

# Rapport d'Avancement 2016 du PIDA



# Rapport d'Avancement 2016 du PIDA





# Rapport d'Avancement 2016 du PIDA

Le Rapport 2016 sur l'Avancement de la Mise en Œuvre du PIDA est le résultat de la collaboration entre toutes les parties prenantes du PIDA qui ont partagé des informations en rapport avec les projets et les interventions sur le terrain, et sur les avancées réalisées.

Nous remercions les parties prenantes du PIDA qui ont fourni des informations sur les fiches de projets et sur le progrès réalisé dans leur mise en œuvre. Il s'agit de la Commission de l'Union Africaine, de la Banque Africaine de Développement, du Marché commun de l'Afrique Australe et de l'Est, du Secrétariat de la Communauté de l'Afrique de l'Est, du Secrétariat du Consortium de l'Infrastructure de l'Afrique, de l'Agence de Coopération Internationale du Japon, du Secrétariat de la Communauté de Développement de l'Afrique Australe, de l'Union Européenne, du Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit, et de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Afrique.

L'équipe principale est constituée de l'Agence du NEPAD, avec des contributions provenant du Département de l'Infrastructure et de l'Energie de la CUA.

Pour des commentaires sur le rapport, veuillez envoyer un email à: [GeorgeM@nepad.org](mailto:GeorgeM@nepad.org)



# Table des matières

1	Avant-Propos	8
2	Sommaire Exécutif	9
3	Introduction	10
4	Initiatives qui facilitent la mise en œuvre du PIDA	11
4.1	Mécanismes de prestation des services du PIDA	11
4.2	Mise en œuvre du Projet de l'Energie Renouvelable de l'Afrique	13
4.3	Entités de Préparation du Projet d'Infrastructure du NEPAD	13
4.4	Secteur Privé Participant au PIDA	14
4.4.1	Réseau des Entreprises Continentales	15
4.4.2	MoveAfrica	17
4.5	Meilleur Environnement Politique, Légal et Régulateur	19
4.5.1	Etude de l'Harmonisation	19
4.5.2	Le Centre d'Excellence Africain pour la Régulation de l'Infrastructure en Afrique	19
4.6	Soutien de l'UE au CUA: Programme de Développement du Secteur du Transport	20
4.7	Soutien du Groupe Partenaire UA au PIDA	21
4.8	L'initiative de Soutien pour l'Infrastructure Présidentielle	21
4.9	Le Soutien du NEPAD au Programme du PIDA	24
4.10	Partenariats pour une plus Grande Facilitation et Mise en Œuvre du PIDA	24
4.10.1	Agence pour la Coopération Internationale du Japon (JICA)	24
4.10.2	Soutien Allemand au PIDA – Ministère Fédéral de la Coopération Economique et du Développement (BMZ)	26
4.10.3	L'Union Européenne	26
4.10.4	Soutien de la Banque Lux de Développement	27
4.10.5	La Banque de Développement de l'Afrique Australe	27
4.10.6	Power Africa	27
4.10.7	Le Réseau des Installations pour la Préparation des Projets	27
5	Renforcement des Capacités du PIDA	28
5.1	Renforcement des Capacités pour le Projet du PIDA	28
5.1.1	Avancées du Projet PIDA CAP	28

5.1.2	Soutien du Projet de Renforcement des Capacités du PIDA pour l'Accélération du PIDA	29
5.1.3	Résultats Généraux du Projet PIDA CAP	30
5.2	Compétences dans l'Infrastructure pour un Partenariat au Développement	30
5.3	Le Projet Africain du Système d'Echange Internet (IXP)	32
6	Suivi des Progrès du PIDA	34
6.1	Révision du Plan d'Action des Priorités du PIDA	34
6.1.1	Résultats Provisoires de la Révision	35
6.2	Collecte des données	35
7	Activités du PIDA dans les CER	36
7.1	Autorité Intergouvernementale pour le Développement	36
7.2	Communauté pour le Développement de l'Afrique Australe	36
7.3	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest	37
7.4	Communauté de l'Afrique de l'Est	38
7.5	Marché Commun de l'Afrique Australe et de l'Est (COMESA)	38
7.6	Agence de Facilitation du Transport en Transit dans le Corridor Central	40
8	Mise à jour sur les Projets Prioritaires du PIDA en 2016	41
8.1	Ghana 1000	41
8.1.1	Projet d'Inter-connecteur Electrique Zambie-Tanzanie-Kenya	41
8.2	Corridor Multimodal Dakar-Niamey: Projet Dakar-Bamako	42
8.3	INGA III	42
8.4	Barrage Sambangalou	42
9	La Gouvernance du PIDA	43
9.1	Le Conseil pour le Développement de l'Infrastructure (CDI)	43
9.2	Groupes de Consultation pour l'Infrastructure (GCI)	43
9.3	Comité Pilote du PIDA (CPP)	43
9.4	Consortium de l'Infrastructure pour l'Afrique (ICA)	43
10	Leçons Cruciales Tirées et Recommandations	44
11	Annexe Un: Vison d'Electrification de l'Afrique (VEA), Sommet pour le Financement de Dakar (SFD) et les projets de l'initiative de Soutien à l'Infrastructure Présidentielle (PICI)	45
12	Annexe Deux: Résumé des Etudes en Cours et Complètes de la Préparation des Projets Financé par le NEPAD FPPI	46

