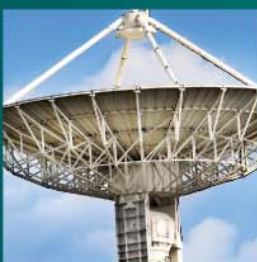




Rapport d'Avancement **2017** Résumé Exécutif



AFRICAN DEVELOPMENT BANK GROUP
GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE
DE DEVELOPPEMENT

1 Avant-Propos

Dr Ibrahim Assane Mayaki,
Secrétaire Exécutif, Agence du NEPAD



Aujourd'hui, alors que la moitié des 1,1 milliard d'Africains sont âgés de moins de 25 ans, on estime que 300 millions de jeunes arriveront sur le marché du travail d'ici à 2030. Or il existe un décalage important entre les besoins exprimés par les employeurs et l'offre de compétences actuellement disponibles. L'Union africaine (UA) a identifié cet enjeu et fait de l'année 2017 « L'année de l'exploitation du dividende démographique grâce aux investissements dans la jeunesse ». En mars 2017, les ministres des Transports, des Infrastructures transcontinentales et interrégionales, de l'Énergie et du Tourisme des différents États membres de l'UA ont mis l'accent sur les infrastructures régionales et ont invité la Commission de l'Union africaine (CUA) et l'Agence du NEPAD à considérer la création d'emplois comme un élément clé de la mise en œuvre du **Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA)**.

Les représentants de l'Union africaine (UA), de l'Agence du NEPAD et de la Banque africaine de développement (BAD) ont réaffirmé leur engagement à faire en sorte que les projets d'infrastructures incluent la dimension de création d'emplois afin d'impulser une croissance inclusive et un développement durable en Afrique. Cet engagement a été pris lors de la cérémonie de clôture de la deuxième semaine annuelle du PIDA à Abidjan, en Côte d'Ivoire, en 2016. L'Agence du NEPAD, en tant qu'organe technique de mise en œuvre de l'UA, a ainsi développé une Boîte à outils en ligne afin de favoriser la création d'emplois dans le cadre des projets d'infrastructure portés par le PIDA. Le thème de la Semaine du PIDA de cette année est : « Le développement des infrastructures régionales pour la création d'emplois et la transformation économique ».

En outre, cette année, le financement des infrastructures a été le sujet principal des délibérations du PIDA. Mettre fin au déficit d'infrastructures est vital pour la prospérité économique et le développement durable de l'Afrique. Mais les coûts pour y parvenir sont immenses. Le projet PIDA nécessitera des investissements d'environ 360 milliards de dollars US entre 2011 et 2040. Ces coûts dépassent les capacités des gouvernements africains ou des institutions financières de développement et autres banques multilatérales de développement. Par conséquent, un effort concerté a été mené afin de réunir toutes les parties prenantes qui peuvent rassembler des fonds pour financer les projets portés par le PIDA.

Attirer la participation du secteur privé par le biais de **partenariats public-privé (PPP)** est donc essentiel pour la réalisation des projets d'infrastructure envisagés dans le cadre du PIDA. Un cadre réglementaire clair et transparent constitue la base d'un environnement propice pour les affaires. Pour attirer les investisseurs privés, les gouvernements doivent créer un environnement législatif, réglementaire et institutionnel favorable. Démontrer l'engagement politique du gouvernement est clé pour attirer les investisseurs.

Le Réseau d'affaires continental (Continental Business Network - CBN) poursuit son programme de réduction des risques liés aux projets d'infrastructure.

Les fonds de pension et les fonds souverains émergent comme catalyseurs clés pour combler ce déficit de financement. En septembre, le NEPAD, sous la direction du CBN, a lancé une campagne innovante, dirigée par l'Afrique et pour l'Afrique, visant à augmenter les allocations des détenteurs d'actifs africains à destination des infrastructures africaines de 1,5% à 5% de leurs actifs sous gestion. L'objectif de cette campagne est de travailler avec les fonds de pension et les fonds souverains, y compris les ministres des Finances, pour augmenter progressivement les investissements dans les infrastructures, pour utiliser les ressources financières disponibles sur le continent et pour renforcer les partenariats public-privé. Il est donc nécessaire que les décideurs politiques créent un environnement qui permette aux fonds de pension et aux fonds souverains d'investir dans des projets d'infrastructure à grande échelle en Afrique, dans le cadre de réformes appropriées des cadres réglementaires nationaux et régionaux qui guideront les investissements institutionnels en Afrique.

L'année 2017 a également vu la mise en service du projet de Réseau ferroviaire continental à grande vitesse (Continental High Speed Railway Network Project), une initiative de l'UA conçue pour interconnecter toutes les capitales africaines ainsi que les principaux centres économiques, commerciaux et industriels au moyen d'une infrastructure et d'une technologie ferroviaires à grande vitesse. Le système M&E (VPic / AID) a été mis à jour pour fournir plus d'informations sur la mise en œuvre des projets du PIDA. N'hésitez pas à visiter le nouveau site web du VPic : <http://www.au-pida.org>.

Permettez-moi de conclure sur ces trois points essentiels :

1. L'Afrique doit faire preuve de leadership dans le financement de ses projets d'infrastructure, avec un rôle particulier de la part des fonds de pension et fonds souverains africains.
2. Le développement des infrastructures régionales en Afrique est le fondement de la transformation africaine que nous attendons et souhaitons tous. La mise en œuvre de projets régionaux d'infrastructures permettra d'accélérer l'industrialisation et le commerce.
3. L'Agenda 5% est un vecteur de changement fondamental qui permettra aux investisseurs institutionnels de financer les projets d'infrastructure nationaux et régionaux en Afrique tout en réduisant les risques associés aux projets.

Comme toujours, je tiens à remercier nos partenaires et nos parties prenantes pour leur engagement sans faille envers le Programme et compte sur votre détermination habituelle à faire en sorte que les projets PIDA et les infrastructures africaines soient prioritaires.

