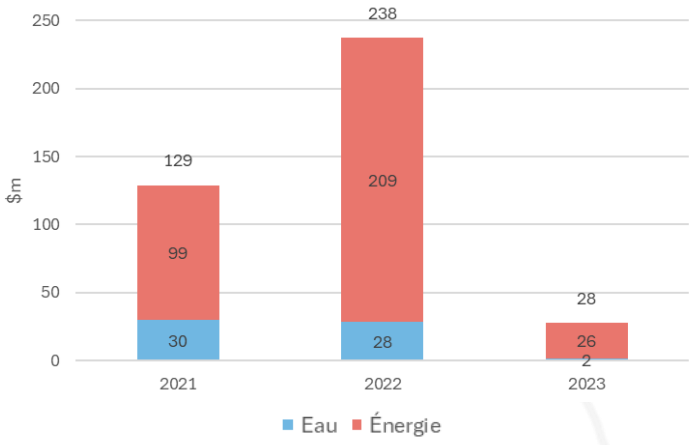
(BOAD) a financé des projets d'infrastructure qui soutiennent l'intégration économique et la prestation de services publics en Afrique de l'Ouest. Au Mali, la BOAD a soutenu le programme visant à effacer la dette due aux fournisseurs stratégiques de la Société malienne d'électricité (EDM-SA) (74 millions de dollars) en 2023, contribuant ainsi à stabiliser le fournisseur national d'énergie en réglant les dettes envers les principaux fournisseurs. Au Sénégal, la banque a approuvé un prêt pour le financement partiel des infrastructures et des systèmes du tronçon Diamniadio-AIBD de 19 km du Train Express Régional (TER), un grand projet de mobilité urbaine visant à améliorer la connectivité des transports entre Dakar et sa banlieue. Au Burkina Faso, la BOAD a financé la construction et le revêtement de la route régionale n° 11 (RR11) entre Kolinka et le carrefour Fara-Poura en 2021, améliorant ainsi les voies commerciales régionales et l'accessibilité des zones rurales. Ces projets reflètent l'orientation stratégique de la BOAD vers les infrastructures qui favorisent le développement régional, la résilience économique et l'amélioration des services publics.



Financement des infrastructures par la BOAD 2021-2023

4.3.7 Canada

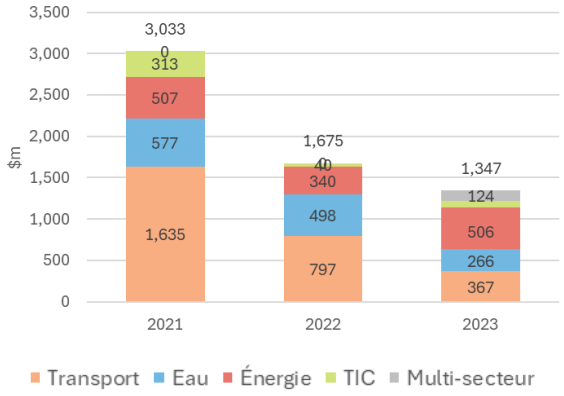
Le Canada a renforcé son rôle dans le financement mondial des infrastructures climatiques, en mettant l'accent sur le soutien à la transition vers une économie à faible intensité de carbone et à la résilience climatique dans les régions en développement, notamment en Afrique. L'une de ses principales contributions a été l'investissement de 161 millions de dollars dans le programme Climate Investment Funds – Accelerating Coal Transition (CIF-ACT) en 2022, qui vise à aider les pays à éliminer progressivement le charbon tout en assurant une transition juste pour les communautés touchées. En 2021, le Canada s'est associé à la Banque africaine de développement pour lancer le Fonds climatique Canada-Banque africaine de développement (CACF), contribuant à hauteur de 36 millions de dollars pour soutenir des projets d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets à travers le continent. De plus, en 2022, le Canada a versé une contribution remboursable de 26,9 millions de dollars au Partenariat à fort impact sur l'action climatique entre le Canada et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD), qui cible des solutions climatiques à fort impact et évolutives.



Financement des infrastructures par le Canada 2021-2023

4.3.8 Banque européenne d'investissement

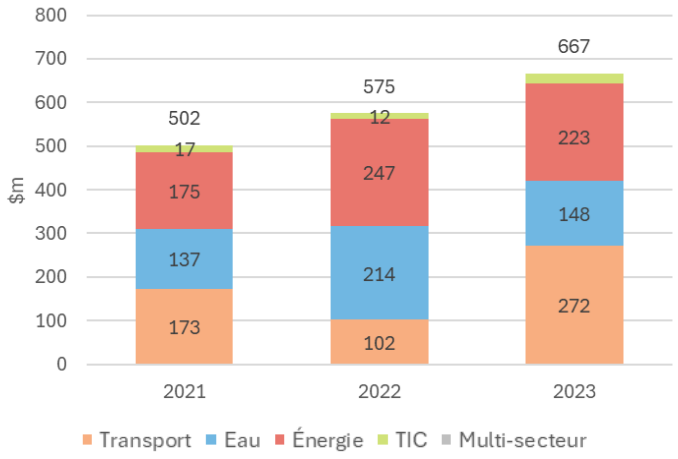
Au cours de la période 2021-2023, la Banque européenne d'investissement a poursuivi son engagement dans des projets d'infrastructure africains, malgré un déclin notable en 2022. Seul secteur à bénéficier d'un financement en constante augmentation, le projet phare dans le domaine des transports a été une contribution de 167 millions d'euros aux efforts de restructuration du réseau de transports publics de Dakar en 2022. Le secteur de l'énergie a bénéficié d'un financement important, bien que fluctuant, avec notamment des investissements dans des infrastructures de transport telles que le projet d'interconnexion Guinée-Mali, d'un montant de 170 millions d'euros. Contribuant à la forte augmentation du financement du secteur de l'énergie observée en 2023, la BEI a également fourni 200 millions d'euros pour des projets en Afrique du Sud dans le cadre du programme d'investissement dans la production intégrée de la Banque de développement d'Afrique du Sud (DBSA EGIP), ce qui représente le plus important engagement de la banque au cours de la période considérée.



Financement des infrastructures par la BEI 2021-2023

4.3.9 Commission européenne

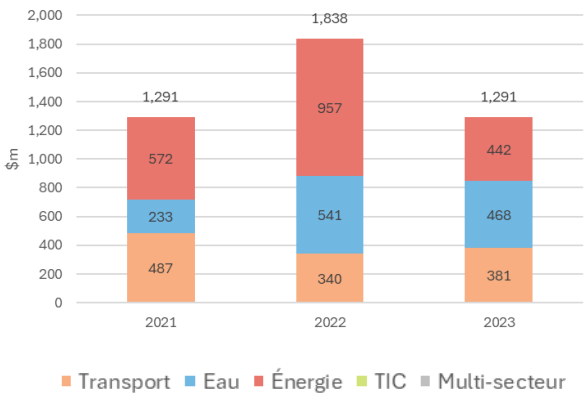
Les engagements financiers de la Commission européenne ont contribué à divers projets et programmes d'infrastructure à travers le continent. Avec 78 millions d'euros, la phase II du programme de réforme du secteur de l'eau représente le plus important engagement financier, ce qui démontre l'importance accordée au secteur WASH en 2022. Le programme vise à améliorer la gestion financière et opérationnelle des ressources en eau afin d'accroître l'accès à l'eau potable. Parmi les autres contributions importantes, citons les engagements pris dans le cadre du Mécanisme africain d'investissement par le biais du PIN FED 11 pour l'amélioration des transports, de l'eau et de l'électricité à Madagascar en 2022 (24 millions d'euros) et (40 millions d'euros). Le plus grand projet individuel, la réhabilitation du tronçon Tschikapa-Mbuji-Mayi de la route nationale 1 en RDC, a représenté 34 millions d'euros de financement engagé par la Commission.



Financement des infrastructures par la Commission européenne 2021-2023

4.3.10 France

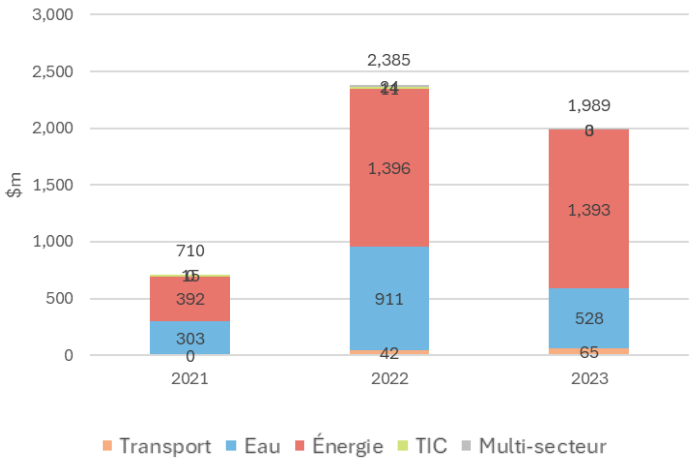
Entre 2021 et 2023, les contributions de la France au développement des infrastructures en Afrique se sont concentrées sur l'énergie durable, le transport d'électricité et la réforme de la politique de l'eau. En Afrique du Sud, la France a fourni 300 millions d'euros pour le financement budgétaire d'une transition énergétique juste, soutenant ainsi l'abandon du charbon par le pays et promouvant les initiatives en matière d'énergies renouvelables. Au Nigeria, 226 millions d'euros ont été alloués au programme de modernisation du réseau de transport d'électricité dans le nord-ouest du pays, dans le but d'améliorer la fiabilité du réseau et de réduire les pertes d'électricité dans une région souffrant de pénuries chroniques d'électricité. Parallèlement, à Maurice et à Rodrigues, 202 millions d'euros ont été consacrés à la mise à jour et à l'expérimentation de la politique de l'eau, axée sur la gestion durable de l'eau et la résilience climatique. Ces investissements reflètent la stratégie plus large de la France visant à favoriser la mise en place d'infrastructures inclusives et résilientes au changement climatique sur tout le continent.



Financement des infrastructures par l'AFD 2021-2023

4.3.11 Allemagne

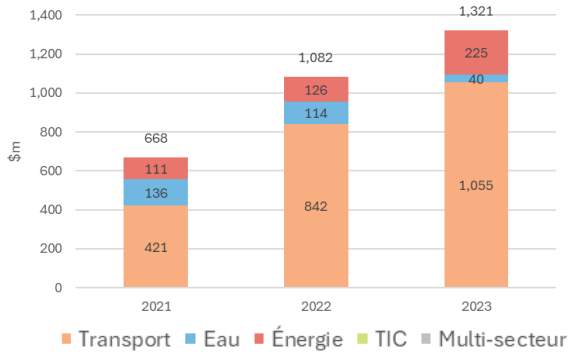
Entre 2021 et 2023, l'Allemagne a investi dans le développement d'infrastructures durables en Afrique, en alignant son financement sur les objectifs climatiques et les priorités de développement régional. Au Maroc, l'Allemagne a investi 100 millions d'euros dans le projet « Mobilité urbaine durable », qui vise à réduire les émissions et à améliorer les systèmes de transport public dans les grandes villes. Au Ghana, une initiative de 85 millions d'euros axée sur les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique a soutenu le déploiement de l'énergie solaire et des technologies d'économie d'énergie afin d'améliorer l'accès à l'énergie et de réduire l'empreinte carbone. Parallèlement, dans l'est de la Côte d'Ivoire, l'Allemagne a engagé 51 millions d'euros dans le projet de développement énergétique durable, qui visait à étendre l'accès à l'électricité dans les zones rurales et à renforcer le réseau énergétique local. Ces investissements reflètent la stratégie plus large de l'Allemagne visant à favoriser la croissance verte, la transition énergétique et le développement urbain inclusif à travers l'Afrique.



Financement des infrastructures par l'Allemagne 2021-2023

4.3.12 Banque islamique de développement

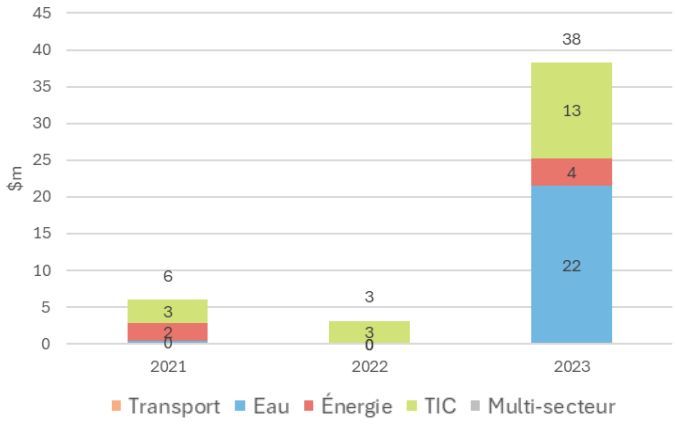
La Banque islamique de développement (BID) a considérablement élargi son rôle dans le financement des infrastructures à travers l'Afrique, passant d'un soutien principalement concessionnel à des investissements stratégiques à plus grande échelle dans les transports et l'énergie. Cette évolution reflète un pivot institutionnel plus large vers des infrastructures à fort impact et favorisant la croissance, qui soutiennent l'intégration régionale et la résilience économique. En 2023, la BID a approuvé un financement de 340 millions de dollars pour la phase 1 du projet de train express électrique au Sénégal, un investissement visant à moderniser la mobilité urbaine et à réduire les embouteillages dans la région métropolitaine de Dakar. En 2022, la Banque s'est engagée à investir 295 millions de dollars dans la modernisation des routes nationales en Ouganda, afin d'améliorer la connectivité et les routes commerciales en Afrique de l'Est. La même année, elle a également financé la construction de l'autoroute Dakar-Saint-Louis à hauteur de 270 millions de dollars, un corridor essentiel pour le commerce et le tourisme régionaux. Ces projets illustrent l'importance croissante accordée par la BID aux infrastructures transformatrices à grande échelle, soutenues par des instruments financiers islamiques innovants tels que les sukuk, qui occupent une place de plus en plus centrale dans sa stratégie de développement.



Financement des infrastructures par la BID 2021-2023

4.3.13 Italie

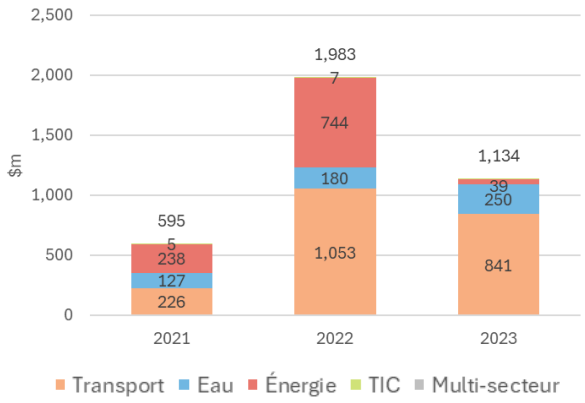
La majorité des investissements de l'Italie dans les infrastructures ont été réalisés en 2023 et ont porté principalement sur l'amélioration de la sécurité de l'approvisionnement en eau, la résilience agricole et l'adaptation au changement climatique, en particulier dans les régions vulnérables. En Éthiopie, l'Italie a engagé 7,5 millions d'euros pour renforcer la résilience WASH (eau, assainissement et hygiène) dans les basses terres, dans le but d'améliorer l'accès à l'eau potable et aux services d'assainissement tout en soutenant les communautés sujettes à la sécheresse. Au Niger, un projet d'irrigation de 2,8 millions d'euros a été lancé afin de stimuler la productivité agricole et la sécurité alimentaire grâce à une gestion durable de l'eau. Par ailleurs, l'Italie a soutenu un projet de refinancement de 2,7 millions d'euros pour une mesure de rétention d'eau sur le fleuve Sirba, conçu pour atténuer les inondations et améliorer la disponibilité en eau pour les populations locales. Ces projets reflètent l'approche ciblée de l'Italie en matière d'investissement dans les infrastructures, mettant l'accent sur le développement humain, la durabilité environnementale et la stabilité régionale en Afrique.



Financement des infrastructures par l'Italie 2021-2023

4.3.14 Japon

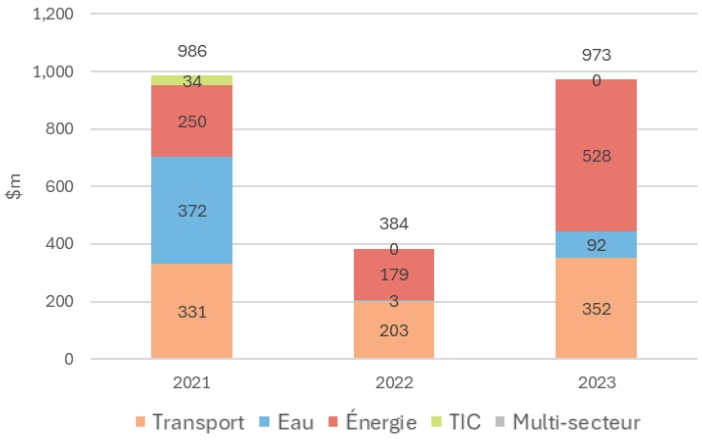
Entre 2021 et 2023, le Japon a renforcé son engagement en matière d'infrastructures en Afrique, en se concentrant sur des projets qui combinent technologies de pointe, développement urbain et services publics durables. L'approche du Japon, largement mise en œuvre par l'Agence japonaise de coopération internationale (JICA), met l'accent sur les partenariats à long terme, les infrastructures de qualité et le renforcement des capacités. En Égypte, le Japon a investi 311 millions de dollars dans le projet de phase 1 (II) de la ligne 4 du métro du Grand Caire en 2022, soutenant l'expansion des transports urbains afin de réduire les embouteillages et d'améliorer la mobilité dans l'une des plus grandes villes d'Afrique. Au Nigeria, le Japon s'est engagé à verser 199 millions de dollars au projet d'amélioration du réseau de transport d'électricité de Lagos et d'Ogun, qui vise à renforcer les infrastructures électriques et à réduire les pertes de transport dans deux des États les plus industrialisés du pays. À Zanzibar, un investissement de 172 millions de dollars en 2023 a financé le projet d'amélioration des installations de distribution d'eau en milieu urbain, améliorant l'accès à l'eau potable et soutenant la résilience climatique.



Financement des infrastructures par la JICA 2021-2023

4.3.15 Afrique du Sud

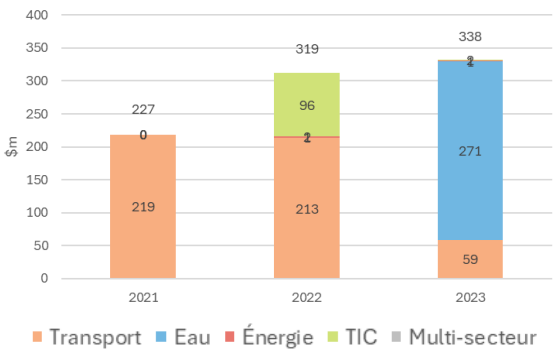
Entre 2021 et 2023, l'Afrique du Sud a fait progresser son programme d'infrastructures nationales grâce à des investissements majeurs dans la sécurité de l'approvisionnement en eau et la logistique des transports. La Trans-Caledon Tunnel Authority (TCTA) a joué un rôle central en obtenant 202 millions de dollars en 2021 pour le projet Lesotho Highlands Water Project – River System, qui vise à augmenter l'approvisionnement en eau de la région du Gauteng grâce à une collaboration transfrontalière avec le Lesotho. La même année, 169 millions de dollars supplémentaires ont été alloués au volet « Vaal River System » du projet, renforçant ainsi les infrastructures hydrauliques essentielles aux centres industriels et urbains d'Afrique du Sud. En 2023, Transnet, la société publique de fret et de logistique, a reçu 135 millions de dollars dans le cadre d'une facilité d'entreprise pour son programme de dépenses en capital, soutenant la modernisation des infrastructures ferroviaires, portuaires et pipelinières.



Financement des infrastructures par la DBSA 2021-2023

4.3.16 Espagne

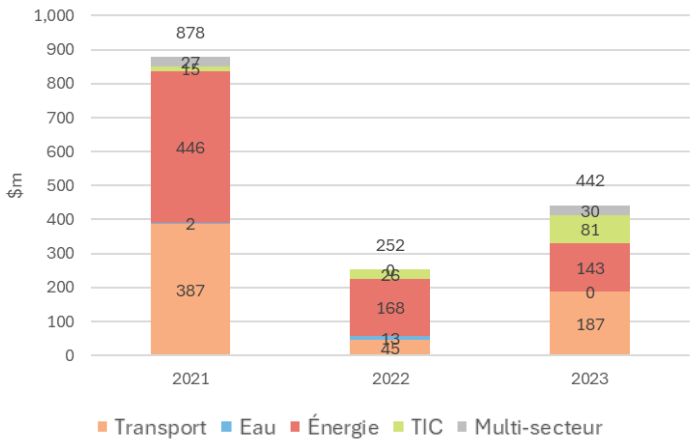
Entre 2021 et 2023, les investissements de l'Espagne dans les infrastructures en Afrique se sont concentrés sur les solutions durables en matière d'eau et la modernisation des systèmes de transport. En 2023, l'Espagne s'est engagée à verser 270 millions de dollars au projet SALT, qui comprend le développement du cycle de vie complet d'une usine de dessalement de l'eau, y compris la conception, la construction, le financement et l'exploitation à long terme, une étape essentielle pour lutter contre la pénurie d'eau dans les régions côtières. En 2022, l'Espagne a soutenu la modernisation du réseau ferroviaire égyptien en investissant 210 millions de dollars dans la fourniture de voitures pour sept rames de trains-couchettes, améliorant ainsi le confort et la capacité des passagers sur les longues distances. En outre, en 2021, l'Espagne a contribué à hauteur de 188 millions de dollars à la rénovation du matériel roulant de la ligne 1 du métro du Caire, améliorant ainsi la fiabilité et prolongeant la durée de vie de l'une des lignes de transport les plus importantes de la ville. Ces projets reflètent l'importance stratégique accordée par l'Espagne aux infrastructures durables, à la mobilité urbaine et à la résilience hydrique dans le cadre de ses partenariats africains.



Financement des infrastructures par l'Espagne 2021-2023

4.3.17 Royaume-Uni

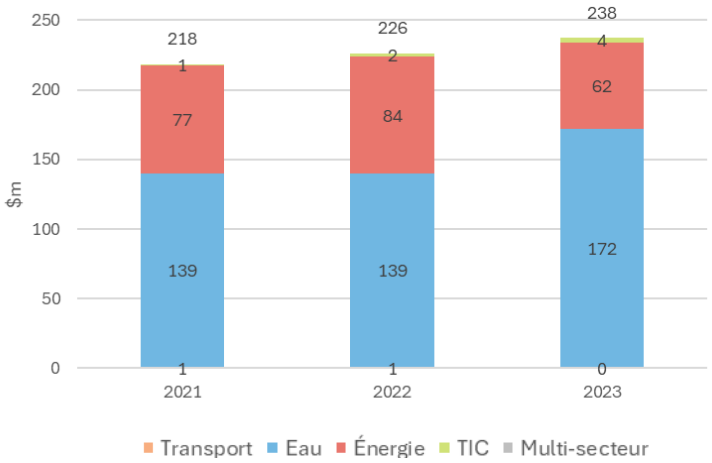
Le Royaume-Uni a renforcé son engagement en matière d'infrastructures en Afrique grâce à une combinaison de partenariats public-privé et d'investissements alignés sur le climat. Le projet Africa Gateway, lancé en 2021 avec un engagement de 384 millions de dollars, vise à soutenir les infrastructures facilitant le commerce à travers le continent, notamment les ports, la logistique et la connectivité numérique. La même année, le Royaume-Uni a soutenu Klinchenberg B.V. à hauteur de 137 millions de dollars, un projet axé sur le développement industriel durable et les solutions d'énergie propre, probablement par le biais de mécanismes de financement mixte. En 2023, le Royaume-Uni a contribué à hauteur de 60 millions de dollars au système de bus à haut niveau de service (BHNS) de Dakar au Sénégal, un projet de mobilité urbaine transformateur conçu pour réduire les embouteillages, diminuer les émissions et améliorer l'accès à l'emploi et aux services dans la capitale. Ces investissements reflètent la stratégie évolutive du Royaume-Uni visant à aligner le financement des infrastructures sur les objectifs climatiques, le développement économique et l'intégration régionale en Afrique.



Royaume-Uni financement des infrastructures 2021-2023

4.3.18 États-Unis

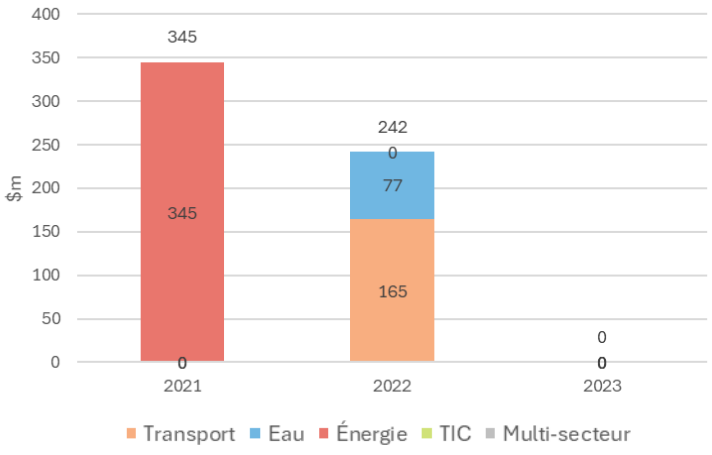
Les investissements de l'USAID dans les infrastructures ont été axés sur l'accès à l'eau, l'assainissement et la réforme du secteur énergétique. En Éthiopie, les États-Unis ont investi 20 millions de dollars dans le programme Urban WASH Activity, qui vise à améliorer les services d'approvisionnement en eau, d'assainissement et d'hygiène dans les zones urbaines en pleine croissance, renforçant ainsi la santé publique et la résilience. En Égypte, l'usine de traitement des eaux d'El Hanady a reçu 16 millions de dollars d'aide américaine pour étendre l'accès à l'eau potable et améliorer la gestion des eaux usées en Haute-Égypte. Parallèlement, au Nigeria, le programme Power Africa : Nigeria Power Sector Program (NPSP) a bénéficié d'un soutien de 15 millions de dollars, destiné à des réformes et au renforcement des capacités afin de consolider le secteur de l'électricité, d'attirer les investissements privés et d'étendre l'accès à l'énergie.



Financement des infrastructures par l'USAID 2021-2023

4.3.19 Vinci

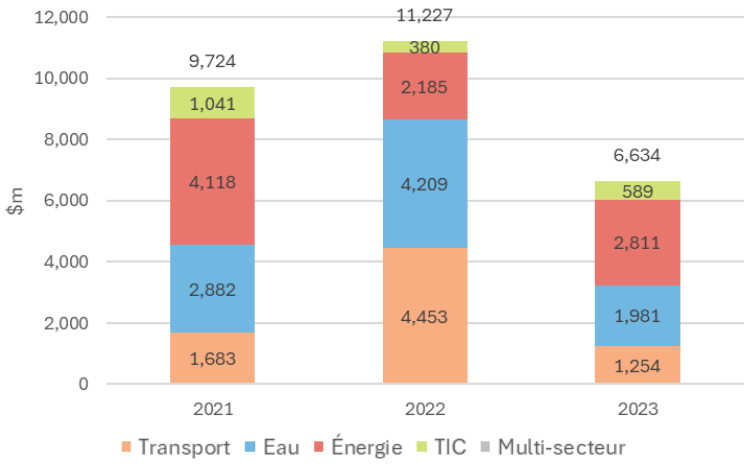
Vinci Construction est le premier membre privé de l'ICA. Entre 2021 et 2023, son financement des infrastructures a ciblé l'énergie au Bénin en 2021 et les projets de transport aérien et routier en 2022.



Financement des infrastructures par Vinci 2021-2023

4.3.20 Groupe de la Banque mondiale

Prêts multinationaux pour des projets visant à améliorer l'irrigation et le drainage, représentant un investissement de 788 millions de dollars dans le secteur de l'eau. En outre, la banque a accordé des prêts d'une valeur de 750 millions de dollars à des projets de transport et de distribution d'électricité au Nigeria en 2023, ce qui représente le plus important engagement de l'institution dans le domaine de l'énergie au cours de la période considérée. Dans le secteur de l'eau, la Banque a accordé des prêts de 750 millions de dollars à des projets au Kenya en 2021 et 2022, ce qui représente une part importante de son financement WASH sur le continent.



Financement des infrastructures par la Banque mondiale 2021-2023

4.3.21 IFC

Tout au long de la période considérée, l'IFC a concentré une grande partie de ses efforts de financement sur le secteur des TIC. Les engagements de 160 millions de dollars en faveur de Global Partners en Éthiopie en 2023 et de 150 millions de dollars en faveur d'Airtel Africa, qui opère dans plusieurs pays en 2022, constituent les projets les plus importants en termes de volume. Le plus important engagement hors TIC a été le soutien apporté au projet solaire Abydos Solar IPP en Égypte, pour lequel 105 millions de dollars ont été mobilisés en 2022, contribuant ainsi en grande partie à la hausse observable du financement du secteur de l'énergie dans le graphique ci-dessus.



Financement des infrastructures par la SFI 2021-2023



Financement des Non-membres de l'ICA 5

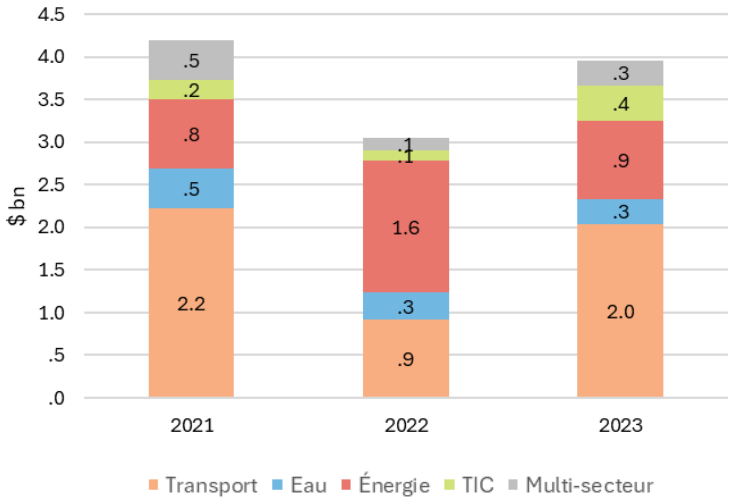
5.1 Aperçu

5.1.1 Financement public

Le financement des non-membres de l'ICA a représenté entre 3 et 5 % du financement total des infrastructures entre 2021 et 2023, ce qui constitue une baisse par rapport à 2020, où leurs contributions représentaient 13 % du financement total. Cela reflète une réduction non seulement de la part du financement global des infrastructures, mais aussi de son montant, qui est passé de 14,2 milliards de dollars en 2020 à 5,6 milliards de dollars en 2021.

Les membres non-membres de l'ICA ont le plus contribué aux projets du secteur des transports en 2021 et 2023 et aux projets du secteur de l'énergie en 2022.

Figure 5-1 : Membres non-membres de l'ICA Financement public par secteur (en millions de dollars)



Pour la première fois depuis 2014, les contributions du Groupe de coordination arabe (ACG) ont dépassé le montant total des prêts chinois à l'Afrique en 2021 et en 2022. En 2023, les contributions chinoises ont augmenté et ont une nouvelle fois dépassé toutes les autres contributions des pays non-membres de l'ICA.

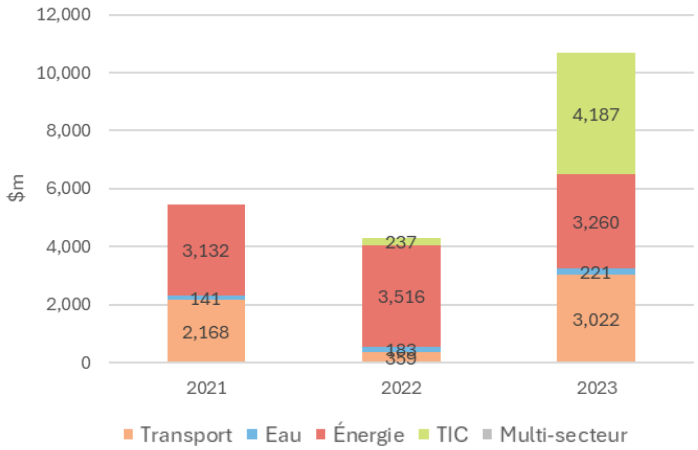
Figure 5-2 : Financement public non ICA par source (en millions de dollars)

IFI	2021	2022	2023	Total
Prêts chinois à l'Afrique	1 441	227	2 035	3 703
Groupe de coordination arabe	1 781	859	472	1 831
○ Abu Dhabi FD	58	45		103
○ Koweït FD	467	65	2	534
○ Fonds arabe ESD		114	52	166
○ FD saoudien	20	235	260	515
○ OPEP	193	161	158	513
○ Banque arabe DEA	1 043	239		1 282
Inde	465		180	645
BERD	132	73	218	422
BID	52	30	21	103
NDB		100		100
AIIB		250	500	750
Africa50	92	1 157	379	1 628
Belgique			25	25
FMO	49	240	120	409
FIDA	10	16	12	38
Norvège	174	92		266
Total	**4 196**	**3 045**	**3 962**	**11 203**

5.1.2 Financement du secteur privé

Le financement du secteur privé a représenté 6 % du financement des infrastructures en 2021, 4 % en 2022 et 10 % en 2023. Bien qu'il existe certains projets TIC de grande valeur en 2023, le secteur de l'énergie a reçu la plus grande part des investissements (48 %), suivi du secteur des transports (27 %) entre 2021 et 2023.

Figure 5 3 : Investissements du secteur privé dans les infrastructures par secteur 2021-2023 (en millions de dollars)



5.2 Groupe de coordination arabe

Le Groupe de coordination arabe (GCA) a pour principal objectif d'optimiser l'utilisation des ressources et l'octroi d'aides par les différents fonds arabes de développement. Il vise également à tirer parti de la coordination des efforts de financement et des procédures qui les accompagnent, en particulier pour les grands projets et programmes qui dépassent les capacités d'une seule institution. Outre la réalisation de ces objectifs communs, il s'agit d'établir des liens clairs afin de promouvoir l'aide au développement et les relations économiques dans les pays bénéficiaires.

L'ACG comprend 10 institutions, dont quatre sont des institutions nationales, notamment :

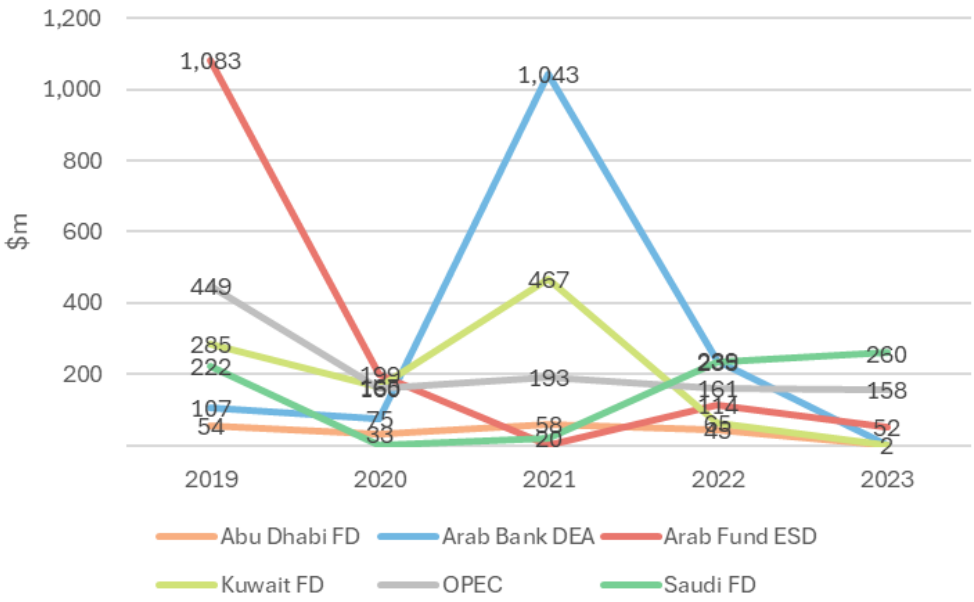
- le Fonds d'Abu Dhabi pour le développement (ADFD),
- le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (KFAED),
- le Fonds qatari pour le développement du Qatar (QDF),
- le Fonds saoudien pour le développement (SFD).

L'ACG comprend également six organisations régionales :

- la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA),
- le Fonds arabe pour le développement économique et social (AFESD),
- le Programme arabe du Golfe pour le développement (AGFUND),
- le Fonds monétaire arabe (FMA),
- la Banque islamique de développement (BID) et le
- Fonds OPEP pour le développement international (OFID).

La BID est membre de l'ICA et ses contributions sont présentées dans le chapitre précédent. Les rapports annuels du Fonds monétaire arabe et du Fonds qatari pour le développement ne fournissaient pas de données sur des initiatives spécifiques. Ces fonds investissent dans des projets liés à la santé, à l'éducation et à l'économie plutôt que dans les infrastructures. Les membres non-membres de l'ICA de l'ACG se sont engagés à verser 1,7 milliard de dollars en 2021, 859 millions de dollars en 2022 et 472 millions de dollars en 2023. Cela représente une augmentation globale par rapport à 2020.

Figure 5-4 : Financement du Groupe de coordination arabe non-membre de l'ICA pour 2021-2023 (en millions de dollars)



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

L'ADFD a accordé quatre prêts au cours de la période étudiée, trois en 2021 et un en 2022, pour un montant total de 103 millions de dollars. Ces prêts ont financé trois projets de transport routier au Rwanda, en Guinée et au Nigeria (86 millions de dollars) et un projet dans le secteur de l'eau et de l'assainissement au Lesotho (17 millions de dollars).

5.2.2 Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (Fonds koweïtien, KFAED)

En 2021, le Fonds koweïtien pour le développement économique arabe (KFAED) a accordé sept prêts en Afrique pour un montant total de 467 millions de dollars, la plus grande partie étant destinée au secteur de l'eau et de l'assainissement.

Quatre projets liés à l'eau ont reçu un total de 314 millions de dollars, dont deux en Égypte, un en Tunisie et un autre en Tanzanie. En outre, le secteur de l'énergie a bénéficié de deux prêts d'une valeur de 112 millions de dollars, destinés à l'électrification à Djibouti et à un projet d'énergie thermique au Soudan. Un prêt de 40 millions de dollars a soutenu un projet de réhabilitation routière au Sénégal. Ces projets reflètent l'accent mis par le Fonds sur l'amélioration des infrastructures et des services publics essentiels à travers le continent.[9]

En 2022, la KFAED a accordé 64,6 millions de dollars sous forme de trois prêts, principalement dans le secteur des transports. Deux prêts d'un montant total de 52,2 millions de dollars ont été consacrés à des projets routiers, améliorant l'accessibilité et les infrastructures régionales. Dans le secteur de l'eau et de l'assainissement, le KFAED a contribué à hauteur de 12,4 millions de dollars au projet de développement de l'eau dans les basses terres du Lesotho, qui vise à élargir l'accès à l'eau et à soutenir la gestion durable des ressources.[10] En 2023, le KFAED a accordé une subvention unique à l'Égypte pour une étude de faisabilité sur la connectivité ferroviaire entre l'Égypte et le Soudan (2,4 millions de dollars).[11]

9 Fonds koweïtien pour le développement économique arabe : Rapport annuel 2020/2021, (2021)
10 Fonds koweïtien pour le développement économique arabe Rapport annuel 2021/2022, (2022)
11 Fonds koweïtien pour le développement économique arabe Rapport annuel 2024/2023, (2023)

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

En 2022, l'AFESD s'est engagé à verser 114 millions de dollars à deux projets liés à l'eau en Mauritanie, dans le but de remédier aux pénuries d'eau. Ces projets, l'un visant à garantir l'approvisionnement en eau de Nouakchott et l'autre celui de Kiffa, soutiennent la Compagnie nationale des eaux grâce à la réhabilitation des installations, à des services techniques et à un soutien institutionnel. En 2023, l'AFESD a accordé un prêt de 52 millions de dollars au ministère tunisien de l'Équipement et du Logement afin de soutenir la construction et la réhabilitation de routes classées dans quatre gouvernorats, améliorant ainsi la sécurité et reliant les zones de production aux zones de consommation tout en renforçant les services touristiques et industriels.

5.2.4 Le Fonds saoudien pour le développement (SFD)

En 2021, le Fonds saoudien pour le développement (SFD) a accordé un prêt unique (20 millions de dollars) en Afrique pour le projet routier Samatar-Wajir au Kenya. Cet investissement vise à améliorer la connectivité routière au Kenya, à faciliter le commerce régional et à renforcer la résilience des infrastructures dans les zones mal desservies.[12]

En 2022, le SFD a élargi ses activités, engageant un total de 235 millions de dollars dans cinq projets. Cela comprenait trois prêts dans le secteur des transports pour des projets routiers d'une valeur de 115 millions de dollars SR à travers l'Afrique, un prêt pour un projet d'accès à l'électricité au Rwanda et un projet d'eau et d'assainissement en Mauritanie d'un montant de 100 millions de dollars pour améliorer l'accès à l'eau.[13]

En 2023, le SFD a continué à renforcer son engagement en accordant huit prêts d'une valeur de 260 millions de dollars. Deux prêts dans le secteur des transports (70 millions de dollars) ont continué à se concentrer sur l'expansion des infrastructures routières. Le secteur de l'énergie a bénéficié de deux prêts (33 millions de dollars) destinés à améliorer l'accès à l'électricité. Enfin, le SFD a soutenu les infrastructures d'approvisionnement en eau et d'assainissement, en allouant 157 millions de dollars à quatre prêts.[14]

5.2.5 Le Fonds OPEP pour le développement international (Fonds OPEP, OFID)

En 2021, le Fonds OPEP a engagé 193 millions de dollars dans sept prêts en Afrique, les investissements les plus importants étant destinés au secteur de l'énergie (103 millions de dollars pour quatre projets), dont trois dans les énergies renouvelables. Un prêt de 50 millions de dollars a été accordé à la Central Termica de Temane au Mozambique, une centrale au gaz de 450 MW conçue pour desservir 1,5 million de foyers, cofinancée par la SFI. Le secteur des transports a reçu 70 millions de dollars pour trois projets routiers, tandis qu'un prêt de 20 millions de dollars destiné à l'eau et à l'assainissement a permis de financer des améliorations essentielles des infrastructures.

En 2022, l'OFID a accordé 161 millions de dollars sous forme de six prêts et d'une subvention, en mettant fortement l'accent sur les infrastructures de transport. Le plus gros engagement, d'un montant de 66,9 millions de dollars, a financé le projet d'autoroute Saint-Louis à Dakar afin d'améliorer la connectivité régionale.

12 Fonds saoudien pour le développement (SFD) : Rapport annuel 2021 (2022)
13 Fonds saoudien pour le développement (SFD) : Rapport annuel 2022 (2023)
14 Fonds saoudien pour le développement (SFD) : Rapport annuel 2023 (2024)

En outre, 41,1 millions de dollars ont été consacrés à des projets énergétiques au Maroc et au Sénégal, en particulier à des initiatives dans le domaine de l'énergie thermique, tandis que 15 millions de dollars ont servi à financer des améliorations dans le domaine de l'eau et de l'assainissement au Malawi. Les prêts et subventions accordés au secteur des transports ont concerné trois projets routiers et un projet dans le domaine du transport aérien.

En 2023, l'aide de l'OFID s'est élevée à 158,2 millions de dollars sous la forme de cinq prêts et deux subventions dans les domaines des transports, des énergies renouvelables et de l'approvisionnement en eau. Le prêt de 40 millions de dollars destiné aux transports a été alloué au développement des routes urbaines dans cinq comtés du Kenya, tandis que 55 millions de dollars ont été accordés à deux projets énergétiques, dont la construction d'une centrale solaire au Niger. Les projets liés à l'eau et à l'assainissement ont reçu 61,2 millions de dollars, dont 40 millions pour le projet d'approvisionnement en eau de Kiffa en Mauritanie et 21,2 millions pour le projet d'approvisionnement en eau de Karenge au Rwanda. En outre, deux subventions de 2 millions de dollars destinées au financement de la lutte contre le changement climatique ont été accordées à des initiatives régionales au Rwanda, à Madagascar, au Malawi et en République démocratique du Congo.