# Liste des Abréviations

<b>AA</b>	Agenda d'Action
<b>AAE</b>	Accord d'Achat d'Electricité
<b>ACD</b>	Autorité du Corridor de Djibouti
<b>ACTTCN</b>	Autorité de Coordination pour le Transport et le Transit du Corridor du Nord
<b>ADEPI</b>	L'Agence pour le Développement et la Promotion d'Inga
<b>AFTTCC</b>	Agence de Facilitation du Transport en Transit du Corridor Central
<b>AFUR</b>	Forum Africain pour les Régulateurs de l'Utilité
<b>AGC</b>	Autorité pour la Gestion des Corridors
<b>AIDA</b>	Accélération du Développement Industriel en Afrique
<b>AIDIA</b>	Architecture Institutionnelle pour le Développement de l'Infrastructure en Afrique
<b>AOVA</b>	Accord des Options de Vente et Achat
<b>ATA</b>	Autoroute Transafricaine
<b>AXIS</b>	Système Africain des Echanges par Internet
<b>BAD</b>	Banque Africaine du Développement
<b>BEI</b>	Banque Européenne d'Investissement
<b>BIAT</b>	Encourager le Commerce Intra-Africain
<b>BID</b>	Banque Islamique de Développement
<b>BMZ</b>	Ministère Fédéral Allemand pour la Coopération Economique et le Développement
<b>BOAD</b>	Banque Ouest-Africaine de Développement
<b>BPIPE</b>	Bureau de la Promotion de l'Investissement Prive dans l'Electricité
<b>CAERIA</b>	Centre Africain de l'Excellence pour la Régulation de l'Infrastructure en Afrique
<b>CC</b>	Corridor Central
<b>CDB</b>	Corridor de Développement de Beira
<b>CDI</b>	Conseil pour le Développement de l'Infrastructure
<b>CDMPD</b>	Corridor de Développement Multimodal Praia-Dakar-Abidjan
<b>CEA</b>	Communauté Economique de l'Afrique
<b>CEEAC</b>	Communauté Economique des Etats de l'Afrique Centrale
<b>CEDEAO</b>	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
<b>CER</b>	Communauté Economique Régionale
<b>CID</b>	Compétences dans l'Infrastructure pour le Développement
<b>CNS</b>	Corridor Nord-Sud
<b>COAL</b>	Corridor Abidjan-Lagos
<b>COCEG</b>	Comité d'Orientation des Chefs d'Etats et de Gouvernement
<b>COMESA</b>	Marché Commun de l'Afrique Australe et de l'Est
<b>CRUP</b>	Commission Régulatrice de l'Utilité Publique
<b>CUA</b>	Commission de l'Union Africaine
<b>CUA -DIE</b>	Commission de l'Union Africaine – Département des Infrastructures et de l'Energie
<b>DBSA</b>	Banque de Développement de l'Afrique Australe