2 Résumé Exécutif

L'Assemblée de l'Union Africaine a approuvé le Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) à Addis Abeba (Éthiopie) en janvier 2012. En juin 2014, grâce au leadership du Président Macky Sall, pour la première fois en Afrique, un Sommet de fundraising consacré au financement des infrastructures s'est tenu à Dakar, le Dakar Financing Summit (DFS). Lors de cet événement, l'agence du NEPAD et ses partenaires ont présentés 16 projets du PIDA financièrement viables. Quatre défis majeurs ont été identifiés pour leur mise en œuvre : le manque d'expertise technique, le manque de financement de la phase de préparation des projets, l'absence de financement adéquat et l'implication insuffisante du secteur privé. C'est la raison pour laquelle, dans un souci d'efficacité, le NEPAD a conçu les outils suivants :

- **Mécanisme de Prestation des Services (MPS) :** en 2017, l'instrument de préparation de la phase initiale des projets a appuyé la Communauté Économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO). L'appui institutionnel et juridique visait à préparer la mise en place de la future autorité régionale de gestion du Corridor Abidjan-Lagos. Pour l'Union Africaine et ses partenaires, ce projet doit démontrer le succès qu'offrent la rencontre d'un leadership de haut niveau avec la réalisation d'infrastructures transfrontalières en Afrique.
- **Soutien Politique, Légal et Réglementaire (PLR) :** afin d'accroître l'investissement dans les infrastructures transfrontalières, le NEPAD et la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA/ONU) ont rédigé un projet de loi-modèle destiné aux États-Membres de l'UA. Ils ont également initié une étude complète des risques existants dans ce domaine.
- **Réseau d'Affaires Continental (CBN - Continental Business Network) :** pour faciliter la mise en œuvre du PIDA, cette initiative du secteur privé a publié un rapport sur la réduction des risques (de-risking) liés à l'investissement dans les infrastructures. Suite à l'une de ses principales recommandations, en septembre, le NEPAD a lancé un appel aux fonds de pension et aux fonds souverains afin de les encourager à augmenter leur investissement de 1,8% à 5% de leurs actifs d'ici à 2020 (« Agenda 5% »).
- **Centre Virtuel d'Information du PIDA (VPIC) :** cette base de données permet de suivre la mise en œuvre du PIDA en temps réel.
- **Initiative Présidentielle en faveur des Infrastructures (PICI) :** elle doit être renforcée afin que les Chefs

d'État fassent de la mise en œuvre rapide du PIDA une de leurs priorités.

Par ailleurs, dans le cadre de son pilier « commerce », le NEPAD travaille avec MoveAfrica, sous l'égide de l'Initiative pour stimuler le commerce intra-africain (BIAT). Ils développent un outil de mesure de la performance des corridors dans les domaines de la logistique et du commerce, le Traffic Light System (TLS, Système de feux de circulation). L'efficacité des services rendus le long des corridors est essentielle pour définir la performance globale des Postes frontière à guichet unique (OSBP, One stop border post).

La mise en œuvre du PIDA suppose l'accès à une expertise technique de qualité dans certains secteurs cruciaux. C'est pourquoi la Commission de l'Union Africaine (CUA), l'agence du NEPAD, la BAD et leurs partenaires ont fait du développement des compétences et du détachement d'experts dans les CER une de leurs priorités. Ainsi, un Projet de Renforcement des Capacités du PIDA (PIDA CAP) a été créé. Par ailleurs, une formation sur les Partenariats Public-Privé, dispensée par le Institute for Public Private Partnerships (IP3) a rassemblé trente-sept participants issus des CER et des États Membres ainsi que des unités de gestion des projets PIDA.

Enfin, la mise en œuvre du PIDA bénéficie du concours de partenaires tels que la GIZ, JICA, DBSA, l'UE et Power Africa. Leur contribution est primordiale pour l'avancement des projets d'envergure régionale et transfrontalière dans les domaines de l'énergie, du transport et des TIC. Afin d'améliorer la mise en œuvre du PIDA, ils recommandent notamment de :

- Tirer parti du dividende attendu de la structure démographique, notamment de la jeunesse du continent, avec une stratégie volontariste pour inclure et impliquer les femmes dans les projets d'infrastructure ainsi que dans leur mise en œuvre et dans leur gestion.
- La nécessité d'une approche intégrée de développement des corridors est cruciale dans le développement des projets du PIDA afin de favoriser la viabilité des infrastructures en les inscrivant dans une approche intégrée d'envergure régionale.

3 Introduction

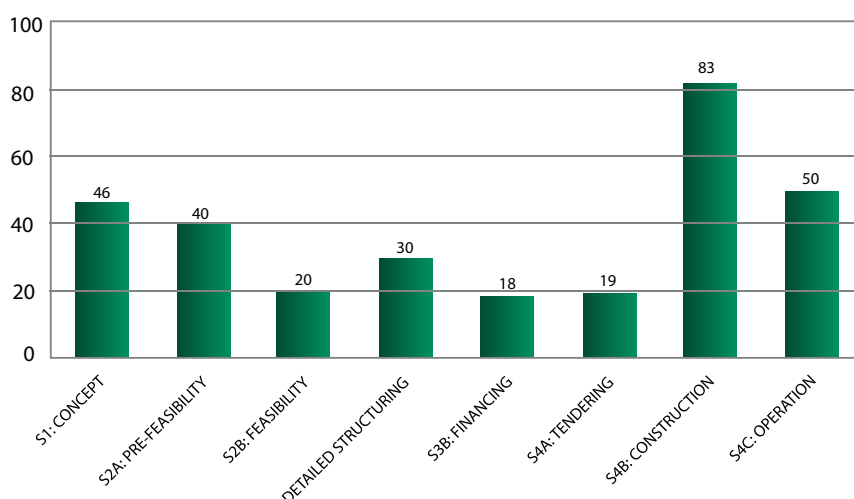


La volonté de rattacher le NEPAD à la Commission de l'Union Africaine (CUA) a vu le jour en 2003. Confirmée en 2009 par une résolution de l'Assemblée de l'UA, elle s'est traduite par la conversion du « Secrétariat du NEPAD » en « Agence de Planification et de Coordination du NEPAD » (NPCA) – en vertu d'une décision prise lors du 14^e sommet de l'UA (février 2010). En outre, en 2017, l'Assemblée de l'UA a décidé de conférer à la NPCA le statut d'Agence de Développement de l'Union Africaine (ADUA).