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

En 2021, la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA) a engagé un total de 1,04 milliard de dollars à travers dix prêts et subventions. Le secteur des transports a reçu la plus grande part de cette enveloppe, avec trois prêts pour des projets routiers d'un montant total de 950 millions de dollars et une subvention pour un projet d'aéroport régional au Malawi. Dans le secteur de l'énergie, deux prêts d'une valeur de 72 millions de dollars ont soutenu l'expansion des infrastructures, tandis que le secteur de l'eau et de l'assainissement a reçu un prêt de 20 millions de dollars et une subvention plus modeste de 150 000 dollars. En outre, la BADEA a accordé deux subventions dans le secteur des TIC, d'une valeur de 0,3 million de dollars.[15]

En 2022, les engagements de la BADEA ont totalisé 239,2 millions de dollars pour sept prêts, le secteur routier continuant de dominer avec 208,2 millions de dollars pour six projets. En outre, un prêt conjoint de 31 millions de dollars a été accordé pour la construction et le développement d'une centrale électrique au Sénégal. [16]

15 Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA) : Rapport annuel 2021, (2022)
16 Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA) : Rapport annuel 2021, (2023)

5.3 Autres sources IFI

5.3.1 Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD)

La BERD a contribué à hauteur de 422 millions de dollars pour la période 2021-2023, exclusivement déployés en Afrique du Nord. Le financement de la BERD s'est concentré sur les secteurs des transports (172 millions de dollars) et de l'eau et de l'assainissement (165 millions de dollars). Si le montant total investi dans le secteur des transports était important, le nombre de projets dans le secteur de l'eau et de l'assainissement était plus élevé (3 contre 18).

5.3.2 Banque de la CEDEAO pour l'investissement et le développement (BIDC)

La Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO (BIDC) participe activement au financement de projets d'infrastructure en Afrique de l'Ouest, avec 103 millions de dollars répartis entre 2021 et 2023. Parmi les principaux pays bénéficiaires figuraient le Sénégal, avec des engagements de près de 43 millions de dollars sur cette période, suivi de la Côte d'Ivoire avec 18,6 millions de dollars et de la Sierra Leone, qui a reçu près de 12 millions de dollars. Les secteurs prioritaires pour ces investissements comprenaient les transports en 2021, qui représentaient 52 % des engagements annuels, tandis que l'eau, l'assainissement et l'énergie dominaient en 2022. En 2023, tous les financements ont été exclusivement consacrés au secteur des transports.

Ces investissements reflètent la stratégie de la BIDC visant à soutenir des projets essentiels au développement socio-économique durable de la région de l'Afrique de l'Ouest.

5.3.3 Nouvelle banque de développement (NBD)

La NDB a prêté 100 millions de dollars au projet d'infrastructure durable de la DBSA en 2022. Outre ce projet, deux autres projets ont reçu l'approbation de leur concept : 1,1 milliard de dollars pour améliorer le réseau ferroviaire sud-africain, Transnet, et 1 milliard de dollars pour un projet municipal d'approvisionnement en eau et d'assainissement. Ils n'ont pas été inclus dans cette analyse car leur financement n'avait pas été approuvé pendant la période étudiée.



5.3.4 Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB)

En 2022, la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures (AIIB) a accordé un prêt souverain de 250 millions de dollars au secteur des transports égyptien afin de soutenir le développement de la ligne de métro Alexandria Abou Qir[17] . En 2023, l'AIIB a augmenté ses engagements envers l'Afrique avec trois prêts totalisant 500 millions de dollars. Un prêt de 200 millions de dollars a été consacré à un projet de connectivité des infrastructures ferroviaires en Côte d'Ivoire[18] , tandis que l'Égypte a reçu 100 millions de dollars destinés à un projet d'infrastructure portuaire[19] et 200 millions de dollars pour une initiative multisectorielle visant à mettre en place des transports durables et des infrastructures numériques.[20]

5.3.5 Africa 50

Africa50 est une plateforme d'investissement dans les infrastructures qui contribue à la croissance de l'Afrique en développant et en investissant dans des projets bancables, en catalysant les capitaux du secteur public et en mobilisant des fonds du secteur privé. La base d'investisseurs d'Africa50 est actuellement composée de 32 pays africains, de la Banque africaine de développement, de la Banque centrale des États de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), de la Banque Al-Maghrib et de la Société d'investissement public, avec plus de 895 millions de dollars de capitaux engagés.

Africa50 a investi, entre 2021 et 2023, un total de 1,6 milliard de dollars dans des projets d'infrastructure à travers l'Afrique, en mettant particulièrement l'accent sur le secteur des transports.

En 2021, l'institution a engagé environ 92 millions de dollars, entièrement consacrés aux infrastructures de transport. Cette orientation s'est poursuivie et intensifiée en 2023, tous les investissements, d'un montant total de 379,3 millions de dollars, étant exclusivement destinés au secteur des transports. L'année 2022 a marqué un pic dans les engagements, avec 1,1 milliard de dollars investis principalement dans les secteurs de l'énergie, de l'eau et de l'assainissement.

Au cours de cette période, Africa50 a financé plusieurs projets à grande échelle qui reflètent ses priorités stratégiques. Au Sénégal, elle a soutenu la centrale électrique de Malicounda, une installation d'énergie thermique, avec une contribution de 92 millions de dollars visant à renforcer la capacité de production d'électricité du pays. Au Togo, Africa50 a cofinancé le projet routier Lomé-Kpalimé avec un investissement de 15,5 millions de dollars, améliorant ainsi les infrastructures de transport régionales et facilitant le commerce et la mobilité.

Ces investissements ont principalement pris la forme de prêts, reflétant la mission d'Africa50 qui consiste à soutenir la participation du secteur privé et à accélérer la mise en œuvre d'infrastructures à fort impact grâce à des partenariats public-privé.

17 AIIB : Égypte : ligne de métro Alexandrie-Abou Qir, (2022)
18 AIIB : Côte d'Ivoire : projet de connectivité inclusive et d'infrastructures rurales, (2023)
19 AIIB : Égypte : Port de Damiette - Terminal à conteneurs II, (2023)
20 AIIB : Égypte : garantie pour les transports durables et les infrastructures numériques en Égypte (2023)

5,4 Bilatéral

5.4.1 Chine

Les engagements de la Chine en matière d'infrastructures en Afrique se sont élevés à 1,4 milliard de dollars en 2021, 0,2 milliard de dollars en 2022 et 2,0 milliards de dollars en 2023[21] . Bien que cela reflète une reprise après la forte baisse due à la pandémie, l'investissement annuel reste nettement inférieur à celui de la période 2018-2020 (13,9 milliards de dollars, 6,7 milliards de dollars et 6,4 milliards de dollars). Cette évolution s'explique par des facteurs tels que la situation fragile de la dette africaine, les défis économiques internes de la Chine et un réajustement stratégique de l'approche chinoise en matière de prêts internationaux.

L'année 2023 marque la première augmentation des prêts chinois à l'Afrique depuis leur pic en 2015. Cependant, il est peu probable que cette augmentation annonce un retour aux engagements annuels de plus de 10 milliards de dollars qui caractérisaient les premières années de l'initiative « Belt and Road » (BRI). Au contraire, la Chine semble calibrer son approche en matière d'investissement, en se concentrant sur le maintien de relations avec des partenaires de longue date plutôt que de rediriger les fonds uniquement vers les pays ayant une plus grande tolérance à l'endettement. Par exemple, l'Angola, l'Égypte et le Nigeria, principaux fournisseurs de pétrole et d'autres ressources pour la Chine, restent au centre du soutien financier chinois malgré leurs difficultés économiques.

Répartition sectorielle des les investissements chinois

Transports : le secteur des transports a reçu la plus grande partie des investissements chinois en Afrique entre 2021 et 2023, pour un montant total de 2,2 milliards de dollars. Une reprise significative en 2023, avec deux projets d'une valeur totale de plus d'un milliard de dollars, a été à l'origine de cette reprise. Il convient de souligner le projet ferroviaire Lagos-Kano au Nigeria, dont le tronçon Kano-Kaduna a bénéficié d'un prêt de 973 millions de dollars. À titre de comparaison, cinq projets de transport d'une valeur de 1 milliard de dollars ont été réalisés en 2021, et deux d'une valeur de 143 millions de dollars en 2022. Si les investissements dans les transports ont rebondi, ils restent inférieurs aux 38 projets d'une valeur de 4,4 milliards de dollars réalisés en 2018, aux 12 projets d'une valeur de 2,9 milliards de dollars réalisés en 2019 et aux neuf projets d'une valeur de 1 milliard de dollars réalisés en 2020.

Énergie : après une quasi-pause dans les prêts à l'énergie, avec un seul projet en 2021 d'une valeur de 178 millions de dollars et aucun en 2022, la Chine s'est à nouveau concentrée sur ce secteur en 2023 avec trois projets d'énergie renouvelable totalisant 501 millions de dollars, principalement dans les domaines de l'énergie solaire et de l'hydroélectricité. Ce changement reflète l'alignement de la Chine sur l'engagement pris en 2021 par le président Xi Jinping de mettre fin au financement international du charbon et de stimuler le financement des énergies renouvelables.

21 Global Development Policy Centerv : Base de données sur les prêts chinois à l'Afrique (2025)

Eau et assainissement : Les investissements dans le domaine de l'eau et de l'assainissement ont fortement diminué entre 2021 et 2023, avec un seul engagement : le projet de dépollution et de traitement des eaux usées de Hann Bay au Sénégal, soutenu par un prêt de 14,7 millions de dollars en 2022. Cette réduction est significative par rapport aux quatre projets de 2018, d'une valeur de 714 millions de dollars, et aux trois projets de 2019, d'une valeur totale de 722 millions de dollars.

TIC : Le nombre d'investissements chinois dans le secteur des TIC est resté stable entre 2021 et 2023, avec deux projets par an, pour un total de 228 millions de dollars en 2021, 69 millions de dollars en 2022 et 397 millions de dollars en 2023. Cependant, ce niveau d'investissement reflète une réduction par rapport aux 3,2 milliards de dollars engagés entre 2018 et 2020.

Bien que les investissements chinois n'aient pas retrouvé leur niveau d'avant la pandémie, l'engagement renouvelé en 2023 témoigne de la réorientation de la stratégie chinoise en Afrique. Cette nouvelle approche « petite est belle » [22] se concentre sur des projets d'infrastructure moins nombreux, mais plus durables et plus efficaces, tels que les initiatives en matière d'énergies renouvelables et les projets de transport à fort impact.

5.4.2 Inde

De 2021 à 2023, l'Inde a renforcé sa présence en Afrique en engageant environ 645 millions de dollars dans des projets d'infrastructure clés. À Maurice, l'Inde a investi plus de 565 millions de dollars, dont 465 millions sous forme de participation au capital, pour financer des initiatives telles que le Metro Express, un système de transport léger sur rail conçu pour réduire les embouteillages et moderniser la mobilité urbaine. Le projet, mené par la société indienne Larsen & Toubro, a été inauguré par étapes entre 2019 et 2022, avec un soutien financier important du gouvernement indien.

En République démocratique du Congo, l'Inde a alloué 180 millions de dollars pour reprendre la construction de la centrale hydroélectrique de Katende, une installation de 64 MW destinée à alimenter en électricité les villes de Kananga et Mbuji-Mayi. Lancé à l'origine en 2011, le projet a pris du retard en raison de l'instabilité régionale, mais il a été relancé grâce au soutien de l'Inde, notamment par le financement des infrastructures de transport associées.

Ces initiatives reflètent la stratégie ciblée de New Delhi, axée sur des partenariats bilatéraux durables et le développement d'infrastructures essentielles, renforçant ainsi son rôle de partenaire de développement sur le continent africain.

22 Ministère des Affaires étrangères, République populaire de Chine : Forum sur la coopération sino-africaine Plan d'action de Pékin (2024)

5.5 Financement du secteur privé

Le financement du secteur privé a diminué, passant de 19 milliards de dollars en 2020 (23 %) à 5 milliards de dollars (6 %) en 2021. Cette réduction peut être attribuée à l'incertitude et aux répercussions de la COVID-19 sur la chaîne d'approvisionnement. Bien que le financement du secteur privé ait continué de diminuer en 2022, il a rebondi pour atteindre son niveau d'avant la COVID (10,6 milliards de dollars) en 2023. Le financement du secteur privé s'est principalement concentré sur l'Afrique du Nord et l'Afrique du Sud, comme le montre la figure 5 5. Les projets les plus importants ont été le port de Ndayane au Sénégal (2023), le port de Banana en RDC (2021) et la centrale solaire photovoltaïque de Kenhardt en Afrique du Sud (2022).

Figure 5-6 : Investissements du secteur privé dans les infrastructures par secteur (en millions de dollars) 2021-2023

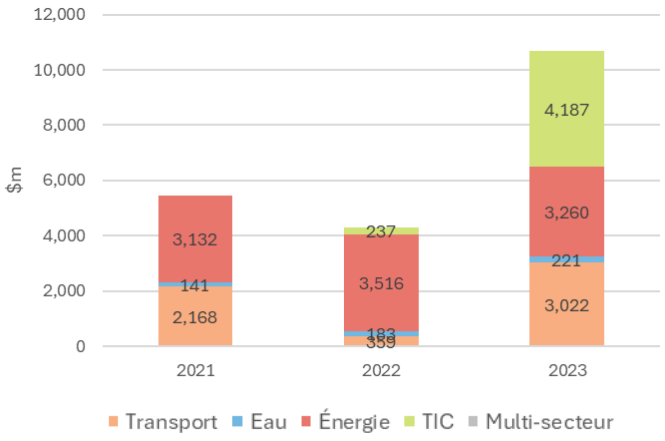
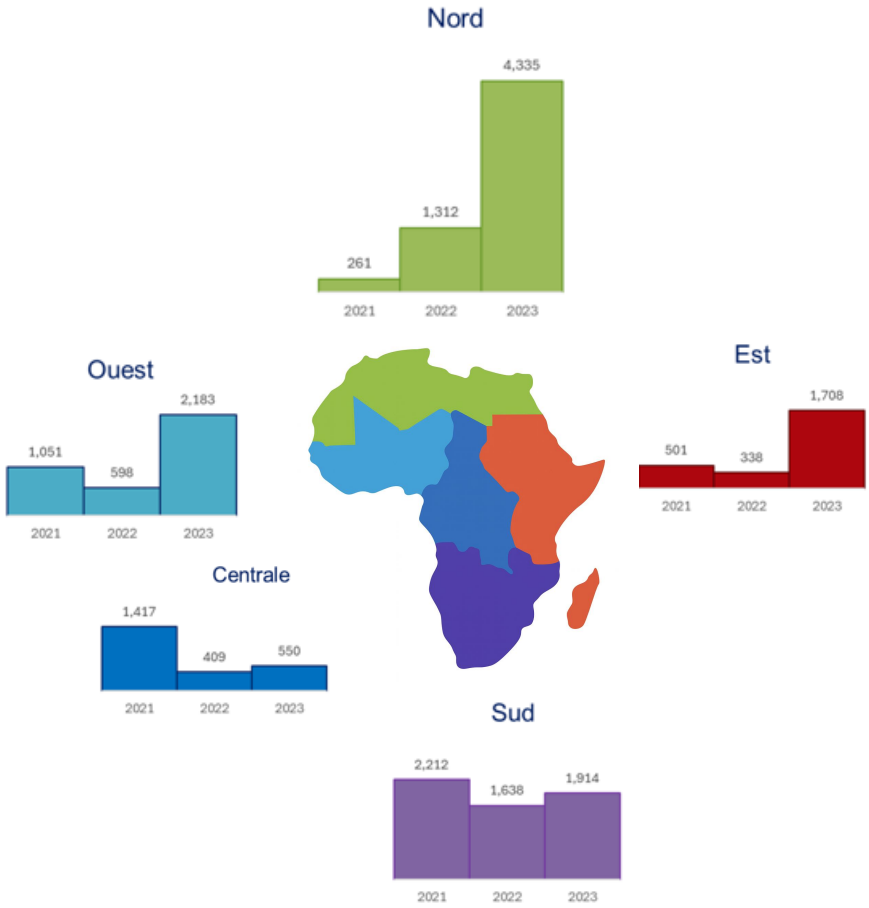


Figure 5-5 : Investissements du secteur privé par région 2021-2023 (en millions de dollars)





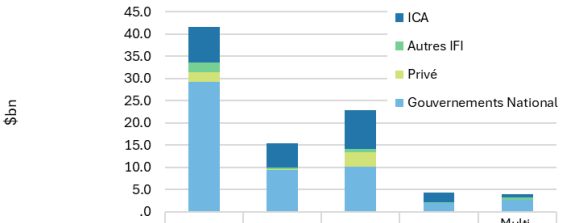
Analyse sectorielle

6

Le chapitre 6 analyse les engagements en matière de financement des infrastructures par secteur et les compare entre les régions, en fournissant des exemples de projets pour chaque secteur.

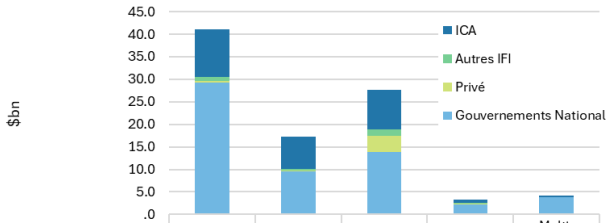
Figure 6-1 : Investissements sectoriels dans les infrastructures par année et par source (en milliards de dollars)

2021



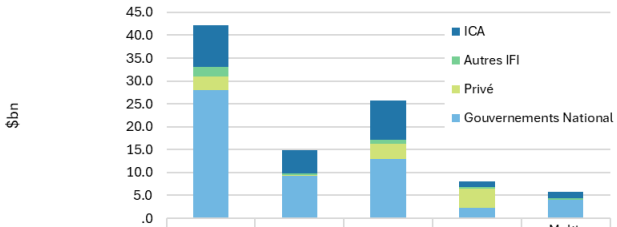
	Transport	Eau	Énergie	TIC	Multi-secteur
ICA	7.9	5.5	8.7	2.1	.7
Autres IFI	2.2	.5	.8	.2	.5
Privé	2.2	.1	3.1	.0	
Gouvernements National	29.2	9.4	10.2	1.9	2.7

2022



	Transport	Eau	Énergie	TIC	Multi-secteur
ICA	10.5	7.1	8.7	.9	.2
Autres IFI	.9	.3	1.6	.1	.1
Privé	.4	.2	3.5	.2	
Gouvernements National	29.2	9.6	13.9	2.1	3.8

2023

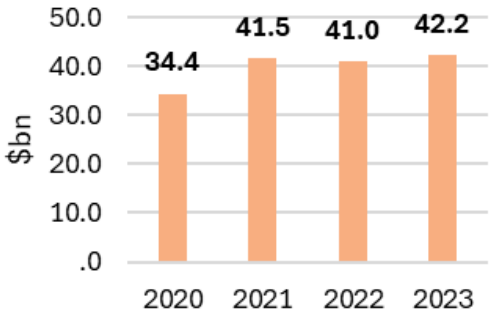


	Transport	Eau	Énergie	TIC	Multi-secteur
ICA	9.2	5.1	8.7	1.3	1.4
Autres IFI	2.0	.3	.9	.4	.3
Privé	3.0	.2	3.3	4.2	
Gouvernements National	27.9	9.3	12.9	2.2	4.1

6.1 Transports

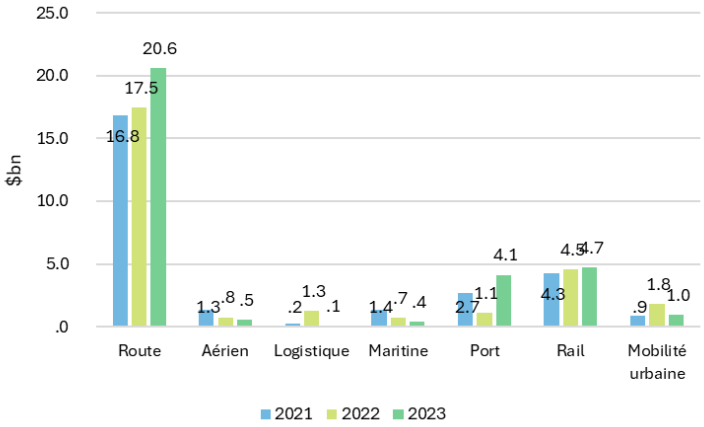
Un secteur des transports qui fonctionne bien est essentiel à la prospérité d'une société et d'une économie. Il relie les personnes, les lieux et les opportunités. Il stimule la croissance économique en réduisant les coûts commerciaux et en améliorant l'accès au marché. L'amélioration des réseaux de transport favorise l'intégration régionale, renforce les liens entre les nations africaines et stimule le commerce intra-africain, notamment grâce à la ZLECA. De meilleures infrastructures améliorent également l'accès aux services essentiels tels que les soins de santé et l'éducation, en particulier dans les zones isolées, et contribuent à la création d'emplois et à la compétitivité mondiale. Les systèmes de transport durables favorisent un développement résilient, inclusif et coopératif à travers le continent.

Figure 6-2 : Secteur des transports Financement (2020-2023)



En 2021-2023, les transports ont représenté la plus grande part du financement des infrastructures, avec plus de 40 % du financement total chaque année. C'est la première année que le rapport de l'ICA tente de distinguer les secteurs en sous-secteurs. Lorsqu'un secteur spécifique n'était pas disponible, l'investissement a été classé dans une catégorie générale. Au sein du secteur des transports, les investissements dans la construction et l'entretien des routes ont représenté la plus grande part (plus de 29 %), suivis par le rail (7-8 %) et les ports (2-7 %).

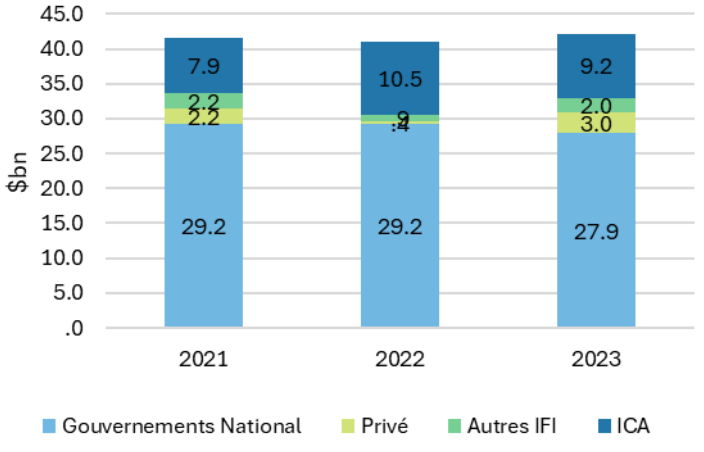
Figure 6-3 : Financement du sous-secteur des transports (2021-2023)



6.1.1 Qui finance le secteur des transports ?

Les gouvernements nationaux ont été les principaux bailleurs de fonds des projets de transport tout au long de la période étudiée. Le financement des membres de l'ICA a augmenté entre 2021 et 2022, puis a diminué en 2023. Le financement du secteur privé recensé dans la base de données PPI ne représentait qu'une très petite partie du financement total des transports pendant la période étudiée.

Figure 6-4 : Financement du secteur des transports par source (2021-2023)



6.1.2 Grands projets

Le tableau *ci-dessous* présente les projets qui ont bénéficié d'un financement dans le domaine des transports. Seuls les projets en cours de construction, d'entretien ou d'extension entre 2021 et 2023 ont été pris en compte.

Pays	Total Budget du projet	Projet Nom	Points forts/ Description
Côte d'Ivoire	831 millions de dollars	Projet de transport public à Abidjan (PTUA)	• Projet d'amélioration des transports à Abidjan. • 100 km de nouvelles routes et la construction du pont 4th Abidjan, qui a été inauguré en 2024. • Renforcement des capacités de transport urbain. • Financé en grande partie par des prêts de la BAD (74 %) et le budget national.
Tanzanie	2,45 milliards de dollars	Dar es Salaam – Isaka – Mwanza Chemin de fer à écartement standard	• Ligne ferroviaire de 1 219 km destinée au transport de marchandises et de passagers, avec une vitesse maximale de 160 km/h. • Liaison avec le projet de ligne ferroviaire Isaka-Kigali qui reliera le Rwanda. • En cours de construction pour la phase 3 sur 5, à partir de 2022. • Financé par des institutions financières de développement et des prêts privés coordonnés par la BAD
Tanzanie	948 millions de dollars	Dar es Salaam – Chalinze – Morogoro Modernisation de la route	• Modernisation de 197 km de route en autoroute à péage à 6 voies afin de répondre aux volumes de trafic actuels. • En construction depuis 2019. • Financement obtenu grâce à des fonds propres et des prêts DFI (répartition 20/80).
Kenya	683 millions de dollars	Route Eldoret – Nadapal	• Assurer la connectivité interétatique et régionale en modernisant un tronçon routier prioritaire. • Conception détaillée de la route, dans le cadre d'un contrat de construction, d'entretien et d'exploitation. • Construction supervisée par les gouvernements du Soudan du Sud et du Kenya ; plusieurs entreprises des deux pays sont impliquées. • Financement assuré par des prêts de la Banque mondiale, les phases supplémentaires étant soumises à la disponibilité des ressources des institutions financières de développement.

Pays	Total Budget du projet	Projet Nom	Points forts/ Description
Tanzanie	628 millions de dollars	Nouveau terminal à conteneurs de Dar es Salaam	• Amélioration de la capacité de manutention des conteneurs au port de Dar es Salaam. • Conception détaillée d'un nouveau terminal à conteneurs avec quatre postes d'amarrage et une capacité annuelle de manutention de 1 million d'EVP. • En cours de soutien à la transaction et de clôture financière à partir de 2022. • Financement assuré par la China Exim Bank et le gouvernement tanzanien (répartition 85/15).
Républiq ue du Congo, RDC	459 millions de dollars	Route Brazzaville-Kinshasa/ Pont ferroviaire	• Construction d'un pont de 1,5 km comprenant une route à péage et une liaison ferroviaire. • La construction devrait être achevée en 2028. • Développement du projet mené par Africa50, avec des prêts supplémentaires de la BAD et des financements supplémentaires des gouvernements de la République du Congo et de la République démocratique du Congo.
Kenya	455 millions de dollars	Mombasa – Route Voi	• Modernisation d'un tronçon routier de 57 km, avec augmentation de la capacité des voies. • Construction par des entreprises locales, achèvement prévu d'ici 2025. • Financement par la Banque mondiale et d'autres institutions financières internationales.
Tanzanie	404 millions de dollars	Routes Mpanda-Kasulu-Nyakanazi et Kasulu-Kigoma	• Construction par des entreprises locales sous la supervision de TANROADS, achèvement prévu d'ici 2025. • Financé par le NEPAD-IPPF et des prêts de la BAD.
Ouganda	131 millions de dollars	Autoroute Kampala-Mpigi	• Financement assuré par le gouvernement ougandais et des prêts étrangers de l'ADF et de la BAD (répartition 20/80). • Construction par un consortium chinois. • Achèvement prévu en 2027.

Base de données des projets PIDA : Tableau de bord des projets PIDA - Centre d'information virtuel PIDA
Tanzanie Chemin de fer Dar es Salaam-Isaka-Mwanza : inauguration de la troisième phase du projet de voie normale en Tanzanie - International Railway Journal
Route Eldoret-Nadapal : le projet routier Soudan du Sud-Kenya avance malgré les objections - One Citizen Daily Newspaper
Route Eldoret-Nadapal : projet routier Juba Torit Kapoeta Nadapal Eldoret (DFS) | AUDA-NEPAD
Autoroute Dar es Salaam-Mogoro en Tanzanie : PIM Chal - DeS - v4.indd
Tanzanie : extension du port de Dar es Salaam - Adani Ports signe un contrat de concession de 30 ans pour l'exploitation du terminal à conteneurs 2 du port de Dar es Salaam
Pont routier/ferroviaire Kinshasa-Brazzaville : Congo_Project_factsheet_V8.pdf
Route Mombasa-Voi : KeNHA explique les retards dans la construction de la route de Mombasa - ODRi Media News - Actualités de dernière minute, actualités de l'Afrique de l'Est, actualités sportives, actualités du Kenya, actualités mondiales
Route Mpanda-Nyakanazi : multinational_-_services_de_consultation_pour_la_réhabilitation_du_tronçon_routier_sélectionné_phase_ii_.pdf
Route Kasulu-Kigama : TANROADS :: Actualités | PIC YARIDHISHWA KASI UJENZI WA BARABARA KIGOMA

6.2 Eau et assainissement

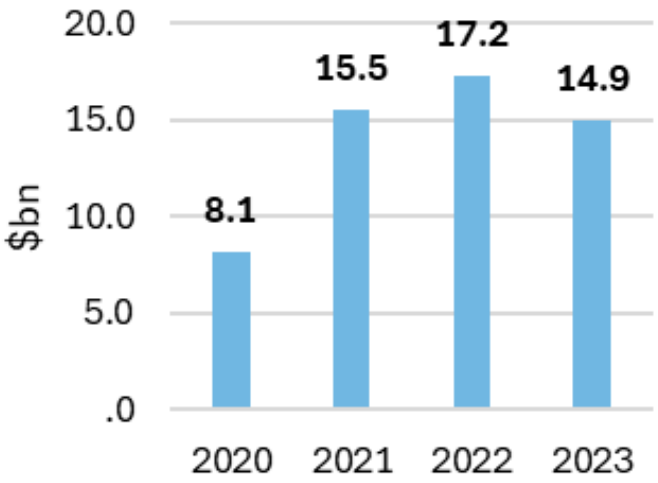
Les infrastructures d'approvisionnement en eau et d'assainissement sont essentielles pour protéger et promouvoir la santé publique et prévenir les maladies. L'amélioration de la santé publique réduit les pertes de main-d'œuvre dues à la maladie et la charge qui pèse sur les systèmes de santé. Des sources d'eau propres et accessibles réduisent également le travail lié au genre associé à la collecte de l'eau et peuvent libérer des ressources humaines pour contribuer à la croissance économique.

Selon les estimations actuelles, le déficit de financement des infrastructures s'élève à au moins 46,8 milliards de dollars par an pour assurer la sécurité de l'approvisionnement en eau et un assainissement durable en Afrique d'ici 2030. La réalisation de l'ODD 6 nécessite « *d'assurer l'accès universel à des services d'eau et d'assainissement sûrs pour tous d'ici 2030*[23] ». En 2022, année de référence de cette étude, seuls 17,2 milliards de dollars ont été investis dans les infrastructures d'approvisionnement en eau et d'assainissement.

6.2.1 Qui finance le secteur de l'eau ?

Les principales sources de financement du secteur de l'eau sont souvent appelées « *transferts* », « *taxes* » et « *tarifs* ».

Figure 6-5 : Financement du sous-secteur de l'eau et de l'assainissement (2020-2023)



Il s'agit notamment des transferts provenant de donateurs internationaux ou locaux, des taxes prélevées par les gouvernements nationaux ou locaux et des tarifs, qui correspondent aux redevances facturées aux consommateurs locaux pour les services liés à l'eau.

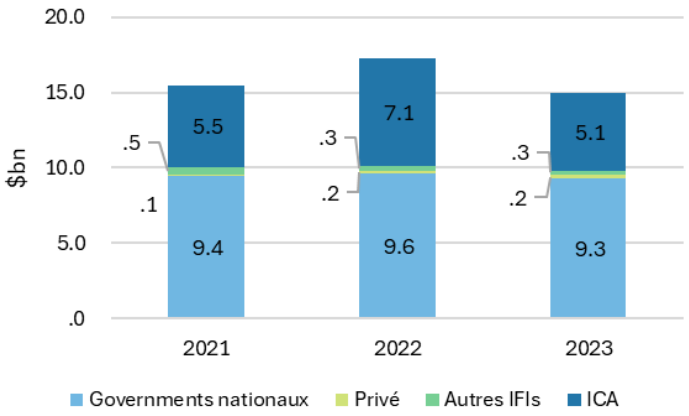
Comme indiqué, les transferts comprennent également des subventions (notamment l'aide publique au développement (APD) bilatérale et les dons philanthropiques) qui ont également été utilisées pour contribuer aux coûts initiaux élevés qui caractérisent les infrastructures hydrauliques.

En ce qui concerne l'utilisation de ces sources, l'OCDE indique que *les tarifs* sont loin de couvrir les coûts des services liés à l'eau. Il existe également une marge de manœuvre importante pour améliorer la mobilisation et l'utilisation *des taxes* sur l'eau, notamment par le biais de taxes sur la pollution et les ressources. On fait valoir que *les transferts* ont tendance à privilégier certains types de sous-secteurs ou de projets liés à l'eau, qu'ils sont concentrés dans un nombre limité de pays et qu'ils ne parviennent souvent pas à atteindre les personnes qui en ont le plus besoin. En outre, sous réserve que certaines conditions soient remplies, il est possible d'utiliser plus efficacement les partenariats public-privé (PPP) dans le domaine de l'eau.

23 Groupe international de haut niveau sur les investissements dans le secteur de l'eau en Afrique. (2023). Africa Rising Investment Tide: How to Mobilise US$30 Billion Annually to Achieve Water Security and Sustainable Sanitation in Africa. [ressource électronique]. Extrait de : lien

Entre 2021 et 2023, le financement des infrastructures d'eau et d'assainissement par les gouvernements nationaux est resté largement stable au cours de la période étudiée, entre 9,3 et 9,6 milliards de dollars. Le financement des membres de l'ICA a atteint un pic en 2022 avec 7,1 milliards de dollars, avant de retomber à 5,1 milliards de dollars en 2023.

Figure 6-6 : Financement du secteur de l'eau et de l'assainissement par source 2021-2023



6.2.2 Grands projets

Le tableau ci-dessous présente une sélection de projets qui ont bénéficié d'un financement dans le secteur de l'eau et de l'assainissement. Seuls les projets en cours de construction, de maintenance ou d'extension entre 2021 et 2023 ont été pris en compte.

Pays	Budget total du projet[24]	Nom du projet	Points forts/Description
Lesotho, Afrique du Sud	2,8 milliards	Projet hydraulique des hauts plateaux du Lesotho (LHWP) Phase II	• Projet d'approvisionnement en eau visant à fournir 70 m3/s à l'Afrique du Sud et au Lesotho • Répondre aux besoins en approvisionnement en eau de la province de Gauteng en Afrique du Sud • Production hydroélectrique prévue pour réduire le déficit énergétique du Lesotho • Études de faisabilité financées par la Banque mondiale, avec un financement de la construction provenant de plusieurs sources, notamment la BAD et la Nouvelle banque de développement • Construction réalisée par un consortium italien • Retard dans la construction en cours, la date d'achèvement prévue étant repoussée à 2030
Guinée	590 millions de dollars (montant de 2017)	Barrage multifonctionnel de Fomi (bassin du fleuve Niger)	• Projet visant à réguler le débit du fleuve Niger et à construire une centrale hydroélectrique de 90 MW • La construction a été interrompue après les travaux préparatoires initiaux sur le site en 2019 • La société chinoise Yellow River Engineering Consulting Company a obtenu le contrat de construction en 2017 • Des études techniques supplémentaires ont été commandées en 2022

24 Les montants sont basés sur les taux de change de 2023. Dans la mesure où la documentation du projet n'indiquait que les montants en dollars américains des années précédentes, ceux-ci ont été utilisés.

Pays	Budget total du projet[24]	Nom du projet	Points forts/Description
Mauritanie	317 millions	Projet d'approvisionnement en eau de Kiffa	• Projet visant à fournir de l'eau potable à 550 000 habitants de la province de Nouakchott en captant l'eau du fleuve Sénégal • Le financement de la première phase est assuré par divers fonds d'investissement publics et institutions financières de développement du Moyen-Orient. • La construction de la première phase est en cours et devrait s'achever en 2024
Rwanda	164,3 millions de dollars	Projet d'approvisionnement en eau de Karenge	• Extension de l'usine de traitement des eaux existante de Karenge à 36 000 m3 par jour • Construction de réseaux de transport et de distribution d'eau • Financé par des prêts de l'OFID, de l'AFDF et de la Banque hongroise Exim • Construction en cours
Gabon	183 millions de dollars	Station de traitement des eaux de Ntoum	• Augmentation de la capacité de traitement à Libreville à 36 000 m3 grâce à une canalisation de 3,5 km de long • Composante du programme intégré d'approvisionnement en eau et d'assainissement de Libreville • Achevé en 2022
Côte d'Ivoire	181 millions de dollars	Station de traitement des eaux de Lagune Aghien	• Construction d'une station de traitement des eaux de surface d'une capacité de 150 000 m3 • Contrat EPC attribué à American Fluence Corporation • Financement fourni par des institutions financières de développement et versé aux entrepreneurs par le gouvernement • Construction en cours après l'avenant à l'accord de 2024

Projet d'approvisionnement en eau de Kiffa : début des travaux de construction du système d'approvisionnement en eau potable de Kiffa en Mauritanie - Pumps Africa
Projet d'approvisionnement en eau de Karenge : 52 millions de dollars seront utilisés pour la modernisation de l'usine de traitement des eaux de Karenge au Rwanda
Projet d'approvisionnement en eau de Karenge : le Rwanda signe un accord de prêt de 25 millions de dollars avec l'ADFD pour renforcer la sécurité de l'approvisionnement en eau
Base de données des projets PIDA : Tableau de bord des projets PIDA - Centre d'information virtuel PIDA
Hautes terres du Lesotho : projet d'approvisionnement en eau des hautes terres du Lesotho (LHWP) phase II
Hautes terres du Lesotho : le coût du retard de la phase 2 du projet des hautes terres du Lesotho atteint 11 milliards de rands – DA - POLITIQUE | Politicsweb
Barrage de Noumbiel : relance du barrage hydroélectrique et hydro-agricole de Noumbiel au
Station de traitement des eaux de Lagune Aghien : Fluence signe un contrat de 165 millions d'euros pour l'approvisionnement en eau potable en Côte d'Ivoire | WaterWorld
Station de traitement des eaux de Lagune Aghien : Fluence reçoit l'avis de démarrage des travaux pour un avenant de 48,4 millions d'euros en Côte d'Ivoire

6.3 Énergie

Le paysage énergétique africain est diversifié, avec des variations considérables entre ses sous-régions. L'Afrique du Nord dispose d'un accès à l'énergie et d'un développement des infrastructures relativement élevés par rapport à l'Afrique subsaharienne, où le fossé en matière d'accès à l'énergie reste important. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIE, 2023), l'Afrique représente environ 3 % de la demande mondiale en énergie, mais celle-ci devrait augmenter considérablement d'ici 2040 en raison de la croissance démographique et économique.

Le continent dispose d'une richesse en ressources énergétiques, tant fossiles (pétrole, gaz et charbon) que renouvelables (solaire, éolien, hydraulique et géothermique). Le Nigeria, l'Angola et l'Algérie sont parmi les plus grands producteurs de pétrole et de gaz d'Afrique, tandis que des pays comme l'Afrique du Sud et le Mozambique sont connus respectivement pour leur charbon et leur gaz naturel. Cependant, les sources d'énergie renouvelables gagnent rapidement du terrain, les pays africains cherchant à diversifier leurs sources d'énergie afin de renforcer leur sécurité, de réduire leur dépendance aux combustibles fossiles et d'atteindre leurs objectifs climatiques.

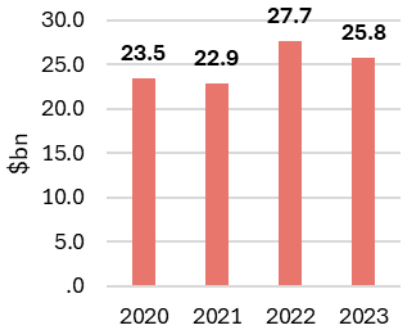
La consommation d'énergie sur le continent est étroitement liée à la croissance démographique, à l'expansion économique et aux tendances d'urbanisation. Pourtant, malgré ces progrès, l'Afrique continue de faire face à des défis importants pour fournir une énergie fiable à tous ses citoyens. En 2023, la capacité de production d'électricité de l'Afrique a atteint 256 GW, soit seulement 4 à 5 % de la capacité mondiale, alors que le continent abrite près de 20 % de la population mondiale.

De plus, les énergies renouvelables ne représentent que 23 % de la capacité totale de l'Afrique, l'hydroélectricité restant dominante, tandis que l'énergie solaire et éolienne ont pris de l'ampleur ces dernières années (avec un taux de croissance annuel moyen de 44 % et 21 %, respectivement).[25]

L'accès universel à l'énergie est un objectif prioritaire des gouvernements africains et des organisations internationales. Des initiatives telles que le New Deal on Energy for Africa (Nouvel accord sur l'énergie pour l'Afrique) mené par la Banque africaine de développement (BAD) visent à garantir l'accès universel à l'énergie d'ici 2025[26] . Le Groupe de la Banque mondiale et le Groupe de la Banque africaine de développement s'associent dans le cadre d'un projet ambitieux visant à fournir un accès à l'électricité à au moins 300 millions de personnes en Afrique d'ici 2030. Le Groupe de la Banque mondiale s'efforcera de raccorder 250 millions de personnes à l'électricité grâce à des systèmes d'énergie renouvelable distribués ou au réseau de distribution, tandis que le Groupe de la Banque africaine de développement soutiendra 50 millions de personnes supplémentaires.

Après le secteur des transports, le secteur de l'énergie a reçu le plus de financements pour les infrastructures, avec 22,9 milliards de dollars investis en 2021, 27,7 milliards en 2022 et 25,8 milliards en 2023.

Figure 6-7 : Financement du secteur énergétique (2020-2023)

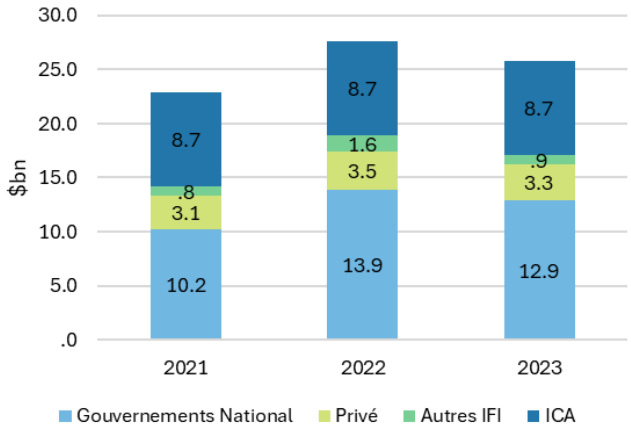


25 Source IRENA (2024), La transition énergétique en Afrique : opportunités de collaboration internationale avec un accent sur le G7, Agence internationale pour les énergies renouvelables, Abu Dhabi.
26 Source : https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Generic-Documents/Brochure_New_Deal_2-En.pdf

6.3.1 Qui finance le secteur énergétique ?

Les membres de l'ICA et les gouvernements étaient les deux principaux bailleurs de fonds du secteur énergétique.

Figure 6-8 : Financement du secteur énergétique par source (2021-2023)



6.2.2 Projets majeurs

Le tableau ci-dessous présente une sélection de projets qui ont bénéficié d'un financement dans le secteur de l'énergie. Seuls les projets en cours de construction, de maintenance ou d'expansion entre 2021 et 2023 ont été inclus.

Pays	Budget total du projet[27]	Nom du projet	Points forts/Description
Nigeria	19 milliards	Raffinerie Dangote	• Projet visant à augmenter la capacité de raffinage du Nigeria et à réduire les importations de carburant • Traite 650 000 barils de pétrole brut par jour, ce qui en fait la plus grande raffinerie à train unique au monde • Financée par des fonds privés et exploitée par le groupe Dangote • Construction achevée et mise en service en décembre 2023
Tanzanie	4,5 milliards de dollars	Projet de stabilisation du réseau national	• Modernisation des infrastructures de transport, réparations et améliorations des systèmes d'exploitation du réseau
Égypte	3 milliards	Énergie renouvelable pour les usines de dessalement	• Capacité de dessalement prévue de 3,35 m3/jour d'ici 2025 • Phase de préqualification terminée et 17 consortiums sélectionnés • Investissement mené par le Fonds souverain égyptien (TFSE) avec le soutien structurel de la SFI et de la BERD

27 Les montants sont basés sur les taux de change de 2023. Dans la mesure où la documentation du projet n'indiquait que les montants en dollars américains des années précédentes, ceux-ci ont été utilisés.