<b>DFAT</b>	Département Australien des Affaires Etrangères et du Commerce
<b>DFID</b>	Département pour le Développement International
<b>DG DEVCO</b>	Directeur General de l'Union Européenne pour la Coopération et le Développement international
<b>DIRCO</b>	Département Sud-Africain pour les Relations Internationales et la Coopération
<b>EAC</b>	Communauté de l'Afrique de l'Est
<b>ECG</b>	Compagnie d'Electricité du Ghana
<b>EDPT</b>	Energie Durable pour Tous
<b>EGNOS</b>	Service Européen de Navigation par Recouvrement Géostationnaire
<b>ER</b>	Energie Renouvelable
<b>ESIA</b>	Evaluation de l'Impact Environnemental et Social
<b>Eximbank</b>	Banque Chinoise de l'Import-Export
<b>FEM</b>	Forum Economique Mondial
<b>FMCG</b>	Biens de Consommation à Haute Vitesse
<b>FPPI</b>	Fond de Préparation des Projets d'Infrastructure
<b>FSI</b>	Fournisseur de Services Internet
<b>GCI</b>	Groupes de Consultation pour l'Infrastructure
<b>GIZ</b>	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
<b>GPUA</b>	Groupe Partenaire de l'Union Africaine
<b>GRI</b>	Groupe de Référence sur l'Infrastructure
<b>IA</b>	Investisseur d'Afrique
<b>ICA</b>	Consortium pour les Infrastructures en Afrique
<b>IFD</b>	Institution de Finance pour le Développement
<b>IFP</b>	Installation pour la Facilitation des Projets
<b>IGAD</b>	Autorité inter-gouvernementale pour le Développement
<b>IISA</b>	Initiative pour une Infrastructure Stratégique en Afrique
<b>IXP</b>	Point d'Echange Internet
<b>JICA</b>	Agence de Coopération Internationale du Japon
<b>LAPSSET</b>	Transport du Port Lamu Sud-Soudan - Ethiopie
<b>L/RBO</b>	Organisations des Lacs et du Bassin Versant
<b>MPIIR</b>	Master Plan de l'IGAD pour l'Infrastructure Régionale
<b>MPS</b>	Mécanismes de Prestation des Services
<b>MTT</b>	Ministère du Transport et des Travaux
<b>NEPAD</b>	Fond de Préparation du Projet d'Infrastructure du NEPAD
<b>FPPI</b>	
<b>NEPAD ER</b>	(Initiative) Energie Renouvelable du NEPAD
<b>NPCA</b>	Centre de Planification et de Coordination du NEPAD
<b>OBV</b>	Organisation du Bassin Versant
<b>ODD</b>	Objectifs pour le Développement Durable
<b>OMVG</b>	Organisation pour la Mise en Valeur du fleuve Gambie
<b>OPIC</b>	Entreprise de l'Investissement Privé de l'Etranger
<b>OMD</b>	Organisation Mondiale des Douanes
<b>ONU</b>	Organisation des Nations Unies

<b>PA</b>	Protocole d'Accord
<b>PEAE</b>	Pool Electrique de l'Afrique de l'Est
<b>PFU</b>	Poste de Frontière Unifié
<b>PI</b>	Prospectus d'Investissement
<b>PICI</b>	Initiative de Soutien Présidentiel à l'Infrastructure
<b>PIDA</b>	Programme pour le Développement de l'Infrastructure en Afrique
<b>PIDA CAP</b>	Projet de Renforcement des Capacités du PIDA
<b>PIDA PAP</b>	Plan d'Action Prioritaire du PIDA
<b>PIDA MPS</b>	Mécanismes de Prestation des Services du PIDA
<b>PIDC</b>	Programme d'Investissement du Développement du Corridor
<b>PIE</b>	Producteurs Indépendants d'Electricité
<b>PIRIC</b>	Programme de l'Intégration Régionale, l'Infrastructure et le Commerce
<b>PPA</b>	Programme Panafricain
<b>PPP</b>	Partenariat Parapublique
<b>PSC</b>	Comité Pilote du PIDA
<b>PLR</b>	Politique, Légal et Régulateur
<b>PE</b>	Pools Electriques
<b>RAP</b>	Plan d'Action de Réinstallation
<b>RDC</b>	République Démocratique du Congo
<b>REC</b>	Réseau des Entreprises Continentales
<b>RIPP</b>	Réseau des Installations pour la Préparation des Projets
<b>SADC</b>	Communauté pour le Développement de l'Afrique Australe
<b>SAPP</b>	Pool Electrique de l'Afrique Australe
<b>SCAE</b>	Stratégie Conjointe Afrique-UE
<b>SCSAE</b>	Système des Câbles Sous-marins de l'Afrique de l'Est
<b>SECO</b>	Agence Suisse pour le Développement et la Coopération
<b>S&amp;E</b>	Surveillance et Evaluation
<b>SFD</b>	Sommet sur le Financement de Dakar
<b>SPV</b>	Véhicule à But Spécial
<b>SRII</b>	Infrastructure d'Information sur la Région de la SADC
<b>TIC</b>	Technologies de l'Information et de la Communication
<b>TICAD VI</b>	Sixième Conférence Internationale de Tokyo sur le Développement Africain
<b>TTFA</b>	Agence de Facilitation du Transport en Transit
<b>UNRA</b>	Autorité Ougandaise des Routes Nationales
<b>USAID</b>	Agence des Etats Unis pour le Développement International
<b>UMA</b>	Union du Maghreb Arabe
<b>UA</b>	Union Africaine
<b>UE</b>	Union Européenne
<b>VPIC</b>	Centre de Mise en Œuvre du PIDA Virtuel
<b>VEA</b>	Vision pour l'Electrification de l'Afrique
<b>ZTK</b>	Zambie – Tanzanie - Kenya