Le NEPAD met en œuvre les décisions politiques de l'UA en collaborant avec la Commission de l'UA, les Communautés Economiques Régionales (CER) et d'autres institutions du système de l'UA. Afin d'accroître l'intégration régionale, le NEPAD concentre son action sur deux domaines d'intervention stratégiques : les infrastructures et la facilitation du commerce (coordination des projets d'infrastructures et de commerce transfrontaliers et d'initiatives dans les TIC) ainsi que l'agriculture et la pêche (avec la nutrition comme priorité centrale).

Ces deux secteurs thématiques sont étayés par des programmes conçus en faveur de la jeunesse et de l'emploi ainsi que des sciences, de la technologie et de l'innovation. Ils répondent à la volonté d'industrialiser l'Afrique dans les plus brefs délais. Pour que les progrès des États-Membres aboutissent à des gains d'envergure régionale, l'ADUA jouera le double rôle de prestataire d'assistance technique et de bailleur de fonds.

STAGE	CONTINENTAL	AMU	COMESA	EAC	ECCAS	ECOWAS	IGAD	SADC	TOTAL
S1: CONCEPT	0	2	1	13	2	9	4	15	46
S2A: PRE-FEASIBILITY	0	4	4	7	12	1	2	10	40
S2B: FEASIBILITY	0	0	2	5	4	5	0	4	20
S3A: DETAILED STRUCTURING	0	1	2	9	2	5	2	9	30
S3B: FINANCING	0	1	0	9	2	2	0	4	18
S4A: TENDERING	0	0	9	4	1	4	0	1	19
S4B: CONSTRUCTION	1	1	6	19	20	22	2	12	83
S4C: OPERATION	1	2	5	19	1	13	1	8	50
TOTAL	2	11	29	85	44	61	11	63	306





4 Dispositions institutionnelles

La Commission de l'Union Africaine (CUA) a mis sur pied l'Architecture Institutionnelle pour le Développement des Infrastructures en Afrique (IAIDA). En vertu des critères de subsidiarité et de complémentarité, elle permet aux institutions africaines de s'impliquer dans la gouvernance et la coordination des initiatives continentales dans le domaine des infrastructures.

Les institutions concernées sont la CUA, la NPCA, les CER, les institutions spécialisées et les Banques régionales, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA/ONU), la Banque africaine de développement (BAD) et les Comités techniques spécialisés (STC).

L'Architecture Institutionnelle pour le Développement des Infrastructures en Afrique vise à créer l'environnement permettant à l'UA et ses institutions de transformer leurs initiatives en actions concrètes. À cet effet, le NEPAD :

- Publie les volets de la mise en œuvre des projets sur une plateforme
- Clarifie la répartition des tâches entre acteurs pour éviter les duplications d'efforts
- Conçoit des outils de levées de fonds et d'assistance technique innovants et efficaces

De plus, en sa qualité d'agence de mise en œuvre du PIDA, le NEPAD s'est vu confier la 2^e phase du Projet de Renforcement des Capacités (PIDA CAP). Enfin, si l'IAIDA a principalement bénéficié au Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA), elle peut également contribuer à la mise en œuvre de l'Initiative Africaine pour les Énergies renouvelables (AREI) – moyennant quelques éventuels amendements.



5 Implication du NEPAD dans le PIDA

Les Chefs d'État et de Gouvernement ont approuvé le Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA) en janvier 2012 (lors de la 18^e session ordinaire de l'Union Africaine à Addis-Abeba, Éthiopie). Son Plan d'Action Prioritaire (PIDA-PAP) consiste en 51 programmes et 400 projets couvrant quatre secteurs (transport, énergie, TIC et eau). Ainsi, en répondant aux besoins en matière d'infrastructures, les États Membres de l'UA pourront accroître la compétitivité de leurs économies. Les bénéfices escomptés seront dans les domaines de l'efficacité, de la croissance, de l'intégration à l'économie mondiale, de l'amélioration des conditions de vie ainsi que de l'augmentation du commerce intra-africain.

En juin 2014, le NEPAD et la CUA ont organisé le Sommet de fundraising de Dakar afin de présenter les opportunités d'investissement des projets du PIDA à des institutions de financement africaines et internationales. L'événement s'est conclu par les recommandations suivantes :

- améliorer la préparation des projets (par l'expertise technique et le financement)
- lever des fonds en faveur des projets transfrontaliers et,
- associer de façon plus large le secteur privé.

Bien que la préparation de projets, le financement pour la préparation de projets et l'investissement dans les projets du PIDA continuent de représenter un défi, on constate des avancées notables et un certain nombre de projets transfrontaliers complexes avancent. Parmi les 400 projets portés par le PIDA, voici quelques-unes des améliorations enregistrées :

- 26% passent du concept aux phases de pré-faisabilité ou de faisabilité.
- 16% sont actuellement structurés pour l'appel d'offres.
- 32% (131 projets) sont en construction ou déjà opérationnels.

En tant qu'agence d'exécution du PIDA, le NEPAD, la CUA et la Banque africaine de développement (BAD) ont développé différents outils pour relever ces défis.

Le Mécanisme de prestation de services du PIDA (MPS-PIDA) a été élaboré pour pallier le manque de capacité dans la préparation de projets. Le MPS fournit aux maîtres d'œuvre des projets, notamment les Communautés économiques régionales (CER), des consultants pour les conseiller sur la préparation des premiers projets (par exemple, comment créer sur les plans institutionnel et légal une unité de gestion et de mise en œuvre du projet, comment rédiger des termes de référence pour les études de faisabilité...). Le MPS-PIDA est complémentaire aux instances de préparation de projets (PPF) existantes car il permet de faire passer les projets du PIDA au stade où des études de faisabilité peuvent être entreprises. Ensuite, les PPF peuvent prendre en charge les activités résiduelles de préparation de projet.

Pour remédier au manque de financement pour la préparation de projets (le deuxième goulet d'étranglement), le NEPAD a organisé une table ronde sur les installations et les fonds de préparation de projets en novembre 2014. Au cours de cette réunion, les PPF ont convenu de coopérer, les différents PPF étant généralement trop petits pour s'attaquer eux-mêmes aux projets de la taille du PIDA. La coopération comprend la coopération financière, l'harmonisation des procédures de candidature, etc.