Pays	Budget total du projet[27]	Nom du projet	Points forts/Description
Tanzanie	2,9 milliards	Projet hydroélectrique Julius Nyarere sur le fleuve Rufiji	• Capacité totale de 2 115 MW une fois achevé • 5 des 9 turbines seront activées d'ici fin 2024 • L'objectif du projet est de produire un excédent d'électricité national et de permettre à la Tanzanie de devenir un exportateur net d'électricité
Tunisie	1,08 milliard de dollars	NAWARA / Projet gazier du sud de la Tunisie	• Extraction et prétraitement du gaz naturel et pipeline de 370 km vers l'usine de traitement située près de la côte à Ghannouch • Production annuelle maximale de 2,7 millions de m3 de gaz naturel et 7 000 barils de condensat • Développement privé (coentreprise entre ETAP et OMV) avec un financement par emprunt de la BEI (410 millions de dollars) et de la BAD (75 millions de dollars) • Installations d'extraction opérationnelles, pipeline et usine de traitement en cours de construction
Égypte	700 millions de dollars	8 usines de valorisation énergétique des déchets	• Appel d'offres pour la conception, la construction, l'exploitation et le transfert de 8 usines • Contrat signé pour la première usine dans le gouvernorat de Gizeh, d'une capacité de 1 200 tonnes par jour et d'une production annuelle d'électricité de 30 MW
Égypte	650 millions de dollars	Centrale photovoltaïque Obelisk et BESS à Nagaa Hammadi	• Capacité de 1 GW, dont 200 MWh de stockage par batterie • Contrat d'achat d'électricité d'une durée de 25 ans pour l'approvisionnement en électricité de l'usine d'Egypt Aluminium à Nagaa Hammadi, signé en 2024 • Financement par un prêt relais de 120 millions de dollars accordé par la BERD • Achèvement prévu en 2026
Tunisie	219 millions de dollars	IPP solaires	• Licences pour la construction et l'exploitation privées de quatre centrales solaires d'une capacité totale de 500 MW • Production prévue de 1 100 GWh par an, couvrant 5 % de la demande nationale en électricité • Attribué dans le cadre d'un appel d'offres lancé en 2023 pour des projets solaires à grande échelle • Mise en service prévue d'ici 2027

27 Les montants sont basés sur les taux de change de 2023. Dans la mesure où la documentation du projet n'indiquait que les montants en dollars américains des années précédentes, ceux-ci ont été utilisés.

Pays	Budget total du projet[27]	Nom du projet	Points forts/Description
Tanzanie	91 millions	Ligne de transport d'électricité 400 kV Rufiji-Chalinze-Kinyerezi-Dodoma	• Raccordement du barrage de la rivière Rufiji aux centres urbains de Dar es Salaam et Dodoma • Section Rufiji-Chalinze achevée à 93 • Procurement EPC en cours avec appel d'offres en 2024
Tunisie	61 millions de dollars	Mine de phosphate d'Oum Lakhcheb	• Production annuelle prévue de 2,4 tonnes • Reprise du projet en attente d'un accord entre le gouvernement et le fournisseur chinois • Financé et exploité par la société publique Compagnie des Phosphates de Gafsa (CPG)

Tunisie NAWARA : Projet gazier sud-tunisien (STGP) / Projet Nawara - Technologie offshore
Tunisie NAWARA : Ministère de l'Énergie, des Mines et des Énergies renouvelables : Nawara
Tunisie NAWARA : Entreprise Tunisienne d'Activités Pétrolières
Tunisie IPP solaires : la Tunisie donne son feu vert à 500 MW d'énergie solaire – pv magazine International
Tunisie IPP solaires : Ministère de l'Énergie, des Mines et des Énergies renouvelables : annuelle
Égypte – Matrice des projets PPP de FCCL Analysis (22277)
Usines de dessalement en Égypte : L'Égypte présélectionne 17 consortiums pour son programme de dessalement de l'eau
Égypte Parc éolien Masdar-Infinity Power : Masdar | Le parc éolien de 10 GW en Égypte franchit une étape importante vers sa construction
Égypte Nagaa Hammadi Solar : L'Égypte se lance dans un gigantesque projet d'énergie solaire et de stockage par batterie – pv magazine International
Égypte Nagaa Hammadi Solar : Egyptalum et Scatec signent un accord pour la construction d'une centrale solaire de 1 GW - EgyptToday
Égypte Nagaa Hammadi Solar : détails du projet PDF
Tanzanie Barrage de Rufiji : le mégaprojet hydroélectrique Julius Nyerere, d'un montant de 2 milliards de dollars, touche à sa fin avec la mise en service de sa cinquième turbine
Ligne de transport d'électricité Rufiji-Chalinze-Kinyerezi-Dodoma en Tanzanie : TANZANIA ELECTRIC SUPPLY COMPANY LIMITED-260724.pdf
Projet de stabilisation du réseau national tanzanien : en-1685521238-KIPEPERUSHI CHA BAJETI YA NISHATI 2023-2024.pdf
Projet de stabilisation du réseau électrique national en Tanzanie : TIC | LE PROJET ÉLECTRIQUE OFFRE UNE OPPORTUNITÉ POUR UNE ÉCONOMIE INDUSTRIALISÉE
Raffinerie Dangote au Nigeria : Nigeria : pourquoi une nouvelle raffinerie est vitale pour l'économie du pays
Raffinerie Dangote au Nigeria : la raffinerie Dangote reçoit 1 million de barils de brut et s'apprête à recevoir une deuxième livraison dans trois semaines | TheCable
Barrage de la Renaissance en Éthiopie : GERD : deux turbines supplémentaires entrent en service commercial – Ethiopian Monitor
Barrage de la Renaissance en Éthiopie : Financer le grand barrage de la Renaissance éthiopienne | SpringerLink
Barrage de la Renaissance en Éthiopie : Al-Arabiya Arabic| Décision internationale de ne pas financer le barrage éthiopien – Horn Affairs

6.4 TIC

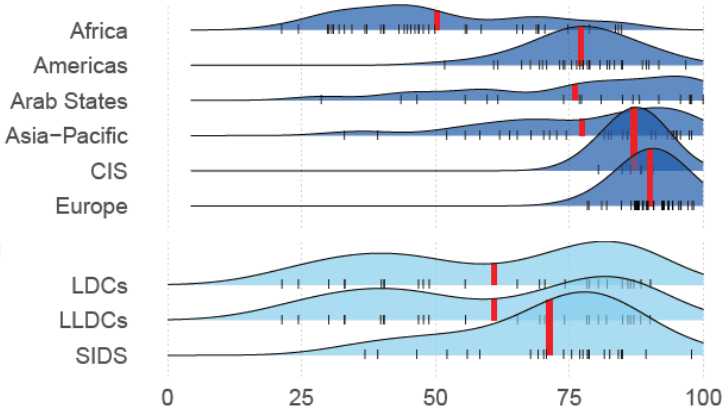
Le secteur des TIC contribue au développement économique du continent. Une étude montre qu'en Afrique, une augmentation de 10 % de la pénétration du haut débit entraînera une augmentation du PIB pouvant atteindre 2,5 % dans le cas du haut débit mobile[28].

Les TIC continuent d'être une réussite sur le continent africain dans de nombreux domaines, notamment la couverture mobile, la connexion, les utilisations et le financement privé. Cependant, des disparités importantes persistent dans la région en matière d'infrastructures numériques, d'utilisation d'Internet et de culture numérique. L'indice de développement des TIC (IDI) 2024 montre qu'il existe deux groupes distincts dans les scores des pays africains et présente un écart important entre le meilleur score de la région (84,7 pour les Seychelles) et le pire (21,3 pour le Tchad). Le score moyen de l'IDI est de 50,3, en amélioration de 7,8 % par rapport à la valeur de 2023.

UIT 2019 Contribution économique du haut débit, de la numérisation et de la réglementation des TIC : modélisation économétrique pour l'Afrique.

Selon les données de l'UIT, 79,2 % de la population africaine est couverte par au moins un réseau mobile 3G, et 51,1 % des habitants ont un abonnement mobile à haut débit actif. Ces indicateurs sont inférieurs à ceux des autres régions.

Figure 6-9 : Financement du secteur de l'énergie par source (2021-2023)



Le trafic Internet mobile à haut débit par abonnement a augmenté de 26 %, passant de 28,7 Go (IDI 2023) à 36,3 Go (IDI 2024), soulignant le dynamisme de la région. De même, l'indice des infrastructures de télécommunications de l'enquête 2024 des Nations unies sur l'administration en ligne, qui combine des indicateurs relatifs aux utilisateurs d'Internet, aux abonnés à la téléphonie mobile, aux abonnés au haut débit sans fil et à l'accessibilité financière du haut débit, affiche également une augmentation de 27,8 % entre les enquêtes de 2022 et 2024.

Depuis près de 30 ans, tous les pays ont attribué des licences mobiles à des opérateurs privés dans le but de développer ce secteur et de générer des revenus à chaque progrès technologique (3G, 4G, accès à Internet, etc.). Poussés par la demande, les opérateurs privés sont plus enclins à développer leurs réseaux dans les grandes villes, à relier ces villes entre elles et à participer au développement des câbles sous-marins internationaux. Cependant, les connexions rurales sont retardées en raison de leur faible retour sur investissement.

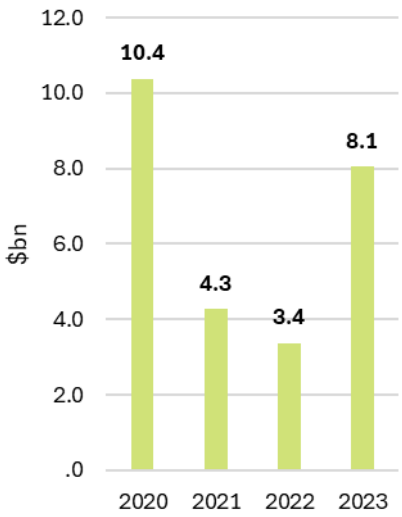
L'amélioration de la disponibilité généralisée de l'internet haut débit (large bande) reste l'un des principaux objectifs et l'une des principales opportunités d'investissement pour le continent afin d'exploiter pleinement le potentiel de la transformation numérique. Le FMI estime que près de 90 milliards de dollars seront nécessaires chaque année pour parvenir à un accès universel à la connectivité haut débit en Afrique d'ici 2030[29] , y compris les dépenses

28 UIT 2019 Contribution économique du haut débit, de la numérisation et de la réglementation des TIC : modélisation économétrique pour l'Afrique.
29 FMI - Estimation des besoins d'investissement dans les infrastructures numériques pour parvenir à l'accès universel au haut débit – février 2023

d'investissement, les dépenses d'exploitation, la réglementation, les compétences en TIC et le développement de contenus. Pour combler ce déficit de financement, les principales parties prenantes, notamment les banques multilatérales, les institutions financières de développement, les gouvernements et le secteur privé, sont appelées à collaborer afin d'améliorer l'environnement propice à l'investissement.

En 2021, les projets d'infrastructure TIC ont reçu 4,3 milliards de dollars de financement provenant de toutes les sources de financement. Le total est tombé à 3,4 milliards de dollars en 2022 avant d'augmenter considérablement pour atteindre 8,1 milliards de dollars en 2023. L'investissement total dans les réseaux et les infrastructures TIC est probablement plus élevé, car les investissements des entreprises privées dans les TIC ne sont pas accessibles au public.

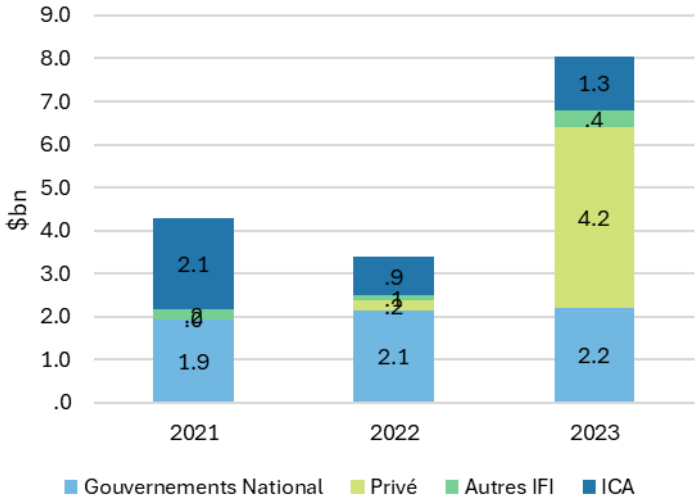
Figure 6-10 : Financement du secteur des TIC (2020-2023)



6.4.1 Qui finance le secteur des TIC ?

Le secteur privé est un investisseur majeur dans le secteur des TIC, mais ces investissements ne sont pas accessibles au public. D'après les informations disponibles, le financement public national du secteur des TIC est resté stable à 2 milliards de dollars entre 2021 et 2023. Les financements privés ont fortement augmenté en 2023, en lien avec les projets de câbles sous-marins MEDUSA et l'extension du réseau de câbles SEACOM. Ces projets ont représenté 3,2 milliards de dollars sur les 4,2 milliards de dollars d'investissements privés.

Figure 6-11 : Financement du secteur des TIC par source (2021-2023)



6.4.2 Projets majeurs

Le tableau ci-dessous présente une sélection de projets qui ont bénéficié d'un financement dans le secteur des TIC. Seuls les projets en cours de construction, de maintenance ou d'extension entre 2021 et 2023 ont été inclus.

Pays	Budget total du projet[30]	Nom du projet	Points forts/Description
Côte d'Ivoire	180 millions de dollars	Projet d'accès à l'électricité et au numérique dans le nord du pays (NEDA)	• Construction d'un réseau de 7 000 km de câbles à fibres optiques, dont 5 000 km ont été achevés en 2021 • Déploiement complet prévu pour 2025 • Construction par les entreprises chinoises CITC et Huawei • Financement par le Fonds national des communications et exploitation par l'État
Mali	117 millions	Câbles à fibre optique Bamako-Zaoutiere et Gap-Labezanga	• Dans le cadre du partenariat « Mali Numérique » entre la société chinoise CITCC et le gouvernement malien, qui comprend également la construction d'un centre de données de niveau 3 et la mise en place d'un système de vidéosurveillance à Bamako. • Extension du réseau de fibre optique, fournissant des liaisons vers les réseaux algérien et nigérien • Financé en partie par la banque Exim Bank of China (environ 40 %)
Libéria	66 millions de dollars	Liaison par fibre optique Freetown-Monrovia-Abidjan (section Liberia)	• Réseau dorsal à fibre optique de 350 km au Libéria, qui devrait fournir un accès Internet à 20 % de la population • Connexions aux réseaux de Côte d'Ivoire, de Guinée et de Sierra Leone • Secteur privé Construction réalisée par Csquared avec le financement de l'USAID • Achèvement prévu en janvier 2024
Ghana, Kenya	20 millions de dollars	Expansion des centres de données PAIX	• Extension du centre de données existant pour atteindre une capacité de 1,2 MW • Investissement en capital par le fonds Africa50

30 Les montants sont basés sur les taux de change de 2023. Dans la mesure où la documentation du projet n'indiquait que les montants en dollars américains des années précédentes, ceux-ci ont été utilisés.

Pays	Budget total du projet[30]	Nom du projet	Points forts/Description
Kenya	28 millions de dollars	Poa Internet	• Apport de capitaux pour permettre à ce fournisseur d'accès Internet d'étendre ses activités au Kenya et sur d'autres marchés africains • Investissement en capital d'Africa50 et Novastar Ventures
Burkina Faso	6,32 millions	Liaison par fibre optique Burkina Faso-Bénin (section Burkina Faso)	• Construction d'un câble de 160 km reliant Fada N'Grouma au réseau béninois à Porga • CAPEX entièrement financé par des prêts de la Banque mondiale • Début de la construction de la deuxième phase en 2021 • Intégrée au PIDA PAP 2020 et à la stratégie régionale d'intégration de la connectivité de la CEDEAO

Liaison fibre optique Burkina Faso-Bénin : Liaison fibre optique Burkina Faso-Bénin (section Burkina Faso) | PIDA PAP
Projet de fibre optique au Liberia : CSquared finalise la mise en place d'un réseau dorsal de 350 km au Liberia
Haut débit en Côte d'Ivoire : le réseau de fibre optique ivoirien va stimuler la croissance, selon le ministre | Reuters
Haut débit en Côte d'Ivoire : la Côte d'Ivoire prévoit de déployer 5 207 kilomètres de fibre optique d'ici la fin de l'année - We are Tech
TIC au Mali : le Mali s'associe à Huawei pour accélérer la transformation numérique - Agence Ecofin
POA Internet : Poa Internet annonce la première clôture d'un tour de financement de 28 millions de dollars mené par Africa50 - Africa50
PAIX Data Centres : PAIX Data Centres augmente sa capacité au Ghana



Analyse régionale

7

La répartition régionale pour l'étude 2021-2023 suit la classification de l'Union africaine. Cette classification présente quelques légères différences par rapport aux versions précédentes du rapport IFT. Il convient notamment de noter que l'Afrique du Sud a été incluse dans la région de l'Afrique australe plutôt que d'être traitée comme une catégorie distincte.

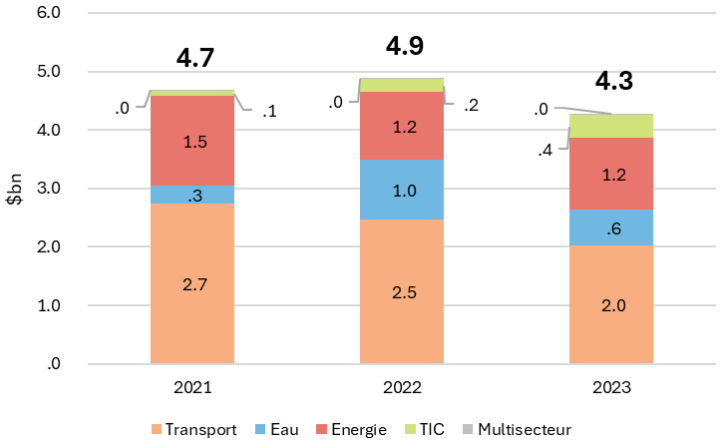
Chaque région comprend des informations sur le financement par secteur et par source, ainsi qu'une liste des projets régionaux (uniquement les projets pour lesquels des fonds ont été engagés pour la construction, l'entretien ou l'expansion). Un grand nombre de projets régionaux en sont au stade de la planification ou de la faisabilité, mais beaucoup se trouvent à ce stade depuis plusieurs années. Il existe une différence significative entre le nombre de projets nationaux (abordés au chapitre 6) et le nombre de projets régionaux. L'importance de ces projets fait souvent l'objet d'un consensus, mais il en va moins de même pour leur mise en œuvre. Afin d'accélérer l'intégration régionale et le développement économique qui y est associé, les projets d'infrastructure régionaux doivent passer du stade de la planification à celui de la mise en œuvre.

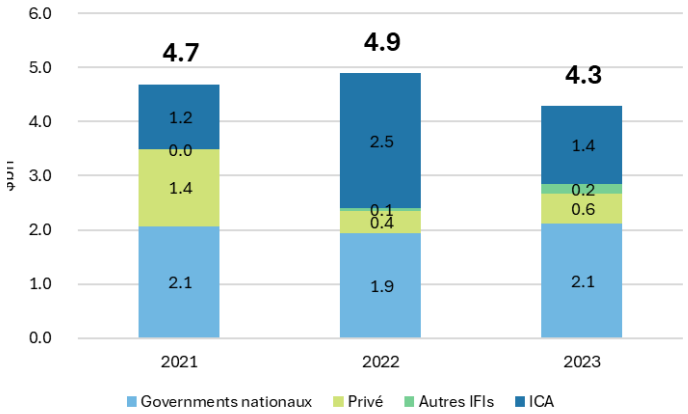
7.1
Afrique centrale

La région centrale de l'Afrique a reçu la plus faible part du financement des infrastructures sur l'ensemble de la période étudiée (5 à 6 %). Cette tendance est conforme aux rapports précédents. Le financement de la région est passé de 4,7 milliards de dollars en 2021 à un pic de 4,9 milliards de dollars en 2022, avant de retomber à 4,3 milliards de dollars en 2023. Les gouvernements nationaux ont contribué à la plus grande partie du financement des infrastructures en 2021 et 2023, tandis que les membres de l'ICA ont contribué le plus en 2022. Le pic du financement du secteur privé en 2021 est lié à un investissement dans le port de Banana en République démocratique du Congo, qui a fait l'objet d'une concession dans le cadre d'un PPP de type « construire, posséder, transférer » pour un montant de 1 milliard de dollars.



Figure 7-1 : Afrique centrale
Financement des infrastructures





Outre les projets sectoriels présentés à la section 6, les projets régionaux suivants ont bénéficié d'un financement important au cours de la période considérée.

Pays	Budget total du projet	Nom du projet	Points forts/Description
Centrafricaine, Tchad, République centrafricaine	1,074 milliard	Projet routier du corridor Ouesso-Bangui-Ndjamena	• Modernisation et construction de nouvelles routes reliant le Tchad et la RCA au port de Ponte-Noire en RCA. • Construction en cours du côté de la République du Congo. • Financement des composantes par la Banque mondiale par le biais de subventions de l'IDA.
Cameroun, Tchad	816 millions de dollars	Corridor de transport multimodal Douala-Bangui-N'Djamena	• Construction et réhabilitation des infrastructures routières et ferroviaires reliant le port de Douala. • Construction de la ligne ferroviaire Belabo-Ngaoundéré, longue de 330 km, à partir de 2022. • Financement assuré par la Banque mondiale, la BEI, et d'autres institutions financières de développement.

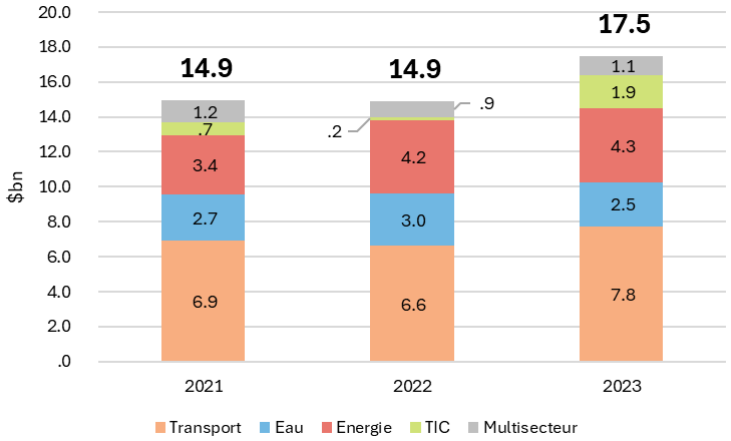
Corridor Douala-Bangui-N'Djamena : Corridor Douala-N'Djamena : un projet de 471 milliards de francs CFA visant à améliorer le transport routier et ferroviaire
Corridor Douala-Bangui-N'Djamena : la BEI et l'UE financeront la réhabilitation de la ligne ferroviaire Belabo-Ngoundere, longue de 330 km
Corridor Ouesso-Bangui-Ndjamena : AXE-1-ANGLAIS-1-1.pdf
Corridor Ouesso-Bangui-N'Djamena : Lancement des travaux de construction du pont sur la Sangha

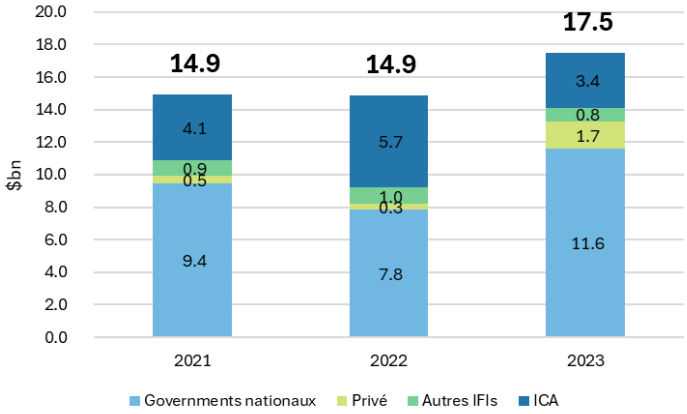
7.2
Afrique de l'Est

L'Afrique de l'Est a reçu 18 % des engagements en 2021 (14,9 milliards de dollars), 17 % des engagements en 2022 (14,9 milliards de dollars) et 20 % des engagements en 2023 (17,5 milliards de dollars). Le secteur des transports a représenté la plus grande partie des investissements sur les trois années, suivi par celui de l'énergie, qui a connu une augmentation du volume et de la part des investissements globaux. Au cours de la période étudiée, les dépenses publiques nationales ont représenté la plus grande partie, passant de 9,4 milliards de dollars à 7,8 milliards de dollars, puis augmentant à 11,6 milliards de dollars. Les contributions des membres de l'ICA aux infrastructures de l'Afrique de l'Est ont atteint leur maximum en 2022, avec 5,7 milliards de dollars.



Figure 7-2 : Afrique de l'Est
Financement des infrastructures





Outre les projets sectoriels présentés à la section 6, la sélection suivante de projets régionaux illustre les projets qui ont bénéficié d'un financement important au cours de la période considérée.

Pays	Budget total du projet	Nom du projet	Points forts/Description
Kenya, Ouganda, Rwanda	26,98 milliards de dollars	Projet ferroviaire Mombasa-Kigali	• Plusieurs lignes ferroviaires à écartement standard reliant Mombasa, Nairobi, Kampala et Kigali. • Les sections ougandaise et rwandaise sont en phase de structuration du projet depuis 2022, la section Mombasa-Nairobi étant achevée.
Éthiopie	5 milliards de dollars	Grand barrage de la Renaissance éthiopienne	• Préparation de deux turbines de 400 MW pour démarrer la deuxième phase d'exploitation. • Capacité finale de 6 000 MW, ce qui en fait le 8th plus grand barrage au monde. • Financé par des prêts nationaux et des obligations achetées par des citoyens éthiopiens après le retrait des investisseurs internationaux en 2014.
Burundi, Rwanda, Tanzanie	470 millions de dollars	Projet hydroélectrique de Rusumo Falls	• Projet hydroélectrique d'une capacité potentielle de 80 MW et des lignes de transport de 220 kV assurant la connexion nationale à Kigali et au Burundi et la connexion internationale à la Tanzanie. • Construction achevée en 2024. • Financement des lignes de transport assuré par la BAD, avec la participation de la Banque mondiale, de la KfW et du gouvernement néerlandais.

Barrage GERD en Éthiopie : Corridor Douala-N'Djamena : Financement du Grand barrage de la Renaissance éthiopienne | SpringerLink
Chemin de fer Mombasa-Kigali : Tableau de bord des projets PIDA - Centre d'information virtuel PIDA
Chutes de Rusumo : Centrale hydroélectrique des chutes de Rusumo : Fiche d'information_-_ANGLAIS.pdf

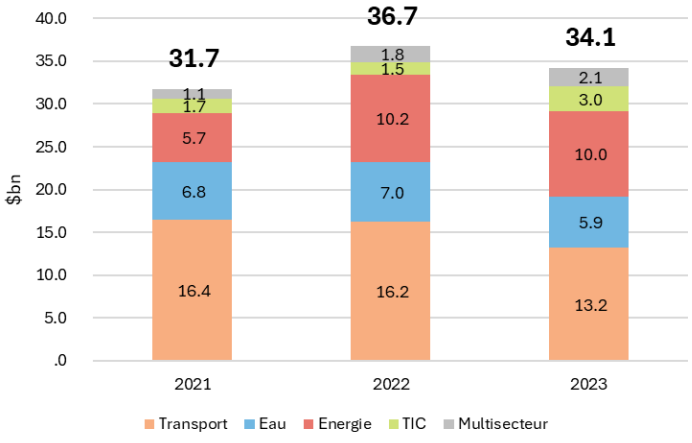
7.3
Afrique du Nord

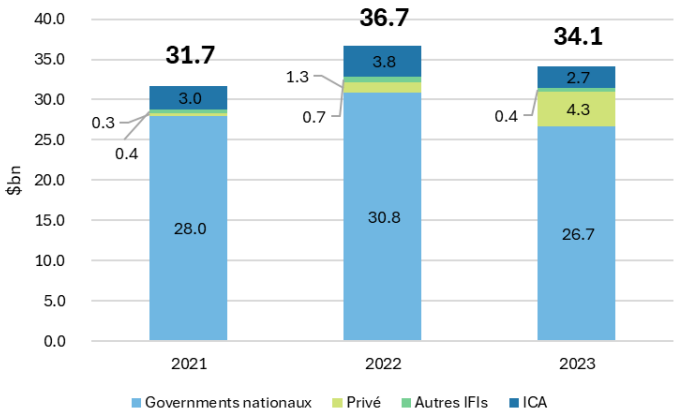
L'Afrique du Nord a représenté la plus grande partie du financement des infrastructures au cours de la période étudiée, avec entre 31 et 37 milliards de dollars dépensés dans tous les secteurs. L'Égypte est le plus grand contributeur au financement des infrastructures dans la région, représentant entre 60 et 70 % du financement total. L'Égypte a considérablement réduit son financement des infrastructures en 2023, ce qui se reflète dans la tendance générale. Tous les autres pays de la région ont augmenté leur financement des infrastructures d'une année sur l'autre. Comme indiqué à la section 3, l'Égypte ne publie pas ses budgets nationaux, ces informations sont donc basées sur des discours publics et d'autres documents publics.

Les investissements privés en Afrique du Nord ont augmenté d'année en année, passant de 0,3 milliard de dollars en 2021 à 1,3 milliard en 2022, puis à 4,3 milliards en 2023. L'Afrique du Nord a reçu le deuxième plus petit montant de financement total des membres de l'ICA au cours de la période étudiée.



Figure 7-3 : Afrique du Nord
Financement des infrastructures





Outre les projets sectoriels présentés à la section 6, les projets régionaux suivants ont bénéficié d'un financement important au cours de la période considérée.

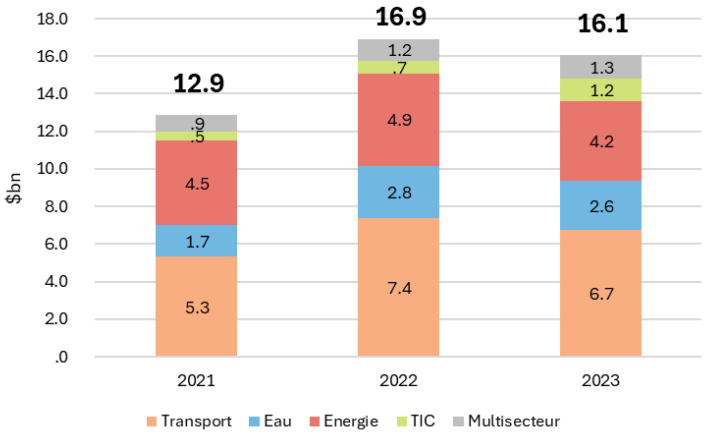
Pays	Budget total du projet	Nom du projet	Points forts/Description
Tchad, Égypte, Libye, Soudan	5 millions	Système aquifère de grès nubien	• Le plus grand aquifère fossile au monde, fournissant de l'eau douce à quatre pays. • Le projet comprend la mise en place de systèmes de surveillance, de cadres juridiques et réglementaires pour un partage équitable des ressources entre les pays, ainsi que le renforcement des capacités. • Il sera suivi d'un programme d'action stratégique visant à mettre en œuvre les réformes nécessaires dans les pays concernés. • Appel d'offres en cours depuis 2022.

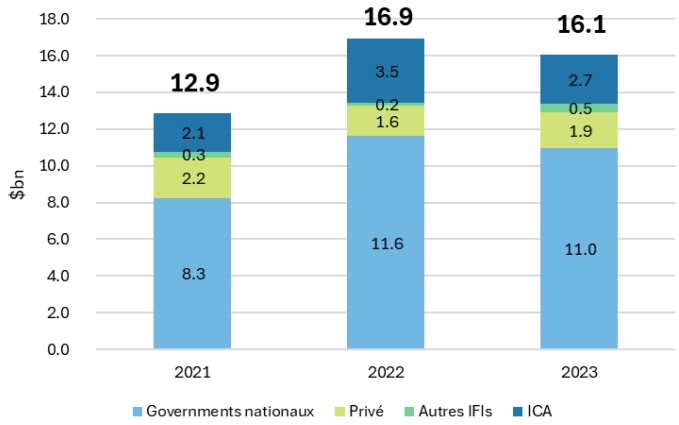
7.4 Afrique australe

La part de l'Afrique australe dans le financement des infrastructures est passée de 16 % en 2021 (12,9 milliards de dollars) à 20 % en 2022 (16,9 milliards de dollars), avant de retomber à 18 % en 2023 (16,1 milliards de dollars). Les contributions au budget national de l'Afrique du Sud ont représenté entre 38 et 42 % du financement global dans la région. Le financement des membres de l'ICA a augmenté entre 2021 et 2022, passant de 2,1 milliards de dollars à 3,5 milliards de dollars, avant de retomber à 2,7 milliards de dollars en 2023. Le financement privé a suivi une tendance inverse, diminuant entre 2021 et 2022 avant d'augmenter légèrement en 2023 (2,2 milliards de dollars, 1,6 milliard de dollars, 1,9 milliard de dollars).



Figure 7-4 : Afrique australe Financement des infrastructures





Outre les projets sectoriels mis en avant dans la section 6, les projets régionaux suivants ont bénéficié d'un financement important au cours de la période considérée. Le projet du corridor de Lobito est un projet important qui a suscité beaucoup d'intérêt au cours de la période étudiée, mais il en est resté au stade de la faisabilité. Un accord pour la construction de la ligne ferroviaire Zambie-Lobito a été conclu en 2023 et d'autres développements sont prévus.

Pays	Budget total du projet	Nom du projet	Points forts/Description
Botswana, Namibie, Zambie, Zimbabwe	240 millions	Projet d'interconnexion ZiZaBoNa	• Projet de transport visant à améliorer la connectivité au sein du Southern African Power Pool. • 422 km de lignes de transport reliant les quatre pays. • En phase de structuration du projet • Fait partie du mécanisme du NEPAD avec un financement concessionnel de la BAD, de la BEI, de l'AFD et de l'UE.
Botswana, Malawi, Afrique du Sud, Zambie, Zimbabwe	2,120 milliards de dollars	Corridor de transport multimodal nord-sud	• Programme de construction et de modernisation des routes et des postes-frontières reliant Lusaka, Harare, Johannesburg et Durban. • Permet l'exportation des produits miniers zambiens via le port de Durban. • La plupart des composantes sont encore en cours de construction, l'ouverture des routes étant prévue pour 2026. • Financement assuré par une entité ad hoc dirigée par le COMESA ainsi que par des PPP pour les différents éléments.

Projet d'interconnexion ZiZaBoNa : Projet d'interconnexion Zimbabwe-Zambie-Botswana-Namibie (ZIZABONA) - Centre d'information virtuel du PIDA
Corridor de Lobito : signature du protocole d'accord sur le développement du corridor de Lobito et de la ligne ferroviaire Zambie-Lobito
Corridor de transport multimodal nord-sud : résultats, conclusions et perspectives Conférence pilote sur l'aide au commerce pour le corridor nord-sud

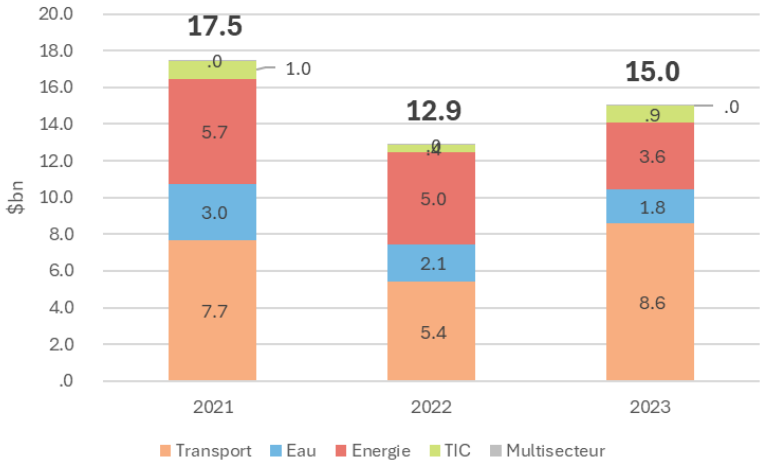
7.5
Afrique de l'Ouest

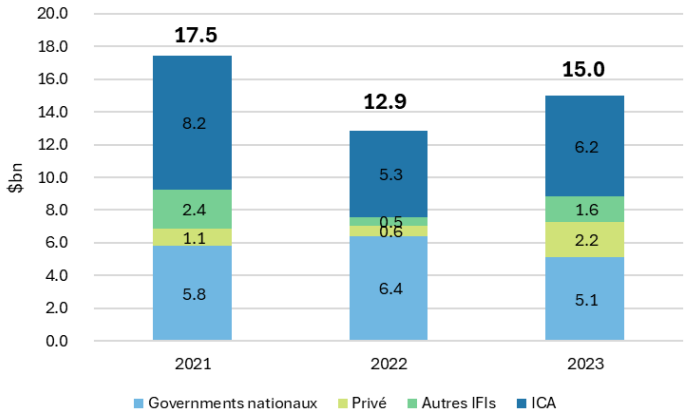
Contrairement à de nombreuses autres régions qui ont connu un pic de financement des infrastructures en 2022, en Afrique de l'Ouest, le financement total est passé de 17,5 milliards de dollars en 2021 à 12,9 milliards de dollars en 2022, avant d'augmenter à 15 milliards de dollars en 2023. Le financement des membres de l'ICA a été la principale source de fonds en 2021 et 2023, les engagements des gouvernements nationaux représentant la part la plus importante en 2022. De toutes les régions, l'Afrique de l'Ouest a reçu la plus grande part du financement des membres de l'ICA. Les investissements chinois en Afrique de l'Ouest ont atteint un pic en 2017 avec 11,5 milliards de dollars, avant de diminuer pour atteindre 1,2 milliard de dollars en 2021 ; en 2022, ils ont atteint leur valeur la plus basse avec 54 millions de dollars, avant de remonter à 1,1 milliard de dollars en 2023.

L'énergie a représenté une part plus importante du financement des infrastructures en Afrique de l'Ouest que dans d'autres régions, atteignant plus de 30 % du financement total en 2021 et 2022 et 24 % en 2023.



Figure 7-5 : Afrique de l'Ouest
Financement des infrastructures





Outre les projets sectoriels mis en avant dans la section 6, les projets régionaux suivants ont bénéficié d'un financement important au cours de la période.

Pays	Budget total du projet	Nom du projet	Points forts/Description
Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Nigeria	3 milliards	Autoroute Abidjan-Lagos	• En retard sur le calendrier, mais en cours de construction en 2022.
Côte d'Ivoire, Guinée, Libéria, Sierra Leone	560 millions de dollars	Projet d'interconnexion Côte d'Ivoire - Liberia - Sierra Leone - Guinée	• Construction d'une ligne de transport de 1 303 km à 225 kV et de sous-stations. • Fait partie du projet d'intégration régionale WAPP. • Construction en cours depuis 2023. • Financement assuré par la BAD, la BEI, la KfW, la BM et les gouvernements nationaux.
Côte d'Ivoire, Ghana	196 millions de dollars	Renforcement de l'interconnexion Côte d'Ivoire-Ghana	• Construction d'une ligne de transport d'électricité à double circuit de 296 km et 330 kV et de sous-stations • Dans le cadre du projet d'intégration régionale WAPP • La première phase de construction est en cours et devrait s'achever en 2024 • Financé par le Fonds fiduciaire UE-Afrique pour les infrastructures via la BEI et la KfW.

Projet d'interconnexion Côte d'Ivoire, Guinée, Liberia, Sierra Leone : projet d'interconnexion 225 kV Côte d'Ivoire - Liberia - Sierra Leone - Guinée | Pipes
Projet d'interconnexion Côte d'Ivoire, Guinée, Liberia, Sierra Leone : ENG_CLSG-PROJECT-PROGRESS-REPORT-FOR-Q3-2023_-Nov13_2023-1.pdf
Renforcement de l'interconnexion Côte d'Ivoire - Ghana : Projet de renforcement de l'interconnexion 330 kV Côte d'Ivoire - Ghana | Pipes

7.6
Projets multirégionaux et continentaux

Outre les projets sectoriels mis en avant dans la section 6, les projets régionaux suivants ont bénéficié d'un financement important au cours de la période.

Pays	Budget total du projet	Points forts/Description
Réseau ferroviaire africain intégré à grande vitesse	12 000 km de nouvelles constructions – 36,2 milliards de dollars 17 200 km de réhabilitation et de modernisation ferroviaire – 6,8 milliards de dollars	• L'AIHSRN vise à relier les villes, les mégapoles, les pôles commerciaux et industriels, les zones économiques et les destinations touristiques africaines à travers le continent en développant un réseau ferroviaire à grande vitesse complet. • L'AIHSRN est développé selon une approche par étapes, la première phase s'étendant de 2013 à 2023 et comprenant l'élaboration d'un plan directeur et deux projets pilotes. • Au cours de la période étudiée, plusieurs lignes ferroviaires clés ont été prolongées, notamment les lignes SGR en Tanzanie et au Kenya.
Le projet du barrage Grand Inga	18 milliards de dollars	• Le grand barrage d'Inga est un projet proposé en RDC qui aura une capacité installée totale de plus de 42 000 MW, contribuant ainsi de manière significative aux besoins énergétiques du continent. • La construction du site n'a pas encore commencé.

Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) : premier rapport décennal de mise en œuvre, 2023
VERS LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU FERROVIAIRE AFRICAIN INTÉGRÉ À GRANDE VITESSE (AIHSRN), Union africaine

Projet d'interconnexion entre la Côte d'Ivoire, la Guinée, le Liberia et la Sierra Leone : Projet d'interconnexion 225 kV Côte d'Ivoire - Liberia - Sierra Leone - Guinée | Pipes
Projet d'interconnexion entre la Côte d'Ivoire, la Guinée, le Liberia et la Sierra Leone : ENG_CLSG-PROJECT-PROGRESS-REPORT-FOR-Q3-2023_-Nov13_2023-1.pdf
Renforcement de l'interconnexion Côte d'Ivoire - Ghana : Projet de renforcement de l'interconnexion 330 kV Côte d'Ivoire - Ghana | Pipes



Tendances stratégiques

8

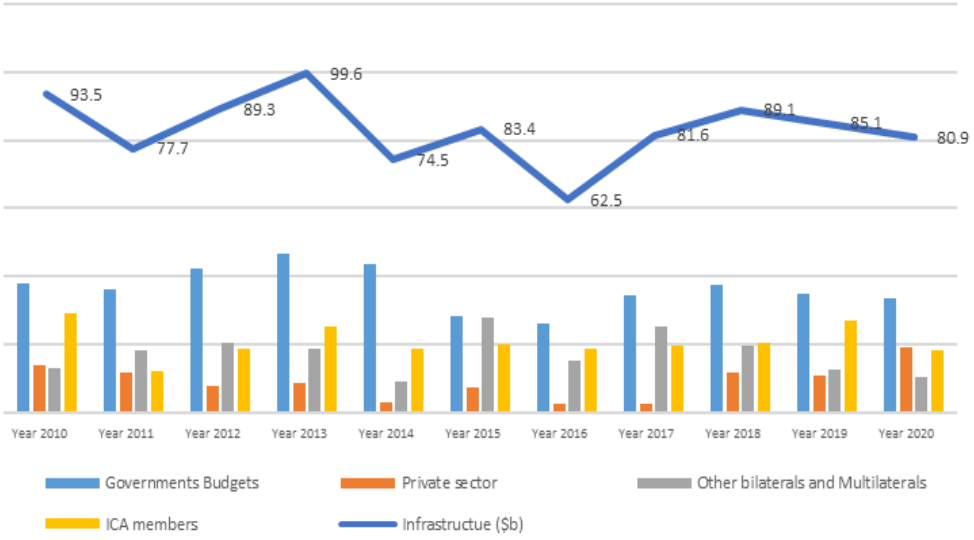
8.1 Défis pour les gouvernements Contribution

8.1.1 Viabilité de la dette

La dette est une source importante de financement pour le développement des infrastructures, mais elle doit être viable. La dette africaine a considérablement augmenté au cours de la dernière décennie, ce qui représente un risque pour les infrastructures financées par des fonds publics.