# 1 Avant-Propos

## Dr Ibrahim Assane Mayaki, le PDG de l'Agence du NEPAD

L'Afrique est un continent jeune et vibrant. Ceci, en tenant compte de sa population jeune qui augmente rapidement. Selon l'ONU, il y avait 226 million de personnes âgées entre 15 et 24 ans en Afrique en 2015, ce qui représentait 19% de la population jeune dans le monde. On estime que la population jeune de l'Afrique continuera à s'accroître tout au long du 21<sup>e</sup> siècle, et elle aura plus que doublé d'ici 2055. Les projections indiquent une croissance de 42% de la population jeune d'ici 2030. Si l'Afrique doit tirer profit de ce potentiel afin de pouvoir atteindre la croissance économique envisagée par l'Agenda 2063, elle devra offrir des opportunités d'emploi à sa croissante population jeune.

L'investissement du PIDA dans l'infrastructure va créer des emplois directs lors des phases de construction, et indirectement au travers des opportunités qui proviendront de la disponibilité des infrastructures, y-compris une demande accrue pour les biens et les services. Les retombées de la croissance économique liées à une augmentation des échanges et à l'intégration régionale offriront des opportunités d'emploi, tout en envisageant des meilleures performances économiques résultant de l'investissement dans l'infrastructure.

Le renforcement des capacités au niveau de l'Agence du NEPAD et des CER, au travers du PIDA CAP a conduit à un progrès significatif dans la mise en œuvre des projets du PIDA. Les réalisations concernent les projets sur le CDB et le REC où les cadres de gouvernance PA entre les états membres respectifs ont été finalisées et une méthodologie d'accélération a été mise en œuvre pour identifier, choisir et organiser les projets prioritaires. Ceci est complété par le progrès significatif consenti dans la réalisation de l'Inter-connecteur Electrique du ZTK. Entre temps, la priorisation et la démonstration des projets du CC, de la EAC et de la CEDEAO sont la preuve que, avec le soutien technique de l'Agence du NEPAD, de la CUA, des CER et, surtout, l'engagement des états membres, il est possible de faire des progrès dans les projets PIDA. PIDA, le plus large programme de développement des infrastructures en Afrique, conduira au succès de l'Agenda 2063.

Au travers du RCE, nous avons réussi à emmener le secteur privé à participer et à contribuer au PIDA. Ceci a été fait en se refocalisant sur la compréhension des risques véritables, contrairement aux risques perçus liés aux projets. Ceci a conduit à des recommandations pour réduire ces risques, tout en générant un intérêt significatif de la part des participants du secteur privé sur les opportunités d'investissement de l'infrastructure du PIDA. Le Rapport REC sur la Réduction des Risques



liés à l'Infrastructure et aux Projets du PIDA en Afrique offre une meilleure compréhension et un contexte pour un projet du PIDA à moindre risque. Nous envisageons donc que cela conduira à un investissement accru de la part des investisseurs domestiques et internationaux, y-compris les pensions et les fonds souverains, aussi bien que les investisseurs à long-terme. Nous continuerons donc nos relations avec le secteur privé pour s'assurer que ses intérêts au niveau des opportunités d'investissement dans l'infrastructure du PIDA s'accroissent considérablement.

## 2 Sommaire Exécutif

L'Agence principale de mise en œuvre PIDA, l'Agence du NEPAD, avec l'appui du CUA, de la BAD, les partenaires et parties prenantes, continue à travailler avec le secteur privé. Dans le même temps, elle a offert un soutien technique et un renforcement des capacités aux CER pour soutenir la mise en œuvre du PIDA, tout en offrant un soutien administratif central au programme pour s'assurer qu'il n'y ait pas d'encombre dans sa mise en œuvre.

Il y a eu un effort de concert pour augmenter le nombre d'investisseurs privés dans les projets du PIDA. Ceci a été fait au travers du REC et vise à réduire les risques liés aux projets d'infrastructure du PIDA. Le *Rapport du REC sur la Réduction des Risques liés à l'infrastructure et aux projets du PIDA en Afrique* démontre les efforts de l'agence dans le cadre de la réduction des risques liés aux projets du PIDA. Il a été présenté lors du Dialogue du REC avec la Pension Africaine et les fonds souverains qui s'est tenu à New York où le rapport a aussi été officiellement lancé lors de la Semaine Afrique-NEPAD de la 71<sup>e</sup> Assemblée Générale de l'ONU. Ceci complémente l'initiative du NEPAD pour le transport et la logistique, Afrique Avance, qui veut transformer le secteur de la logistique et du transport transfrontalier africain. Le NEPAD a également lancé l'initiative NEPAD ER qui vise à accélérer le développement et la mise en œuvre des projets des énergies renouvelables en Afrique.