Le fonds Africa50 a été créé pour faire face au manque de financements de projets (troisième goulet d'étranglement). Le fonds Africa50 vise à mobiliser des financements privés pour accélérer la mise en œuvre des infrastructures en Afrique, créant ainsi une nouvelle plate-forme pour la croissance du continent. Africa50 se concentre sur des

projets commercialement viables qui gagnent de l'argent. Plus important encore, l'objectif stratégique à long terme est d'investir directement 10 milliards de dollars dans les projets et de permettre un investissement total de 100 milliards de dollars dans les projets en rassemblant les acteurs du secteur privé. Africa50 fonctionnera tout au long du cycle de vie du projet avec deux secteurs d'activité principaux : (i) Le secteur d'activité Développement de projets fournit un flux constant de projets bien structurés axés sur la préparation de projets en phase avancée et (ii) la ligne métier financement de projets traite des investissements générant des retours commerciaux.

Pour obtenir l'adhésion du secteur privé (quatrième goulet d'étranglement), le NEPAD coopère avec le Business Working Group (BWG) du Forum économique mondial (WEF). Le BWG, composé d'environ 45 entreprises privées et d'autres institutions, fournit une plate-forme unique pour aider à informer les politiques du point de vue du secteur privé et à combler le déficit de financement en attirant davantage de capitaux du secteur privé. Le BWG a choisi le Corridor central comme projet pilote. Afin d'accroître l'implication du secteur privé au PIDA, le Réseau d'Affaires Continental (CBN) a été lancé immédiatement après la réunion du WEF Afrique au Cap le 1er juin 2015 et une deuxième réunion du CBN a été organisée dans le cadre des réunions annuelles de la Banque africaine de développement en mai 2016. La deuxième réunion a porté sur l'atténuation des risques des projets d'infrastructure en Afrique.

6 Services intégrés : genre, renforcement des capacités et reporting



Outre les clusters sectoriels et les différents instruments, nous accordons une attention particulière à certains services intégrés de base pour le développement des infrastructures. Ces services sont : l'intégration du genre dans le cycle de développement du projet, le renforcement des capacités du NEPAD, des CER et des experts des États membres impliqués dans la mise en œuvre du PIDA et enfin un mécanisme efficace de suivi de nos progrès.

Le NEPAD a facilité la première série de formations des parties prenantes du PIDA sur les partenariats public-privé (PPP). Les formations sont dispensées par l'Institut des partenariats public-privé (IP3). La formation couvre les principes fondamentaux des PPP : stratégies, méthodes et cycle des PPP en offrant aux participants une vue d'ensemble complète des méthodes

en matière de procurement et de structuration du projet. Le contenu du cours comprend des sujets clés, tels que la définition et la justification de l'option d'achat de PPP, les processus de préféabilité et de dépistage, la planification financière et contractuelle, les procédures d'achat, de négociation et de surveillance ainsi que les exigences institutionnelles.

Sur la base des aspirations de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, le NEPAD intégrera le genre à tous les niveaux du secteur des infrastructures. Pour remédier au manque d'intégration du genre dans les projets du PIDA, un programme a été créé pour analyser les questions de genre et les mettre en œuvre, en travaillant avec le personnel du NEPAD et des CER pour identifier de nouvelles opportunités et points d'entrée pour la promotion de l'égalité des sexes. Ces initiatives visent à introduire des perspectives de genre à toutes les étapes du cycle de développement du projet : étude de faisabilité, conception, mise en œuvre et évaluation.

Pour suivre l'évolution de nos progrès, nous effectuons des reportings trimestriels et annuels. Ces rapports alimentent le rapport d'avancement annuel global du PIDA ainsi que les rapports annuels du NEPAD. Le mécanisme de reporting par le biais du Centre d'information virtuel du PIDA (VPic) s'avère être un outil efficace pour diffuser des produits d'information et de connaissances auprès des parties prenantes du PIDA, des universités et du secteur privé. Plus important encore, le reporting influence les décideurs de haut niveau sur la hiérarchisation du développement des infrastructures dans leurs différents plans et stratégies de développement nationaux.

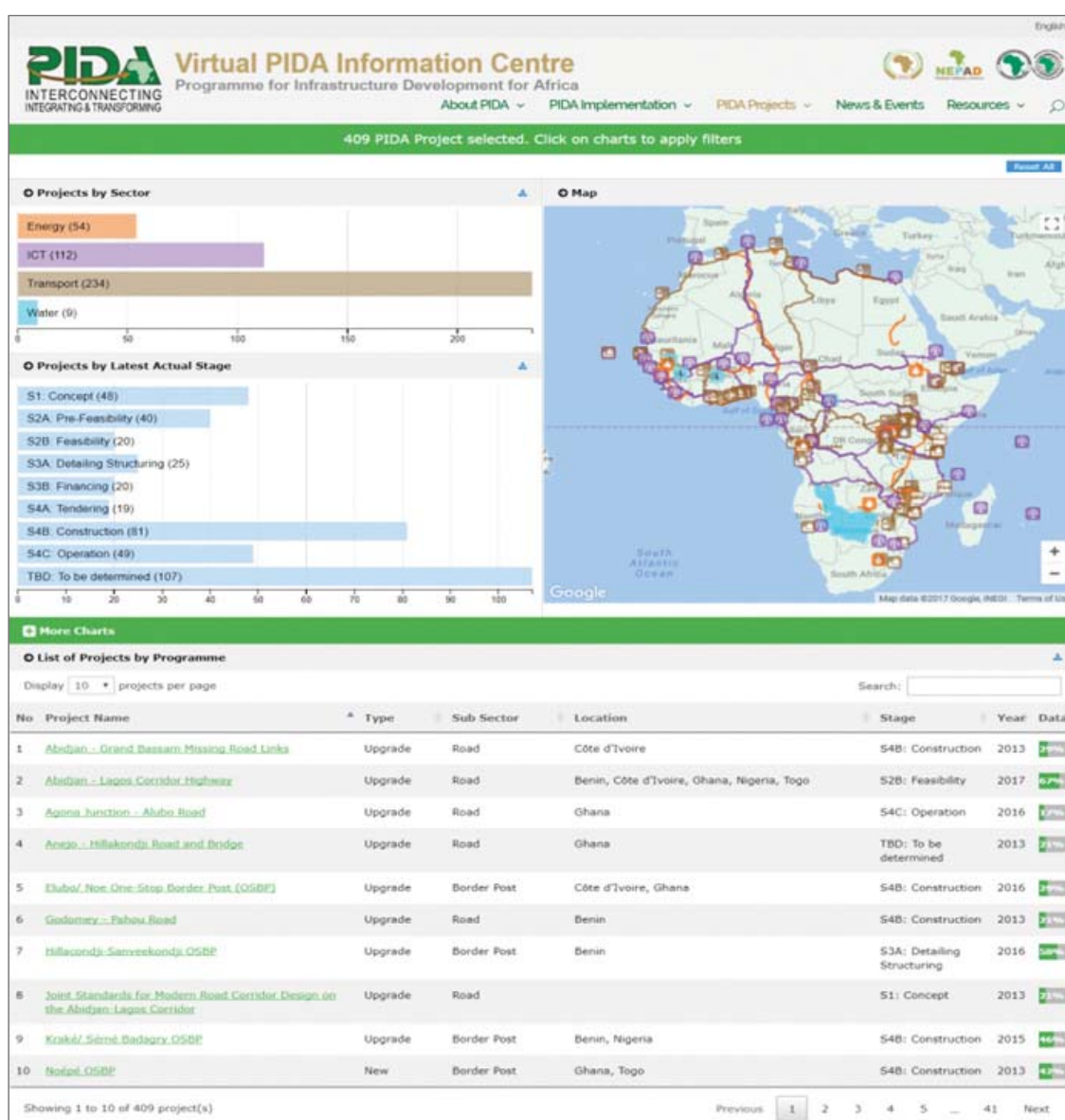
7 Principales leçons apprises et recommandations