Au début des années 2010, grâce au soutien des institutions financières internationales (IFI), à un environnement de taux d'intérêt bas (taux de la FED américaine) et à la hausse des prix des matières premières (pétrole brut et minéraux essentiels), les gouvernements africains ont été encouragés à recourir à des niveaux importants de dette extérieure à long terme pour investir dans les infrastructures. Le graphique ci-dessous montre la part de la dette dans le financement des infrastructures et les investissements associés dans les infrastructures.

Figure 8-1 : Composantes globales de l'IFT 2010-2020

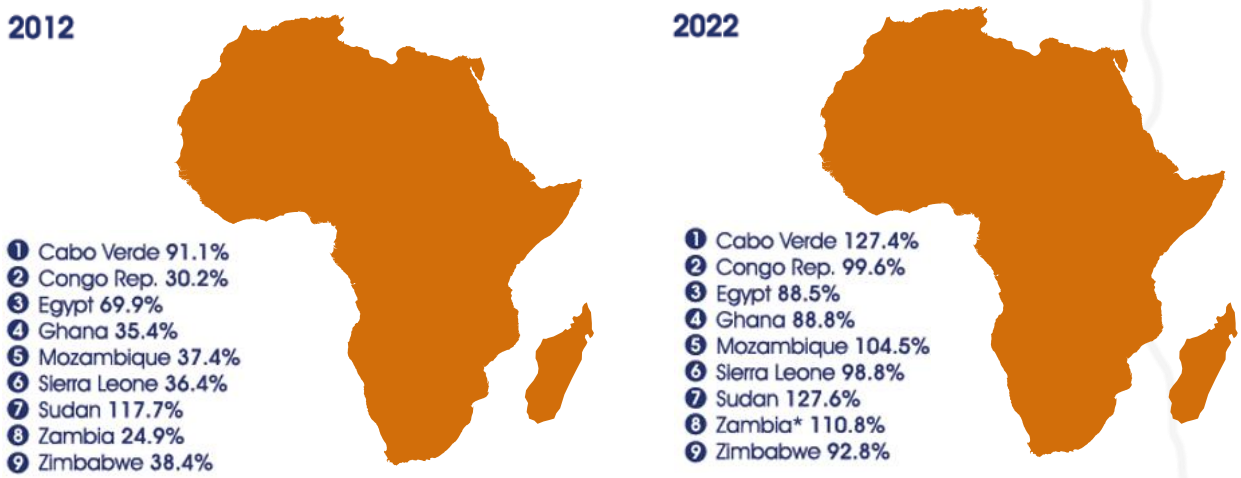


Source : rapports annuels de l'ICA et rapports IFT 2010-2020

D'une part, cela a conduit à un financement global des infrastructures par les gouvernements africains dans les secteurs de l'énergie, des transports, des technologies de l'information et de la communication (TIC) et de l'eau et de l'assainissement (WSS). Le financement des infrastructures a atteint un pic de 99,6 milliards de dollars américains en 2013.

D'autre part, étant donné que les IFT africains souverains et privés garantis par l'État sont fortement corrélés à la croissance du PIB réel et aux fluctuations des prix des matières premières, lorsque le PIB réel a chuté parallèlement à une baisse significative des prix des matières premières, de nombreux pays africains se sont retrouvés au-delà du seuil de viabilité de la dette.

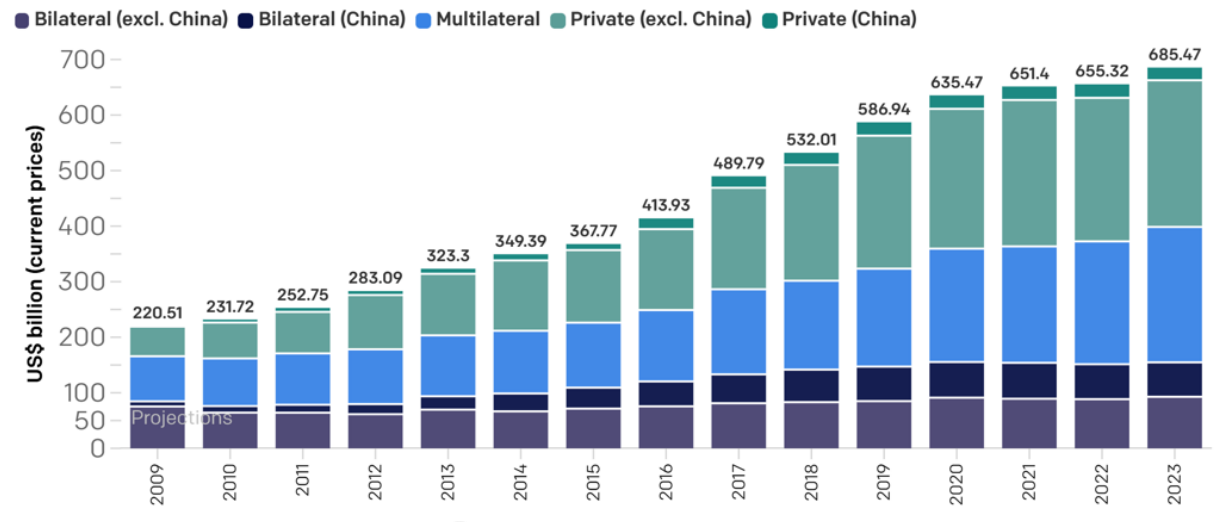
Figure 8-2 : Dette publique brute générale (% du PIB)



Source : Rapport sur l'état des infrastructures en Afrique 2024. Africa Finance Corporation. 2024.

Cette dette provient de diverses sources et sa répartition entre les différents types de créanciers est équilibrée.

Figure 8-3 : Dette publique extérieure, part par type de créancier en Afrique (en milliards de dollars, prix courants)



Source : Base de données des statistiques internationales de la dette (IDS). 2024.

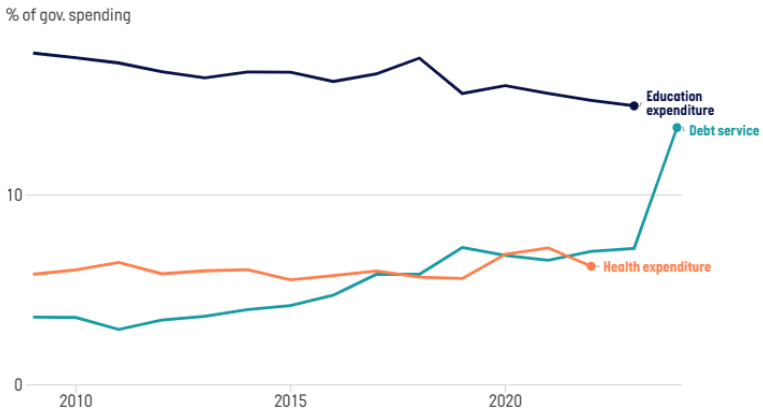
Le service de cette dette représente désormais une part importante des dépenses publiques. Même avant la pandémie, plus de 30 pays africains consacraient davantage de dépenses au service de la dette qu'aux soins de santé.

Le graphique ci-dessous montre le service de la dette extérieure annuelle[31] due à des créanciers bilatéraux, multilatéraux et privés en pourcentage des dépenses publiques totales[32] .

Une part importante des gouvernements africains sont aujourd'hui confrontés à des défis liés à des bilans surendettés et à des obligations de remboursement de la dette en forte hausse. Cela crée un cercle vicieux, car cela augmente à son tour les risques de surendettement, rendant de plus en plus difficile le financement des dépenses d'infrastructure indispensables.

Selon l'analyse de la viabilité de la dette réalisée par la Banque mondiale, huit pays africains se trouvaient en situation de « surendettement », c'est-à-dire dans l'incapacité de remplir leurs obligations de remboursement en 2023. Quinze autres pays africains présentaient déjà un risque élevé de surendettement, et 14 autres un risque modéré.

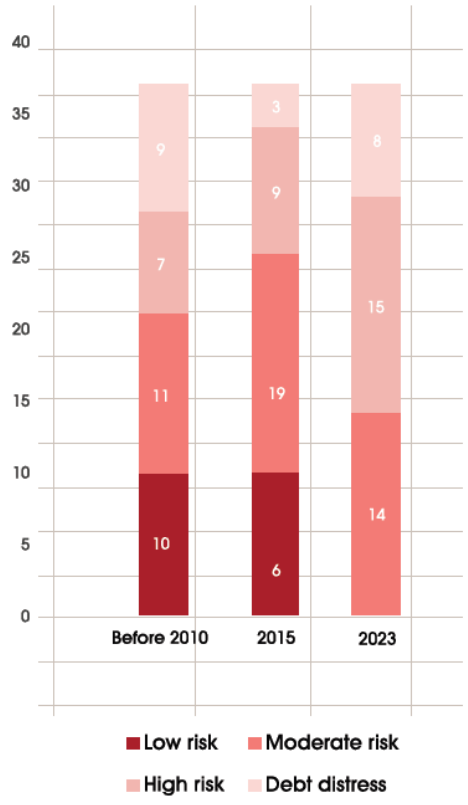
Figure 8-4 : Service de la dette en pourcentage des dépenses publiques (médiane africaine)



Source : Données issues des statistiques internationales sur la dette (IDS), Institut de statistique de l'UNESCO, GHED de l'OMS, WEO du FMI.

31 Le service de la dette correspond aux intérêts et aux remboursements du principal de la dette publique et garantie par l'État (PPG).
31 Les dépenses publiques désignent les dépenses publiques générales, nettes de l'acquisition d'actifs non financiers. Les données pour les dernières années sont des estimations du FMI tirées des Perspectives économiques mondiales.

Figure 8-5 : Pays africains classés en fonction des risques de surendettement



Source : Analyse de la viabilité de la dette. Banque mondiale.

8.1.2 Mobilisation des ressources nationales

Si la dette constitue un levier pour financer les infrastructures, son niveau actuel limite la capacité des États à continuer d'en tirer pleinement parti. Il est donc nécessaire de mobiliser plus efficacement d'autres sources potentielles de financement afin de renforcer les budgets publics.

Selon le Bureau du Conseiller spécial pour l'Afrique (OSAA) des Nations unies, le continent est marqué par deux réalités contrastées : « le continent est confronté à un déficit de financement important tout en étant un « prêteur net » pour le reste du monde, car les flux financiers illicites sortant du continent dépassent ce qu'il reçoit sous forme d'investissements directs étrangers (IDE) et d'aide publique au développement (APD) ». Selon la même source, 858 milliards de dollars ont été perdus en raison des flux financiers illicites entre 2010 et 2018 en Afrique.

L'accent mis par le discours international sur les sources de financement externes a peut-être limité la recherche de solutions endogènes et locales pour le financement des infrastructures sur le continent. Plusieurs instruments ne sont pas pleinement exploités ou optimisés.

Le paradoxe financier de l'Afrique

Source : Bureau du Conseiller spécial pour l'Afrique. Rapport OSAA. 2022.

Riche en ressources financières

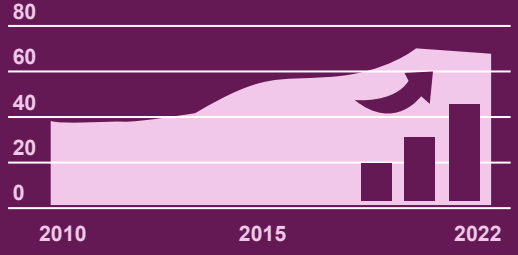
100 milliards	427 milliards	24 milliards	1 300 milliards	483 milliards
Transferts de fonds	Épargne privée	Fonds souverains	Fonds de pension	Recettes publiques

Mais

- Flux financiers illégaux
- Absence de mesures politiques
- Incitations fiscales redondantes
- Inefficacité des dépenses publiques
- Faiblesse des Institutions

500 à 600 milliards de dollars non mobilisés

Stress lié à l'endettement



Mobilisation des fonds de pension

L'Afrique dispose d'importantes sources de financement qui n'ont pas encore été pleinement exploitées pour financer le développement. Il s'agit notamment des fonds de pension, des fonds d'assurance et des fonds souverains, dont les actifs sont en grande partie investis à l'étranger. Par exemple, le Botswana et la Namibie, deux pays disposant d'importants fonds de pension, ont investi plus de la moitié des actifs de leurs fonds de pension à l'étranger[33] .

La participation des fonds de pension africains au financement du développement des infrastructures est minime par rapport à d'autres régions. Les données comparatives sur les investissements des fonds de pension dans les infrastructures en Afrique par rapport à d'autres régions, en particulier les pays de l'OCDE, mettent en évidence une disparité importante tant en termes de volume que de proportion des actifs alloués aux infrastructures. Le tableau ci-dessous compare l'allocation moyenne aux infrastructures des fonds de pension dans différentes zones géographiques.

Région/Groupe de pays	Part des grands fonds de pension et des réserves de pension publiques Allocation moyenne aux infrastructures (%)	Remarques
OCDE (moyenne)	3 à 10 % (directe et indirecte)	Comprend à la fois les investissements directs et les fonds/véhicules d'infrastructure.
Canada	~15	Remarquable pour son modèle de retraite sophistiqué (p. ex. OIRPC, RREO) et sa forte capacité interne.
Australie	~8–10	Allocations élevées par le biais des fonds de retraite et des infrastructures cotées en bourse.
Afrique (moyenne)	**<1 % (souvent 0,1 % à 0,5 %)**	Exposition très limitée en raison des contraintes réglementaires, du sous-développement du marché et de l'aversion au risque.
○ **Afrique du Sud (GEPF)**	~1-2	L'un des pays les plus actifs en matière d'infrastructures sur le continent.
○ **Kenya, Nigeria, Ghana**	~0,1-0,3	Ce n'est que récemment que les investissements dans les infrastructures ont été rendus possibles grâce à une réforme réglementaire.

Source : OCDE (2022), Enquête annuelle sur les grands fonds de pension et les fonds de réserve des pensions publiques, et Banque mondiale (2021), Mobiliser les investissements institutionnels pour les infrastructures en Afrique

33 https://brightafrica.riscura.

Néanmoins, l'appétit des fonds de pension pour les investissements dans le développement des infrastructures augmente en Afrique et dans le monde entier, à condition que les conditions et les mécanismes nécessaires soient en place.

Comme indiqué ci-dessus et ci-dessous, les fonds de pension d'Afrique du Sud, du Kenya et de Namibie s'intéressent de près au financement des infrastructures en tant que classe d'actifs clé et ont commencé à investir dans des projets dans les secteurs de l'énergie, de l'immobilier et des transports. Le fonds de pension nigérian a également introduit des réglementations encourageant l'investissement dans les obligations vertes pour les infrastructures (tableau 1). Le tableau ci-dessous donne un aperçu des progrès réalisés par plusieurs fonds de pension sur le continent.

Figure 8-6 : Investissements sélectionnés des fonds de pension africains dans les infrastructures

Pays	Fonds de pension	Progrès	Impact attendu	Défis
Afrique du Sud	Fonds de pension des fonctionnaires (GEPF)	Investissement dans des projets d'infrastructure, notamment dans les domaines des énergies renouvelables, du logement et des transports. Contribuer à la mise en place d'infrastructures abordables dans les domaines du logement et des soins de santé.	Faciliter le développement de projets liés aux énergies renouvelables.	Cadres réglementaires et questions de gouvernance. Garantir la viabilité des projets et gérer les risques.
Nigeria	Commission des pensions (PenCom)	Mettre en place des réglementations visant à encourager les fonds de pension à investir dans des obligations et des fonds d'infrastructure. Collaborer avec les agences gouvernementales afin d'identifier des projets d'infrastructure viables pour les investissements des fonds de pension.	Mobiliser des capitaux à long terme pour le développement des infrastructures.	Identification de projets d'infrastructure viables. Garantir la transparence et la responsabilité dans les processus d'investissement.
Kenya	Fonds national de sécurité sociale (NSSF)	Partenariat avec le gouvernement et des entités du secteur privé pour financer des projets d'infrastructure, notamment des logements abordables et des transports. Investir dans le projet d'autoroute Nairobi-Nakuru-Mau Summit afin d'améliorer la connectivité des transports.	Contribuer au développement de logements abordables et à l'amélioration de la connectivité des transports.	Évaluation de la faisabilité des projets et garantie de leur viabilité à long terme. Gestion des retards de construction et des dépassements de coûts.

Pays	Fonds de pension	Progrès	Impact attendu	Défis
Rwanda	Conseil rwandais de la sécurité sociale (RSSB)	Financement de projets d'infrastructure tels que le Centre de conférences de Kigali et des projets de logements abordables. Partenariat avec des investisseurs institutionnels pour créer le Rwanda Investment Group dédié à l'investissement dans les infrastructures.	Positionner le Rwanda comme une plaque tournante pour les conférences et les événements en Afrique de l'Est.	Atténuer les risques liés au financement et à la mise en œuvre des projets. Assurer un suivi et une évaluation adéquats des projets.
Ghana	Caisse nationale de sécurité sociale et d'assurance (SSNIT)	Allouer des fonds pour des investissements dans les infrastructures, notamment des projets tels que l'extension de l'autoroute Accra-Tema et l'échangeur Kwame Nkrumah.	Amélioration de la connectivité des transports et réduction des embouteillages.	Équilibrer les besoins de liquidités à court terme et les objectifs d'investissement dans les infrastructures à long terme. Évaluation et gestion des risques liés aux projets.

Source : Compilation synthétique du PNUD – « Africa Investment Insights Report » (2022) et de la SFI – « Gauging the Appetite of African Institutional Investors for New Asset Classes » (2022)

Il est donc nécessaire de réformer le secteur des fonds de pension afin de maximiser son impact sur le développement du continent. La mise en place d'une base d'investisseurs institutionnels africains capables de gérer efficacement l'épargne à long terme et de financer une croissance économique durable permettra aux fonds de pension d'être un moteur du financement des infrastructures, comme on peut le voir dans les pays de l'OCDE.

Pour ce faire, les fonds de pension devraient diversifier leurs actifs dans différentes catégories, notamment les actions, les obligations et d'autres produits, afin de réduire le risque d'investissement tout en augmentant le taux de rendement. En outre, la mise en commun des ressources au niveau national ou sous-régional peut contribuer à réduire le risque de gestion et à bénéficier d'économies d'échelle, comme le montre le consortium d'investissement des fonds de pension du Kenya.

En adoptant des initiatives similaires, d'autres fonds de pension africains peuvent améliorer leur participation aux investissements dans les infrastructures et avoir un impact significatif sur le développement du continent. Grâce à ces réformes et à l'accent mis sur les investissements dans le développement des infrastructures et les actifs alternatifs, les pays africains peuvent tirer parti de leurs fonds de pension pour atteindre leurs objectifs de développement.

S'appuyant sur le « programme 5 % » de l'AUDA-NEPAD, l'objectif est de mobiliser les investisseurs institutionnels africains — en particulier les fonds de pension, les fonds souverains et les compagnies d'assurance — afin qu'ils allouent au moins 5 % de leurs actifs totaux au financement de projets d'infrastructure africains. Cette initiative reconnaît l'énorme capital inexploité au sein des institutions financières du continent et vise à le canaliser vers des secteurs critiques tels que l'énergie, les transports, l'eau et la connectivité numérique.

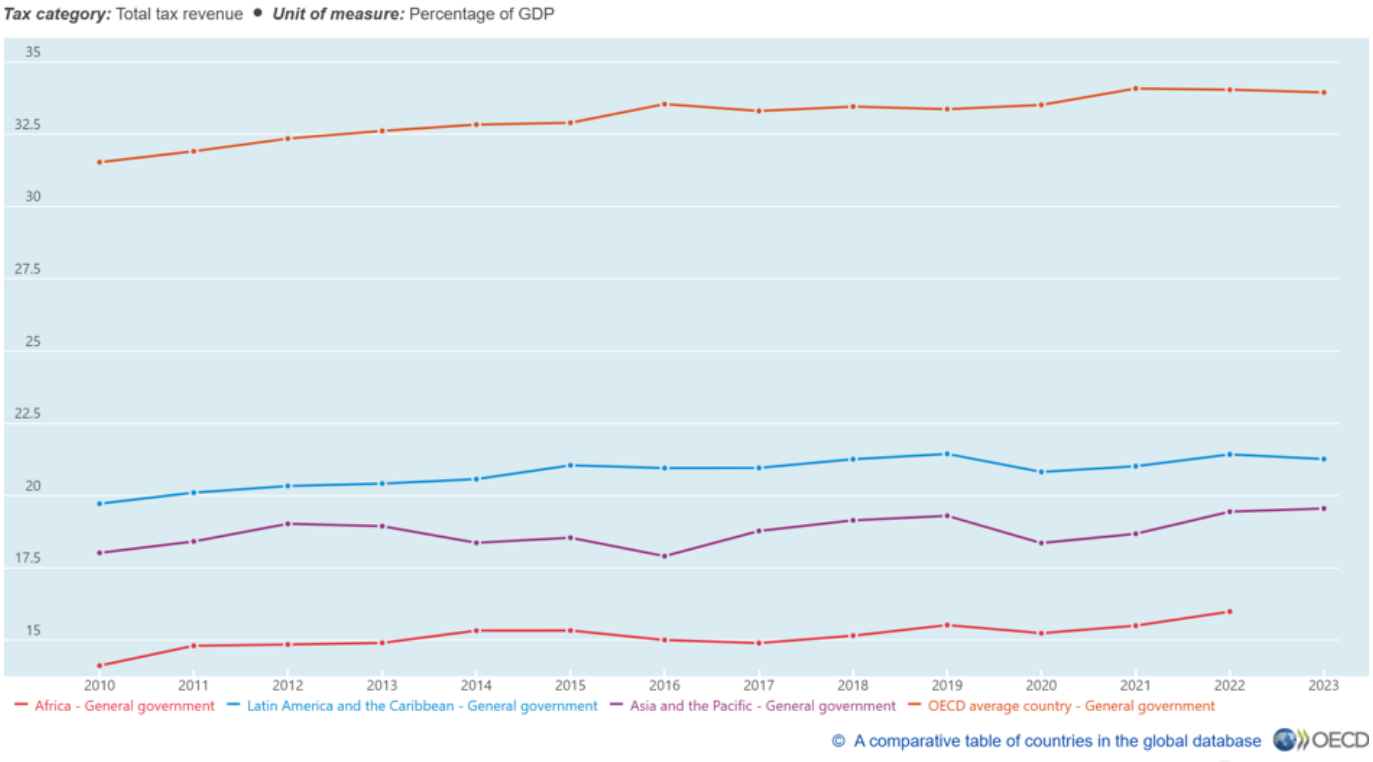
Ce faisant, elle vise à renforcer l'appropriation africaine du développement et à créer des rendements durables à long terme pour les investisseurs, tout en comblant le déficit urgent en matière d'infrastructures sur le continent.

Renforcer la mobilisation des recettes

Il est essentiel de mettre en place des systèmes nationaux solides, notamment en matière de gestion des finances publiques et de mobilisation des recettes, car cela permet d'améliorer la prestation des services et l'allocation des ressources. Des institutions et des systèmes de perception solides peuvent également attirer les investissements dans les secteurs prioritaires et favoriser une croissance économique inclusive et durable.

L'impact positif d'une mobilisation efficace des ressources nationales sur la collecte des recettes et les dépenses comprend 46 milliards de dollars d'impôts potentiels qui ne sont pas perçus en raison d'incitations fiscales redondantes, 70 milliards de dollars de dépenses inefficaces et une augmentation des recettes pouvant atteindre 2,5 % du PIB du continent.[34]

Figure 8-7 : Mobilisation des ressources nationales en Afrique par rapport au reste du monde



Source : OCDE. PIB nominal en dollars américains.

34 Bureau du Conseiller spécial pour l'Afrique. Rapport OSAA. 2022.

Le programme SYDAC (Système automatisé de données douanières) est un exemple d'initiative de numérisation visant à améliorer l'administration douanière et la facilitation des échanges commerciaux. Ce programme, développé par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), est actuellement utilisé dans plus de 80 pays à travers le monde, dont 47 pays africains.

L'automatisation des processus et la réduction du recours aux procédures manuelles améliorent l'efficacité et la précision des procédures douanières, ce qui permet non seulement de réduire le temps et le coût du dédouanement des marchandises à la frontière, mais aussi de contribuer fortement à l'augmentation des recettes fiscales.

Pour relever ces défis, il faut investir massivement dans le renforcement des capacités des institutions publiques afin de promouvoir la transparence, la responsabilité et l'état de droit. Cela implique de renforcer les structures de gouvernance et les institutions nationales afin de garantir une gestion efficace et efficiente de la perception des recettes. Les interventions peuvent aller du renforcement des capacités à l'amélioration de la transparence et de la responsabilité, par exemple en mettant en place des obligations de déclaration et des audits réguliers des recettes perçues.

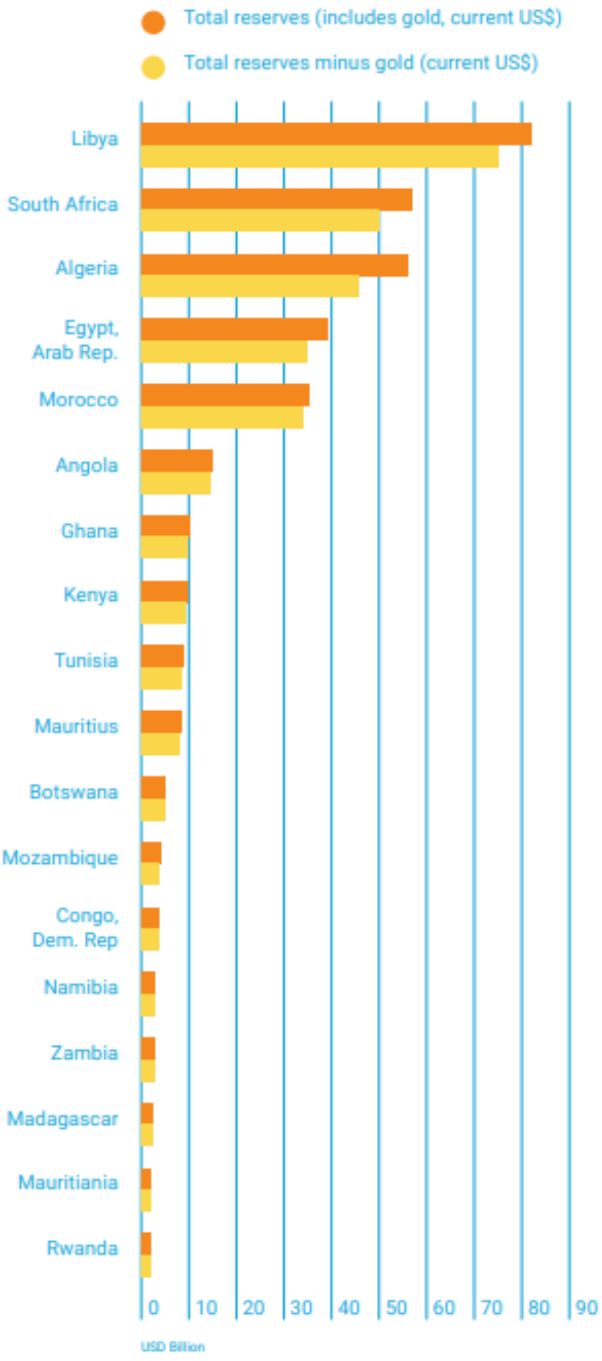
L'utilisation de la technologie et des solutions numériques peut contribuer à améliorer l'efficacité et l'efficience de la perception des recettes. Par exemple, grâce à l'introduction du système de fiscalité électronique en Afrique du Sud, le temps et le coût de la conformité à la TVA ont été réduits respectivement de 21,8 % et 22 %. En outre, la numérisation des systèmes de déclaration et de paiement des impôts pourrait apporter des avantages significatifs à des pays similaires à ceux enregistrés par le Rwanda, qui a vu ses recettes fiscales augmenter de 6 %[35] .

L'excédent des réserves de change comme outil de croissance

Les réserves de change sont importantes pour maintenir la stabilité économique et monétaire, en particulier le taux de change, le service de la dette extérieure, la gestion des liquidités et le financement des importations en période de crise économique. En 2021, le total des réserves de change des pays africains, hors or, s'élevait à plus de 320 milliards de dollars.

35 UNECA.2019

Figure 8-8 : Réserves de change des pays africains. 2021. (en milliards de dollars)



Source : FMI, Statistiques financières internationales et fichiers de données.

Si les réserves de change jouent un rôle essentiel pour garantir la stabilité économique et améliorer les termes de l'échange des pays africains, elles ont toutefois un coût. Ce coût est appelé « compromis de développement ». Le coût d'opportunité lié à la constitution de réserves de change massives est considérable, car ces ressources, généralement investies dans des actifs à faible risque et à faible rendement, pourraient plutôt être affectées à la réalisation des priorités de développement des pays.

Certains pays, comme le Nigeria ou l'Angola, ont historiquement constitué d'importantes réserves pendant les périodes de boom pétrolier, mais ont sous-investi dans les infrastructures, ce qui les a rendus fragiles lors des ralentissements économiques. Le FMI reconnaît que si les réserves sont essentielles, celles qui dépassent les « niveaux adéquats » (mesurés en mois d'importations ou en pourcentage de la dette à court terme) ont un rendement décroissant et augmentent les compromis avec les besoins de développement[36] .

Par conséquent, un équilibre entre une gestion prudente des réserves et une allocation judicieuse d'une partie de l'excédent des réserves vers des domaines critiques du développement pourrait permettre de financer des infrastructures supplémentaires.

36 Réserves optimales dans les économies financièrement fermées (document de travail n° 16/92). FMI. 2016

8.2 IFI

Comme le montrent les chapitres précédents, particulièrement les chapitres 4 et 5, la part du financement des infrastructures fournie par les institutions financières internationales telles que les banques multilatérales ou les agences bilatérales reste importante. Ce type de financement permet de mobiliser des fonds à des conditions favorables. Cependant, comme le montre le chapitre 8.1, il expose les pays bénéficiaires à un ratio dette/PIB plus élevé.

Traditionnellement dépendants des financements concessionnels accordés par leurs partenaires multilatéraux et bilatéraux, les pays du continent sont aujourd'hui confrontés à des conditions moins favorables et à une diminution des ressources d'aide. Cette évolution a des implications importantes pour le financement des infrastructures et la trajectoire globale de développement du continent.

8.2.1 Détérioration des conditions de financement concessionnel

Le financement concessionnel est défini comme un prêt accordé à des conditions nettement plus avantageuses que les prêts du marché. Il comprend généralement des taux d'intérêt faibles ou nuls, des délais de remboursement longs et des périodes de grâce importantes. Cependant, des données récentes suggèrent que le caractère « concessionnel » de ces prêts est en train de s'estomper :

Premièrement, les tendances indiquent une succession de délais de grâce et d'échéances plus courts. Selon la Banque mondiale[37], les délais de grâce pour les prêts concessionnels sont passés d'une moyenne d'environ 10 ans au début des années 2000 à 5-6 ans au début des années 2020. Les échéances ont également diminué, réduisant ainsi le temps dont disposent les gouvernements pour récolter les fruits des investissements dans les infrastructures avant que les remboursements ne commencent.

Deuxièmement, on observe une tendance à la hausse des taux d'intérêt sur les prêts concessionnels. Par exemple, les conditions mixtes de l'IDA de la Banque mondiale pour les pays qui ne sont plus éligibles à des conditions pleinement concessionnelles prévoient désormais des taux d'intérêt compris entre 2,0 % et 3,3 %, en fonction de la devise et de la période de remboursement, ce qui représente un changement notable par rapport au taux fixe de 0,75 % qui était auparavant courant[38]. Des institutions telles que la BAD ont également révisé leurs conditions. Le 15e cadre de reconstitution des ressources du FAD (ADF-15) montre une baisse de la part des dons dans son aide, en particulier pour les pays « mixtes » et ceux qui s'orientent vers un statut de transition[39].

Enfin, la part moyenne des subventions dans le financement extérieur officiel des pays à faible revenu est passée de 42 % en 2012 à 30 % en 2022[40]. Cette tendance indique un durcissement substantiel des conditions de financement.

37 Banque mondiale. Rapport sur la dette internationale. 2023
38 Conditions de financement de l'IDA, Banque mondiale
39 Fonds africain de développement. Document-cadre ADF-15. BAD. 2022
40 Banque mondiale. Rapport sur la dette internationale. 2023

8.2.2 Baisse du volume de l'aide au développement accordé par les pays donateurs

Parallèlement à la détérioration des conditions de financement concessionnel, le volume réel de l'aide publique au développement (APD) stagne ou diminue en termes réels, en particulier en Afrique subsaharienne.

Le Comité d'aide au développement (CAD) de l'OCDE a documenté et analysé les tendances de l'APD en Afrique, soulignant les changements intervenus ces dernières années tant dans le volume que dans la composition de l'aide. Selon le rapport, en 2022, l'APD nette à l'Afrique subsaharienne a diminué de 7 % en termes réels, passant de 36,6 milliards de dollars en 2021 à 34 milliards de dollars. Cette baisse s'est produite malgré une augmentation globale de l'APD totale, qui a atteint un niveau record de 204 milliards de dollars en 2022. La réduction de l'aide à l'Afrique subsaharienne suggère une relative dépriorisation de la région dans l'allocation de l'aide au développement.

Le paysage mondial de l'aide est en pleine mutation en raison des crises géopolitiques et des pressions budgétaires internes dans les pays donateurs. Ces changements relèguent au second plan le financement traditionnel du développement en Afrique.

Le modèle traditionnel de financement concessionnel est donc mis à rude épreuve. Les pays du continent, qui ont toujours besoin d'un financement à long terme pour leur développement, sont confrontés à un accès réduit à des financements abordables et à des risques croissants en matière d'endettement.



8.3 Le rôle du secteur privé

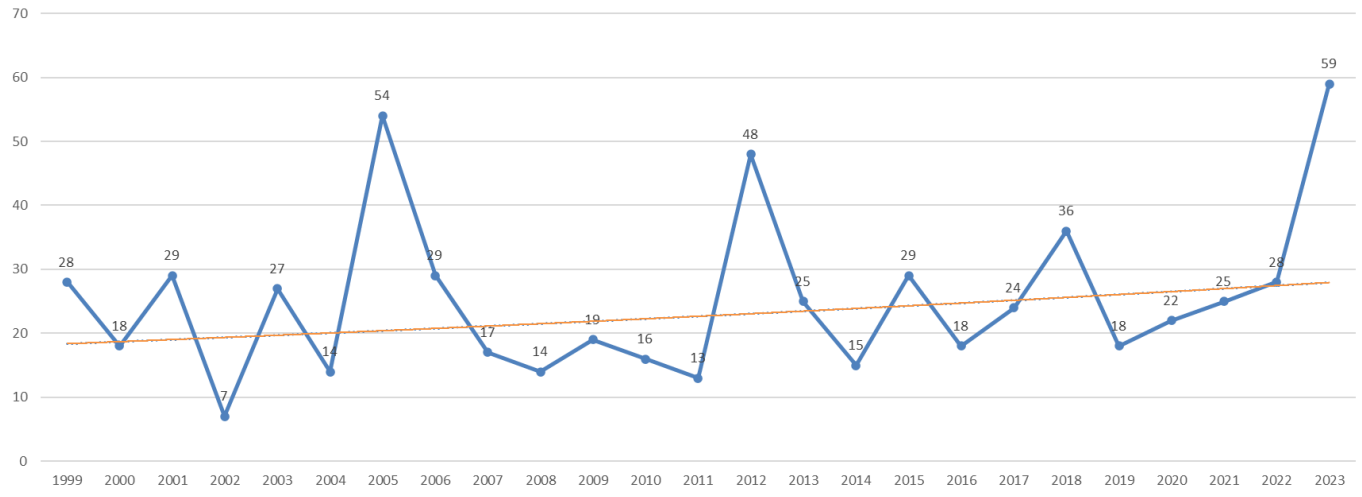
Au-delà de la valeur absolue du financement mobilisé pour les infrastructures, il est essentiel d'améliorer l'efficacité de la fourniture des services d'infrastructure pour combler le déficit en la matière. Le secteur privé joue un rôle central dans cette entreprise. De nombreux pays ont sollicité la participation du secteur privé dans le développement des infrastructures afin de stimuler ces gains d'efficacité et d'attirer les investissements privés. Les tendances récentes montrent qu'en tirant parti de la participation du secteur privé, les pays peuvent mieux financer et réaliser leurs projets d'infrastructure.

8.3.1 Partenariats public-privé

Les PPP dans le domaine des infrastructures présentent des avantages par rapport aux marchés publics traditionnels (par exemple, les contrats EPC), car ils intègrent la conception, la construction, le financement et la maintenance des projets d'infrastructure, garantissant ainsi leur efficacité et leur qualité à long terme. En regroupant ces phases dans un seul contrat, les PPP alignent les incitations des partenaires privés sur les objectifs publics, favorisant ainsi une approche du cycle de vie dans la gestion des projets. Cette structure intégrée encourage les solutions innovantes et les pratiques rentables pendant la phase de construction, et garantit une maintenance continue, ce qui contribue à préserver la fonctionnalité et la valeur des infrastructures au fil du temps. Par conséquent, les PPP peuvent offrir des performances supérieures en matière d'infrastructures, réduire le risque de maintenance différée et fournir un meilleur service au public et un meilleur rapport qualité-prix.

En substance, grâce à l'application des PPP, les gouvernements peuvent tirer parti de l'expertise et de l'efficacité du secteur privé, ce qui peut conduire à des infrastructures de meilleure qualité et à une meilleure prestation de services. Cela peut à son tour attirer davantage de capitaux privés et contribuer à réduire le déficit de financement.

Figure 8-9 : Nombre de projets ayant atteint leur clôture financière par année en Afrique subsaharienne. 1999-2023



Source : Base de données PPI. Banque mondiale. Financement des infrastructures, PPP et garanties. 2024.

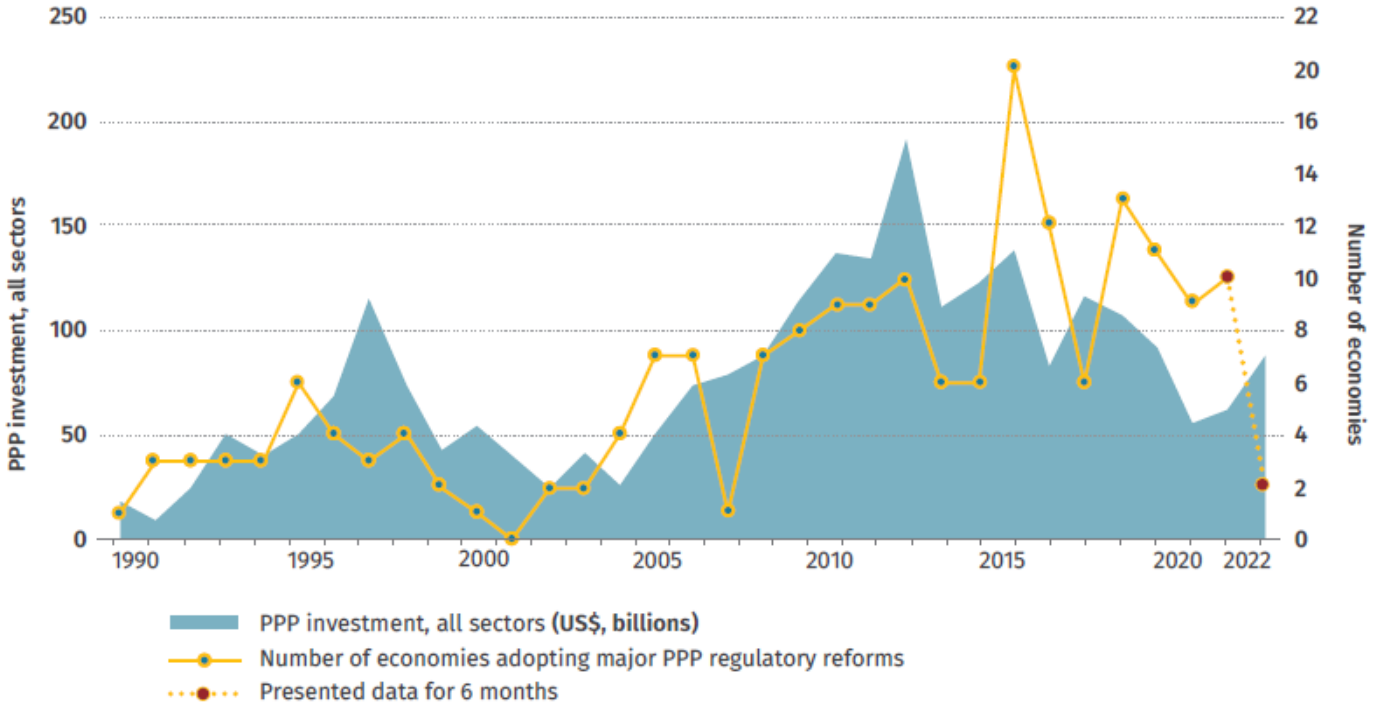
Au cours des dernières décennies, les gouvernements africains ont de plus en plus recours aux PPP pour améliorer l'efficacité et le financement des infrastructures. Le graphique ci-dessous montre une tendance générale à la hausse, avec une augmentation significative au cours des cinq dernières années.

Cette tendance à la hausse est également liée aux initiatives prises par de nombreux gouvernements à travers le continent pour créer un environnement propice aux PPP. Si de nombreux facteurs influencent les investissements dans les infrastructures PPP, la qualité de la réglementation en la matière est essentielle pour favoriser un environnement propice à la réussite. Comme le montre le graphique ci-dessous, il existe une corrélation entre les réformes réglementaires et le total des investissements PPP.

Selon le rapport annuel 2023 sur la participation privée dans les infrastructures (PPI), les PPP en Afrique subsaharienne ont facilité 3,5 milliards de dollars d'investissements dans les infrastructures pour 66 projets, soit une baisse de 24 % par rapport à 2022 et de 46 % par rapport à la moyenne sur cinq ans.

Malgré la baisse du volume des investissements, l'activité des PPP s'est développée, l'Afrique orientale et australe doublant le nombre de projets pour atteindre 45, sous l'impulsion de l'Afrique du Sud (1 milliard de dollars, 11 projets), du Sénégal (316 millions de dollars, 5 projets) et de la Tanzanie (308 millions de dollars, 5 projets) en 2023.

Figure 8-10 : Nombre d'économies ayant adopté des réformes réglementaires majeures en matière de PPP et investissements totaux dans les PPP (en milliards de dollars), 1990-2022



Source : Benchmarking Infrastructure Development. Banque mondiale. 2024.

Les secteurs de l'énergie et des TIC ont mené les engagements PPP, reflétant un pivot stratégique vers des infrastructures durables et numériques, tandis que les PPP dans le domaine des transports, en particulier les routes, ont connu une forte baisse, soulignant un changement dans les priorités régionales.

Les institutions de financement du développement et des exportations ont joué un rôle déterminant dans le renforcement des PPP, en soutenant 29 transactions en Afrique subsaharienne, le chiffre le plus élevé au monde, et en couvrant 40 % de tous les projets d'investissement public. 26 pays ont obtenu 4,3 milliards de dollars pour 53 projets de PPP, soit une augmentation de 18 % par rapport à 2022.

L'analyse montre que les garanties ont joué un rôle clé, 9 des 17 projets PPI mondiaux ayant bénéficié de garanties accordées par des institutions telles que la MIGA, notamment au Botswana, en Guinée et en Afrique du Sud, principalement pour des PPP dans le domaine de l'énergie. Cette tendance met en évidence une dépendance stratégique à l'égard de l'atténuation des risques soutenue par les IFI afin d'attirer des capitaux privés pour des infrastructures à fort impact.

Le projet d'approvisionnement en eau en vrac de Kigali, au Rwanda, est un exemple notable de partenariat public-privé (PPP) récent en Afrique, approuvé à la fois par la Banque mondiale et la Banque africaine de développement (BAD). Cette initiative se distingue comme un modèle pionnier pour les PPP dans le secteur de l'eau en Afrique subsaharienne.

Présentation du projet

Le projet d'approvisionnement en eau en vrac de Kigali a été conçu pour répondre à la pénurie d'eau pressante dans la capitale rwandaise, Kigali. Le projet comprend la conception, la construction, le financement, l'exploitation et la maintenance d'une nouvelle usine de traitement de l'eau d'une capacité de production de 40 000 mètres cubes d'eau potable par jour. Cette installation s'alimente à partir de la rivière Nyabarongo et vise à fournir de l'eau potable à plus de 500 000 habitants, améliorant ainsi considérablement l'accès à l'eau potable dans la région.

Structure des PPP et parties prenantes

Ce projet est le premier PPP dans le secteur de l'eau au Rwanda et l'un des rares en Afrique subsaharienne. Les principales parties prenantes sont les suivantes :

- Gouvernement du Rwanda : a fourni le cadre réglementaire et le soutien nécessaires à la mise en œuvre du projet.
- Metito Group : une société de gestion de l'eau basée aux Émirats arabes unis, sélectionnée comme partenaire privé responsable de l'exécution et de l'exploitation du projet.
- Banque africaine de développement (BAD) : a fourni un soutien financier et une assistance technique, en alignant le projet sur son cadre PPP.
- La Société financière internationale (SFI) : a agi en tant que conseiller principal pour la transaction, facilitant le processus de structuration et d'appel d'offres.
- Private Infrastructure Development Group (PIDG) : a cofinancé le projet par l'intermédiaire de son Fonds pour les infrastructures en Afrique émergente (EAIF), chacun fournissant 19 millions de dollars de dette senior à des conditions commerciales.

Financement

L'investissement total pour le projet s'élève à environ 60 millions de dollars. La structure de financement innovante combine des fonds publics, des financements au développement et des investissements privés, démontrant ainsi un modèle viable pour le financement des infrastructures.

Il convient également de noter que le financement étranger a dominé le paysage des PPP en Afrique subsaharienne, 83 % des projets étant soutenus par des entités internationales, en particulier dans les domaines de l'énergie (97 % axés sur les énergies renouvelables) et des TIC (1,2 milliard de dollars, 26 projets).

La composition du financement des PPP était la suivante : 67 % de fonds privés, 20 % de contributions des IFI et 13 % de sources publiques à l'échelle mondiale (comme les banques Exim), l'Afrique subsaharienne tirant particulièrement parti de la dette locale (40 % de la dette régionale), sous l'impulsion des marchés financiers sud-africains.

Au niveau sectoriel, les tendances stratégiques incluent un déclin des PPP dans le domaine des transports, les investissements routiers passant de 41,8 milliards de dollars en 2022 à 4,5 milliards de dollars à l'échelle mondiale, ce qui pose des défis pour les partenariats axés sur la connectivité.

8.3.2 Recyclage des actifs

Le recyclage des actifs désigne le processus consistant à louer des actifs publics existants, tels que des routes, des ponts ou des services publics, à des investisseurs privés et à utiliser les recettes pour financer de nouveaux projets d'infrastructure.

Cette approche peut générer des capitaux importants pour les gouvernements sans augmenter la dette publique, ce qui permet de développer des infrastructures essentielles qui, sans cela, seraient difficiles à financer. En monétisant les actifs existants, les gouvernements africains peuvent potentiellement combler les importants déficits de financement qui entravent leurs objectifs de développement des infrastructures.

Ce processus peut également attirer les investissements étrangers, offrir des opportunités aux entreprises locales et stimuler la croissance économique. En outre, la participation du secteur privé à la gestion des actifs publics peut conduire à une amélioration de l'efficacité et de l'innovation, et ainsi offrir de meilleurs services à la population.

Africa50 achève un programme historique de recyclage d'actifs de 100 millions de dollars avec la Gambie

Africa50, l'investisseur et gestionnaire d'actifs panafricain dans le domaine des infrastructures, a officiellement pris en charge l'exploitation du pont Sénégambie après avoir versé la première tranche de 15,5 millions de dollars d'un programme de recyclage d'actifs de 100 millions de dollars avec le gouvernement gambien.

Africa50 est le pionnier d'un modèle innovant visant à mobiliser des capitaux privés afin d'accélérer la réalisation de projets d'infrastructure bancables à travers l'Afrique. Le recyclage d'actifs permet aux gouvernements de concéder des actifs d'infrastructure à des investisseurs privés pour une période prédéterminée, libérant ainsi des fonds publics pour investir dans d'autres projets d'infrastructure essentiels. Il permet aux gouvernements africains disposant d'une marge de manœuvre budgétaire limitée de libérer des ressources précieuses pour les priorités de développement.

Situé sur le corridor routier trans-gambien qui relie Dakar au Sénégal à Banjul en Gambie, le pont Senegambia joue un rôle essentiel dans la facilitation de la circulation efficace des marchandises et des personnes dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest.

Malgré son potentiel naissant, le recyclage des actifs se heurte à plusieurs défis en Afrique. L'un des principaux obstacles est l'absence de cadres réglementaires et d'institutions bien développés nécessaires à la mise en œuvre efficace de tels programmes. Il est essentiel de garantir la transparence et la responsabilité dans la sélection et la gestion des actifs afin de gagner la confiance du public et d'attirer les investisseurs. En outre, la privatisation des actifs publics peut susciter une résistance politique et publique, car elle peut être perçue comme une perte de contrôle sur des services essentiels.

Un autre défi important est la capacité à structurer et à négocier des transactions complexes qui soient attrayantes pour les investisseurs tout en protégeant les intérêts publics. De nombreux pays africains peuvent manquer de l'expertise technique et de l'expérience nécessaires pour mener à bien des initiatives de recyclage des actifs. De plus, les risques politiques et économiques perçus dans la région peuvent dissuader les investisseurs potentiels, ce qui nécessite des stratégies solides d'atténuation des risques et le soutien des institutions financières internationales. Pour surmonter ces défis, il faut un effort concerté des gouvernements, du secteur privé et des partenaires de développement afin de créer un environnement propice au recyclage des actifs et de renforcer les capacités nécessaires à sa mise en œuvre réussie.

8.3.3 Autres tendances relatives à la participation du secteur privé dans le secteur des infrastructures

Notations souveraines et impact sur les IDE

Les notations souveraines jouent un rôle central dans le paysage de l'investissement des pays d'Afrique subsaharienne. Ces notations, attribuées par des agences majeures telles que Moody's, Standard & Poor's et Fitch, influencent la perception des investisseurs, les coûts d'emprunt et l'accès aux marchés financiers internationaux. En Afrique subsaharienne, les implications de ces notations sont particulièrement marquées, affectant à la fois le financement du secteur public et les investissements du secteur privé dans les infrastructures.

Les tendances indiquent une forte influence des notations de crédit sur les coûts d'investissement et la liquidité. Les notations de crédit faibles entraînent souvent des coûts d'emprunt plus élevés pour les pays d'Afrique subsaharienne. La Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA) souligne que les notations défavorables contribuent à un cycle de difficultés de liquidité et d'accumulation de dettes. Ce scénario non seulement pèse sur les finances publiques, mais dissuade également les investissements privés en raison de l'instabilité financière perçue.

Le Programme des Nations unies pour le développement (PNUD) estime que les pays africains pourraient économiser jusqu'à 74,5 milliards de dollars si les notations de crédit étaient basées sur des évaluations plus objectives. Ces économies pourraient être réorientées vers des projets de développement dans le domaine des infrastructures, améliorant ainsi les perspectives de croissance économique du continent.

Des études empiriques indiquent également qu'il existe un lien significatif entre les notations de crédit souveraines et les flux d'IDE en Afrique subsaharienne. Une étude[41] démontre que des

41 Arogundade et al. 2022.

notations de crédit plus élevées sont corrélées à une augmentation des IDE, tandis que les dégradations peuvent entraîner une baisse substantielle des investissements. Par exemple, une étude consacrée à l'Afrique du Sud[42] a révélé que les dégradations opérées par les principales agences de notation avaient un effet négatif prononcé sur les flux d'IDE. Cela souligne la sensibilité des investisseurs étrangers aux changements dans les évaluations de crédit souverain.

On s'inquiète de plus en plus du fait que les méthodes traditionnelles de notation de crédit ne reflètent pas pleinement les réalités économiques des pays d'Afrique subsaharienne. Les détracteurs affirment que ces méthodes s'appuient souvent sur des données obsolètes et peuvent négliger les nuances régionales, ce qui conduit à des notations qui ne reflètent pas fidèlement la solvabilité d'un pays. Ce biais perçu peut exacerber la « prime africaine », qui fait que les pays sont confrontés à des coûts d'emprunt plus élevés que ce qui est justifié.

En réponse, des initiatives telles que la proposition de création d'une agence africaine de notation de crédit visent à fournir des évaluations plus adaptées au contexte, ce qui pourrait améliorer l'accès au capital pour les pays d'Afrique subsaharienne.

Le Laboratoire d'investissement du secteur privé

La mobilisation et l'utilisation de financements privés par le biais de PPP ou de la structuration de financements mixtes restent une priorité pour les parties prenantes dans le développement des infrastructures en Afrique.

Cependant, les banques multilatérales de développement publiques et les financiers privés prennent de plus en plus conscience que, compte tenu des contraintes des marchés financiers locaux et internationaux, ces solutions seront largement insuffisantes pour répondre aux besoins.

C'est pourquoi le Laboratoire d'investissement du secteur privé a été lancé en juin 2023 lors du Sommet pour un nouveau pacte de financement mondial. Le Laboratoire d'investissement du secteur privé est une initiative collaborative entre le Groupe de la Banque mondiale et les PDG des principales institutions du secteur privé mondial. Son objectif est de développer des solutions qui permettent de surmonter les obstacles existants à l'investissement du secteur privé dans les marchés émergents et les économies en développement.

L'objectif principal de cette initiative est de renforcer le rôle catalyseur du Groupe de la Banque mondiale dans la mobilisation de capitaux privés pour les marchés émergents en atténuant les risques pour les investisseurs du secteur privé et en favorisant la mise en place d'environnements propices au développement de projets bancables.

Le groupe central du Lab, composé de 15 PDG et présidents, est issu d'AXA, BlackRock, HSBC, Macquarie, Mitsubishi UFJ Financial Group, Ninety One, Ping An Group, Royal Philips, Standard Bank, Standard Chartered, Sustainable Energy for All, Tata Sons, Temasek et Three Cairns Group.

Depuis le lancement du Lab en 2023, les dirigeants du secteur privé ont fourni au Groupe de la Banque mondiale des informations précieuses qui ont permis de mieux aligner les stratégies, d'accélérer et d'augmenter le financement privé, et finalement de mobiliser davantage de capitaux privés pour le développement.

À ce jour, le Lab a formulé des recommandations au Groupe de la Banque mondiale dans des domaines tels que la sécurité réglementaire, l'utilisation accrue des garanties, l'atténuation des risques de change et l'utilisation accrue des modèles «originate-to-distribute» pour la mobilisation de capitaux privés.

42 Analyse de l'impact des notations de crédit souverain sur le développement financier en Afrique du Sud. Journal of Accounting and Finance in Emerging Economies. 2021

Il a également entrepris des actions spécifiques, notamment un programme de garantie, des solutions de gestion des risques de change, des marchés de capitaux et de titrisation, des capitaux propres et subordonnés, et des plateformes nationales.

8.4 Corridors stratégiques pour l'industrialisation et l'intégration en Afrique

Le lancement de l'accord sur la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) en janvier 2021 a rendu encore plus urgente la mise en place d'infrastructures sur le continent, en particulier d'infrastructures facilitant les échanges commerciaux à l'échelle régionale. Cela comprend les infrastructures matérielles telles que les ports et les havres, les réseaux routiers et ferroviaires, les aéroports, les postes-frontières et les installations douanières, les zones économiques spéciales et les parcs industriels, ainsi que les infrastructures énergétiques. Cela comprend également les infrastructures immatérielles telles que les systèmes de paiement, les autres services financiers et les technologies de l'information et de la communication.

Le tableau ci-dessous répertorie certaines des infrastructures matérielles et immatérielles nécessaires pour accompagner la ZLECA.



Infrastructures matérielles

Infrastructures de transport

- Routes régionales et autoroutes : modernisation et extension des réseaux routiers pour améliorer la connectivité entre les pays.
- Chemins de fer régionaux : développement de nouveaux réseaux ferroviaires et amélioration des réseaux existants pour un transport efficace des marchandises et des passagers.
- Ports et havres : modernisation et extension des ports maritimes pour améliorer le commerce maritime.
- Aéroports : modernisation des aéroports pour faire face à l'augmentation du trafic de marchandises et de passagers.

Infrastructures énergétiques

- Production d'électricité : augmentation de la capacité grâce à de nouvelles centrales électriques, y compris des sources d'énergie renouvelables.
- Réseaux d'interconnexion : extension et modernisation des réseaux électriques régionaux pour faciliter les échanges d'électricité et garantir un approvisionnement fiable.

Infrastructures de télécommunications

- Réseaux à large bande : extension de l'accès à l'internet haut débit à travers le continent.
- Connectivité mobile : amélioration de la couverture et de la capacité des réseaux mobiles.

Eau et assainissement

- Systèmes d'approvisionnement en eau : construction et modernisation des infrastructures d'approvisionnement en eau.
- Assainissement et gestion des déchets : développer des systèmes efficaces de gestion des déchets et des installations d'assainissement.

Infrastructures industrielles

- Zones économiques spéciales (ZES) : création et amélioration des ZES pour le développement industriel.
- Pôles industriels : développement d'infrastructures pour soutenir les industries manufacturières.

Infrastructures immatérielles

Mécanismes de facilitation des échanges

- Gestion douanière et frontalière : rationalisation des procédures douanières et des contrôles aux frontières pour un commerce efficace.
- Plateformes logistiques commerciales : développement de systèmes pour une gestion efficace de la logistique et de la chaîne d'approvisionnement

Systèmes de données et d'information

- Portails d'informations commerciales : développement de plateformes pour le partage d'informations liées au commerce.
- Analyse et suivi des données : mise en place de systèmes de suivi des flux commerciaux et des impacts économiques

Cadres juridiques et réglementaires

- Harmonisation des lois commerciales : alignement des lois et réglementations nationales sur les objectifs de la ZLECA.
- Droits de propriété intellectuelle : mise en place et application d'un cadre unifié en matière de droits de propriété intellectuelle.

Infrastructure financière

- Systèmes de paiement : développement d'un système de paiement unifié pour des transactions transfrontalières fluides.
- Accès au crédit : améliorer l'accès au financement pour les entreprises engagées dans le commerce intra-africain.

Développement du capital humain

- Éducation et formation : investir dans l'éducation et la formation professionnelle afin de développer les compétences nécessaires à la zone de libre-échange.
- Infrastructures sanitaires : renforcer les systèmes de santé afin de garantir une main-d'œuvre en bonne santé.

Renforcement des capacités institutionnelles

- Renforcement des institutions de la ZLECA : renforcer les capacités des institutions chargées de la mise en œuvre de la ZLECA.

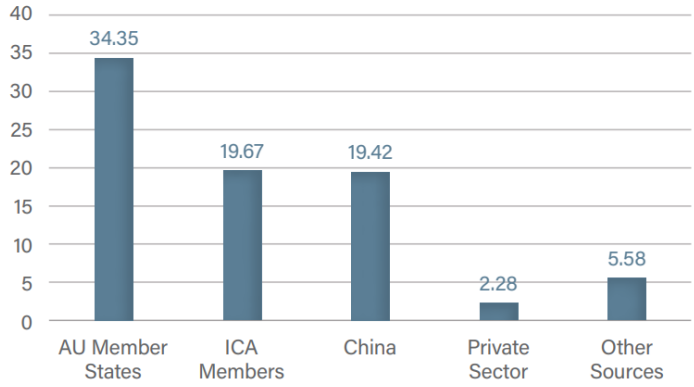
Outre la liste ci-dessus, la lutte mondiale contre le changement climatique implique que la réponse aux besoins en infrastructures dans le cadre de la ZLECA devra inclure des considérations environnementales, notamment des réseaux de transport durables, des infrastructures énergétiques vertes, des zones industrielles respectueuses de l'environnement, des infrastructures numériques pour l'efficacité commerciale, des infrastructures agricoles durables et des infrastructures urbaines résilientes au climat. La nécessité de disposer d'infrastructures commerciales résilientes au climat ou atténuant ses effets creuse le déficit de financement des infrastructures et réduit la capacité des gouvernements à le combler.

Les acteurs régionaux tels que l'Union africaine, la Banque africaine de développement et la Banque africaine d'import-export (AfreximBank) jouent un rôle dans le développement de ces infrastructures. L'Union africaine a lancé des plans tels que le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et est le champion du réseau routier transafricain. La BAD a investi massivement dans le développement des infrastructures régionales, et AfreximBank gère un fonds d'ajustement d'un milliard de dollars pour la ZLECA qui pourrait également investir dans les infrastructures.

Les mécanismes de financement continentaux existants restent sous-financés. De 2012 à 2020, les États membres de l'Union africaine (UA) ont alloué environ 34 milliards de dollars au Plan d'action prioritaire 1 (PAP1) du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), soit seulement 0,2 % du PIB nominal de la région pour la même période[43] .

Le graphique ci-dessous présente les sources de financement du PIDA.

Figure 8-11 : Sources de financement du PIDA (en milliards de dollars).



Source : PIDA : premier rapport décennal de mise en œuvre

Bien que les États membres de l'UA contribuent à hauteur de 51 % des besoins de financement estimés, le PIDA reste fortement dépendant du financement des IFI. Le financement du secteur privé ne représente que 3 % de l'investissement total, ce qui indique le potentiel inexploité du PIDA en matière d'attraction des investissements privés. Pour y remédier, la stratégie de financement du PAP2 du PIDA vise à renforcer la participation du secteur privé en réduisant les risques, en ajustant la réglementation et en renforçant les capacités des investisseurs institutionnels.

43 PIDA : premier rapport décennal de mise en œuvre. AUDA-NEPAD

8.5 Financement climatique

Le changement climatique représente une menace importante pour le développement en Afrique, car il aggrave l'insécurité alimentaire, met à rude épreuve les ressources en eau, augmente la fréquence des phénomènes météorologiques extrêmes et compromet les progrès réalisés en matière de réduction de la pauvreté, de croissance économique et de résilience des infrastructures. En réponse, il est essentiel d'investir de manière stratégique dans des infrastructures résilientes au changement climatique, telles que les systèmes d'énergie renouvelable, les réseaux de transport durables, les solutions efficaces de gestion de l'eau et l'urbanisme résilient, non seulement pour atténuer les effets du changement climatique, mais aussi pour renforcer la capacité d'adaptation, soutenir une croissance économique inclusive et garantir la durabilité du développement à long terme sur tout le continent.

Pour atteindre cet objectif, le financement climatique est essentiel pour atténuer les effets néfastes du changement climatique et s'y adapter. Cependant, par rapport aux besoins mondiaux, l'Afrique a montré une capacité limitée à tirer parti de cet instrument de financement. En 2019 et 2020, les pays africains n'ont obtenu collectivement que 12 à 15 % du financement climatique nécessaire pour lutter contre le changement climatique. Selon un rapport de la Climate Policy Initiative[44][45] , les besoins annuels estimés en matière de financement climatique en Afrique s'élèvent à environ 277 milliards de dollars, mais seuls 29,5 milliards de dollars ont été mobilisés en 2020. Selon ce même rapport, l'Afrique a besoin d'environ 2 800 milliards de dollars entre 2020 et 2030 pour mettre en œuvre ses CDN. L'Afrique du Sud, l'Éthiopie, le Nigeria et l'Égypte ont les besoins annuels les plus élevés, représentant ensemble près de 151 milliards de dollars par an[46] .

Avec des flux financiers limités consacrés au climat, l'Afrique se retrouve avec un déficit de financement climatique important, estimé entre 200 et 400 milliards de dollars par an d'ici 2030[47] .

Ce déficit de financement climatique constitue une menace imminente pour la capacité de l'Afrique à s'adapter, à atténuer et à renforcer sa résilience face aux effets néfastes du changement climatique.

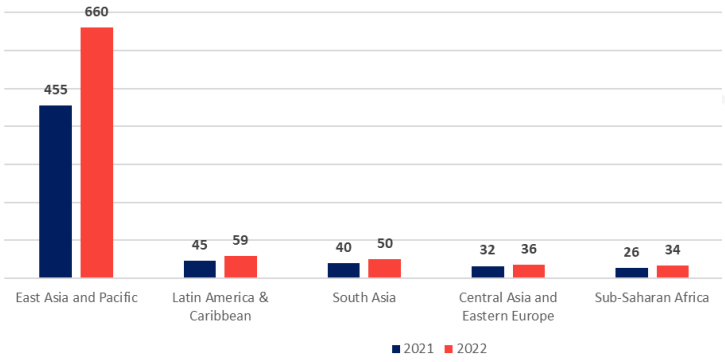
44 OCDE 2023
45 Paysage du financement climatique en Afrique, septembre 2022
46 Les niveaux actuels de financement climatique en Afrique sont largement insuffisants pour répondre aux besoins, fsdafrica, 2022
47 Trois façons d'intensifier les échanges dette-climat, ecdpm, 10 novembre 2023

8.5.1 Tendances en matière de mobilisation des financements climatiques

Le financement climatique est concentré dans un trop petit nombre de pays. Dix pays (sur 54 pays africains) absorbent plus de la moitié de tous les investissements. La région de l'Afrique australe présente le plus grand déficit de financement en termes absolus. Cela s'explique principalement par les besoins élevés en matière de financement climatique identifiés par la seule Afrique du Sud, soit 107 milliards de dollars par an, combinés à l'un des niveaux régionaux les plus bas en matière d'investissements climatiques.

L'Afrique parvient à un meilleur équilibre entre adaptation et atténuation que les autres régions. L'atténuation a représenté 49 % (14,6 milliards de dollars) des flux de financement climatique en Afrique, suivie par l'adaptation avec 39 % (11,4 milliards de dollars) et les doubles avantages avec 12 % (3,5 milliards de dollars). Cela contraste avec d'autres régions où l'adaptation ne représente que 7 à 16 % du financement total pour le climat. Il s'agit d'une tendance positive, compte tenu de la vulnérabilité disproportionnée de l'Afrique au changement climatique. Cependant, le financement de l'adaptation et de l'atténuation doit être multiplié respectivement par six et par treize au moins.

Figure 8-12 Répartition du financement climatique mondial par région de destination (en milliards de dollars)

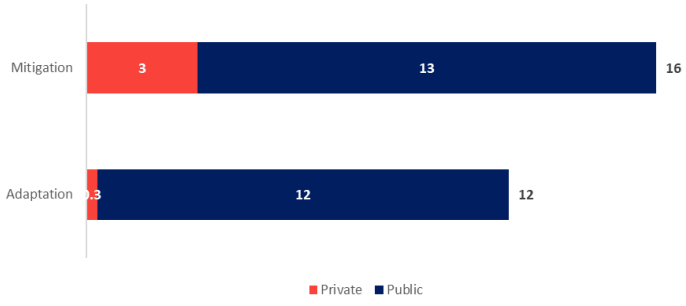


Source : CPCS à partir de la base de données The Global Landscape of Climate Finance

8.5.2 Sources de financement climatique

En 2021/2022, le financement climatique en Afrique subsaharienne était dominé par les flux internationaux (92 %). Les IFI et les fonds climatiques constituaient la principale source de financement public climatique (49 %), suivis par les partenaires de développement bilatéraux, notamment les IFD bilatérales (22 %), les gouvernements internationaux (16 %) et les fonds climatiques (4 %).

Figure 8-13 : Répartition du financement climatique en Afrique pour l'adaptation et l'atténuation par sources publiques et privées (en milliards de dollars)



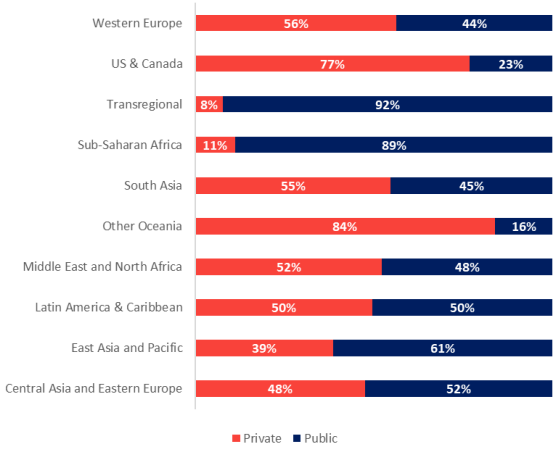
Source : CPCS à partir de la base de données The Global Landscape of Climate Finance

8.5.3 Financement climatique et financement du secteur privé

Le secteur privé n'a contribué qu'à hauteur de 14 % (4,2 milliards de dollars) au financement total de la lutte contre le changement climatique en Afrique, ce qui est bien inférieur à l'Asie du Sud (37 %), à l'Asie de l'Est et au Pacifique (39 %) et à l'Amérique latine et aux Caraïbes (49 %) (CPI, 2021a). Les sources d'investissement du secteur privé se répartissaient entre les sources nationales (49 %), internationales (39 %) et non identifiées (12 %).

Le secteur privé, principalement composé d'entreprises et d'institutions financières commerciales, a principalement investi dans des projets d'atténuation (81 %). Cette tendance s'explique en grande partie par les interventions publiques favorables, la maturité croissante des technologies liées aux énergies renouvelables et les meilleurs modèles de financement des projets liés aux énergies renouvelables par rapport aux projets d'adaptation.

Figure 8-14 Part du financement privé pour le climat dans le financement total pour le climat par région (moyenne 2021/2022)



Source : CPCS à partir de la base de données The Global Landscape of Climate Finance

8.5.4 Obstacles et opportunités pour une mobilisation efficace des financements climatiques en Afrique

Plusieurs obstacles pourraient expliquer la contribution limitée du financement climatique au financement des infrastructures en Afrique. Premièrement, les risques perçus comme élevés — allant de l'instabilité politique et de la volatilité monétaire à la faiblesse des systèmes juridiques — découragent les investisseurs nationaux et internationaux. À cela s'ajoute le fait que les projets d'adaptation au changement climatique, en particulier, manquent souvent de sources de revenus claires, ce qui réduit leur attractivité pour les capitaux privés. Deuxièmement, les systèmes financiers de nombreux pays africains sont sous-dimensionnés, avec un accès limité aux instruments de financement vert et des marchés de capitaux peu développés. Troisièmement, le coût du capital reste prohibitif : les taux d'emprunt souverains en Afrique subsaharienne sont en moyenne de 8 à 10 %, contre moins de 2 % dans les pays de l'OCDE (OCDE, 2023).

Malgré ces contraintes, il existe d'importantes possibilités d'augmenter le financement climatique à travers le continent. L'expansion des mécanismes de financement mixte, tels que ceux dirigés par l'Alliance mondiale pour l'énergie au service des populations et de la planète (GEAPP), peut contribuer à attirer les capitaux privés en atténuant les risques d'investissement. Il est également essentiel de renforcer les mécanismes de préparation des projets et le développement du pipeline, grâce à des plateformes telles que le Programme de préparation du Fonds vert pour le climat ou le Fonds pour l'énergie durable en Afrique (SEFA) de la BAD. Les marchés nationaux de la finance verte émergent lentement : des pays tels que le Nigeria, l'Afrique du Sud et le Kenya ont lancé des obligations vertes et développent des cadres de financement durable.

8.6 Tendances stratégiques du secteur

8.6.1 Transports

Le secteur des transports en Afrique connaît actuellement une transformation profonde, sous l'effet de la croissance démographique, de l'urbanisation, de l'intégration régionale, des impératifs climatiques et de la numérisation. Ces tendances stratégiques ont des implications directes sur les mécanismes de financement et l'évolution des investissements dans les infrastructures de transport sur le continent.

Urbanisation rapide et mobilité urbaine

L'urbanisation rapide de l'Afrique est l'une des tendances démographiques les plus marquantes du XXIe siècle. Avec une population urbaine qui devrait dépasser les 722 millions d'habitants d'ici 2030 (ONU-Habitat), les villes du continent sont confrontées à une pression croissante pour fournir des solutions de transport efficaces, accessibles et durables.

Les systèmes de mobilité urbaine, en particulier dans les grandes villes comme Lagos, Nairobi, Kinshasa et Le Caire, sont mis à rude épreuve par la congestion, la pollution et le manque de fiabilité des services. En réponse, de nombreuses villes africaines investissent dans des systèmes de transport public modernes tels que les bus à haut niveau de service (BHNS), les tramways (LRT) et les réseaux de métro. Parmi les exemples notables, citons les systèmes BRT à Lagos et Dar es Salaam, le LRT à Addis-Abeba, ainsi que l'extension du métro au Caire et sa mise en place à Abidjan.

Ces développements s'accompagnent souvent de la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine durable (PMUD), qui visent à intégrer l'aménagement du territoire et la planification des transports, à améliorer les infrastructures de transport non motorisées et à promouvoir un accès inclusif.

Par conséquent, les investissements dans les transports urbains en Afrique attirent de plus en plus de sources de financement diverses. Les IFI telles que la Banque mondiale, la BAD et l'AFD comptent parmi les principaux bailleurs de fonds des projets de mobilité urbaine, en particulier les systèmes BRT et LRT. Ces institutions combinent souvent des prêts souverains avec une assistance technique et des volets de renforcement des capacités.

Le financement climatique joue également un rôle croissant, en particulier dans les projets présentant d'importants avantages connexes en matière d'atténuation, tels que l'électrification des flottes de bus publics. Le Fonds vert pour le climat (FVC) et d'autres fonds d'investissement climatiques ont soutenu des initiatives pilotes en faveur des transports urbains à faible émission de carbone dans des pays tels que le Sénégal, le Togo et le Kenya.

Les partenariats public-privé (PPP) sont à l'étude pour les infrastructures de transport urbain, mais ils restent limités en raison de la complexité des modèles de recettes tarifaires et des coûts d'investissement élevés. Des modèles innovants tels que la récupération de la plus-value foncière et le développement axé sur les transports en commun sont à l'étude dans des villes comme Kigali et Nairobi, mais ne sont pas encore largement mis en œuvre. Les approches de financement mixte, qui combinent des fonds concessionnels et des capitaux commerciaux, sont de plus en plus utilisées pour améliorer la bancabilisé des projets et atténuer le risque lié à la demande dans les projets de mobilité urbaine à grande échelle.



Crédit image : CETUD
Sources : CETUD

Le système BRT de Dakar devrait transporter 300 000 passagers par jour tout en réduisant considérablement les temps de trajet de 95 à 45 minutes. À pleine capacité, il exploitera 144 bus articulés entièrement électriques, marquant ainsi une transition vers des transports urbains zéro émission dans les villes africaines. Le BRT intègre des caractéristiques de conception inclusives, garantissant l'accessibilité pour tous, y compris les femmes, les enfants et les personnes handicapées, avec des éléments tels que des quais de niveau, des passerelles, des pistes cyclables et un éclairage public adéquat.

L'un des points forts du système est l'utilisation de bus électriques à énergie solaire dotés d'une batterie d'une capacité de 560 kWh et d'une puissance de charge de 120 kW, qui nécessitent environ six heures pour une charge complète. La surveillance en temps réel garantit une charge efficace en fonction de la demande des passagers. Le système est également le premier en Afrique à formaliser le réseau de bus informel et à intégrer la participation du secteur privé, avec des entreprises telles que Dakar Mobilité qui supervisent l'exploitation des bus dans le cadre d'un accord de concession de 15 ans.

Dans le cadre de ce projet PPP, la Banque mondiale et la Banque européenne d'investissement ont financé la construction, le secteur privé investissant 144 millions de dollars, soutenus par 22 millions de dollars de l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA) de la Banque mondiale. Lors de la 3e édition des IJGlobal ESG Awards 2024, qui s'est tenue à Londres le 17 octobre 2024, le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) de Dakar a reçu le prix IJ Global ESG PPP Award.

Afin de répondre aux besoins des groupes à faibles revenus, les tarifs sont structurés de manière à être abordables, avec une réduction de 50 % pour les usagers marginalisés, soutenue par des subventions gouvernementales. En outre, 35 % des 1 000 emplois créés par le projet sont attribués à des femmes, et des mesures de sécurité basées sur le genre sont mises en œuvre.

Capacité de transport :
300 000
passagers par jour

Avantages environnementaux :
Environ
59 000
tonnes
de CO_2 évitées par an

Tarifs sociaux :
50
réduction des tarifs pour les utilisateurs cibles

Principaux partenaires financiers :
Banque mondiale, Banque européenne d'investissement (BEI) et Agence française de développement (AFD), pour un coût total du projet estimé à
300 millions d'euros

Contenu local :
30
des parts de la société d'exploitation sont réservées aux opérateurs locaux et à l'État sénégalais,
1500
emplois directs seront créés, sans compter les emplois indirects et induits.

Corridors de transport régionaux et facilitation des échanges

Le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) sont deux initiatives clés pour faire progresser l'intégration régionale.

Le PIDA en est actuellement à sa deuxième phase, avec 69 projets sélectionnés en fonction de leur viabilité et de leur adéquation avec l'approche intégrée des corridors. La phase 2 représente un investissement total de 160,7 milliards de dollars.

Les initiatives PIDA et ZLECA sont complémentaires, car le développement des infrastructures dans le cadre du PIDA devrait réduire les coûts commerciaux et accélérer l'intégration économique régionale dans le cadre de la ZLECA.

Toutefois, les projets de corridors sont généralement à forte intensité de capital et nécessitent des accords de financement à long terme, souvent sous la forme de prêts souverains accordés par des IFI et des donateurs bilatéraux.

Bon nombre de ces projets sont structurés dans le cadre de mécanismes de financement régionaux, avec des accords de partage des coûts entre les pays participants. Des autorités de corridor ou des unités régionales de mise en œuvre des projets sont souvent mises en place pour gérer la coordination et la mise en œuvre.

On observe également un recours croissant au financement concessionnel pour attirer les capitaux privés, en particulier dans le développement des routes à péage. Par exemple, des concessions de routes à péage voient le jour dans des pays tels que le Nigeria, le Ghana et le Mozambique.

En outre, les plans d'investissement au niveau des corridors intègrent de plus en plus des critères de résilience climatique, ce qui permet d'accéder à des financements pour l'adaptation provenant de sources telles que le Fonds d'adaptation et le Fonds africain pour le changement climatique de la BAD. Des plateformes de financement mixte telles que le Fonds d'infrastructure Africa50 et le Global Gateway UE-Afrique ont commencé à jouer un rôle dans la structuration de projets de corridors régionaux avec un financement mixte.

Modernisation des chemins de fer et transport de marchandises

Les réseaux ferroviaires africains sont en pleine revitalisation dans le cadre d'efforts plus larges visant à réduire les coûts logistiques et à promouvoir des modes de transport en vrac plus durables pour les matières premières et les produits manufacturés. Plusieurs pays modernisent leurs infrastructures ferroviaires, notamment l'Éthiopie, le Kenya, le Nigeria et le Maroc. La ligne ferroviaire à écartement standard (SGR) entre Mombasa et Nairobi et la ligne Addis-Abeba-Djibouti sont des exemples marquants d'investissements ferroviaires récents visant à améliorer la connectivité entre les ports et l'arrière-pays.

On observe également un regain d'intérêt pour les projets d'intégration ferroviaire régionale tels que le corridor de Lobito, qui relie l'Angola à la République démocratique du Congo et à la Zambie. Ces projets sont motivés par la nécessité de débloquer les corridors de ressources minérales, de réduire la dépendance au fret routier et de diminuer les émissions de carbone dans le secteur des transports.

Les projets ferroviaires comptent parmi les investissements infrastructurels les plus coûteux et reposent souvent sur une combinaison de prêts souverains, de financements accordés par des agences de crédit à l'exportation et d'accords bilatéraux, en particulier avec la Chine, qui est le principal bailleur de fonds en Afrique orientale et centrale. Les banques multilatérales de développement cofinancent de plus en plus ces projets, en particulier lorsque la viabilité de la dette est un sujet de préoccupation.

Compte tenu des coûts d'exploitation et de maintenance élevés, les concessions ferroviaires impliquant des opérateurs privés suscitent un intérêt croissant. Le succès de ces concessions dépend des cadres réglementaires, des volumes de fret et de la clarté des mécanismes de soutien de l'État.

Le financement mixte devient essentiel dans la structuration des projets ferroviaires, avec des instruments d'atténuation des risques soutenus par les bailleurs de fonds, tels que les garanties et les tranches de première perte, utilisés pour renforcer l'intérêt du secteur privé. Les chemins de fer axés sur le fret attirent également les investissements des sociétés minières et des autorités portuaires dans le cadre de stratégies logistiques intégrées.

Ports, transport maritime et plateformes logistiques

Avec plus de 90 % du volume des échanges commerciaux africains transitant par les ports maritimes[48], les infrastructures de transport maritime sont essentielles à la compétitivité économique du continent. Une vague de projets de modernisation portuaire a vu le jour, notamment l'extension des ports d'Abidjan, San Pedro, Tema, Mombasa, Durban et Walvis Bay. Ces investissements visent à augmenter la capacité de manutention des marchandises, à réduire le temps de rotation des navires et à accueillir des navires plus grands. Parallèlement, on assiste à un développement croissant des plateformes logistiques intérieures et des ports

48 Examen des transports maritimes. CNUCED. 2023

secs, en particulier dans les pays enclavés, afin d'améliorer la connectivité avec l'arrière-pays et de réduire les coûts logistiques.

Les autorités portuaires adoptent de plus en plus l'automatisation, les systèmes douaniers numériques et les outils de mesure des performances logistiques. En outre, les zones économiques spéciales (ZES) et les zones industrielles adjacentes aux ports sont encouragées afin de capter davantage d'activités à valeur ajoutée à proximité des portes d'entrée maritimes.

Le développement portuaire en Afrique a connu un succès relativement plus important pour attirer les investissements du secteur privé, souvent dans le cadre de modèles de construction-exploitation-transfert (BOT) ou de concession. Les principaux opérateurs mondiaux de terminaux, tels que DP World, Bolloré (qui fait désormais partie de MSC) et APM Terminals, ont été des investisseurs et des opérateurs actifs. Ces partenariats comprennent généralement un investissement initial en capital de la part du partenaire privé en échange de droits d'exploitation à long terme.

Les investisseurs institutionnels, tels que les fonds souverains et les sociétés de capital-investissement axées sur les infrastructures, manifestent également leur intérêt pour les investissements dans les ports et les plateformes logistiques en raison de leurs flux de trésorerie stables et de leurs rendements à long terme.

Le financement mixte reste pertinent pour les ports secs et les plateformes logistiques dans les contextes fragiles, où un soutien concessionnel est nécessaire pour améliorer la viabilité.

Les modernisations portuaires qui incluent des éléments de résilience climatique, tels que l'élévation des murs de quai et l'intégration d'énergies vertes, commencent également à avoir accès aux instruments de financement climatique.

Transport aérien et connectivité aéronautique

Bien que le transport aérien représente une part moins importante du secteur des transports en Afrique en termes de volume, il joue un rôle essentiel dans la connexion des régions éloignées et des pays enclavés, ainsi que dans la facilitation des affaires et du tourisme. Des initiatives stratégiques telles que le Marché unique africain du transport aérien (SAATM), menées par l'Union africaine, visent à libéraliser les services aériens et à promouvoir la concurrence entre les transporteurs africains. De nouveaux aéroports sont en cours de construction ou d'agrandissement dans des villes telles qu'Addis-Abeba, Accra et Kigali, dans le but de créer des pôles aériens régionaux.

Cependant, le secteur aérien africain continue de faire face à des défis, notamment des coûts d'exploitation élevés, une connectivité régionale limitée et des transporteurs nationaux sous-capitalisés.

Les infrastructures aéroportuaires sont de plus en plus financées par des PPP et des modèles basés sur les recettes, les concessionnaires investissant dans les terminaux passagers, les installations de fret et les services connexes. Dans certains pays, les autorités aéroportuaires sont des entreprises ou partiellement privatisées afin d'améliorer la gouvernance et d'attirer des capitaux.

On observe également un intérêt modeste mais croissant pour le financement d'infrastructures aéronautiques durables, telles que les terminaux d'aéroport alimentés à l'énergie solaire et les systèmes efficaces de contrôle du trafic aérien. La BAD et l'OACI travaillent à l'élaboration de cadres politiques visant à promouvoir le financement de l'aviation verte[49], bien que celui-ci en soit encore à ses balbutiements par rapport à d'autres modes de transport.

49 Le transport aérien en Afrique : comment favoriser le rattrapage. BAD. 2024

8.6.2 Énergie

Intégration régionale pour optimiser le financement

L'intégration régionale dans le secteur de l'énergie est essentielle pour optimiser l'utilisation des ressources énergétiques, réduire les coûts et améliorer la sécurité énergétique à travers l'Afrique. En reliant les réseaux nationaux et en facilitant le commerce transfrontalier de l'énergie, les pays peuvent partager leur surplus d'énergie, équilibrer l'offre et la demande et réduire le besoin de capacités de secours coûteuses. Cette intégration contribue à :

- Optimiser les ressources énergétiques : utiliser efficacement les diverses ressources énergétiques des différentes régions, telles que l'énergie hydraulique dans un pays et l'énergie solaire dans un autre.
- Réduire les coûts : baisser les prix de l'électricité grâce à des économies d'échelle et à la réduction des besoins en infrastructures redondantes.
- Améliorer la sécurité énergétique : renforcer la fiabilité et la stabilité de l'approvisionnement en électricité en mettant en commun les ressources et en se soutenant mutuellement en cas de pénurie ou de panne.

Le Plan directeur continental et le Marché unique africain de l'électricité (AfSEM) sont deux initiatives clés pour faire progresser l'intégration régionale sur le continent.



Le Plan directeur continental (CMP) est une vision pour un réseau énergétique bien intégré et efficace à travers l'Afrique, qui vise à renforcer la sécurité énergétique, la croissance économique et l'intégration régionale. Cette vision comprend le développement de réseaux électriques interconnectés, de cadres réglementaires harmonisés et d'un marché de l'électricité unifié qui facilite le commerce fluide de l'énergie à travers le continent. Il est mis en œuvre par l'AUDA-NEPAD, avec le soutien de l'Union européenne - Facilité d'assistance technique mondiale (EU-GTAF), de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) et de l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA)[50] .

Le CMP African Single Electricity Market (AfSEM) vise à établir un marché global de l'électricité à travers l'Afrique en interconnectant les différents pools énergétiques[51]. L'intégration des réseaux électriques du continent permet de mieux répondre à la demande à moindre coût. Cette approche, grâce à des gains d'efficacité et à des réductions de coûts associées, offre l'avantage de réduire les besoins de financement.

Besoins de financement supplémentaires pour la transition énergétique juste

La transition énergétique juste est un cadre qui vise à concilier le besoin urgent de décarbonisation avec l'impératif d'équité sociale et économique. Fondée sur les principes d'équité, d'inclusion et de durabilité, elle préconise des politiques intégrées qui protègent les emplois, recyclent les travailleurs concernés, élargissent l'accès à l'énergie et garantissent que les avantages de l'énergie propre, tels que l'amélioration de la santé, l'accessibilité financière de l'énergie et les nouvelles possibilités d'emploi, sont répartis équitablement.

Le concept de transition juste a pris de l'importance à l'échelle mondiale, en particulier dans les économies en développement et émergentes où les déficits d'accès à l'énergie et la forte dépendance aux combustibles fossiles se conjuguent à un espace budgétaire et à des capacités institutionnelles limités.

En Afrique, le modèle du Partenariat pour une transition énergétique juste (JETP) a commencé à prendre forme, avec l'Afrique du Sud comme exemple phare. Lors de la COP26 en 2021, l'Afrique du Sud a obtenu un engagement historique de 8,5 milliards de dollars de la part de partenaires tels que l'UE, les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France pour soutenir sa transition vers l'abandon du charbon. L'accord vise à accélérer la mise hors service des centrales à charbon vieillissantes, à moderniser le réseau électrique et à développer les énergies renouvelables, tout en créant des opportunités économiques pour les travailleurs et les communautés des régions dépendantes du charbon.