Voici la liste des leçons apprises et recommandations émanant des CER, des partenaires et des gestionnaires de projets du PIDA.

- **Accroître l'intégration régionale**
 - Améliorer les réseaux de transport (route et rail)
 - Accroître les flux financiers en investissant dans les TIC
 - Créer des centres nationaux et régionaux de collecte et gestion des données
 - Rendre plus fiable et moins onéreux le coût de l'énergie pour favoriser l'industrialisation
- **Énergie**
 - Tirer parti des importantes réserves minérales existantes
 - Capitaliser sur le fait que plus de 50% des gisements d'énergie renouvelables sont en Afrique
 - Construire les infrastructures permettant de tirer un meilleur parti des chaînes de valeur
- **Infrastructures**
 - Maximiser le « dividende démographique » offert par la jeunesse de la population du continent

- Associer et impliquer les femmes dans la mise en œuvre et la gestion des projets
- Corridors de développement
 - Optimiser l'impact en matière de développement des projets en recourant à cette approche
 - Augmenter la viabilité économique des projets en les reliant par-delà les frontières
- Optimiser les instruments existants tels que :
 - L'IAIDA pour renforcer la coordination et la coopération entre les acteurs du PIDA
 - Les réunions régulières des parties prenantes telles que le Comité de Pilotage du PIDA
 - Les Mécanisme de prestation des services de cartographie des parties prenantes et assistance aux accords de partage des coûts et bénéfices entre les pays
 - Utiliser la planification d'équipe / la coordination / les retraites entre les institutions continentales et régionales
- Accélérer la mise en œuvre des projets du PIDA en Afrique Centrale et du Nord
 - Le renforcement des liens entre le Centre et le reste de l'Afrique contribuera à accélérer l'intégration de l'Afrique
 - Débloquer de nouveaux financements, améliorer l'harmonisation des politiques et encourager les gouvernements à engager davantage de ressources
- Passer du conflit à la coopération par le biais de projets régionaux conjoints
 - Au moyen de stratégies de mobilisation des ressources conjointes, l'engagement financier du gouvernement et l'appui aux pays en situation de conflit ou de transition
 - Notamment pour des projets tels que les routes, les chemins de fer et l'énergie transfrontaliers ainsi que les projets de transmission