Système de stockage d'énergie par batterie (BESS)

L'intégration des systèmes de stockage d'énergie par batterie (BESS), qui permettent de pallier l'intermittence des sources d'énergie renouvelables telles que le solaire et l'éolien, fait partie de la tendance stratégique observée au cours de la période et constitue un élément essentiel de cette transition énergétique juste. En effet, l'intégration de sources d'énergie renouvelables variables, telles que le solaire et l'éolien, dans le réseau électrique nécessite des solutions de stockage d'énergie efficaces pour gérer les fluctuations de l'offre et de la demande. Les projets de stockage d'énergie jouent un rôle crucial pour garantir la stabilité et la fiabilité du réseau. Investir dans de telles infrastructures créera des besoins de financement supplémentaires, mais aussi des opportunités de financement.

50 https://nepad.org/continental-master-plan
51 https://au.int/en/afsem

Les projets de stockage d'énergie par batterie soutiennent les services publics et les consommateurs d'électricité en leur fournissant une alimentation de secours, en régulant la fréquence et en équilibrant l'offre et la demande. Ces utilisations, associées à la convergence des marchés régionaux et des réglementations, créent des sources de revenus variées. Dans de nombreuses régions, les propriétaires de batteries, y compris ceux qui sont implantés à proximité de projets solaires ou éoliens, tirent des revenus de multiples contrats et sources.

Voici un aperçu de certains modèles de revenus et considérations financières pour les projets de stockage d'énergie à l'échelle industrielle :

Type	Mécanisme	Structure de paiement
Contrats à prix fixe	Accords à long terme avec des parties solvables prévoyant le paiement d'un prix fixe pour le résultat d'un projet.	Revenus stables indépendamment des fluctuations des prix du marché
Contrats de tolage et de capacité	L'acheteur paie un paiement de capacité ou un « paiement pour l'utilisation de la batterie » pour obtenir le droit de distribuer de l'énergie.	Paiements basés sur l'énergie fournie à la batterie, qu'elle soit utilisée ou non, ou sur un montant mensuel fixe ajusté en fonction des performances.
Sources de revenus variables	Offrent un potentiel d'augmentation des revenus, mais sont soumises à la volatilité des prix du marché.	Non inclus dans le dimensionnement initial des prêts au projet ou des investissements en capitaux propres.
Ventes d'électricité en gros	L'association du stockage à des projets solaires ou éoliens permet de charger le système de stockage lorsque les prix du marché sont bas et de le décharger pendant les périodes de prix élevés.	Maximise les revenus pendant les périodes de prix élevés.
Services auxiliaires	Les projets de stockage vendent des services auxiliaires tels que la régulation de fréquence, les réserves d'exploitation et le contrôle de tension aux propriétaires de réseaux de transport ou aux opérateurs de réseaux.	Enchères basées sur le marché ou tarifs basés sur les coûts.
Modèles de revenus hybrides	Combine des sources de revenus fixes et variables. Pour les projets de batteries et les projets solaires + stockage, il est rare qu'il n'y ait qu'un seul contrat. Les développeurs de projets combinent des approches fixes et variables.	Combinaison de contrats à prix fixe et de sources de revenus variables.



Projet Hex BESS (Afrique du Sud) : 10 novembre 2023

Le projet Hex BESS d'Eskom est le plus grand système de stockage d'énergie par batterie en Afrique, avec une capacité de 1 440 MWh par jour et 60 MW de capacité solaire photovoltaïque.

Il fait partie de la phase 1 du projet BESS d'Eskom, qui comprend l'installation d'une capacité de stockage supplémentaire d'environ 833 MWh sur huit sites de sous-stations de distribution d'Eskom.

Sources :https://www.eskom.co.za/eskom-unveils-a-first-of-its-kind-largest-battery-storage-project-in-the-african-continent/

Hydrogène

Avec la tendance mondiale vers la neutralité carbone et dans le cadre de la transition énergétique juste, un élan s'est créé en faveur de la production d'hydrogène « propre ». Cet hydrogène propre est considéré comme essentiel pour réduire l'empreinte carbone des méthodes actuelles de production d'hydrogène et pour décarboner d'autres secteurs difficiles. En outre, il offre un potentiel en tant que solution de stockage d'énergie à long terme dans les systèmes dominés par les sources d'énergie renouvelables.

L'Afrique dispose d'un potentiel important pour la production d'hydrogène propre grâce à ses ressources abondantes en énergies renouvelables, essentielles pour produire de l'hydrogène propre à un coût compétitif.

Ces ressources énergétiques renouvelables positionnent l'Afrique comme un acteur clé sur le marché mondial de l'hydrogène, avec un potentiel de production et d'exportation d'hydrogène vert et bleu. Des pays comme le Nigeria, l'Algérie et l'Angola, avec leurs vastes réserves de gaz naturel de 203,16 billions, 159 billions et 343 billions de pieds cubes respectivement, peuvent tirer parti de la production d'hydrogène bleu comme produit d'exportation alternatif, contribuant ainsi à la diversification de leurs économies dépendantes des combustibles fossiles.[52]

52 Hydrogen Africa. (2024). La place de l'Afrique dans l'économie émergente de l'hydrogène. Magazine Hydrogen Africa. Extrait de https://hydrogen-africa.com/en/magazine/ , Chigozie Nweke-Eze, fondateur d'Integrated Africa Power (IAP) et membre du conseil d'administration de Hydrogen-Africa.

De nombreux pays préparent le terrain et lancent plusieurs projets pilotes ou industriels. Ces projets sont axés sur la production, le transport et éventuellement l'exportation d'hydrogène vert, ainsi que sur des projets visant à rendre plus écologiques les matériaux et les chaînes de valeur chimiques existants.

Bien que des investissements importants soient prévus (plus de 50 milliards de dollars d'ici 2030), le pipeline de projets africains dans le domaine de l'hydrogène est moins mature que la moyenne mondiale. Seuls environ 5 % du volume d'investissement des projets en Afrique en sont au stade de la conception technique préliminaire (FEED) ou au-delà, contre 20 % à l'échelle mondiale. En outre, seuls 1 % des projets en Afrique ont franchi le stade de la décision finale d'investissement (FID), contre 7 % à l'échelle mondiale.[53]

Ces contraintes soulignent la nécessité d'une planification minutieuse, de cadres financiers solides et d'une coopération internationale pour garantir le développement réussi de l'économie de l'hydrogène en Afrique.

Nouvelles opportunités pour la participation du secteur privé dans le secteur de l'électricité

Participation du secteur privé aux projets de transport d'électricité

L'extension et la modernisation des lignes de transport sont essentielles à la croissance du secteur électrique africain. Une infrastructure de transport efficace est nécessaire pour relier les sources de production d'électricité aux consommateurs, garantissant ainsi un approvisionnement stable et efficace. Ce besoin dépasse les frontières nationales et nécessite des investissements tant au niveau national que régional afin de faciliter les échanges transfrontaliers d'électricité et l'intégration des sources d'énergie renouvelables dans le réseau.

Malgré la récente augmentation des investissements dans d'autres domaines du secteur de l'électricité, les investissements dans les infrastructures de transport restent extrêmement faibles sur le continent. Historiquement, les investissements dans la production d'électricité ont été environ quatre fois plus élevés que ceux dans le transport et la distribution combinés en Afrique subsaharienne. Cette disparité importante souligne la nécessité cruciale d'augmenter les investissements dans le transport afin de garantir un secteur électrique équilibré et efficace.[54]

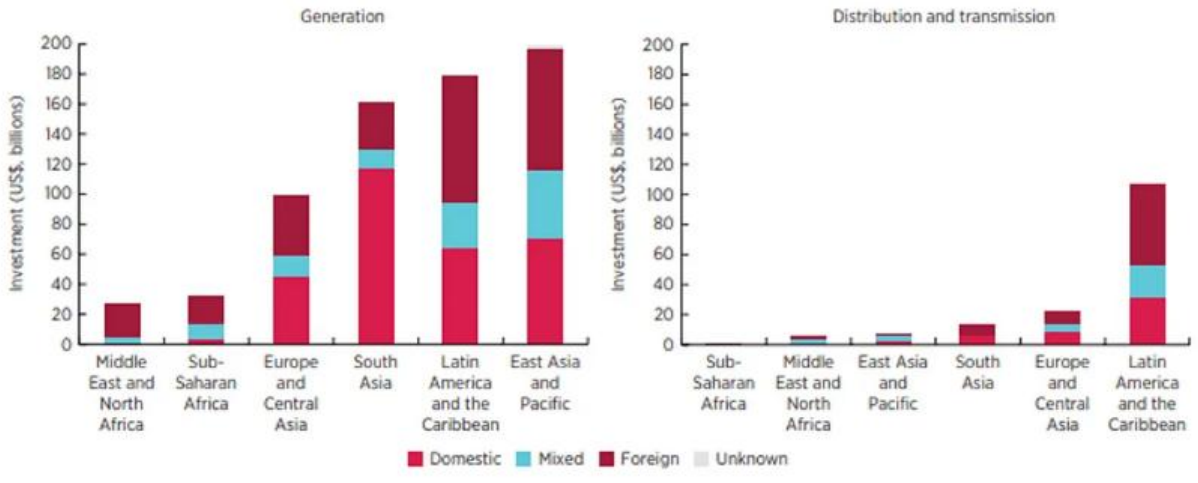


Figure 2. Global investment in Generation and Transmission & Distribution. Source: Based on World Bank, Private Participation in Infrastructure database, https://ppi.worldbank.org/

Source https://powerafrica.medium.com/the-missing-link-understanding-power-transmission-financing-d33ca4846fbe

53 Source : https://hydrogencouncil.
54 Source https://powerafrica.medium.

Les besoins d'investissement annuels estimés pour le secteur du transport d'électricité entre 2015 et 2040 se situent entre 3,2 et 4,3 milliards de dollars. Actuellement, la quasi-totalité des investissements dans le transport d'électricité en Afrique sont financés par des entreprises publiques ([55]). Cependant, le financement public est limité, en particulier dans les environnements soumis à des contraintes budgétaires. La forte dépendance à l'égard des capitaux publics pour les investissements dans le secteur de l'électricité peut entraîner des coûts d'opportunité élevés, en particulier dans les pays qui doivent relever d'autres défis socio-économiques urgents.

Le contrôle étatique des réseaux de transport est souvent justifié par le fait que le transport d'électricité est un monopole naturel, mieux géré par le secteur public. S'il est vrai que l'exploitation des réseaux de transport ne peut être compétitive par nature, cela n'empêche pas le secteur privé d'investir dans les infrastructures de transport. L'approche de la participation privée dans le transport doit être différente de celle de la production, mais elle reste une option viable pour améliorer l'efficacité et l'expansion du réseau de transport.[56]

La participation du secteur privé aux projets de transport en Afrique a été limitée, mais elle augmente progressivement. Des initiatives ont été prises ces dernières années pour introduire des IPT dans divers pays africains. Parmi ces pays, nous pouvons citer :

Kenya

Le Kenya est le pionnier du premier projet de transport d'électricité indépendant (IPT) du continent grâce à un partenariat public-privé (PPP) avec Africa50 et Power Grid Corporation of India Limited (PowerGrid). Ce projet comprend le développement, le financement, la construction et l'exploitation des lignes de transport d'électricité de 400 kV Lessos-Loosuk et de 220 kV Kisumu-Musaga. Cette initiative vise à améliorer l'approvisionnement en électricité dans l'ouest du Kenya et à stimuler la participation du secteur privé dans le sous-secteur du transport d'électricité64. Ce projet représente une avancée significative et pourrait marquer le début d'une nouvelle tendance dans le secteur du transport d'électricité en Afrique.

Tanzanie

La Tanzanie négocie actuellement avec le groupe Adani un projet de 900 millions de dollars pour la construction de lignes électriques à haute tension. Elle est également en pourparlers avec la société britannique Gridworks Development Partners LLP pour un projet de lignes électriques de 300 millions de dollars.[57]

Afrique du Sud

Le gouvernement sud-africain envisage activement la participation du secteur privé dans son secteur du transport d'électricité. Début 2024, le Trésor national a annoncé un appel à propositions pour un projet pilote impliquant un financement hors bilan afin d'accélérer les investissements du secteur privé dans le transport d'électricité. Cette initiative vise à permettre la participation directe du secteur privé au financement, à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures du réseau sans impact négatif sur le bilan d'Eskom. En outre, le projet de loi modificative sur la réglementation de l'électricité signé en août 2024 a introduit des réformes visant à établir un marché de l'électricité concurrentiel et facilite le développement des IPT.[58]

55 Source : Groupe de la Banque mondiale. 2017. Linking Up: Public-Private Partnerships in Power Transmission in Africa. © Banque mondiale, Washington, DC. http://hdl.handle.net/10986/26842
56 Groupe de la Banque mondiale. 2015. Private Sector Participation in Transmission Systems: Making It Work. © Banque mondiale, Washington, DC. https://documents1.worldbank.org/curated/pt/337861467990990322/pdf/100989-BRI-VC-PUBLIC-ADD-SERIES-Box393254B-Knowledge-Notes-LW52-OKR.pdf
57 https://energy.economictimes.indiatimes.com/news/power/nepal-signs-power-export-deal-with-bangladesh-and-india/113924805
58 https://www.fasken.com/en/knowledge/2024/06/financing-south-africas-grid-expansion-on-a-public-private-partnership-basis-a-viable-solution

Repenser la participation du secteur privé dans les projets solaires photovoltaïques : émergence de nouveaux modèles commerciaux et équilibre entre financement public et privé

Si les producteurs d'électricité indépendants (IPP) sont généralement considérés comme le modèle principal de production solaire en Afrique, il n'y a aucune raison fondamentale pour que les projets solaires soient entièrement financés par des acteurs privés. Chaque approche de financement, qu'elle soit publique, privée ou hybride, présente ses propres avantages et inconvénients.

De nouveaux modèles commerciaux apparaissent pour remédier à certaines des contraintes associées aux IPP, comme le modèle de location exploité par des entreprises telles que Scatec RELEASE. Ces modèles offrent flexibilité et évolutivité, permettant une approche plus équilibrée entre le financement public et privé. Le modèle de location pour l'énergie solaire photovoltaïque reproduit les approches de location utilisées par des entreprises telles que Karpowership et Aggreko grâce à l'utilisation de la location d'énergie photovoltaïque conteneurisée. Le contrat de location initial a généralement une durée de 5 ans et peut être reconduit. Après 15 ans, la centrale électrique est transférée au service public.

En conclusion, si les IPP jouent un rôle crucial dans le développement des projets solaires, une approche mixte ou hybride incluant des investissements publics et éventuellement du leasing constitue un tremplin viable. Cette stratégie permet non seulement de renforcer les capacités locales, mais aussi d'offrir aux entités publiques une plus

Étude de cas
Projet RELEASE au Cameroun

Le projet RELEASE de Scatec au Cameroun prévoit l'extension des centrales solaires de 28,6 MW et 19,2 MWh BESS. Les avantages à envisager le leasing au Cameroun sont les suivants :

- **Flexibilité opérationnelle :** le modèle de location est souvent mieux adapté dans les contextes où l'atténuation des risques et une intégration plus facile des centrales électriques sont souhaitées. Il permet une plus grande flexibilité pour répondre à l'évolution des besoins sans engager de ressources à long terme.
- **Complexité des garanties souveraines :** il est complexe de fournir des garanties souveraines sur de longues périodes, en particulier lorsque l'opérateur est soumis à un régime de concession à durée limitée. Parfois, la durée d'un IPP peut dépasser celle de la concession, ce qui rend le modèle de location plus approprié.
- **Sécurité régionale :** dans la région du Sahel, où la sécurité est une préoccupation majeure en raison de la présence de groupes armés tels que Boko Haram, le modèle de location permet le déploiement d'installations tout en réduisant les risques liés à la sécurité des infrastructures.
- **Réponse à une crise énergétique :** l'offre de Scatec est arrivée à un moment crucial, marqué par un stress hydrique et l'indisponibilité des centrales hydroélectriques, entraînant d'importantes coupures de courant. La capacité à construire rapidement une centrale électrique à l'aide de systèmes conteneurisés a été un facteur décisif.
- **Flexibilité du contrat :** le contrat de location offre des conditions flexibles, permettant un renouvellement en fonction des besoins et évitant les problèmes liés à la fin de la concession d'Eneo.

Sources :https://scatec.com/2024/06/10/release-by-scatec-extends-solar-plants-in-cameroon-by-28-6-mw-solar-and-19-2-mwh-bess/

grande flexibilité et de meilleures conditions de négociation avec les opérateurs privés, renforçant ainsi l'autonomie des pays africains dans le secteur de l'énergie.

Les obligations vertes, un modèle de financement innovant dans le secteur de l'énergie

Les obligations vertes sont devenues un mécanisme de financement essentiel pour les projets d'infrastructures énergétiques à travers l'Afrique, permettant la mobilisation de capitaux nationaux et internationaux en faveur des objectifs de développement durable. Ces titres de créance sont spécifiquement destinés à des projets qui apportent des avantages environnementaux, tels que les installations d'énergie renouvelable, les améliorations en matière d'efficacité énergétique et les initiatives d'atténuation du changement climatique. En s'alignant sur les normes mondiales de durabilité, les obligations vertes attirent un large éventail d'investisseurs qui cherchent à soutenir des projets respectueux de l'environnement.

Un exemple notable est le programme d'obligations vertes lancé par EnVolt, la filiale d'énergie renouvelable du groupe ENL basé à Maurice. En octobre 2023, EnVolt a lancé un programme d'obligations vertes de 2 milliards de roupies mauriciennes (environ 45 millions de dollars américains)[59] afin de financer la construction et l'exploitation de 13 centrales solaires photovoltaïques à Maurice, d'une capacité totale de 14,4 MWc.

Cette initiative représente la première émission d'obligations vertes à Maurice dans le cadre des Principes applicables aux obligations vertes 2021 de l'International Capital Market Association, créant ainsi un précédent pour le financement durable dans la région. Le programme est soutenu par MCB Capital Markets et FSD Africa, dans le but de renforcer la capacité du pays en matière d'énergies renouvelables et d'attirer les investissements privés sur les marchés financiers mauriciens.

Une autre avancée significative est l'émission, en février 2024, d'une obligation verte solaire d'un montant de 150 millions de dollars par la Société financière internationale (SFI) en partenariat avec Social Investment Managers and Advisors (SIMA)[60] . Cette obligation vise à financer des projets solaires à usage productif dans toute l'Afrique, en mettant particulièrement l'accent sur les petites et moyennes entreprises (PME) dans des secteurs tels que l'industrie manufacturière, les services, l'éducation, les soins de santé et la transformation agricole. La première clôture de l'obligation a bénéficié de contributions de diverses parties prenantes, notamment le programme Finland-IFC Blended Finance for Climate, la Global Energy Alliance for People and Planet (GEAPP) et des institutions financières de développement telles que FMO et DEG. Cette initiative devrait financer plus de 220 MW de projets d'énergie solaire et de stockage d'énergie sur site, contribuant ainsi à une réduction significative de la consommation de combustibles fossiles et des émissions de carbone.

Ces exemples soulignent le rôle croissant des obligations vertes dans le financement des projets d'infrastructure énergétique en Afrique.

59 https://fsdafrica.org/press-release/envolt-launches-pioneering-mur-2-0-billion-green-bond-programme-for-major-solar-energy-projects-in-mauritius-supported-by-mcb-capital-markets-and-fsd-africa/
60 https://www.ifc.org/en/pressroom/2024/ifc-and-sima-launch-150-million-solar-green-bond-for-african-solar-developers-alongside-finland-and-geapp

8.6.3 Eau

Le financement des infrastructures dans le secteur de l'eau en Afrique reste un défi important et persistant, malgré la reconnaissance croissante de son rôle central pour la santé publique, la sécurité alimentaire, le développement économique et la résilience climatique. Les infrastructures hydrauliques, qui vont de l'approvisionnement en eau et des systèmes d'assainissement urbains à l'irrigation, au stockage et à la lutte contre les inondations, nécessitent des investissements en capital substantiels à long terme. Cependant, le secteur souffre souvent de faibles rendements financiers, d'une gouvernance fragmentée, de mécanismes de recouvrement des coûts peu efficaces et d'une solvabilité limitée des services publics, autant de facteurs qui dissuadent les investissements privés et limitent les budgets publics.

En outre, la nature transversale de l'eau, qui touche l'agriculture, l'énergie, l'industrie et le développement urbain, complique les structures de financement, qui manquent souvent de planification intégrée et de mandats institutionnels clairs. Si les institutions financières internationales et les autres bailleurs de fonds continuent de jouer un rôle essentiel, leurs contributions sont loin d'atteindre les 30 à 50 milliards de dollars d'investissements annuels estimés nécessaires pour atteindre les objectifs d'accès universel et de résilience[61]. Pour combler cet écart, il faut des modèles de financement innovants, une amélioration des performances des services publics et des cadres politiques et réglementaires plus solides afin d'attirer les capitaux publics et privés.



61 Mind the Gap – Invest in Water Campaign. Programme d'investissement dans l'eau en Afrique (AIP). 2024

Manque de capacités techniques et financières pour développer des projets bancables et répondant aux besoins des communautés

De nombreuses recherches et praticiens soulignent le déficit critique et persistant de compétences au sein de nombreux services publics d'approvisionnement en eau et gouvernements infranationaux d'Afrique subsaharienne (ASS). Ce manque d'expertise technique, managériale et financière nuit à la prestation des services, entraînant des inefficacités systémiques, un faible recouvrement des coûts et une réduction des recettes. Les tarifs étant une source essentielle de financement pour l'expansion, l'exploitation et la maintenance des infrastructures hydrauliques, ce manque de capacités internes aggrave directement le déficit de financement des infrastructures. Sans la capacité de fournir des services efficaces ou de préparer des projets d'infrastructure bancables, les services d'eau ont du mal à attirer des investissements durables.

Les efforts visant à diversifier les sources de financement du secteur de l'eau sont encore limités par le manque de ressources humaines, en particulier dans les services publics peu performants. Le personnel de ces institutions est souvent peu familiarisé avec les mécanismes et instruments de financement innovants et ne dispose pas des compétences techniques, financières ou managériales nécessaires pour les mettre en œuvre. Selon le Groupe international de haut niveau sur les investissements dans le secteur de l'eau en Afrique (2023), il existe « des lacunes critiques en matière de compétences dans les domaines du leadership, de la gestion, de l'expertise financière (planification, budgétisation, audit, financement mixte) et de l'ingénierie de base, tant au sein des pouvoirs publics que chez les prestataires de services ». Ces déficits sont non seulement techniques, mais aussi stratégiques, ce qui entrave à la fois les opérations quotidiennes et la planification des investissements à long terme.

La Banque mondiale a également souligné l'importance du renforcement institutionnel, notant que « le renforcement des capacités est un domaine qui nécessite une attention particulière, car des capacités institutionnelles insuffisantes augmentent le risque pour les résultats de développement des projets de la Banque mondiale ». Il est donc essentiel de combler ces lacunes, non seulement pour améliorer les performances opérationnelles, mais aussi pour débloquer les ressources financières nécessaires pour répondre aux besoins de l'Afrique en matière d'infrastructures hydrauliques.

Recherche d'une « perspective économique globale sur l'eau »

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) préconise l'adoption d'une « perspective économique globale sur l'eau » pour orienter les décisions politiques et les investissements. Cette approche vise à reconnaître l'interdépendance profonde entre les systèmes hydriques et les activités économiques au sens large, en encourageant des stratégies plus intégrées et intersectorielles pour la gestion de l'eau. Dans ce cadre, l'eau n'est pas considérée uniquement comme un atout ou un service environnemental, mais comme un catalyseur stratégique de la productivité, de la résilience et du développement inclusif.

L'eau est une ressource fondamentale pour la vie et un intrant essentiel dans un large éventail de secteurs économiques. En Afrique, le secteur agricole, qui emploie jusqu'à 60 % de la main-d'œuvre et contribue de manière significative au PIB de nombreux pays, dépend fortement d'un approvisionnement fiable en eau. Selon l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), l'agriculture représente environ 70 % des prélèvements mondiaux d'eau douce, et ce chiffre est encore plus élevé dans les pays africains où l'eau est

rare et où l'agriculture irriguée est essentielle pour la sécurité alimentaire et les moyens de subsistance ruraux (FAO, 2023). En outre, l'eau est à la base de la production d'énergie, en particulier dans les systèmes dépendants de l'hydroélectricité qui prévalent en Afrique subsaharienne, et elle est vitale pour divers processus industriels, de l'exploitation minière à la fabrication et à la construction.

Les interdépendances complexes entre les secteurs de l'alimentation, de l'eau et de l'énergie, souvent appelées « approche nexus », sont désormais largement reconnues dans les milieux politiques et universitaires. Le concept de nexus met en évidence la manière dont les pénuries d'eau ou la mauvaise gestion peuvent avoir des répercussions en cascade sur la production alimentaire, la production d'énergie et la stabilité économique. Une étude réalisée par l'Institut international de gestion de l'eau (IWMI) et le Partenariat mondial pour l'eau (GWP) souligne la nécessité d'une planification tenant compte du nexus, en particulier dans des régions telles que le Sahel et la Corne de l'Afrique, où la variabilité climatique et la pénurie d'eau constituent des menaces importantes pour les résultats en matière de développement (IWMI-GWP, 2020).

Malgré cette prise de conscience, de nombreux investissements dans le secteur de l'eau, tant publics que privés, ne parviennent toujours pas à internaliser la pleine valeur économique de l'eau ni à saisir ses avantages indirects pour d'autres secteurs. L'eau est souvent sous-évaluée, ce qui entraîne un sous-investissement et une allocation inefficace. Le Groupe de haut niveau sur l'eau (réuni par les Nations unies et la Banque mondiale) a souligné l'importance de valoriser l'eau dans toutes ses dimensions – économiques, sociales et environnementales – afin d'orienter une meilleure prise de décision (ONU/Banque mondiale, 2018). Cela implique de reconnaître non seulement l'utilité directe des services liés à l'eau, mais aussi le rôle plus large de l'eau dans l'adaptation au changement climatique, l'égalité des sexes et la prévention des conflits.

Dans ce contexte, les gouvernements africains et leurs partenaires sont de plus en plus appelés à adopter des cadres de gestion intégrée des ressources en eau (GIRE) qui tiennent compte des liens intersectoriels et de la durabilité à long terme.

Pour ce faire, il faudra mettre en place des systèmes de données plus robustes, assurer une coordination interministérielle, renforcer les capacités et disposer d'instruments financiers qui alignent les investissements dans les infrastructures hydrauliques sur les priorités de développement plus larges.

Risques climatiques, infrastructures hydrauliques et déficit de financement en Afrique

Le changement climatique continue d'exercer une influence profonde sur le cycle mondial de l'eau, avec des implications considérables pour le développement et le financement des infrastructures à travers l'Afrique. Selon le Rapport sur les risques mondiaux (2024) du Forum économique mondial, les risques environnementaux, en particulier ceux liés à l'eau, dominent désormais le paysage mondial des risques. Les deux tiers des experts interrogés ont identifié les phénomènes météorologiques extrêmes comme la crise mondiale la plus probable en 2024, soulignant la préoccupation croissante de la communauté internationale concernant les conséquences matérielles des perturbations hydrologiques induites par le climat. Ces risques ne sont plus hypothétiques ; ils remodèlent déjà les priorités nationales et les décisions d'investissement dans les infrastructures, en particulier dans les régions vulnérables au climat comme l'Afrique subsaharienne.

L'un des phénomènes climatiques les plus immédiats qui affectent les infrastructures hydrauliques et leur financement est le phénomène El Niño-Oscillation australe (ENSO). La phase de réchauffement de l'ENSO, El Niño, devrait persister et s'intensifier dans les années à venir, entraînant une volatilité accrue des régimes pluviométriques sur tout le continent. Historiquement, les événements El Niño ont eu des impacts différenciés et graves dans toutes les régions africaines. Par exemple, en Afrique de l'Est, des pays comme le Kenya, la Somalie et la Tanzanie connaissent des pluies abondantes et des inondations prolongées, qui endommagent les routes, les ponts, les usines de traitement de l'eau et les systèmes d'assainissement. Le cycle actuel a déjà touché plus de 600 000 personnes, qui ont été déplacées et ont vu leurs infrastructures détruites à cause des inondations.

Ces chocs climatiques ont des conséquences directes sur le financement des infrastructures :

- Premièrement, ils augmentent le coût et le profil de risque des projets liés à l'eau, ce qui entraîne une baisse de la confiance des investisseurs, une augmentation des primes d'assurance et un retard dans le décaissement des fonds. Les infrastructures qui ne sont pas résilientes au changement climatique peuvent se dégrader rapidement, ce qui compromet leur valeur à long terme et le retour sur investissement.
- Deuxièmement, les gouvernements sont de plus en plus contraints de détourner des ressources publiques limitées vers les interventions d'urgence et la reconstruction, plutôt que vers le développement d'infrastructures à long terme.



Le mégaprojet « Bita » pour l'eau potable en Angola

L'usine fonctionnera grâce à une prise d'eau installée dans le fleuve Kwanza, qui coule près de Luanda avant de se jeter dans l'océan Atlantique. L'objectif du projet est donc de fournir un accès à grande échelle à l'eau potable afin de contribuer à la réalisation de l'ODD 6, « garantir l'accès universel à l'eau potable et à l'assainissement » d'ici 2030.

Le projet prévoit également la pose de 82 km de conduites principales pour alimenter quatre nouvelles lignes de distribution dans les zones périurbaines actuellement non desservies, au sud de la capitale Luanda. Il s'agit de Cabolombo, Mundial, Ramiros et Bita. Les conduites principales seront également prolongées pour alimenter deux centres de distribution existants mais sous-alimentés dans la banlieue de Luanda.

Le projet d'approvisionnement en eau de Bita a un coût d'investissement estimé à 1,08 milliard de dollars américains. Le financement a été levé auprès de plusieurs sources, notamment la Banque africaine d'import-export (AfriExim Bank), l'Agence française de développement (AFD), la British Standard Chartered, la Société Générale, la Crédit Agricole Corporate and Investment Bank du groupe Crédit Agricole, BNP Paribas et la Banque mondiale.

Crédit image : Afrik 21, 2022
Sources : Groupe de la Banque mondiale, 2023. lien

Cet effet d'éviction limite la marge de manœuvre budgétaire pour de nouveaux investissements en capital, en particulier dans des secteurs déjà sous-financés comme l'approvisionnement en eau, l'irrigation et l'assainissement urbain.

De plus, du point de vue du financement du développement, la variabilité climatique crée une incertitude qui complique la préparation des projets. Par exemple, la conception d'un réservoir d'eau ou d'un système d'irrigation sans données hydrologiques précises dans une région touchée par la variabilité liée à l'ENSO peut aboutir à des infrastructures surdimensionnées ou sous-performantes, ce qui est coûteux dans les deux cas. Les banques multilatérales de développement et les fonds climatiques soulignent désormais l'importance de la conception d'infrastructures résilientes au climat et de modèles de financement mixte qui intègrent des outils d'atténuation des risques tels que l'assurance climatique, le financement d'urgence et les normes d'infrastructure adaptatives.

L'intersection entre les chocs climatiques, les perturbations du cycle de l'eau et la vulnérabilité des infrastructures nécessite une augmentation du financement.

Instruments de financement innovants dans le secteur de l'eau

Des mécanismes de financement innovants tels que les modèles PAYGo (pay-as-you-go) et les structures de financement mixte sont de plus en plus utilisés pour financer des projets d'infrastructure hydraulique à travers l'Afrique. Ces approches visent à combler le déficit d'investissement important dans le secteur de l'eau, à améliorer l'accès à l'eau potable et à promouvoir le développement durable.

Le modèle PAYGo, initialement popularisé dans le secteur de l'énergie, est désormais adapté aux services liés à l'eau. Ce modèle permet aux consommateurs de prépayer les services liés à l'eau par petits montants, ce qui les rend plus abordables et accessibles, en particulier pour les ménages à faibles revenus. Au Kenya, par exemple, M-KOPA a étendu sa plateforme PAYGo aux pompes à eau, permettant ainsi aux petits exploitants agricoles d'accéder à des services d'irrigation sans avoir à supporter des coûts initiaux élevés.[62] Cette approche améliore non seulement l'accès à l'eau, mais soutient également la productivité agricole et la sécurité alimentaire.

Le financement mixte, qui combine des sources de financement publiques et privées, s'est également révélé prometteur dans le secteur de l'eau. Le programme Maji ni Maisha au Kenya en est un exemple notable, dans le cadre duquel la Banque mondiale a collaboré avec la K-Rep Bank pour accorder des prêts aux petits fournisseurs d'eau. Cette initiative a permis de mobiliser des fonds publics pour attirer des investissements privés, ce qui a permis d'étendre les services d'approvisionnement en eau aux communautés mal desservies.

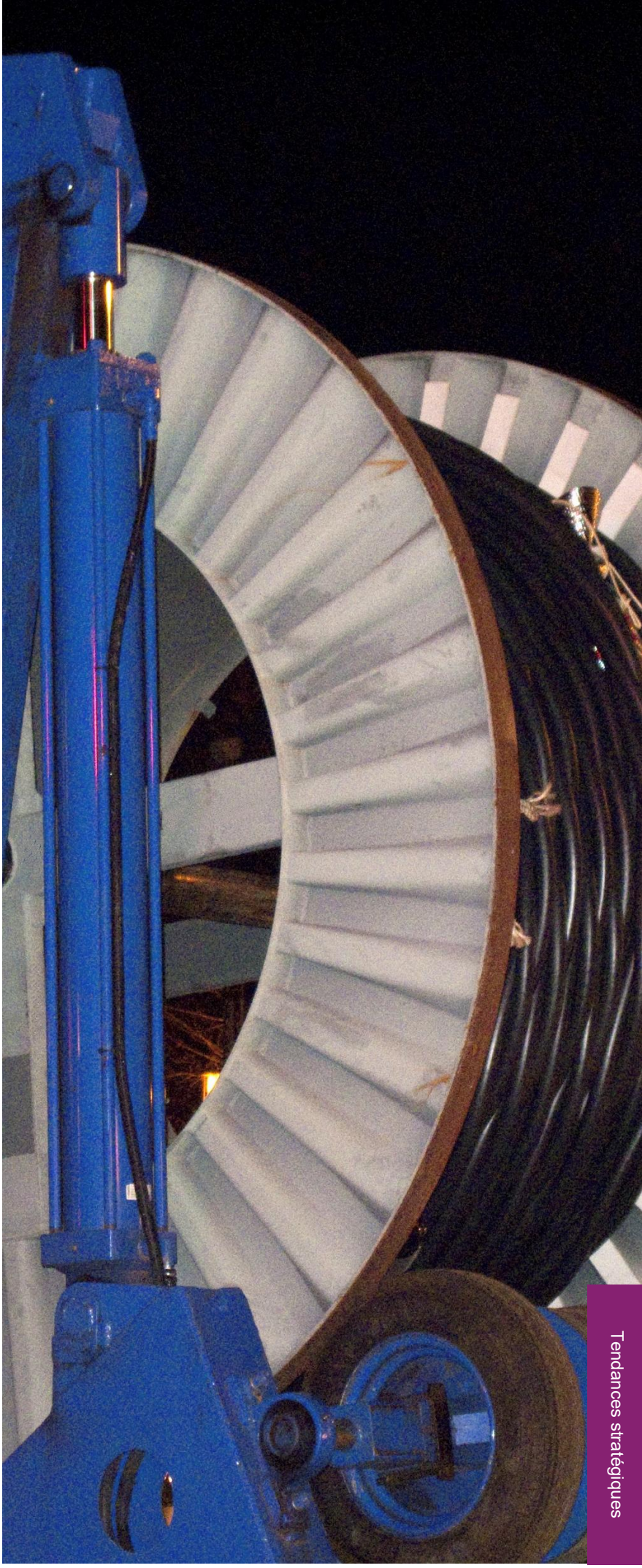
De même, en Angola, une structure de financement mixte novatrice a été mise en place pour développer un projet complet d'infrastructures hydrauliques, comprenant une station d'épuration, un réseau de transport et des réseaux de distribution. Ce projet, soutenu par divers acteurs, vise à améliorer l'accès à l'eau potable et à renforcer la résilience du pays face au changement climatique.

Ces exemples démontrent le potentiel des modèles PAYGo et du financement mixte pour relever les défis du financement du secteur de l'eau en Afrique.

62 https://efficiencyforaccess.org/wp-content/uploads/M-KOPA-pay-as-you-go-models.pdf

8.6.4 TIC

Les développements récents dans le financement des infrastructures TIC révèlent une évolution vers des approches intégrées qui couvrent tous les segments de la connectivité. Les investissements dans le premier kilomètre, tels que les câbles sous-marins et les stations d'atterrissage, continuent d'être menés par des consortiums et des partenariats public-privé. Les infrastructures du kilomètre intermédiaire, y compris les réseaux dorsaux nationaux à fibre optique, bénéficient d'un soutien accru de la part des institutions financières de développement afin de renforcer l'intégration régionale et la résilience des réseaux. Les solutions satellitaires apparaissent comme des alternatives rentables pour les zones difficiles d'accès. L'accès au dernier kilomètre est encouragé par le biais de financements mixtes et de subventions ciblées afin d'étendre la connectivité rurale. En outre, les infrastructures du « kilomètre invisible » — notamment les points d'échange Internet, la réglementation du spectre et les systèmes de cybersécurité — prennent de l'importance en tant que condition préalable à la mise en place d'écosystèmes numériques efficaces et sécurisés.



Infrastructure du premier kilomètre

Selon les données fournies par SubmarineCableMap.com, tous les pays côtiers africains, à l'exception de l'Érythrée, sont actuellement connectés à au moins un câble sous-marin à fibre optique. Cependant, six de ces pays dépendent d'une seule connexion par câble, ce qui les expose à une vulnérabilité importante en cas d'interruption du service. En cas de panne du câble, les réparations peuvent prendre plusieurs semaines, et la solution

alternative consistant à rediriger le trafic vers des réseaux terrestres vers des stations d'atterrissage sous-marines adjacentes peut ne pas offrir une capacité suffisante pour maintenir des niveaux de trafic normaux.

Les meilleures pratiques internationales recommandent que chaque pays établisse des connexions avec au moins deux systèmes de câbles sous-marins indépendants. Cette redondance permet d'atténuer le risque de perte de trafic, même si la capacité disponible pendant une perturbation est inférieure aux niveaux opérationnels normaux.

Pour mettre en œuvre efficacement cette redondance, les opérateurs nationaux de haut débit sont généralement tenus de devenir membres de consortiums de câbles sous-marins, en particulier ceux qui disposent de points d'atterrissage diversifiés à travers le continent africain. Le niveau de participation est généralement déterminé par les besoins en bande passante prévus de l'opérateur et sa couverture géographique. D'après les consultations d'experts, l'investissement minimum nécessaire pour financer l'infrastructure des câbles sous-marins, y compris la pose du câble et la mise en place d'une station d'atterrissage, est estimé entre 30 et 50 millions de dollars. En plus des dépenses d'investissement, les opérateurs doivent conclure des contrats de maintenance, qui impliquent généralement des frais annuels d'environ 1,5 million de dollars.

Ces chiffres soulignent l'importance des investissements nécessaires pour renforcer le segment « premier kilomètre » de l'infrastructure nationale des TIC. Il est essentiel de renforcer cette couche fondamentale pour garantir la résilience du réseau, minimiser les pertes de trafic de données et réduire l'impact économique négatif associé aux interruptions de service.

Infrastructure intermédiaire

L'extension des réseaux dorsaux nationaux dans les pays africains nécessite des investissements en capital considérables, qui varient considérablement en fonction de la taille géographique et de la répartition de la population. Dans de nombreux cas, la connexion à une zone urbaine ou périurbaine nouvellement ciblée implique le déploiement d'une infrastructure fibre supplémentaire à partir du nœud le plus proche du réseau existant. Cela peut également nécessiter une mise à niveau de la capacité des liaisons actuelles afin de faire face à l'augmentation des volumes de données induite par la demande en haut débit. Plus la longueur et la complexité du réseau dorsal national augmentent, plus le risque de coupures de service augmente. Pour maintenir une qualité de service et une fiabilité du réseau adéquates, les opérateurs doivent mettre en œuvre des conceptions résilientes, généralement en développant des topologies de réseau maillées qui permettent le réacheminement du trafic en cas de panne.

Dans les régions à faible densité de population ou à faible viabilité commerciale, en particulier dans les zones rurales ou reculées, le retour financier sur ces investissements dans les infrastructures est souvent insuffisant pour attirer les capitaux privés. Dans de tels cas, les financements publics et les financements concessionnels jouent un rôle essentiel dans l'extension des infrastructures dorsales afin de garantir la réalisation des objectifs de service universel.

Selon les estimations du Fonds monétaire international (FMI), la mise en place d'une connectivité à large bande pour 90 % de la population en Afrique subsaharienne nécessiterait un coût annuel total d'environ 23 milliards de dollars pour le seul segment « middle mile », couvrant à la fois les dépenses d'investissement et les dépenses

opérationnelles. En termes d'investissement en capital, le besoin annuel total est estimé à 91 milliards de dollars, ce qui souligne l'ampleur du financement nécessaire pour combler le déficit d'infrastructures numériques dans la région.

Possibilité d'utiliser l'accès par satellite pour desservir les zones rurales

L'ampleur et la géographie des investissements dans les infrastructures TIC en Afrique subsaharienne constituent des contraintes importantes pour connecter rapidement les localités éloignées et isolées, en particulier lorsque le déploiement de la fibre terrestre nécessiterait des infrastructures linéaires étendues et coûteuses. Dans ce contexte, les solutions haut débit par satellite offrent une alternative pratique pour étendre les services aux petites communautés dispersées sans avoir à construire immédiatement des liaisons dorsales nationales ou régionales. Cependant, cette approche dépend des conditions réglementaires, notamment la délivrance de licences d'exploitation aux fournisseurs de services satellitaires, et implique généralement l'acheminement des données via des stations terrestres situées à l'extérieur du pays, ce qui soulève des préoccupations potentielles liées à la souveraineté et à la sécurité des données nationales.

Outre les considérations réglementaires, les solutions satellitaires sont souvent associées à des coûts d'exploitation plus élevés, ce qui se traduit par des tarifs plus élevés pour les utilisateurs finaux, en particulier pour les services vocaux et de données dans les zones à faibles revenus. Selon le Fonds monétaire international (FMI), le coût estimé de la fourniture d'une

Connexion Internet par accès satellite

1. Malawi : licences et défis

En octobre 2022, l'Autorité de régulation des communications du Malawi (MACRA) a accordé à Starlink trois licences pour opérer dans le pays : pour l'infrastructure réseau, les services réseau et les services d'application. Cette décision fait suite à des engagements antérieurs entre le gouvernement et SpaceX, initiés début 2022.

Starlink a officiellement lancé ses services au Malawi en juillet 2023, offrant un accès Internet haut débit par satellite. Les coûts initiaux pour les utilisateurs étaient estimés à environ 577 726 MWK (environ 550 dollars) pour le matériel et 52 000 MWK (environ 49 dollars) par mois pour le service. Le service ciblait les zones rurales mal desservies et a été salué comme une avancée vers la réduction de la fracture numérique (Source : Connecting Africa).

Cependant, en octobre 2024, Starlink a suspendu les nouvelles ventes d'abonnements résidentiels et de certains abonnements professionnels. Cette suspension faisait suite à une décision réglementaire de la MACRA rejetant la demande d'ajustement des prix de Starlink, qui avait été proposée en réponse à la forte dévaluation du kwacha malawien. Cet incident met en évidence la complexité des opérations dans un environnement macroéconomique et réglementaire instable en Afrique (Source : Techzim).

connectivité par satellite aux régions difficiles d'accès s'élève à environ 200 dollars par mois, généralement répartis entre un groupe de 12 utilisateurs. Ce modèle implique un coût opérationnel annuel estimé à 5 milliards de dollars pour l'Afrique subsaharienne afin de couvrir ces zones mal desservies.