12 ANNEXE 1 : Projets DFS en cours et complétés

AP1

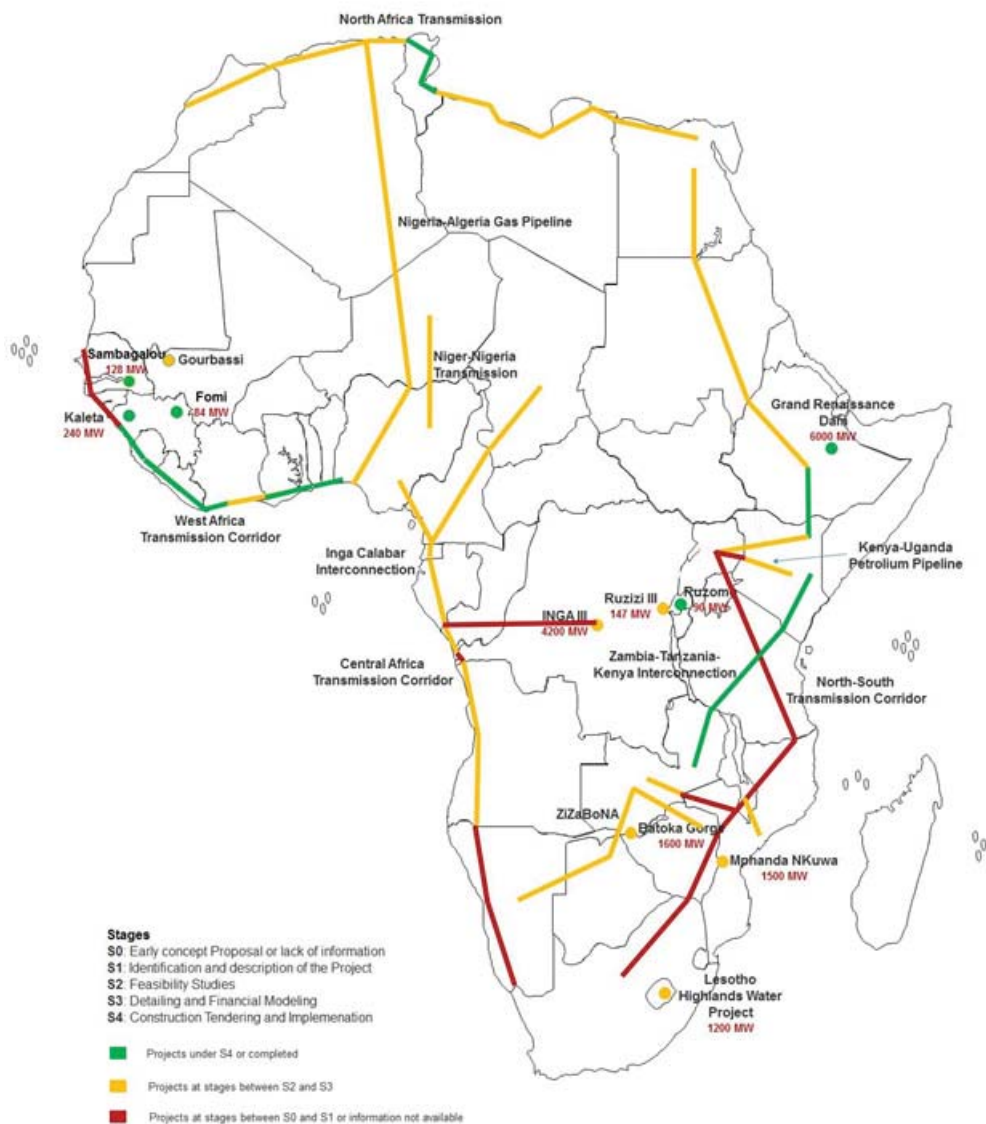
Nom du Projet	Type	Secteur	Sous-Secteur	Statut	Emplacement	CER	Étape	Year
Batoka Gorge Hydro Electric Power Scheme	Amélioration	Energie	Centrale hydroélectrique	En cours	Zambie, Zimbabwe	SADC	S2B: Faisabilité	2017
Ruzizi III Hydropower Plant	Amélioration	Energie	Centrale hydroélectrique	En cours	Republique Democratique du Congo, Rwanda	CAE	S3B: Financement	2017
Sambangalou Hydropower Plant	Amélioration	Energie	Centrale hydroélectrique	En cours	Guinée, Sénégal	CEDEAO	S4A: Appel d'offres	2016
Trans-Sahara Gas pipeline	Amélioration	Energie	Pétrole/gazoduc	En cours	Algérie, Niger, Nigéria	CEDEAO	S2B: Faisabilité	2017
ZTK Transmission Interconnector (Kenya section)	Amélioration	Energie	Interconnecteur d'alimentation	En cours	Kenya	CAE, COMESA	S4B: Construction	2016
ZTK Transmission Interconnector (Tanzania section)	Amélioration	Energie	Interconnecteur d'alimentation	En cours	Tanzanie	CAE, SADC, COMESA	S4B: Construction	2016
ZTK Transmission Interconnector (Zambia section)	Amélioration	Energie	Interconnecteur d'alimentation	En cours	Zambie	SADC, COMESA	S4A: Appel d'offres	2016
Lusaka - Lilongwe Fibre-optic Link (Zambia section)	Amélioration	TIC	Câble de fibre optique	En cours	Zambie	SADC	S3A: Structuration détaillée	2016
Lusaka-Lilongwe Fibre-optic Link (Malawi section)	Amélioration	TIC	Câble de fibre optique	Complété	Malawi	SADC	S4C: Operation	2017
Elubo/ Noe One-Stop Border Post (OSBP)	Amélioration	Transport	Poste frontalier	En cours	Côte d'Ivoire, Ghana	CEDEAO, UEMOA	S4B: Construction	2016
Brazzaville-Kinshasa Road/ Rail Bridge	Amélioration	Transport	Pont	En cours	Republique Democratique du Congo, Republique du Congo	ECCAS	S2B: Faisabilité	2017
Dakar - Bamako Standard Gauge Railway (Mali section)	Amélioration	Transport	Chemin de fer	En cours	Mali	CEDEAO	S2B: Faisabilité	2017
Dakar - Bamako Standard Gauge Railway (Senegal section)	Amélioration	Transport	Chemin de fer	En cours	Mali, Sénégal	CEDEAO	S2B: Faisabilité	2017
Kinshasa - Ilebo Railway	Amélioration	Transport	Chemin de fer	En cours	Republique Democratique du Congo	ECCAS	S2B: Faisabilité	2017
Agona Junction - Alubo Road	Amélioration	Transport	Route	Complété	Ghana	CEDEAO	S4C: Operation	2016
Dar es Salaam Port Access Roads Development	Amélioration	Transport	Route	Complété	Tanzanie	CAE	S4C: Operation	2016
Juba-Torit-Kapoeta-Nadapal Road	Amélioration	Transport	Route	En cours	Kenya, Soudan du Sud	IGAD	S3A: Structuration détaillée	2017
Serenje - Nakonde Road Link 1 (Serenje - Mpika)	Amélioration	Transport	Route	En cours	Zambie	COMESA	S2B: Faisabilité	2016
Serenje - Nakonde Road Link 2 (Mpika - Chinsali)	Amélioration	Transport	Route	En cours	Zambie	COMESA	S2B: Faisabilité	2016
Serenje - Nakonde Road Link 3 (Chinsali - Nakonde)	Amélioration	Transport	Route	En cours	Zambie	COMESA	S4A: Appel d'offres	2016
Dar es Salaam New Berths Vijibweni, Mbwamaji and Kunduchi	Amélioration	Transport	Port maritime	En cours	Tanzanie	CAE	S1: Concept	2016
Dar es Salaam New Container Terminal	Amélioration	Transport	Port maritime	En cours	Tanzanie	CAE	S3B: Financement	2016
Dar es Salaam New SPM Oil Terminal	Amélioration	Transport	Port maritime	Complété	Tanzanie	CAE	S4C: Operation	2016
Dar es Salaam Port Modernisation	Amélioration	Transport	Port maritime	En cours	Tanzanie	CAE	S3B: Financement	2016

13 ANNEXE 2 : Résumé des projets opérationnels du PDIA avec des Données Tangibles Accumulées

Programme	Projet	Impact	Region	Pays	Sources
Abidjan - Lagos Corridor	Agona Junction-Alubo Road	(Impact global)> Le principal moteur économique en Afrique de l'Ouest, représente plus de 75% des activités économiques dans la CEDEAO. Accélère l'intégration et l'augmentation du commerce au niveau régional, et la réduction des obstacles au commerce et au transport dans les ports et les routes. Réduction du coût de commerce. Contribue au développement économique de la région et à la réduction de la pauvreté. La protection contre l'érosion côtière au Togo est un impact environnemental majeur.	CEDEAO	Bénin, Côte d'Ivoire, Ghana, Nigéria et Togo	https://www.afdb.org/en/news-and-events/the-abidjan-lagos-corridor-a-pida-flagship-programme-and-catalyst-for-economic-growth-in-west-africa-16078/
West Africa Power Transmission Corridor	Benin - Togo Power Interconnection	Créer des opportunités d'emploi et améliorer la position socio-économique du Bénin, du Togo, du Nigeria (objectifs). Relier le réseau électrique aux réseaux connectés du Bénin, du Togo, de la Côte d'Ivoire et du Burkina Faso. Améliorer la fiabilité de l'approvisionnement et l'optimisation des coûts de production dans la sous-région	CEDEAO	Ghana, Togo, Bénin	ADF: National Electric Power Authority and Communauté Electrique Du Benin pdf
North Africa Power Transmission	Algeria - Tunisia ELTAM Transmission Interconnector	Faciliter l'intégration du marché entre 5 pays (Égypte, Libye, Tunisie, Algérie, Mali).	UMA	Tunisie, Algérie	www.au-pida.org
Kaleta Hydropower Plant		La capacité de production hydroélectrique a augmenté de 128 MW à 368 MW. 30% de production destinée à la Gambie, à la Guinée-Bissau et au Sénégal. Se nourrit profondément dans "West African Power Pool". Contribuer à l'expansion des entreprises, créer plus d'opportunités d'emploi et des investissements plus profonds en Afrique de l'Ouest.	CEDEAO	Guinée	Kaleta Dam article: PIDA goes operational
Southern Africa Hub Port and Rail Programme	Beira Port Dredging	Le dragage atteint 2,5 millions de mètres cubes de sédiments par an. Les navires pesant jusqu'à 60 000 tonnes enregistrés peuvent se déplacer dans le port par rapport aux navires de 30 000 tonnes auparavant. Le Malawi est libre d'utiliser le Beira pour le mouvement des marchandises à destination et en provenance des ports. Le transport par la rivière prend jusqu'à 12 jours comparés à un jour et demi de Lilongwe à Beira. Sert de passerelle vers les pays africains par la route, chemin de fer et l'oléoduc vers le Zimbabwe et la route et le chemin de fer vers le Botswana, la Zambie, la RD du Congo et le Malawi.	SADC	Mozambique	http://www.transportworldafrica.co.za/2015/09/04/dredging-commences-at-quelimane/ https://malawi24.com/2017/06/07/no-good-neighbour-mozambique-still-refuses-support-shire-zambezi-water-way-project/
Northern Multimodal Transport Corridor	Kampala - Wakiso Road	La route (district de Wakiso) comble le fossé économique massif entre la ville de Lubowa le long de la route d'Entebbe et Ndeje. La mise à niveau augmente la base de ressources, car la valeur foncière du logement ira au profit des propriétaires et du gouvernement grâce à des taxes à la consommation et des taxes foncières. Les résidents ont également été inclus en termes d'emploi lors de la mise à niveau et travaillent en bonnes relations avec les ingénieurs.	CAE	Ouganda	https://www.newvision.co.ug/new_vision/news/1326238/wakiso-road-construction-commissioned
	Masaka - Malaba Road	La construction de la route de Masaka (-Mbarara) est le mode de transport le plus dominant en Ouganda, avec plus de 90% de passagers et de marchandises. Fournit le seul moyen d'accès à la plupart des communautés rurales. Effet positif sur l'économie. Les temps de déplacement ont été considérablement réduits et contribuent à la promotion de l'agriculture, du commerce et du développement socio-économique de la population rurale. Des opportunités d'emploi pour les communautés environnantes ont été créées. Le tourisme a également explosé car il faut moins de temps pour visiter des sites touristiques tels que le lac Mburo NP, Gorilla Park dans le sud-ouest de l'Ouganda.	CAE	Ouganda	https://constructionreviewonline.com/2013/03/uganda-construction-of-the-masaka-mbarara-road/
	Kampala - Eldoret Road	Augmentation du commerce entre les pays de la CAE du Kenya et de l'Ouganda. La section ougandaise est d'environ 73 km et a été améliorée de gravier à tarmac, ce qui soulage les agriculteurs autour de la sous-région de Sebei. Le corridor relie les sous-régions productives de Bugisu, Karamoja et Sebei (connue pour la production de maïs, d'orge, de sorgho et de café). Sur la section Kenya, il est d'environ 35 km. Le plus grand impact ressenti par les agriculteurs de subsistance et les petits exploitants. Les propriétaires fonciers en Ouganda ont droit à une compensation pour leur déplacement. La compensation comprend la perte d'actifs physiques, de cultures et de revenus ou de revenus. Compensation totale prévue à environ Sh30b et encourus par le gouvernement ougandais.	CAE	Kenya	http://www.monitor.co.ug/Business/Markets/Uganda-seeks-Shs27b-for-Kapchorwa-Suam-road-688606-3016962-115xe46/index.html
	Nairobi Southern Bypass Upgrading	Offre une solution durable à la congestion routière à Nairobi. Déboucle la congestion du trafic dans le quartier central des affaires de Nairobi. Crée de nouvelles opportunités économiques tout au long de son parcours, favorise l'intégration régionale en accélérant le mouvement des personnes et des biens. Les impacts positifs comprennent l'augmentation des opportunités d'emploi et de commerce, l'appréciation de la valeur foncière et l'amélioration des infrastructures telles que les réseaux d'égouts, les connexions hydrauliques, l'accessibilité à Internet et les réseaux de communication déclenchés par une meilleure accessibilité.	CAE	Kenya	http://www.logupdateafrica.com/global-kenyan-and-tanzanian-leaders-launch-new-nairobi-southern-bypass
	Mombasa Port New Container Terminal	Crée environ 1000 emplois, les trois couchettes de Lamu environ 1500. Le port de Mombasa est le plus grand employeur de la côte avec plus de 7000 travailleurs. Le programme de mise à niveau et de modernisation transforme le port en une installation moderne capable de desservir le Kenya et le reste de la région EAC. La mise à niveau fournira une capacité supplémentaire de 450 000 EVP / an en janvier 2018. Une troisième phase permettra d'augmenter la capacité de 500 000 EVP supplémentaires par an. Une fois toutes les phases terminées, le terminal aura un total de 1,5 million d'unités équivalentes 20 pieds (EVP) par an.	CAE	Kenya	http://mobile.nation.co.ke/counties/Mungatana-promises-2500-new-jobs-at-ports/1950480-2441496-format:html-o11cbe/index.html
	Voi-Athi Road		CAE	Kenya	https://www.trademarka.com/news/kenya-to-build-usd339-2m-container-terminal-in-the-race-to-remain-africas-biggest-port/
	Molo-Eldoret Road		CAE	Kenya	
	Bungoma-Eldoret Road		CAE	Kenya	
Djibouti-Addis Multimodal Transport Corridor	Semera Dry Port	La capacité du port de Modjo et du port Semer Dry est passée de 12% en 2009/10 à 42% en 2010/11.	IGAD	Ethiopie	Ethiopia National Report Semera Dry Port pdf
	Modjo Dry Port	90% des conteneurs entrants sont traités au port de Modjo Dry.	COMESA	Ethiopie	Combined project information documents pdf
	Dobi-Galafi Road	Estimé en 2012 pour améliorer les moyens de subsistance de la zone locale et contribuer aux activités économiques et au développement du commerce et des centres urbains avec une population totale de 472 108 dans la zone d'influence du projet. La mise à niveau du projet a une grande priorité nationale et régionale pour le commerce et le développement et renforce le commerce interétatique et l'intégration.	COMESA	Ethiopie	http://documents.worldbank.org/curated/en/300311468752087903/text/P1177310ISD-SOP012201201331529460674.txt
Central Multimodal Transport Corridor	Dar es Salaam New SPM Oil Terminal	Destiné à capturer un marché lucratif dans les pays voisins, l'Ouganda, le Rwanda et le Burundi (pays enclavés).	CAE	Tanzanie	https://www.trademarka.com/news/kenya-dar-build-new-oil-terminals/
	Kigoma-Kidawhe Road		CAE	Tanzanie	
	Tabora-Nyahua Road		CAE	Tanzanie	
	Dar es Salaam Port Access Roads Development		CAE	Tanzanie	