En 2025, Starlink, l'un des principaux fournisseurs de services haut débit par satellite en orbite basse, n'avait obtenu des licences d'exploitation que dans 18 à 20 pays africains. Dans certaines grandes agglomérations urbaines, les abonnements disponibles seraient déjà saturés. Starlink propose également un forfait « prioritaire » de 1 To de données par mois, destiné aux petites entreprises ou aux centres communautaires partagés dans les zones rurales. Le coût de ce service est d'environ 250 dollars par mois et peut être partagé entre 15 à 20 utilisateurs dans des villages isolés. Cependant, la visibilité des prix et la disponibilité peuvent varier selon les pays, les paramètres de la monnaie locale et les préférences linguistiques sur la plateforme du fournisseur.

2. Somalie : nouvelle entrée sur le marché en 2025

En avril 2025, la Somalie est devenue le dernier pays africain à autoriser Starlink, après plus de deux ans de discussions réglementaires. Le ministère des Communications et des Technologies a annoncé que l'octroi de cette licence visait à améliorer la connectivité dans toute la Somalie, en particulier dans les zones rurales et touchées par des conflits, où les infrastructures fibre optique et mobiles sont insuffisantes.

Elon Musk a confirmé la disponibilité de Starlink en Somalie par le biais d'une annonce publique, plaçant le pays parmi la liste croissante des États africains qui adoptent l'internet par satellite pour leur développement numérique (Source : Reuters).

Infrastructure du dernier kilomètre – Partage du réseau d'accès radio (RAN)

L'infrastructure du dernier kilomètre est construite par les opérateurs, mais l'investissement de deux ou trois RAN dans la même zone n'est pas rentable. Une solution, également utilisée dans les pays développés, consiste à partager le RAN.

Le partage du RAN est une approche dans laquelle deux opérateurs ou plus décident de collaborer pour construire un seul RAN (y compris les fréquences, les équipements radio, les antennes) et d'en partager l'utilisation, sur la base d'un accès égal, chaque opérateur ayant ses propres abonnés et proposant ses propres tarifs. Les opérateurs peuvent ainsi réduire les coûts de déploiement, les licences de spectre, les problèmes d'acquisition de sites et les coûts d'exploitation. Le partage du RAN peut être convenu dans une zone dédiée ou à l'échelle nationale. Cette solution semble rentable dans les zones rurales non couvertes. Il est donc recommandé que les régulateurs des TIC autorisent davantage cette approche.

Il convient de noter que si les opérateurs utilisent la technologie 4G, qui est plus efficace que la 2G ou la 3G, les coûts d'investissement annuels du RAN sont estimés à 25 milliards de dollars et les coûts d'exploitation annuels s'élèvent à près de 30 milliards de dollars en Afrique subsaharienne[63] . En fonction du nombre d'opérateurs dans les pays, le partage du RAN pourrait réduire ces besoins d'investissement dans le dernier kilomètre de 25 % ou plus.

Toutefois, le cadre réglementaire du partage du RAN est essentiel pour favoriser une croissance efficace, inclusive et durable des télécommunications. Un cadre réglementaire clair et favorable garantit une concurrence loyale, empêche les pratiques monopolistiques et établit des lignes directrices en matière de partage des coûts, de qualité de service et d'attribution des fréquences. De plus, un cadre réglementaire solide renforce la confiance des investisseurs et encourage la participation du secteur privé au marché africain des TIC. Il apporte une clarté juridique sur des questions telles que la responsabilité, la confidentialité des données et la sécurité des infrastructures, qui sont essentielles à la collaboration entre opérateurs.

Une réglementation efficace s'aligne également sur les normes internationales, facilitant les initiatives transfrontalières de partage des réseaux d'accès radio (RAN) qui peuvent optimiser l'utilisation des ressources au niveau régional sur le continent.

Le kilomètre invisible

L'expansion des infrastructures à large bande sur les réseaux TIC nécessite de se concentrer de manière globale sur le « kilomètre invisible », qui englobe toutes les tâches et tous les investissements sous-jacents nécessaires pour garantir la sécurité, la fiabilité et la confiance dans les services numériques. Bien qu'elles ne soient pas immédiatement visibles pour les utilisateurs, ces tâches sont essentielles pour protéger les données personnelles, lutter contre les cybermenaces et maintenir l'intégrité des systèmes de communication.

Le kilomètre invisible comprend les cadres juridiques, la surveillance réglementaire et les structures de gouvernance, qui sont tous essentiels pour protéger les utilisateurs et garantir que les fournisseurs de haut débit opèrent de manière transparente et efficace. Les gouvernements ont la responsabilité de promulguer des lois et des réglementations, notamment des lois sur la protection des données et des lois sur la cybercriminalité, qui nécessitent des investissements importants dans l'élaboration de politiques et les mécanismes d'application.

63 FMI – Estimation des besoins d'investissement dans les infrastructures numériques pour parvenir à l'accès universel au haut débit p18 – février 2023

Les opérateurs, quant à eux, doivent investir dans des licences, la conformité aux normes de cybersécurité et la création d'infrastructures de sécurité robustes telles que des pare-feu, des logiciels antivirus et des technologies de cryptage des données. Par exemple, des pays africains comme le Kenya et l'Afrique du Sud ont mis en place des cadres nationaux de cybersécurité afin d'améliorer la confiance dans les services TIC et d'atténuer les risques cybernétiques. Ces efforts exigent des investissements continus dans les technologies et les ressources humaines afin de garder une longueur d'avance sur les menaces numériques en constante évolution.

Les fournisseurs de services, y compris les plateformes de contenu et les opérateurs de services cloud, jouent également un rôle essentiel dans le « mile invisible ». Ils investissent dans le développement de logiciels, les réseaux de diffusion de contenu (CDN) et la gestion de plateformes afin de garantir la disponibilité, l'évolutivité et l'accessibilité des services en ligne. Au Nigeria, par exemple, le gouvernement s'est associé à des acteurs du secteur privé pour améliorer la culture numérique et veiller à ce que le développement des compétences en TIC soit en adéquation avec les besoins du marché, favorisant ainsi l'innovation locale et la mise en place d'écosystèmes de contenu durables.

Le Fonds monétaire international (FMI) estime que le coût annuel lié à la réglementation des réseaux TIC, ainsi qu'au développement des compétences et des contenus, s'élève à environ 10 milliards de dollars dans toute l'Afrique subsaharienne. Toutefois, cette estimation ne tient pas compte des investissements supplémentaires nécessaires dans les infrastructures physiques telles que les centres de données ou le développement de plateformes logicielles, qui font également partie intégrante du « mile invisible ». Ces centres de données sont essentiels pour héberger les énormes quantités de données générées par les utilisateurs, et leur rôle dans le traitement et le stockage des données devient de plus en plus important avec l'essor du cloud computing et des applications Big Data.

Les infrastructures de soutien, telles que les centres de données, l'approvisionnement en électricité et les points d'échange Internet (IXP), constituent un autre élément essentiel du « mile invisible ». Sans une alimentation électrique fiable et ininterrompue, par exemple, les centres de données ne peuvent pas fonctionner, ce qui peut entraîner des interruptions de service. Les IXP, qui facilitent l'échange efficace du trafic Internet entre les réseaux locaux, sont essentiels pour réduire la latence et garantir des connexions plus rapides et plus fiables.

Des pays comme le Kenya et l'Ouganda ont réussi à mettre en place des IXP qui réduisent la dépendance vis-à-vis des routes de données internationales, aidant ainsi les réseaux locaux à fonctionner plus efficacement et à réduire leurs coûts.

En outre, les services et les plateformes cloud nécessitent de plus en plus des infrastructures de centres de données robustes et sécurisées. Dans des pays comme l'Afrique du Sud et le Nigeria, le développement des services cloud privés et publics est soutenu par des investissements dans des centres de données, qui sont également reliés à des hubs régionaux plus importants. Cette infrastructure est essentielle non seulement pour héberger des services, mais aussi pour stimuler l'innovation numérique à travers le continent. Ces investissements ont le potentiel de réduire les coûts d'exploitation des entreprises et de permettre l'accès à des services informatiques abordables et performants.



Recommandations 9

Les principaux cadres et stratégies politiques qui guident actuellement le financement des infrastructures en Afrique englobent diverses initiatives récentes visant à combler les déficits de financement et à améliorer la mise en œuvre des projets. Ces politiques comprennent le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) de l'Union africaine, qui vise à remédier au déficit infrastructurel du continent en promouvant les projets transfrontaliers et l'intégration régionale.

Les cinq priorités de la Banque africaine de développement (BAD) jouent également un rôle important, en particulier les initiatives « Intégrer l'Afrique » et « Éclairer et alimenter l'Afrique », qui visent à améliorer la connectivité et l'accès à l'énergie grâce à des investissements substantiels dans les infrastructures.

Des initiatives récentes ont encore renforcé ces cadres, tels que les objectifs de développement durable (ODD) et la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA), qui mettent l'accent sur le développement durable et inclusif. L'efficacité de ces stratégies se traduit par une mobilisation accrue des ressources des secteurs public et privé. Par exemple, la ZLECA a stimulé les investissements dans les corridors économiques régionaux, facilitant ainsi le commerce et l'industrialisation.

En outre, la mise en œuvre d'instruments de financement innovants tels que les obligations d'infrastructure, les PPP, le recyclage d'actifs et les mécanismes de financement mixte a contribué à combler les déficits de financement. Ces outils ont permis un partage des risques plus efficace et ont permis de mobiliser des capitaux supplémentaires, contribuant ainsi à l'amélioration des résultats des projets.

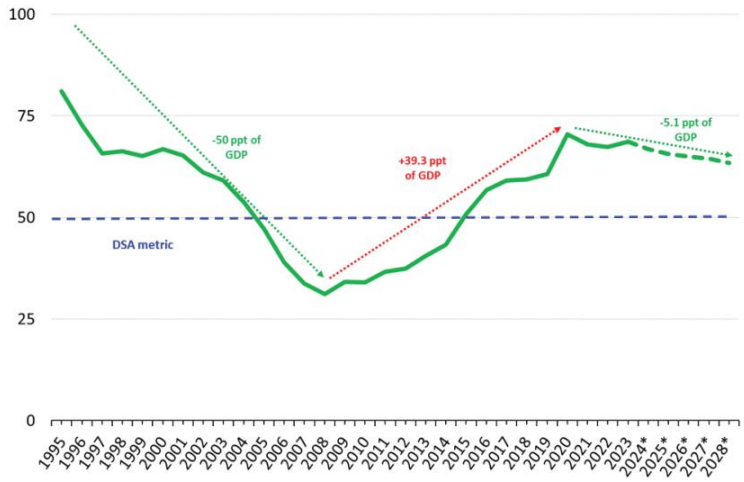
L'impact de ces politiques et initiatives est évident dans l'amélioration de la mise en œuvre des projets à travers le continent, le nombre de projets réalisés ayant continué d'augmenter au cours de cette période, notamment des projets continentaux phares tels que la centrale hydroélectrique de Nachtigal au Cameroun, le corridor Abidjan-Lagos en Afrique de l'Ouest ou le BRT à Dakar, pour n'en citer que quelques-uns. En s'attaquant aux obstacles réglementaires et institutionnels, ces stratégies ont rationalisé les processus et favorisé une meilleure coordination entre les parties prenantes. Cela a permis une exécution plus efficace des projets d'infrastructure, garantissant ainsi leur efficacité. Dans l'ensemble, les efforts concertés des gouvernements africains, des organisations régionales et des partenaires internationaux transforment progressivement le paysage des infrastructures, ouvrant la voie au développement durable et à la croissance économique.

Toutefois, plusieurs défis politiques doivent être surmontés pour augmenter le volume et permettre un financement plus ciblé des infrastructures. Les points ci-dessous offrent un aperçu de certaines des idées politiques les plus marquantes en matière de financement des infrastructures en Afrique.

9.1 Réformes visant à limiter les effets de la dette sur les transferts internationaux de fonds

Comme indiqué à la section 8.1, les gouvernements africains ont eu recours à l'endettement au début des années 2010 afin d'accroître leur marge de manœuvre budgétaire pour le développement grâce à des projets d'infrastructure. Le contexte de taux d'intérêt bas et la flambée des prix des matières premières ont encouragé les pays africains à recourir à des dettes à long terme excessives pour investir dans les infrastructures. En conséquence, le financement global des infrastructures a atteint son apogée en 2013, au moment où les prix des matières premières étaient au plus haut ; il a touché le fond lorsque les prix des matières premières se sont effondrés en 2016 ; il s'est progressivement redressé à la fin des années 2010, avant de chuter à nouveau sous l'effet de multiples chocs au début des années 2020.

Figure 9-1 : Dette publique centrale. Pays africains. 1995-2028 (pourcentage du PIB).



Source : Afreximbank. État des lieux du fardeau de la dette en Afrique en 2024.

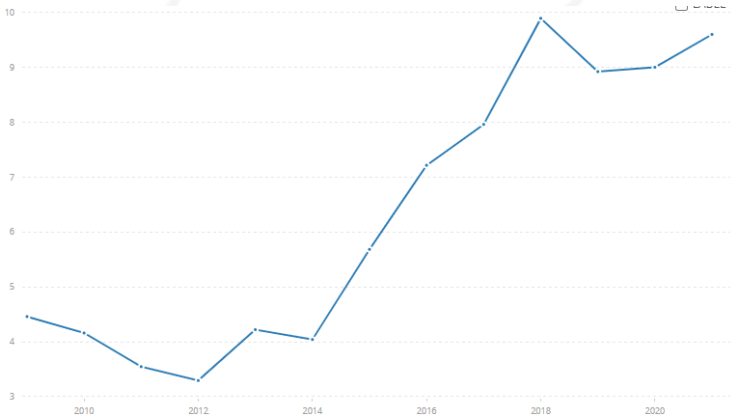
En 2020, de nombreux pays ayant déjà accumulé une dette importante au cours des périodes précédentes de taux d'intérêt bas et de prix élevés des matières premières, ils se sont retrouvés exposés à un risque élevé de surendettement.

Cette capacité d'emprunt limitée a entravé la capacité des gouvernements africains à investir dans les développements d'infrastructures nécessaires, exacerbant les déficits de financement existants et soulignant le besoin urgent de stratégies d'investissement durables et diversifiées.

Compte tenu des préoccupations croissantes liées à la dette, les Nations unies ont appelé, début 2023, à une réforme de l'architecture financière internationale[64] en :

- **S'attaquer au coût élevé de la dette et au risque croissant de surendettement et créer un mécanisme de restructuration de la dette** afin de remédier à la lenteur des progrès du cadre commun du G20 pour le traitement de la dette, due aux difficultés de coordination entre les créanciers et à l'absence de clauses de suspension automatique du service de la dette pour les pays participants.
- **Rendre le système plus inclusif**, en améliorant la participation réelle et effective des pays en développement à la gouvernance de l'architecture financière internationale.
- **Fournir une plus grande liquidité en temps de crise,** en développant le financement d'urgence, afin que les pays ne soient pas contraints de s'endetter en dernier recours, notamment grâce à une utilisation renforcée des droits de tirage spéciaux, à une suspension temporaire des surtaxes du FMI et à un accès accru aux fenêtres de quota pour le financement d'urgence du FMI.

Paiements d'intérêts (% des recettes) Afrique subsaharienne (à l'exclusion des pays à revenu élevé). 2009-2021



Source : Fonds monétaire international, Annuaire des statistiques des finances publiques et fichiers de données.

- **Des financements plus importants et de meilleure qualité, avec une augmentation massive des financements abordables à long terme**. La transformation et l'expansion des banques multilatérales de développement afin de soutenir le développement durable à long terme et d'augmenter les ressources privées. Des financements plus concessionnels ; le respect des engagements en matière d'aide et de financement climatique.

En ce qui concerne ce dernier point, le Groupe de la Banque mondiale a mis en œuvre une série de réformes et développé des instruments financiers innovants dans le cadre de la révision **du cadre d'adéquation des fonds propres**, recommandée par le groupe d'experts du G20 en 2023. Ces mesures financières comprennent :

- La fourniture de produits de capital hybride aux actionnaires afin d'augmenter la valeur du capital appelable en cas de circonstances extrêmes
- La réduction du ratio minimum entre fonds propres et prêts de 19 % à 18 %

64 Stimulus du Secrétaire général des Nations Unies en faveur des ODD pour la réalisation de l'Agenda 2030. Février 2023

- L'amélioration des conditions de financement, qui comprend l'introduction d'un délai de grâce pour le paiement des commissions d'engagement sur les soldes non décaissés, la suppression de la prime de remboursement anticipé afin d'élargir les options de remboursement des clients, l'introduction de tarifs réduits pour les prêts à court terme dont l'échéance finale est de sept ans, et l'extension des tarifs les plus bas de la BIRD aux petits États les plus vulnérables
- Augmentation des limites des garanties bilatérales des actionnaires jusqu'à 10 milliards de dollars.

Selon la Banque mondiale, ces mesures pourraient permettre de « *lever plus de 150 milliards de dollars de financement supplémentaire sur 10 ans* ». En d'autres termes, la mise en œuvre des recommandations ci-dessus pourrait débloquer des capitaux substantiels pour la transformation structurelle grâce au financement des infrastructures en Afrique.

Les échanges de dette constituent un autre instrument possible pour limiter l'effet de la dette. Dans un contexte de vulnérabilité croissante de la dette sur le continent africain, les échanges de dette apparaissent comme un instrument pragmatique pour alléger les pressions budgétaires tout en mobilisant des ressources pour les besoins critiques en matière de développement. Les échanges de dette, en particulier les échanges de dette contre développement ou de dette contre climat, permettent aux pays ou institutions créanciers d'annuler une partie de la dette extérieure d'un pays en échange d'un engagement à investir au niveau national dans des secteurs convenus. Pour les pays africains confrontés à des coûts élevés de service de la

En janvier 2023, le Cap-Vert et le Portugal ont signé un accord bilatéral d'échange de dette contre des mesures climatiques, convertissant une partie de la dette extérieure de l'archipel en investissements locaux pour l'action climatique. Dans le cadre de cet accord, le Portugal a accepté de restructurer 12 millions d'euros de la dette souveraine du Cap-Vert, permettant ainsi de réorienter ces fonds vers des projets qui soutiennent la résilience climatique, le développement des énergies renouvelables et la durabilité environnementale. Cette initiative reflète la reconnaissance internationale croissante de la nécessité de lier l'allègement de la dette au financement du développement durable, en particulier pour les pays vulnérables au changement climatique.

Les fonds réaffectés sont destinés à soutenir le programme national du Cap-Vert en matière de climat, notamment son objectif ambitieux d'atteindre une production d'électricité 100 % renouvelable d'ici 2040. Cet échange permet non seulement de réduire la charge fiscale liée au service de la dette extérieure, mais aussi de combler les déficits de financement urgents dans les secteurs de la transition énergétique et de l'environnement. Ce cas illustre comment les échanges dette-climat peuvent servir d'outil pratique pour aligner les intérêts des créanciers et des débiteurs, favorisant à la fois la viabilité budgétaire et les objectifs de développement à long terme. Par conséquent, la plupart des pays de la région devront réduire leur déficit budgétaire dans les années à venir. En ce qui concerne la composition des ajustements, les pays d'Afrique subsaharienne ont tendance à trop compter sur les réductions des dépenses pour réduire leurs déficits budgétaires.

dette et à un espace budgétaire limité, ces mécanismes offrent un double avantage : une réduction immédiate des obligations de remboursement des intérêts et du principal, et la réorientation des fonds vers des secteurs prioritaires tels que les infrastructures, la transition énergétique, la santé ou l'éducation.

Dans un contexte où les sources traditionnelles de financement concessionnel diminuent et où les emprunts extérieurs sont de plus en plus coûteux, les échanges de dette offrent une alternative pour combler les déficits de financement des infrastructures sans aggraver le risque souverain. Ils peuvent également attirer le soutien des bailleurs de fonds et du secteur privé lorsqu'ils s'inscrivent dans le cadre d'agendas mondiaux tels que l'adaptation au changement climatique ou le développement durable.

Pour être efficaces, les conversions de dette doivent toutefois s'inscrire dans des cadres plus larges de gestion de la dette et d'investissement public, garantissant la transparence, la responsabilité et l'alignement sur les stratégies nationales de développement. Lorsqu'elles sont soigneusement conçues, elles peuvent servir non seulement de mécanisme d'allègement financier, mais aussi de catalyseur pour des investissements durables.

Si cela peut s'avérer nécessaire dans certains cas, les mesures fiscales, telles que la suppression des exonérations fiscales ou la numérisation des systèmes de déclaration et de paiement, devraient jouer un rôle plus important. Bien que cela soit difficile, des augmentations significatives et rapides des recettes ont été observées dans des pays comme le Rwanda, le Sénégal et l'Ouganda, qui ont misé sur une combinaison de mesures fiscales et d'administration des recettes.

9.2 Relever les défis budgétaires

Les politiques sont essentielles pour inverser ces tendances en matière d'endettement et maintenir la viabilité des finances publiques tout en atteignant les objectifs de développement de la région. L'une des faiblesses importantes de la politique budgétaire africaine est l'absence d'une stratégie claire à moyen terme ou d'une vision claire de la trajectoire de la dette, avec une attention excessive accordée aux objectifs de déficit budgétaire à court terme. Ce « manque d'ancrage » a conduit à de fréquentes violations des règles budgétaires et à une augmentation du niveau de la dette publique.

Une approche plus stratégique de la politique budgétaire consisterait à fixer des objectifs explicites en matière d'endettement qui concilient la viabilité de la dette et les objectifs de développement. Les pays africains auraient tout intérêt à adopter une nouvelle méthode pour estimer les ancrages de dette à moyen terme spécifiques à chaque pays, afin de garantir des coûts de service de la dette gérables. Selon des études[65], l'ancrage de dette médian pour l'Afrique subsaharienne est d'environ 55 % du PIB, un peu plus de la moitié des pays dépassant cet ancrage d'ici la fin 2022.

65 Relever les défis budgétaires en Afrique subsaharienne : des stratégies résilientes et des ancrages crédibles dans un contexte turbulent. Fabio Comelli, Antonio David, Luc Eyraud, Peter Kovacs, Jimena Montoya et Arthur Sode, 27 février 2024

9.3 Mobiliser les investisseurs institutionnels pour réaliser la valeur à long terme des investissements dans les infrastructures africaines

Les sources de financement traditionnelles, telles que les investissements publics, les institutions de financement du développement et les investisseurs privés, se sont révélées insuffisantes pour combler le déficit de financement des infrastructures. Dans ce contexte, les investisseurs institutionnels tels que les fonds de pension, les fonds souverains, les compagnies d'assurance et les gestionnaires d'actifs représentent une source importante, mais sous-utilisée, de capitaux à long terme.

Les investisseurs institutionnels gèrent un volume important de financements, estimé à 100 000 milliards de dollars d'actifs mondiaux, les investisseurs institutionnels africains représentant une part modeste mais croissante (voir section 8.2.1). En 2022, les fonds de pension africains géraient à eux seuls plus de 350 milliards de dollars d'actifs, l'Afrique du Sud, le Nigeria, le Kenya et la Namibie représentant les marchés les plus importants (OCDE, 2023).

Cependant, seule une petite fraction de ces actifs est actuellement allouée aux infrastructures, moins de 2 % dans la plupart des pays africains (PPIAF, 2022).

La nature stable et à long terme des investissements dans les infrastructures les rend particulièrement adaptés aux engagements et aux horizons d'investissement des investisseurs institutionnels. Par exemple, les fonds de pension et les compagnies d'assurance recherchent des actifs qui offrent des flux de trésorerie prévisibles et une couverture contre l'inflation sur des périodes de 10 à 30 ans, caractéristiques souvent associées aux projets d'infrastructure de base tels que les routes, l'énergie, l'eau et les télécommunications.

Pour libérer des capitaux institutionnels à grande échelle, plusieurs conditions doivent être réunies.

Premièrement, des projets bancables de qualité doivent être développés et structurés de manière appropriée pour répondre aux exigences des investisseurs institutionnels, notamment en termes de profil risque-rendement, de gouvernance et de liquidité.

Deuxièmement, les cadres réglementaires doivent être adaptés afin de permettre et d'encourager les fonds de pension et les assureurs à se diversifier dans les infrastructures, notamment par le biais de véhicules communs ou d'instruments d'infrastructure cotés. Par exemple, les réformes réglementaires au Kenya et au Nigeria ont commencé à permettre aux fonds de pension d'investir dans la dette et les capitaux propres des infrastructures sous certains seuils.

Troisièmement, des instruments tels que les garanties, les rehaussements de crédit, les structures de financement mixte et les obligations vertes peuvent être utilisés pour atténuer les risques perçus et améliorer l'attractivité pour les investisseurs institutionnels. Des institutions telles que l'Agence multilatérale de garantie des investissements (MIGA) de la Banque mondiale, les garanties partielles de risque de la Banque africaine de développement et les mécanismes privés d'atténuation des risques jouent un rôle essentiel dans

66 En 2020, l'Autorité des prestations de retraite (RBA) du Kenya a modifié ses directives d'investissement afin de classer les infrastructures comme une catégorie d'actifs distincte. Cette modification réglementaire permet aux fonds de pension d'allouer jusqu'à 10 % de leurs actifs à des investissements dans les infrastructures. « Pooling Pensions in Kenya. IFC. 2023 »

67 La Commission nationale des pensions du Nigeria (PenCom) a pris l'initiative de réviser la réglementation en matière d'investissement afin de permettre aux fonds de pension de participer au financement des infrastructures. En vertu des directives modifiées, les administrateurs de fonds de pension peuvent investir jusqu'à 5 % de leurs actifs dans des projets d'infrastructure.

9,4 Marché des capitaux sous-développé

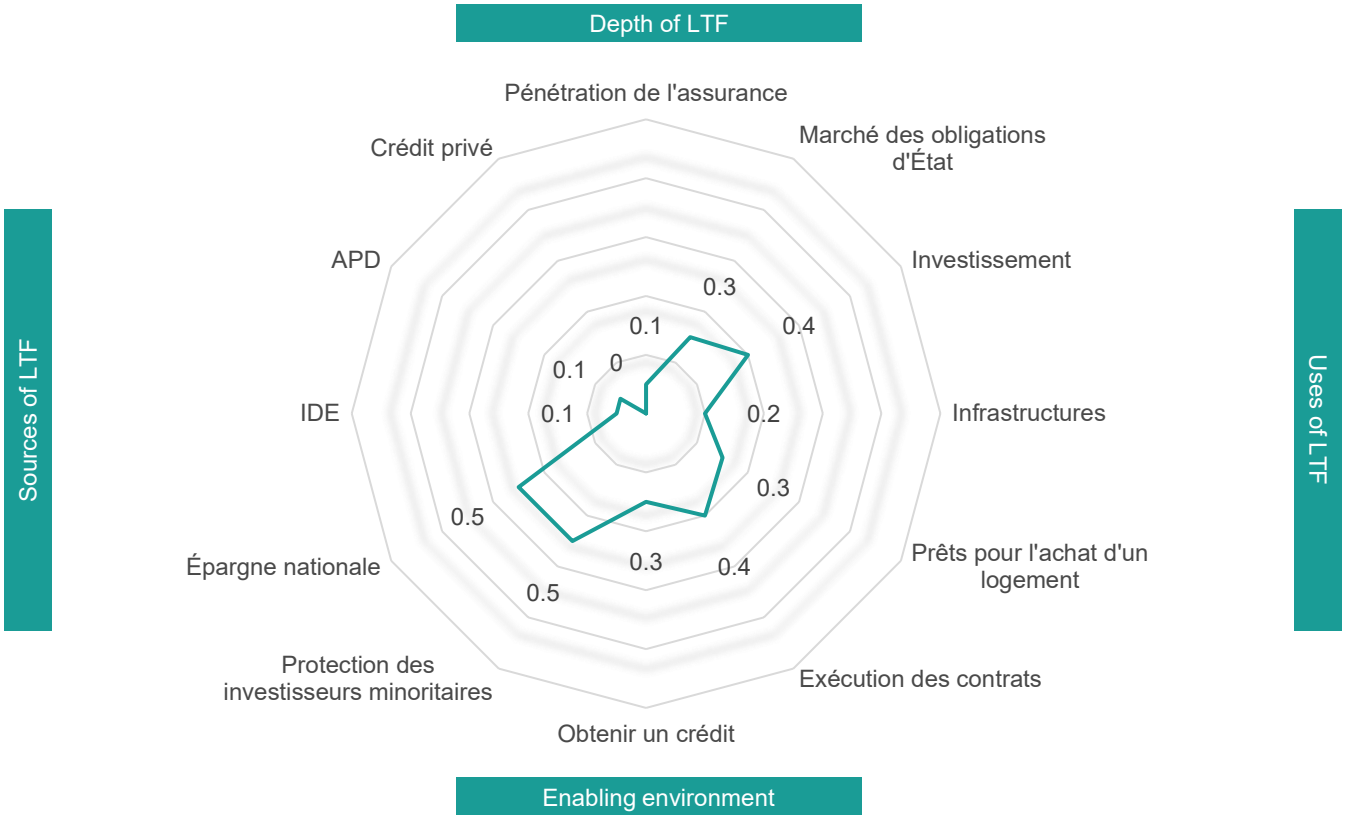
Des marchés de capitaux locaux liquides, diversifiés et bien réglementés constituent une source essentielle de financement en monnaie locale pour les gouvernements et les acteurs du secteur financier. Des marchés de capitaux nationaux mieux développés, en particulier les marchés obligataires, peuvent contribuer à une allocation plus efficace des investissements et permettre un meilleur partage des risques, tout en offrant une source de financement alternative pour compléter le financement bancaire.

Les marchés financiers africains ont le potentiel nécessaire pour soutenir le financement d'activités prioritaires dans des secteurs essentiels au développement tels que les infrastructures, l'agroalimentaire et le logement. Cependant, de nombreux marchés africains en sont encore à leurs balbutiements. Les marchés boursiers sont petits, peu liquides et comptent peu de titres cotés. Les marchés obligataires souffrent d'indices de référence limités pour la fixation du prix des titres, d'une faible liquidité, de cadres réglementaires rigides et d'infrastructures inefficaces.

Les bourses du continent ont une capitalisation boursière relativement faible et représentent ensemble 1,4 % de la capitalisation boursière mondiale[68].

Le graphique ci-dessous illustre les scores limités des indicateurs clés pour le financement à long terme sur le continent.

Figure 9-2 : Le radar du financement à long terme (LTF)
(indicateurs recalculés sur la période 2013-2020 – échelle de 0,1 à 1)



Source : Making Finance Work for Africa. Rapport annuel 2023.

68 Institut africain de développement économique et de planification (IDEP). Développement des marchés de capitaux pour la transformation structurelle de l'Afrique. CEA. 2024

Comme indiqué ci-dessus, ce sous-développement des marchés financiers en Afrique est attribuable à la fois à des facteurs liés à l'offre et à la demande.

Du côté de l'offre, peu d'institutions ont la capacité de lever des capitaux sur les marchés financiers. Le coût élevé et les exigences réglementaires contraignantes ont empêché les entreprises d'accéder aux marchés financiers.

Du côté de la demande, la base d'investisseurs est restreinte et dominée par les banques locales. Les investisseurs institutionnels nationaux ont une capacité limitée à négocier des instruments à revenu fixe, tandis que les régulateurs doivent renforcer leurs compétences pour assurer une surveillance efficace du marché.

Le sous-développement des marchés financiers en Afrique entrave considérablement la capacité à financer des projets d'infrastructure. Le financement par obligations, par exemple, essentiel au développement des infrastructures qui nécessite des flux de revenus fixes prévisibles, est utilisé de manière limitée en raison du sous-développement de ces marchés. Ce type de financement doit généralement s'appuyer sur les recettes fiscales de l'État pour rembourser les obligations, mais l'absence de marchés financiers bien établis signifie qu'il n'existe pas de mécanismes suffisants pour soutenir cela.

En outre, il existe une lacune notable en matière de garanties gouvernementales susceptibles d'atténuer les risques d'investissement. Même avec ces garanties, les obligations liées aux projets d'infrastructure en Afrique peinent à obtenir les notations de qualité investissement nécessaires pour attirer les investisseurs étrangers. Cela s'explique principalement par le « plafond souverain », qui est déterminé par les notations non investissables des gouvernements de la région.

Pour surmonter ces difficultés, les régulateurs des secteurs financiers africains sont encouragés à publier des lignes directrices coordonnées afin de guider leurs institutions, notamment les banques commerciales, les banques de financement du développement, les sociétés de sécurité, les fonds de pension et les compagnies d'assurance. Ces lignes directrices devraient contribuer à faire correspondre le financement des investisseurs institutionnels peu enclins au risque avec les besoins de financement des infrastructures. En outre, il est recommandé d'élaborer des guides politiques pour la titrisation des infrastructures et le recyclage des actifs afin de favoriser un environnement d'investissement plus solide.

9.5 Structures tarifaires inadéquates

Dans de nombreux pays africains, les tarifs/prix fixés pour les services d'infrastructure tels que l'électricité, l'eau et les transports ne correspondent pas aux coûts d'exploitation réels. Ce décalage crée des déséquilibres financiers et dissuade les investisseurs privés et institutionnels de financer des projets d'infrastructure. Les structures tarifaires inappropriées sont particulièrement problématiques pour les projets qui nécessitent des investissements initiaux importants et une viabilité opérationnelle à long terme.



Le tableau ci-dessous présente quelques exemples de défis liés aux structures tarifaires et à leurs répercussions sur le financement.

Difficulté	Description	Impact sur le financement des infrastructures
Sous-tarification des services	Tarifs subventionnés : Les gouvernements fixent souvent des tarifs inférieurs au niveau de recouvrement des coûts afin de rendre les services essentiels abordables pour les citoyens, en particulier les populations à faibles revenus. Bien que motivée par des considérations sociales, cette pratique peut entraîner :	• Des revenus insuffisants pour les prestataires de services pour couvrir les coûts d'exploitation, de maintenance et d'expansion. • Une attractivité financière réduite des projets pour les investisseurs privés qui ont besoin de flux de revenus prévisibles. Exemple : dans certains pays africains, les tarifs de l'électricité sont inférieurs au coût de production, de transport et de distribution, ce qui entraîne des déficits chroniques pour les services publics.
Absence de tarification reflétant les coûts	Une tarification reflétant les coûts implique de fixer des tarifs qui reflètent fidèlement l'ensemble des coûts liés au cycle de vie des infrastructures, notamment : • L'investissement initial en capital. • Les coûts d'exploitation et de maintenance. • Les primes de risque et les rendements pour les investisseurs privés.	Dans de nombreux cas, les tarifs ne tiennent pas compte de ces éléments, ce qui conduit à des modèles financiers non viables pour les projets.
Interférence réglementaire	Les instances politiques ou réglementaires peuvent intervenir pour geler ou réduire les tarifs, en particulier en période d'instabilité économique ou politique.	• Cela compromet la planification à long terme et la modélisation financière des opérateurs d'infrastructures. • Cela crée des incertitudes pour les investisseurs privés, qui ont besoin de garanties quant à la stabilité et la prévisibilité des flux de trésorerie.
Structures de subventions	• Subventions imprévues : les gouvernements accordent souvent des subventions ponctuelles pour combler l'écart entre les tarifs bas et les coûts réels, mais celles-ci ne sont pas toujours fiables ou durables. • Manque de ciblage : les subventions profitent souvent aux populations urbaines plus aisées (par exemple, pour l'électricité ou l'eau), tandis que les populations rurales plus pauvres restent mal desservies. • Pressions fiscales : la forte dépendance aux subventions pèse sur les finances publiques, réduisant les fonds disponibles pour le développement des infrastructures.	• Les subventions destinées à des projets non planifiés ou aux populations urbaines plus aisées entraînent des coûts d'opportunité importants, car elles détournent des fonds qui pourraient être investis dans des projets potentiellement bénéfiques.

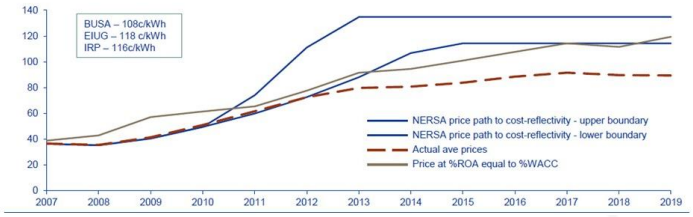
Défi	Description	Impact sur le financement des infrastructures
Difficultés liées à la perception des tarifs	Dans certains cas, même lorsque les tarifs sont fixés de manière appropriée, la perception des recettes est faible en raison : • Des systèmes de facturation inefficaces. • des taux élevés de non-paiement ou de vol (par exemple, les pertes d'électricité dues à des branchements illégaux).	Il en résulte des recettes inférieures aux prévisions pour les prestataires de services, ce qui aggrave les déficits financiers.

Des structures tarifaires inappropriées créent toute une série de difficultés financières et opérationnelles qui compromettent la capacité à financer des projets d'infrastructure en Afrique. Premièrement, des tarifs bas ou ne reflétant pas les coûts érodent la confiance des investisseurs. Ceux-ci sont généralement réticents à engager des capitaux dans des projets dont les prévisions de recettes sont incertaines ou insuffisantes pour couvrir les coûts opérationnels et offrir des rendements raisonnables. Plus précisément, la viabilité commerciale des PPP peut être compromise par des tarifs inappropriés. Lorsque les mécanismes de tarification ne permettent pas de générer des revenus suffisants, les acteurs du secteur privé sont découragés de participer, car leur capacité à récupérer leurs investissements et à réaliser des bénéfices est limitée. Cela réduit l'attrait des projets d'infrastructure pour les partenaires privés, laissant les gouvernements assumer seuls la charge financière.

De plus, le faible niveau des tarifs oblige souvent les gouvernements et les services publics à dépendre fortement du soutien extérieur des bailleurs de fonds internationaux et des institutions financières de développement. Si ce soutien peut temporairement combler les déficits de financement, il ne constitue pas une solution durable et conduit souvent à une situation de dépendance.

L'absence de recettes tarifaires solides limite également la capacité des services publics et des prestataires de services à réinvestir dans leurs infrastructures, que ce soit pour l'entretien courant, la modernisation ou l'extension vers des zones mal desservies. Cela perpétue l'inefficacité des services et limite l'accès aux services essentiels pour les populations en croissance.

Figure 9-3 : Illustration des impacts des tarifs non reflétant les coûts sur les services publics. ESKOM.



Source : Brève perspective sur les tarifs d'électricité d'Eskom. Dr Ulrich Minnaar. Eskom

Enfin, des structures tarifaires inappropriées peuvent compromettre la viabilité financière à long terme des projets d'infrastructure. Sans sources de revenus adéquates, les opérateurs de projets sont confrontés à des déficits financiers chroniques, qui peuvent entraîner une sous-performance, voire une défaillance des systèmes d'infrastructure. Ce cycle d'instabilité financière diminue l'attrait global des infrastructures en tant que classe d'investissement, ce qui aggrave encore les difficultés de mobilisation de capitaux dans ce secteur.

9.6 Élaborer des cadres réglementaires pour soutenir le financement mixte et le partage des risques entre les secteurs publics et privé

Les budgets publics ne peuvent à eux seuls combler le déficit de financement des infrastructures. Les pressions budgétaires, exacerbées par la pandémie de COVID-19, le poids de la dette extérieure et les chocs sur les prix des matières premières, limitent la capacité des gouvernements africains à investir directement dans les infrastructures (voir sections 8.1 et 9.2.1). Dans le même temps, les investissements du secteur privé restent limités en raison des risques perçus comme élevés, des incertitudes réglementaires et du sous-développement des marchés de capitaux (voir sections 8.4 et 8.4.3).

Dans ce contexte, les mécanismes de financement mixte et de partage des risques entre les secteurs public et privé offrent des pistes prometteuses pour débloquer de nouvelles sources de capitaux, en particulier auprès des investisseurs institutionnels et des partenaires de développement. Le financement mixte, défini par l'OCDE comme « l'utilisation stratégique du financement du développement pour mobiliser des financements.

En résumé, des tarifs inappropriés créent un effet domino d'insécurité financière, limitant les investissements privés, augmentant la dépendance vis-à-vis des financements externes et restreignant la croissance et la viabilité des projets d'infrastructure. Il est essentiel de résoudre ces problèmes en mettant en place des approches reflétant les coûts, associées à des subventions planifiées et transparentes, afin de libérer tout le potentiel du financement des infrastructures en Afrique.

Région	Total des opérations de financement mixte (2017-2022)	% du total mondial	Part des infrastructures (%)
Afrique subsaharienne	135	19	21
Amérique latine	110	16	29
Asie du Sud	92	13	24
Total mondial	**702**	**100**	**26 % (global)**

Source : Convergence Blended Finance Dataset, 2023

supplémentaires en faveur du développement durable dans les pays en développement », a gagné en popularité à l'échelle mondiale, mais reste sous-développé en Afrique. Selon le Convergence Blended Finance Dataset (2023), l'Afrique n'a représenté que 19 % des flux mondiaux de financement mixte entre 2017 et 2022, alors que ses besoins sont les plus importants. De plus, en Afrique, seule une fraction de ces flux a ciblé les secteurs d'infrastructure essentiels tels que les transports, l'énergie et l'eau.

L'un des principaux obstacles à la généralisation du financement mixte en Afrique réside dans les cadres réglementaires et institutionnels qui régissent le financement des infrastructures. Dans de nombreux pays africains, la base juridique des partenariats public-privé (PPP) est faible ou fragmentée, et la capacité institutionnelle à évaluer, structurer et surveiller les opérations de financement mixte reste limitée. De nombreux gouvernements ne disposent pas des outils et des mandats nécessaires pour absorber les passifs éventuels, émettre des garanties ou fournir des financements subordonnés, outils qui sont essentiels pour un partage efficace des risques avec les acteurs privés.

En outre, l'incohérence de la surveillance réglementaire dissuade souvent les investisseurs privés qui ont besoin de prévisibilité, de bancabilité et de contrats exécutoires. Selon le rapport Benchmarking Infrastructure Development 2023 de la Banque mondiale, de nombreux pays africains obtiennent des scores inférieurs à la moyenne mondiale pour les indicateurs clés liés à l'exécution des contrats, à l'indépendance réglementaire et à la flexibilité de la fixation des tarifs, qui sont tous essentiels pour attirer le financement mixte.

Pour surmonter ces obstacles, les gouvernements africains doivent moderniser leurs cadres réglementaires. Cela implique plusieurs priorités clés :

1. Renforcer leurs cadres juridiques pour les PPP et les financements mixtes afin d'assurer la clarté et la cohérence, y compris les lignes directrices pour l'utilisation des garanties, le financement du déficit de viabilité et les instruments de financement concessionnels.
2. Renforcer les capacités institutionnelles au sein des ministères des finances, des unités PPP et des autorités réglementaires afin de structurer et de gérer les opérations de financement mixte.
3. Faciliter les innovations réglementaires, telles que les régimes de licences différenciés ou les environnements sandbox pour les technologies d'infrastructure, afin d'encourager la participation du secteur privé.
4. Promouvoir l'harmonisation régionale, en particulier dans les projets d'infrastructure transfrontaliers (par exemple, les pools énergétiques et les corridors de transport), où des environnements réglementaires cohérents peuvent réduire le risque pour les investisseurs.

Les IFI peuvent jouer un rôle catalyseur en soutenant ces réformes et en réduisant les risques liés aux investissements initiaux grâce à des financements concessionnels, une assistance technique et un renforcement des capacités. Par exemple, le Fonds d'infrastructure Africa50 a été le pionnier des structures de financement mixte dans les domaines de l'énergie et des transports.

En concevant, mettant en œuvre ou renforçant des cadres réglementaires favorables qui encouragent les mécanismes de financement mixte et de partage des risques, le continent réduira sa dépendance à l'égard des fonds publics limités et tirera parti des milliers de milliards de dollars de capitaux privés à la recherche d'opportunités d'investissement à long terme et à fort impact.

9.7 Renforcer les systèmes d'infrastructure de qualité

La gestion de la demande est également essentielle pour combler le déficit de financement des infrastructures. Garantir la qualité dans le développement, la construction, l'exploitation et la maintenance des infrastructures sur la base de normes élevées et de bonnes pratiques permet d'augmenter la durée de vie des actifs et donc de réduire la demande à long terme de financements supplémentaires.

Partout en Afrique, le concept d'infrastructure de qualité (QI), qui comprend des normes pour les intrants de construction, les systèmes de test des infrastructures, la certification et l'accréditation des entreprises de construction, est devenu de plus en plus pertinent pour les secteurs des infrastructures tels que les transports, l'énergie et l'eau. La sécurité, l'interopérabilité, la durabilité et la viabilité des infrastructures dépendent de la mise en place d'approches QI solides. Ces dernières années, les organismes continentaux et régionaux ont lancé un certain nombre d'initiatives visant à intégrer systématiquement la QI dans la planification et la mise en œuvre des infrastructures.

L'adoption de la Politique africaine de la qualité (AQP) par l'Union africaine en 2021[69], qui préconise l'harmonisation des normes et des systèmes de certification dans tous les secteurs, y compris les infrastructures, a constitué une étape importante. Cette politique encourage l'alignement des normes nationales sur les normes internationales (par exemple, ISO, CEI), le développement de laboratoires accrédités et l'intégration de la QI dans les marchés publics (Commission de l'Union africaine, 2021). Soutenant la mise en œuvre de l'AQP, la plateforme panafricaine pour les infrastructures de qualité (PAQI), qui regroupe l'AFRIMETS, l'AFRAC, l'ARSO et l'AFSEC, coordonne le développement de systèmes de qualité sectoriels. Par exemple, l'AFSEC a fait progresser l'harmonisation des normes techniques dans le secteur de l'électricité, telles que les codes de réseau et les spécifications des équipements d'énergie renouvelable. L'ARSO travaille sur les normes relatives aux infrastructures de transport, notamment la signalisation routière et le contrôle de la charge par essieu, tandis que l'AFRIMETS soutient l'étalonnage des appareils de mesure de l'eau et les essais de matériaux dans les travaux publics (PAQI, 2022).

La ZLECA donne un nouvel élan grâce à son protocole sur le commerce des marchandises, qui comprend des annexes spécifiques sur les obstacles techniques au commerce (OTC). Ces dispositions favorisent la reconnaissance mutuelle des normes et des certifications pour les biens liés aux infrastructures tels que l'acier, le ciment, les transformateurs et les véhicules, ce qui réduit les coûts et facilite l'intégration régionale (UNECA, 2021).

Plusieurs partenaires de développement ont également donné la priorité à l'amélioration de la qualité des infrastructures. La Banque mondiale, par le biais du Partenariat pour l'investissement dans les infrastructures de qualité (QIIP), encourage l'intégration des normes d'essai et de certification dans la conception et l'approvisionnement des projets.

Au niveau régional, des communautés économiques régionales telles que la CEDEAO, la CAE et la SADC ont élaboré des normes harmonisées en matière d'infrastructures.

69 https://www.arso-oran.org/the-african-quality-policy/#:~:text=The%20AQP%20is%20the%20basic,as%20well%20as%20international%20needs

La CEDEAO a adopté des codes de construction et des normes énergétiques communs, la CAE a travaillé sur la sécurité routière et la réglementation des véhicules, tandis que la SADC a publié des normes pour les systèmes d'énergie hydraulique et de surveillance environnementale (SADCSTAN, 2020).

Malgré ces progrès, de nombreuses agences africaines chargées des infrastructures n'ont toujours pas la capacité d'appliquer systématiquement l'IQ. Il est essentiel d'intégrer l'IQ tout au long du cycle de vie des infrastructures, en particulier dans les études de faisabilité, les marchés publics et la maintenance. Les décideurs politiques doivent également reconnaître l'IQ comme un catalyseur stratégique de la performance des infrastructures et de l'intégration régionale, et non comme une simple exigence réglementaire.

9.8 Paramètres macroéconomiques généraux

La capacité des gouvernements africains à financer et à mettre en œuvre des projets d'infrastructure à grande échelle est de plus en plus limitée par des conditions macroéconomiques défavorables. Les vulnérabilités structurelles des finances publiques, aggravées par les récents chocs mondiaux et régionaux, ont considérablement réduit la marge de manœuvre budgétaire et augmenté le coût des emprunts, comme le montrent les sections précédentes.

Alors que l'Afrique évolue vers des infrastructures résilientes au changement climatique et technologiquement avancées, il sera essentiel d'investir dans des systèmes d'infrastructures de qualité adaptatifs. Des normes robustes et des systèmes de conformité accrédités sont nécessaires pour soutenir l'innovation.

Enfin, l'intégration d'une infrastructure de qualité réduit les besoins de financement en diminuant les coûts du cycle de vie des infrastructures et en atténuant les risques liés aux projets. Selon les estimations de la Banque mondiale, l'intégration de mesures d'assurance qualité, telles que des matériaux certifiés, des essais accrédités et des normes harmonisées, peut permettre de réaliser des économies de 20 à 30 % sur la durée de vie d'un actif infrastructurel, grâce à la réduction des besoins d'entretien, à la diminution des défaillances techniques et à l'allongement de la durée de vie des actifs (Banque mondiale, 2018).

De plus, l'amélioration des cadres d'assurance qualité contribue à réduire les risques liés aux investissements dans les infrastructures, les rendant plus attractifs pour les financiers privés et les prêteurs concessionnels en augmentant la prévisibilité, en réduisant les litiges liés aux marchés publics et en garantissant le respect des mesures de protection environnementales et sociales. Dans un contexte de restrictions budgétaires, ces économies peuvent se traduire par une augmentation des infrastructures réalisées par dollar investi, amplifiant ainsi l'impact du financement public et des bailleurs de fonds sur le développement. Dans l'ensemble, ces pressions macroéconomiques réduisent la marge de manœuvre budgétaire et politique pour les investissements dans les infrastructures à travers l'Afrique.

Plusieurs tendances macroéconomiques interdépendantes — en particulier l'inflation élevée, la fragilité des cadres de politique macroéconomique, la dévaluation monétaire et les contraintes budgétaires — exercent une pression à la baisse sur l'ampleur, la qualité et la durabilité des investissements dans les infrastructures.

Les taux d'inflation élevés dans de nombreuses économies africaines ont érodé la valeur réelle des dépenses publiques et compromis la planification des investissements. Selon *les Perspectives économiques régionales pour l'Afrique subsaharienne* (avril 2024) du FMI, l'inflation annuelle moyenne dans la région est restée supérieure à 15 % en 2023, plusieurs pays enregistrant des taux supérieurs à 30 % en raison de la volatilité des prix des denrées alimentaires, des chocs énergétiques et de la dépréciation des monnaies locales. Les environnements inflationnistes augmentent le coût des intrants pour les projets d'infrastructure, tels que le ciment, l'acier, le carburant et la main-d'œuvre, ce qui entraîne de fréquents dépassements de coûts et renégociations. Ils faussent également les projections financières à long terme, compliquant la planification des partenariats public-privé (PPP) et décourageant les investissements privés. Dans le même temps, les cadres de politique macroéconomique ont été mis à rude épreuve. La faiblesse de la mobilisation des recettes, l'étroitesse de l'assiette fiscale et l'alourdissement de la charge des subventions ont contribué à des déficits budgétaires insoutenables dans de nombreux pays africains. Le déficit budgétaire médian en Afrique subsaharienne a atteint 5,2 % du PIB en 2023 (FMI, 2024), un niveau qui limite la capacité des gouvernements.

Dans ce contexte, plusieurs idées politiques peuvent aider les gouvernements à mieux gérer les contraintes macroéconomiques tout en continuant à construire des infrastructures essentielles. La liste ci-dessous s'appuie sur les conclusions du présent rapport :

- Il est essentiel de renforcer les cadres budgétaires. Les gouvernements devraient donner la priorité à l'adoption de cadres de dépenses à moyen terme (CDMT) et de règles budgétaires spécifiques aux infrastructures afin de protéger les dépenses d'investissement pendant les périodes d'ajustement budgétaire. L'amélioration des systèmes de gestion des investissements publics peut améliorer la sélection des projets et réduire les inefficacités.
- Il est essentiel de mobiliser plus efficacement les ressources nationales afin de réduire la dépendance à l'égard des emprunts extérieurs. Élargir l'assiette fiscale, rationaliser les subventions
- Il est de plus en plus important d'adopter des instruments d'atténuation des risques pour gérer les risques liés au taux de change et à l'inflation. Des outils tels que le financement en monnaie locale, la couverture du risque de change et les mécanismes de financement mixte (par exemple, garanties, assurances) peuvent contribuer à réduire les risques liés aux investissements dans les infrastructures et à attirer

à financer les infrastructures par leurs propres budgets ou à fournir des garanties pour les capitaux privés. En outre, les politiques budgétaires procycliques (décisions en matière de dépenses publiques et de fiscalité qui amplifient les fluctuations économiques au lieu de les stabiliser) et l'utilisation limitée des cadres de dépenses à moyen terme nuisent à la prévisibilité des budgets consacrés aux infrastructures, ce qui entraîne un sous-investissement chronique, des retards dans les projets et des retards dans l'entretien.

Comme indiqué précédemment, 22 pays africains présentaient un risque élevé de surendettement ou étaient déjà en situation de surendettement selon l'analyse de la viabilité de la dette (DSA) du FMI et de la Banque mondiale. Les coûts élevés du service de la dette ont évincé les dépenses d'investissement, y compris les dépenses d'infrastructure. Dans certains cas, plus de 50 % des recettes intérieures sont utilisées pour rembourser la dette extérieure, ce qui laisse peu de marge pour des investissements stratégiques. Des pays comme le Ghana, la Zambie et l'Éthiopie ont dû procéder à d'importantes restructurations de leur dette, ce qui retarde encore davantage les projets de développement des infrastructures et dissuade les investissements étrangers.

De plus, la dépréciation monétaire a intensifié les difficultés de financement des infrastructures, en particulier dans les économies dépendantes des matériaux de construction importés et des prêts libellés en devises étrangères.

- Le renforcement du financement concessionnel grâce à un engagement plus profond des IFI et des fonds climatiques peut atténuer les contraintes budgétaires. Les IFI devraient être encouragées à accroître leur appétit pour le risque et à fournir un soutien anticyclique qui soutienne les investissements dans les infrastructures pendant les ralentissements macroéconomiques.
- Améliorer la qualité des dépenses est tout aussi important que d'en augmenter la quantité. La mise en place de systèmes solides de qualité des infrastructures (QI), tels que des normes, des tests et des certifications, peut garantir la résilience des infrastructures, réduire les coûts du cycle de vie et améliorer le rapport qualité-prix, en particulier dans des environnements inflationnistes et soumis à des contraintes de ressources.
- Enfin, les approches régionales du développement des infrastructures, en particulier dans le domaine des interconnexions énergétiques et des corridors de transport, peuvent créer des économies d'échelle et réduire les doubles emplois. La mise en commun des ressources et l'harmonisation des politiques macro-budgétaires au niveau régional peuvent contribuer à atténuer les vulnérabilités de chaque pays.

La dépréciation des monnaies locales, due aux pressions sur la balance des paiements, à la réduction des entrées de capitaux et à la hausse des taux d'intérêt dans les économies développées, a augmenté le coût du service de la dette extérieure liée aux infrastructures et exposé les gouvernements et les opérateurs privés aux risques de change. Rien qu'en 2023, plusieurs monnaies africaines, dont la livre égyptienne, le cedi ghanéen et le naira nigérian, ont perdu plus de 30 % de leur valeur par rapport au dollar américain (Banque mondiale, Africa's Pulse, octobre 2023). Cela a augmenté le coût des projets d'infrastructure financés par des fonds étrangers et entraîné des retards de paiement et des dégradations de la notation de crédit dans certains pays.

9.9 Financement des ODD

L'alignement des investissements dans les infrastructures sur les objectifs de développement durable (ODD) est de plus en plus reconnu comme un levier puissant pour mobiliser des financements à long terme en Afrique. Alors que les investisseurs et les partenaires de développement recherchent des projets qui offrent non seulement des rendements financiers, mais aussi des résultats économiques, sociaux et environnementaux mesurables, les infrastructures explicitement compatibles avec les ODD prennent une importance stratégique.

Dans un contexte de resserrement des budgets publics et de pression croissante de la dette, cet alignement peut élargir l'accès aux ressources concessionnelles, attirer les financements climatiques et à impact, et améliorer la bancabilité des projets dans des secteurs critiques tels que l'énergie, les transports et l'eau.

Les infrastructures compatibles avec les ODD désignent les infrastructures qui sont intentionnellement conçues et mises en œuvre pour soutenir les progrès dans les 17 ODD, en particulier ceux liés à l'accès universel (ODD 6, 7, 9), à la résilience climatique (ODD 13), à l'inclusion (ODD 10, 11) et à la gouvernance (ODD 16, 17). Par exemple, les infrastructures de transport durables soutiennent l'ODD 11.2 en améliorant l'accès à une mobilité sûre et abordable, tandis que les infrastructures d'énergie propre font progresser l'ODD 7.2 sur les énergies renouvelables et contribuent à la réduction des émissions dans le cadre de l'ODD 13.

Les IFI accordent de plus en plus la priorité aux infrastructures axées sur les ODD dans leurs cadres de financement. La Banque mondiale, la BAD et la BEI ont toutes adopté des cadres de résultats qui évaluent les projets en fonction de leur contribution aux ODD.

Par exemple, le Mécanisme mondial pour les infrastructures (GIF) et le Cadre pour les obligations de développement durable de l'AIIB lient explicitement l'éligibilité des investissements à des indicateurs de performance des ODD, tels que les émissions de GES évitées, le nombre de personnes ayant accès aux services ou la résilience accrue face aux risques climatiques (Banque mondiale, 2022 ; AIIB, 2023).

Cette évolution se reflète dans l'intérêt croissant des marchés de capitaux privés, où les critères environnementaux, sociaux et de gouvernance (ESG) et les principes d'investissement d'impact dictent les décisions d'investissement. Selon le Global Impact Investing Network (GIIN), les actifs d'impact mondiaux sous gestion ont dépassé 1 100 milliards de dollars en 2022, les infrastructures étant l'un des principaux secteurs cibles. Les investisseurs recherchent de plus en plus des projets qui intègrent des indicateurs de durabilité dans leurs cadres de conception et de suivi, ce qui leur permet de se conformer aux normes internationales (par exemple, la taxonomie de l'UE, les normes de performance de la SFI) et de rendre compte par rapport aux critères ESG.

En Afrique, les infrastructures compatibles avec les ODD peuvent jouer un rôle catalyseur dans l'accès au financement mixte et au financement climatique, deux sources essentielles de capitaux concessionnels. Les instruments de financement mixte, tels que les garanties, les tranches de première perte et le financement du déficit de viabilité, sont plus susceptibles d'être alloués à des projets fortement alignés sur les ODD, compte tenu de leur additionnalité en matière de développement. Parallèlement, les mécanismes de financement climatique, tels que le Fonds vert pour le climat (FVC), le Fonds d'adaptation ou le Fonds africain pour le changement climatique (ACCF), financent de plus en plus des infrastructures résilientes, en particulier dans les domaines de l'approvisionnement en eau, du transport côtier et de l'énergie hors réseau, lorsque les projets démontrent leur alignement sur les stratégies climatiques nationales liées aux ODD (CDN, PNA).

De plus, les infrastructures alignées sur les ODD sont plus susceptibles de bénéficier d'obligations vertes et sociales, qui gagnent en popularité en tant qu'outil de financement pour les gouvernements africains (voir section 8.6.2). Des pays tels que le Nigeria, le Kenya et l'Afrique du Sud ont émis des obligations vertes dont le produit est destiné aux énergies renouvelables, aux transports propres et aux systèmes d'approvisionnement en eau résilients au changement climatique. Ces instruments permettent non seulement d'accéder à de nouveaux pools d'investisseurs, mais aussi d'améliorer la transparence et de réduire le coût du capital lorsqu'ils s'appuient sur des cadres de durabilité crédibles (Climate Bonds Initiative. 2023).

Pour mobiliser efficacement des financements compatibles avec les ODD, les gouvernements africains et les développeurs de projets doivent renforcer l'intégration des critères ODD dans la planification, l'évaluation et les marchés publics des infrastructures. Les principales mesures politiques comprennent :

- Intégrer les cadres des ODD dans les plans nationaux d'infrastructure et les systèmes de gestion des investissements publics, en veillant à ce que les projets soient classés par ordre de priorité en fonction de leurs impacts multidimensionnels alignés sur les ODD.
- Développer des outils de préparation de projets qui intègrent des indicateurs de performance des ODD, notamment l'inclusion sociale, l'impact environnemental et la résilience climatique.
- Adopter des pratiques d'approvisionnement liées à la durabilité, dans lesquelles les documents d'appel d'offres incluent des critères ESG et des évaluations de la rentabilité à long terme.
- Renforcer la capacité des agences nationales chargées des infrastructures à rendre compte des résultats liés aux ODD et à collaborer avec des investisseurs soucieux des critères ESG.

Les données montrent que les infrastructures fortement alignées sur les ODD peuvent bénéficier de primes de risque moins élevées, d'un meilleur accès à des fonds concessionnels et de niveaux de cofinancement plus élevés. Selon l'OCDE, les projets qui intègrent des critères de performance environnementale et sociale dès leur conception initiale ont 30 % plus de chances d'aboutir à un accord financier et d'attirer des investisseurs institutionnels à long terme (OCDE, 2020). La Banque mondiale indique également que les projets intégrant des indicateurs d'impact sur les ODD connaissent moins de retards dans les marchés publics et bénéficient d'un soutien plus fort de la part des parties prenantes, ce qui contribue à améliorer les résultats de leur mise en œuvre (Banque mondiale, 2022).

Un exemple notable de projet d'infrastructure aligné sur les ODD qui a réussi à tirer parti du financement climatique est le Fonds pour la résilience climatique des infrastructures (ICRF), une initiative collaborative entre la Société financière africaine (AFC) et le Fonds vert pour le climat (GCF). Ce fonds illustre comment l'alignement du développement des infrastructures sur les ODD, en particulier ceux liés à la résilience climatique, peut attirer des financements substantiels.

Aperçu du projet

L'ICRF est un véhicule d'investissement panafricain conçu pour financer des projets d'infrastructures résilientes au changement climatique en Afrique subsaharienne. Son objectif principal est d'intégrer des mesures d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets dans le développement des infrastructures, renforçant ainsi la résilience des communautés et des économies face aux impacts du changement climatique. Le fonds cible des secteurs tels que l'énergie, les transports, l'eau et l'assainissement, dans le but de combler les déficits infrastructurels du continent tout en favorisant l'alignement sur les ODD.

Alignement sur les ODD

L'ICRF s'aligne sur plusieurs ODD, notamment :

ODD 9 (Industrie, innovation et infrastructure) : en favorisant le développement d'infrastructures résilientes qui soutiennent la croissance économique et le bien-être humain.

ODD 13 (Action pour le climat) : en intégrant des stratégies d'adaptation au changement climatique et d'atténuation de ses effets dans les projets d'infrastructure.

ODD 11 (Villes et communautés durables) : en renforçant la résilience urbaine et en garantissant l'accès à des services d'infrastructure sûrs et durables.'

Financement à effet de levier

L'ICRF a réussi à mobiliser d'importants financements climatiques grâce à son alignement sur les ODD.

Fonds vert pour le climat (GCF) : engagement de 240 millions de dollars en fonds propres subordonnés, ce qui représente son plus important investissement en Afrique à ce jour. Ce capital catalyseur vise à attirer des investissements supplémentaires du secteur privé en atténuant les risques pour les autres investisseurs.

Banque européenne d'investissement (BEI) : a investi 52,48 millions de dollars dans le fonds, soutenant ainsi sa mission d'accélération de l'adaptation au changement climatique et des infrastructures durables à travers l'Afrique.

Autres investisseurs : le fonds a également obtenu des engagements de la part de la Nigeria Sovereign Investment Authority (NSIA) et de deux fonds de pension privés africains, ce qui témoigne d'un solide soutien institutionnel tant au niveau continental qu'international.

L'objectif total de l'ICRF est de 750 millions de dollars, visant à financer des projets qui bénéficieront directement à 50 millions de personnes et indirectement à 144 millions de personnes dans 19 pays.

Impact et importance

En intégrant la résilience climatique dans le développement des infrastructures, l'ICRF relève le double défi du déficit en infrastructures et de la vulnérabilité climatique en Afrique. L'approche du fonds sert de modèle pour la manière dont les projets d'infrastructure peuvent être structurés afin de s'aligner sur les ODD, permettant ainsi de débloquer diverses sources de financement, notamment les fonds climatiques, les institutions financières de développement et les investisseurs privés.



9.10 L'importance de la préparation des projets pour attirer les financements

Une préparation solide des projets d'infrastructure est essentielle pour attirer des financements. Des études de faisabilité détaillées, des évaluations des risques et des analyses de rentabilité transparentes réduisent les incertitudes, rendant les projets bancables pour les banques multilatérales, les investisseurs privés et les PPP. Une préparation solide des projets permet d'obtenir des financements importants et de renforcer la confiance des investisseurs, en particulier dans les environnements perçus comme à haut risque.

Des études appropriées mettant en évidence les avantages durables tels que la création d'emplois et la connectivité contribuent également à attirer des investissements axés sur l'impact et facilitent l'accès aux marchés internationaux des capitaux.

Les mécanismes de préparation des projets jouent un rôle clé dans ce processus. Ces mécanismes financent les premières étapes du développement, créant des projets prêts à être mis en œuvre qui suscitent l'intérêt du secteur privé pour des initiatives transformatrices telles que les énergies renouvelables ou les corridors de transport, favorisant ainsi le développement durable. Un exemple de mécanisme de préparation des projets est présenté ci-dessous à travers le cas du NEPAD-IPPF.

Fonds spécial pour la facilité de préparation des projets d'infrastructure du NEPAD (NEPAD-IPPF)

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

Entre 2021 et 2023, le NEPAD-IPPF s'est engagé à verser un total de 9,25 millions de dollars américains pour soutenir huit opérations dans les secteurs des transports, de l'énergie et des TIC (voir tableau ci-dessous). Les engagements annuels se sont élevés à 5,12 millions de dollars américains en 2021, 0,55 million de dollars américains en 2022 et 3,58 millions de dollars américains en 2023. Sur le montant total, 6,73 millions de dollars américains ont été alloués à des projets de transport, tandis que les secteurs de l'énergie et des TIC ont reçu respectivement 1,425 million et 1,55 million de dollars américains. Aucun engagement n'a été pris pour des projets dans le secteur de l'eau au cours de cette période.

Entre 2021 et 2023, le NEPAD-IPPF a déboursé un total de 10,95 millions de dollars US pour la mise en œuvre de projets.

Figure 9-4 : Liste des projets NEPAD-IPPF approuvés pour la période 2021-2023

N°	Année d'approbation	Titre du projet	Secteur	Pays bénéficiaires	Région	Engagements NEPAD-IPPF (en dollars américains)
1	2021	Modernisation du projet routier Hargeisa - Odweine - Burao (183 km)	Transports	Somalie, Djibouti	Afrique de l'Est	**500 000**
2	2021	Études sur un corridor économique entre Nouadhibou - Nouakchott - Rosso - Dakar	Transports	Sénégal, Mauritanie	Afrique du Nord / Afrique de l'Ouest	**800 000**
3	2021	Multinationale Kenya/Ouganda : Kisumu – Kisian – Busia / Kakira – Malaba & Busitema – Projet d'autoroute Busia	Transport	Kenya, Ouganda	Afrique de l'Est	**1 399 587**
4	2021	Centrale hydroélectrique de Luapula (République démocratique du Congo et Zambie)	Énergie	RDC, Zambie	Afrique australe	**1 425 000**
5	2021	Projet visant à soutenir la préparation de la composante République démocratique du Congo (RDC) du Corridor central africain de fibre optique (CAB)	TIC	RDC	Afrique centrale	**1 000 000**
6	2022	Projet Écosystème cloud africain	TIC	États membres du COMESA	Afrique de l'Est / Afrique australe	**550 000**
7	2023	Route Shikolondo - Nzagi - Dundo et infrastructures frontalières à Shikolondo, Angola	Transports	RDC, Angola	Afrique australe	**1 580 000**
8	2023	Mise en place d'une ligne de navigation entre le lac Victoria et la Méditerranée (VICMED) (Phase 2 – Partie 1)	Transports	Burundi, RDC, Égypte, Éthiopie, Kenya, Rwanda, Soudan du Sud, Soudan, Tanzanie et Ouganda	Afrique du Nord / Afrique de l'Est	**2 000 000**

Au cours de la même période, six études de préparation de projets ont été menées à bien, passant au stade de la bancabilité (voir tableau ci-dessous).

Secteur	Nom du projet
Transports	EAC - Réhabilitation d'une route sélectionnée - OSBP Manyovu - Poste frontière de Mugina (route Burundi-Tanzanie) Projet
Transport	Chemin de fer à écartement standard (SGR) reliant l'Éthiopie et le Soudan
Eau	Multinational - Projet d'appui à la création d'une organisation de bassin transfrontière (Ogooué, Ntem, Nyanga et Komo) et à la préparation de projets d'investissement (PACOBT-PPI)
Eau	Développement polyvalent des ressources en eau d'Angololo
TIC	Réseau central africain - Composante Gabon
Énergie	Interconnexion électrique multinationale 400 kV Zambie-Mozambique

9.11 Le besoin de données

Il est reconnu que l'un des défis les plus critiques auxquels est confronté le développement des infrastructures en Afrique est l'insuffisance des données fiables et complètes sur le financement des infrastructures. La rédaction du présent rapport a mis en évidence le fait que les budgets des gouvernements sont souvent présentés sous des formats très divers, avec des niveaux de détail et de transparence variables. Dans de nombreux cas, les composantes des budgets nationaux liées aux infrastructures ne sont ni clairement délimitées ni classées de manière cohérente. Ce manque de normalisation complique considérablement l'évaluation des dépenses d'infrastructure au niveau continental et la comparaison entre les pays.

La fragmentation et l'opacité des données sur le financement des infrastructures sont particulièrement prononcées dans deux domaines clés :

- l'absence d'informations financières au niveau des projets, et
- la traçabilité limitée des sources de financement internes et externes.

Si certains gouvernements rendent compte des niveaux globaux d'aide extérieure dans leurs budgets nationaux, ces chiffres sont rarement répartis par secteur, projet ou instrument de financement. Il est donc difficile de déterminer le volume total des financements mobilisés pour les infrastructures, de comprendre la structure des montages financiers mixtes ou de suivre l'état d'avancement des initiatives en matière d'infrastructures.

Ce manque de données fiables et granulaires a des implications profondes tant pour la formulation des politiques que pour la planification des investissements :

- Au niveau politique, les gouvernements sont limités dans leur capacité à estimer avec précision les besoins de financement des infrastructures, à identifier les déficits de financement et à aligner les plans de développement nationaux sur les stratégies d'investissement spécifiques à chaque secteur. Cette limitation affecte également la conception des systèmes de gestion des finances publiques (PFM), en particulier dans les domaines de la budgétisation des investissements, des cadres de dépenses à moyen terme et de la budgétisation axée sur les performances.
- Au niveau des investissements, l'absence de données transparentes et cohérentes dissuade les bailleurs de fonds publics et privés. Les institutions financières internationales, les prêteurs commerciaux et les investisseurs institutionnels s'appuient sur des informations financières et techniques solides pour évaluer la bancabilité des projets, identifier les possibilités de cofinancement et évaluer les rendements ajustés au risque. Dans le contexte actuel, de nombreux projets d'infrastructure prometteurs ne parviennent pas à boucler leur financement, non pas en raison de leur manque de viabilité (économique et financière), mais en raison d'une visibilité insuffisante dans les pipelines d'investissement nationaux et de données peu fiables sur les engagements publics passés et prévus.

Dans ce contexte, il est recommandé aux gouvernements africains, par l'intermédiaire de l'Union africaine, d'adopter des mesures concrètes pour améliorer la transparence et l'harmonisation des informations budgétaires relatives aux infrastructures. Une présentation standardisée du financement des infrastructures par secteur, projet et source de financement, améliorerait considérablement la qualité des données mises à la disposition des décideurs.

Consciente de ce besoin urgent, l'Union africaine a lancé en 2025 la Plateforme africaine de visualisation et d'information sur les infrastructures (AVIP), une initiative ambitieuse visant à créer une base de données centralisée et interactive sur les projets d'infrastructure à travers le continent. L'AVIP cherche à améliorer la disponibilité, l'exactitude et la facilité d'utilisation des données relatives aux investissements dans les infrastructures en regroupant les informations au niveau des projets, les détails du financement, les calendriers et la répartition géographique. La plateforme est destinée à servir d'outil d'aide à la décision pour les gouvernements, les investisseurs, les partenaires de développement et les institutions régionales. Elle soutient également le PIDA en améliorant la visibilité sur l'avancement des projets régionaux, en identifiant les goulets d'étranglement dans la mise en œuvre et en favorisant une meilleure coordination entre les parties prenantes. L'AVIP représente une étape cruciale vers l'amélioration de la transparence, la formulation de meilleures politiques et la prise de décisions d'investissement plus éclairées dans le domaine des infrastructures en Afrique.



Toutefois, pour que l'AVIP et les plateformes similaires atteignent leur plein potentiel, il est essentiel que les gouvernements africains adoptent des pratiques harmonisées en matière de présentation budgétaire. Dans ce contexte, les gouvernements pourraient s'appuyer sur les cadres continentaux existants, tels que la Stratégie pour l'harmonisation des statistiques en Afrique (SHaSA), qui encourage la production de statistiques fiables, comparables et pertinentes pour l'élaboration des politiques. L'intégration des normes de financement des infrastructures dans la SHaSA et la mise en relation des systèmes nationaux avec l'AVIP amélioreraient considérablement la qualité des données, faciliteraient la planification fondée sur des données probantes et contribueraient en fin de compte à réduire le déficit de financement des infrastructures sur le continent.

Annexe 1

Liste des références

Algérie

Loi n° 20-16 du 16 Joumada El Oula 1442 correspondant au 31 décembre 2020 portant loi de finances pour 2021

Loi n° 21-16 du 25 Joumada El Oula 1443 correspondant au 30 décembre 2021 portant loi de finances pour 2022

Loi n° 22-24 du Aouel Joumada Ethania 1444 correspondant au 25 décembre 2022 portant loi de finances pour 2023

Angola

Résumé des dérogations par fonction, 2021, publié le 17/12/2020

Résumé des dérogations par fonction, 2022, publié le 15/12/2021

Résumé des dérogations par fonction, 2023, publié le 01/03/2023

Bénin

Budget de l'État Gestion 2021 – Ministère de l'eau et des mines, Ministère de l'énergie, Ministère des infrastructures et des transports

Budget de l'État Gestion 2022 – Ministère de l'eau et des mines, Ministère de l'énergie, Ministère des infrastructures et des transports, Ministère du numérique et de la digitalisation

Budget de l'État Gestion 2023 – Ministère de l'eau et des mines, Ministère de l'énergie, Ministère des infrastructures et des transports, Ministère du numérique et de la digitalisation

Botswana

Résumé par organisation des dépenses estimées provenant des fonds consolidés et de développement 2019-2020 et 2020-2021

Estimations des dépenses provenant des fonds consolidés et de développement 2021-2022

Estimations des dépenses provenant des fonds consolidés et de développement 2022-2023

Burkina

DÉCRET N° 2020-0936/PRES promulguant la loi n° 035-2020/AN du 19 octobre 2020 portant loi de finances pour l'exécution du budget de l'État, exercice 2021

DÉCRET N° 2021-1352 /PRES promulguant la loi n° 042-2021/AN du 16 décembre 2021 portant loi de finances pour l'exécution du budget de l'État, exercice 2022

DÉCRET N° 2020- 1144 /PRES promulguant la loi n° 029-2022/ALT du 24 décembre 2022 portant loi de finances pour l'exécution du budget de l'État, exercice 2023

Burundi

Loi Nº 1/13 du 15 mai 2020 portant fixation du Budget Général de la République du Burundi pour l'exercice 2020/2021

Loi Nº 1/20 du 25 juin 2021 portant fixation du Budget général de la République du Burundi pour l'exercice 2021/2022

Loi Nº 1/22 du 30 juin 2022 portant fixation du Budget Général de la République du Burundi pour l'exercice 2022/2023

Loi Nº 1/16 du 22 juin 2023 portant fixation du Budget Général de la République du Burundi pour l'exercice 2023/2024

Cameroun

Loi Nº 2020/018 du 17 décembre 2020 portant la loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2021

Ordonnance n° 2022/001 du 2 juin 2022 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 2021/026 du 16 décembre 2021 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2022

Ordonnance Nº 2023/001 du 02 juin 2023 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi nº 2022/020 du 27 décembre 2022 portant loi de finances de la République du Cameroun pour l'exercice 2023

Cap-Vert

2258 1 série – nº 142 B.O. de la République du Cap-Vert – 31 décembre 2020

3150 1 série – nº 129 B.O. de la República de Cabo Verde – 31 décembre 2021

2322 1 série – nº 125 B.O. de la República de Cabo Verde – 30 décembre 2022

Tchad

Budget général de l'État pour l'exercice 2021

Fascicule budgétaire 2022, loi n° 010/PR/2023 du 31 décembre 2021 portant loi de finances pour l'exercice 2022

Fascicule budgétaire 2023, loi n° 016/PR/2022 du 30 décembre 2022 portant loi de finances pour l'exercice 2023

Comores

Décret n° 21-134/PR portant promulgation de la loi n° 21-017/AU du 20 novembre 2021 portant loi de finances rectificative 2021

Décret n° 21-146/PR portant promulgation de la loi n° 21-025/AU du 28 décembre 2021 portant loi de finances rectificative 2022

Décret Nº 23-002/PR Portant promulgation de la loi Nº 22-012/AU du 27 décembre 2022 portant Loi de Finances rectificative 2023

Côte d'Ivoire

Projet de loi de finances portant budget de l'État pour l'année 2021 – Rapport de présentation

Loi de finances nº 2021899 du 21/12/2021 portant budget de l'État pour l'année 2022 – rapport de présentation

Document de programmation budgétaire et économique pluriannuelle 2024-2026 – rapport de présentation

Égypte

Informations requises de l'ICA

Guinée équatoriale

Budget d'investissement public 1 2020-2022v

Eswatini

Estimations du gouvernement du Royaume d'Eswatini pour les années allant du 1er avril 2020 au 31 mars 2023

Estimations du gouvernement du Royaume d'Eswatini pour les années allant du 1er avril 2021 au 31 mars 2024

Estimations du gouvernement du Royaume d'Eswatini pour les années allant du 1er avril 2022 au 31 mars 2025

Estimations du gouvernement du Royaume d'Eswatini pour les années allant du 1er avril 2023 au 31 mars 2026

Éthiopie

Gouvernement éthiopien Proclamation du budget fédéral, partie 2, 2020-2021

Gouvernement éthiopien Proclamation du budget fédéral, partie 2, 2021-2022

Gouvernement éthiopien Proclamation du budget fédéral, partie 2, 2022-2023

Gouvernement éthiopien Proclamation du budget fédéral Partie 2 2023-2024

Gabon

Loi n°044/2020 du 11 janvier 2021 déterminant les ressources et les charges de l'État pour l'année 2021

Décision n°017/CC du 22 juillet 2021 relative à la requête présentée par le Premier Ministre tendant au contrôle de constitutionnalité de la loi n°018/2021 portant modification de certaines dispositions de la loi n°044/2020 du 11 janvier 2021 déterminant les ressources et les charges de l'État pour l'année 2021

Loi n°031/2021 du 23 mars 2022 déterminant les ressources et les charges de l'État pour l'année 2022

Projet Loi de finances 2023 – Répertoire 001/22-23/CC/CC/GC

Gambie

Budget approuvé de la Gambie 2021 – Rapport sur les crédits budgétaires

Budget approuvé de la Gambie pour 2022 – Rapport sur les crédits budgétaires

Budget approuvé de la Gambie pour 2023 – Rapport sur les crédits budgétaires

Ghana

Loi de finances 2021, loi n° 1069

Déclaration budgétaire et politique économique du Ghana, 2021

Déclaration budgétaire et politique économique du Ghana, 2022

Loi de finances, 2022, loi n° 1090

Déclaration budgétaire et politique économique du Ghana, 2023

Guinée

Décret D/2020/314/PRG/SGG portant promulgation de la loi L/2020/0029/AN du 30 décembre 2020 et détails par ministères et institutions

Loi de finances 2022, ordonnance O/2021/0011/PRG/CNRD/SGG portant loi de finances pour l'année 2022

Rapport sur l'exécution du budget à fin juin 2022

Loi L/2022/0016/CNT portant loi de finances pour l'année 2023

Guinée-Bissau

Projet de budget général de l'État pour 2021

Projet de budget général de l'État pour 2022

Projet de budget général de l'État pour 2023

Kenya

Résumé du budget pour l'exercice 2020/2021 et informations complémentaires

Résumé du budget pour l'exercice 2021/2022 et informations complémentaires

Résumé du budget pour l'exercice 2022/2023 et informations complémentaires

Résumé du budget pour l'exercice 2023/2024 et informations complémentaires

Lesotho

Royaume du Lesotho, résumé du budget 2020/21

Royaume du Lesotho, prévisions budgétaires pour l'exercice 2021/22

Royaume du Lesotho, prévisions budgétaires pour l'exercice 2022/23

Royaume du Lesotho, prévisions budgétaires pour l'exercice 2023/24

Libéria

Budget national pour l'exercice 2020/2021

Budget national spécial pour l'exercice 2021 (juillet à décembre 2021)

Budget national pour l'exercice 2022

Budget national pour l'exercice 2023

Madagascar

Circulaire d'exécution budgétaire 2021, Numéro 002-MEF/SG/DGFAG

Loi n° 2021-027 portant loi de finances pour 2022

Loi n° 2022-012 portant loi de finances rectificative pour 2022

Circulaire d'exécution budgétaire 2023, Numéro 002-2023/MEF/SG/DGFAG

Loi n° 2022-015 portant loi de finances rectificative pour 2023

Malawi

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DU SECTEUR PUBLIC (PSIP) 2021

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DU SECTEUR PUBLIC (PSIP) 2022

PROGRAMME D'INVESTISSEMENT DU SECTEUR PUBLIC (PSIP) 2023

Mali

Projet de loi de finances 2021

Rapport sur la Situation d'Exécution Provisoire du Budget d'État au 31 mars 2022

Rapport sur la situation d'exécution provisoire du budget de l'État au 30 juin 2021

Mauritanie

Loi de finances pour l'année 2021

Loi de finances pour l'année 2022

Loi de Finances pour l'année 2023

Maurice

Annexe B : Dépenses 2020/2021

Annexe B : Dépenses 2022/2023

Maroc

LOI DE FINANCES N° 50-22 POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 2023

LOI DE FINANCES N° 76-21 POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 2022

LOI DE FINANCES N° 50-22 POUR L'ANNEE BUDGETAIRE 2023

Mozambique

Document justifiant le budget de l'État pour 2021

Budget de l'État pour 2022 – Dépenses au niveau central selon la cellule budgétaire

Scénario budgétaire à moyen terme (cadre macro budgétaire 2022-2024)

Présentation du projet de plan économique et social et du budget de l'État pour 2023

Namibie

Estimations des dépenses 2020/2021

Cadre de dépenses à moyen terme 2021/2022 à 2023/2024

Cadre de dépenses à moyen terme 2022/2023 à 2024/2025

Niger

Loi n° 2020-67 du 10 décembre 2020 portant loi de finances pour l'année budgétaire 2021

Loi n° 2021-50 du 20 décembre 2021 portant loi de finances pour l'année budgétaire 2022

Loi n° 2022-44 du 06 décembre 2022 portant loi de finances pour l'année budgétaire 2023

Nigeria

Loi de finances 2021 – Résumé par les MDA

Loi de finances 2022 – Résumé par les MDA

Loi de finances 2023 – Résumé par les MDA

RCA

Rapport d'exécution budgétaire au premier trimestre 2021

Rapport d'exécution budgétaire au deuxième trimestre 2022

Rapport d'exécution budgétaire au troisième trimestre 2023

RDC

Loi de finances N° 20/20 du 28 décembre 2020 pour l'exercice 2021 Volume II – Dépenses

Loi de finances n° 21/029 du 31 décembre 2021 pour l'exercice 2022 Volume II – Dépenses

Loi de finances n° 22/071 du 28 décembre 2022 pour l'exercice 2023 Volume II – Dépenses

République du Congo

Loi de finances pour l'année 2021

Loi de finances rectificative pour l'année 2022

Loi n° 77-2022 du 27 décembre 2022 portant loi de finances pour l'année 2023

Rwanda

Guide du budget 2020/2021 à l'intention des citoyens

Guide du budget 2021/2022 à l'intention des citoyens

Guide du budget 2022/2023 à l'intention des citoyens

Guide du budget 2023/2024 à l'intention des citoyens

Sao Tomé-et-Principe

PROJET DE BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR L'EXERCICE 2021

BUDGET GÉNÉRAL DE L'ÉTAT POUR L'EXERCICE 2023

Sénégal

LOI N° 2020-33 DU 22 DÉCEMBRE 2020

Loi n° 2021-42 du 20 décembre 2021 portant loi de finances pour l'année 2022

Loi n° 2022-22 du 19 décembre 2022 portant loi de finances pour l'année 2023

Seychelles

ESTIMATIONS BUDGÉTAIRES DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE 2021

Budget 2022 – Hypothèses et OBJECTIFS DU BUDGET 2022

ESTIMATIONS BUDGÉTAIRES DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE 2023

Sierra Leone

Budget de l'État et déclaration des politiques économiques et financières pour l'exercice 2022

Budget du gouvernement et déclaration des politiques économiques et financières pour l'exercice 2023

Somalie

Rapport sur les résultats budgétaires de fin d'année pour l'exercice 2021

Loi de finances 2022 Loi n° 000020

Loi de finances 2023 Loi n° 000021

Afrique du Sud

Budget 2024 de l'Afrique du Sud – Estimation des dépenses nationales (avec historique)

Soudan

Examen économique et budgétaire trimestriel pour l'exercice 2020/2021

Soudan du Sud RÉSUMÉ DU BUDGET NATIONAL Exercice 2021/2022, UNICEF

Tableaux du projet de budget pour l'exercice 2022/23

RAPPORT D'ANALYSE DU BUDGET NATIONAL DU SOUDAN DU SUD POUR L'ANNÉE 2023-2024

Soudan

Budget approuvé pour 2021

Tanzanie

BUDGET CITOYEN VERSION ANGLAISE 2020_21

VOLUME III Estimations des dépenses publiques Crédits d'approvisionnement (régionaux) - 2021-22

VOLUME IV Estimations des dépenses publiques Crédits de développement (programmes de développement ministériels et régionaux) - 2021-22

VOLUME III Estimations des dépenses publiques Crédits d'approvisionnement (régionaux) - 2022-23

VOLUME IV Estimations des dépenses publiques Crédits de développement (programmes de développement ministériels et régionaux) - 2023.24

Togo

Loi n° 2021-0213 portant loi de finances rectificative pour l'exercice 2021

Loi n° 2022-014 portant loi de finances rectificative pour l'exercice 2022

Loi de finances rectificative pour l'exercice 2023

Tunisie

Loi n° 2021-3 du 15 novembre 2021, portant loi de finances rectificative pour l'année 2021

Loi n° 2022-69 du 22 novembre 2022, portant loi de finances rectificative pour l'année 2022

Portant loi de finances rectificative pour l'année 2023

Ouganda

Estimations approuvées des recettes et des dépenses (récurrentes et de développement) pour l'exercice 2020/21, volume 1

Estimations approuvées des recettes et des dépenses (courantes et de développement) pour l'exercice 2021/22 Volume 1

Estimations approuvées des recettes et des dépenses (courantes et de développement) pour l'exercice 2022/23 Volume 1

Estimations approuvées des recettes et des dépenses (courantes et de développement) pour l'exercice 2023/24 Volume 1

Zambie

Estimations des recettes et des dépenses 2021 (OBB)

Estimations des recettes et des dépenses 2022 (OBB)

Estimations des recettes et des dépenses 2023 (OBB)

Zimbabwe

DÉCLARATION SUR LE BUDGET NATIONAL 2021

DÉCLARATION BUDGÉTAIRE NATIONALE 2022

DÉCLARATION BUDGÉTAIRE NATIONALE 2023

Estimations approuvées des dépenses pour 2023