PIDA PAP ENERGY SECTOR



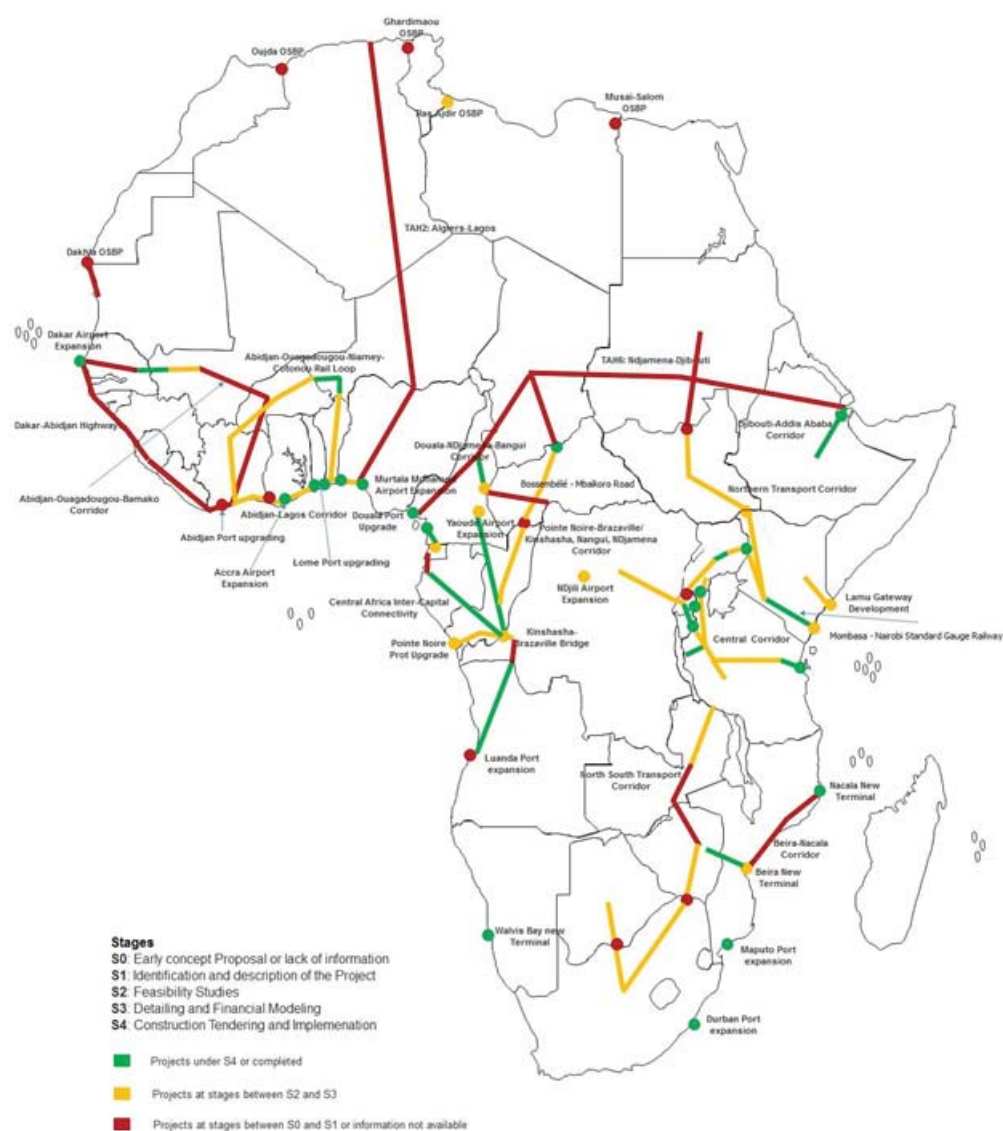
Disclaimer: The Map is based on the information at our disposal on the time of publication. If you have a more updated information or comments you may contact travny@afica-union.org

Sources: PIDA Progress Report 2017 and African Infrastructure Database (<http://aiaa-pida.org/>) Produced in October 2017





PIDA PAP TRANSPORT SECTOR



Disclaimer: The Map is based on the information at our disposal on the time of publication. If you have a more updated information or comments you may contact treasury@ethica-union.org

Sources: PIDA Progress Report 2017 and African Infrastructure Database (<http://africa-pida.org>) Produced in October 2017