Parmi les efforts consentis pour pallier au manque de capacité au début de la préparation des projets au niveau national et régional, le PIDA MPS et le NEPAD FPPI ont offert un appui aux programmes du PIDA pour le début des préparations des projets et pour la faisabilité des projets, en rapport avec la méthode de transmission de fonds.

Le CUA, l'agence et ses partenaires continuent à adresser les besoins de renforcement des capacités qui empiètent sur la mise en œuvre du PIDA. Des interventions spécifiques dans le but d'adresser ces défis comprennent le PIDA CAP et le SFID. Ils renforcent les capacités des CER et des développeurs de projets pour organiser la livraison des projets prioritaires. Six experts de l'infrastructure ont été déployés aux CER et le SFID a formé 65 participants de la République Démocratique du Congo, de l'Ouganda, du Kenya, de la Tanzanie, du Malawi, du Sud Soudan et de la Zambie. Le PIDA CAP a aussi

aidé à accélérer des projets liés au CC, au CDB, au CNS, au programme de la Plateforme Portuaire et des Chemins ferroviaires de l'Afrique de l'Ouest, et au Corridor Multimodal Praia-Dakar-Abidjan-Lagos. Les défis présentement liés aux données et à la diffusion des informations sur le PIDA ont conduit le CUA, l'Agence du NEPAD, la BAD, le GIZ et les CER à travailler conjointement sur le renforcement du système PIDA PAP S&E et aux stratégies de collecte de données. Le recueil, la vérification et l'analyse des données restent un défi pour les projets. Lorsque disponible, la qualité des données est peu fiable, impactant de manière significative sur la mise en œuvre et sur les rapports des avancées du PIDA.

Le progrès de la mise en œuvre du PIDA continue à dépendre de l'appui des partenaires tels que le GIZ, aussi bien que le JICA, le DBSA, l'UE, Le Luxembourg Développement et le Power Africa. Cette collaboration contribue à l'accélération des projets d'énergie, de transport et des TIC au niveau régional et transfrontalier.

L'expérience collective des parties prenantes du PIDA offre une excellente base pour faire avancer le PIDA, y compris:

- Le besoin que les partenaires augmentent l'engagement des ressources à l'agence et que l'UA soutienne le programme de mise en œuvre, et investisse dans le renforcement des capacités, et soutienne les activités opérationnelles principales.
- Reconnaître que l'engagement politique est essentiel dans le progrès des projets du PIDA, particulièrement lorsqu'il y a plusieurs parties prenantes et ministères, les acteurs du secteur privé, les organisations continentales et régionales, aussi bien que des investisseurs ou des financiers, et bien d'autres.
- La réalisation des priorités régionales peut ne pas coïncider avec les priorités nationales. De ce fait, il y a un besoin de comprendre les priorités nationales et d'actualiser les listes des projets.
- Le besoin de coordonner la relation avec le secteur privé vu que plus d'entités se créent pour permettre que le secteur privé s'implique dans les programmes de développement des infrastructures.
- Le besoin d'une meilleure coordination entre les diverses institutions impliquées dans le PIDA afin d'éviter la duplication, tout en s'assurant qu'il y ait une plus grande synergie et une utilisation efficace des ressources rares.
- Le besoin d'avoir une fenêtre régulière d'actualisation des listes des projets lorsque les priorités des pays changent pour permettre au PIDA de rester informé sur les développements socio-économiques et sur les priorités des états membres.

# 3 Introduction

Le PIDA est un programme multisectoriel qui recouvre le transport, l'énergie, les axes transfrontalières et les télécommunications, ou les TIC. Dédié à faciliter l'intégration africaine en améliorant les infrastructures régionales, il est conçu pour soutenir la mise en œuvre du Traité de l'UA d'Abuja et la création de la CAE.

Le PIDA est une initiative de la CUA, de l'Agence du NEPAD et de la BAD. Il est basé sur des Masters plans et sur des plans d'action régionaux et continentaux, aussi bien que d'autres travaux pertinents de l'UA, des CER, des agences techniques régionales et continentales, y-compris les L/RBO, les PE et les pays concernés.

**Les pays seront capables d'améliorer leur compétitivité en:**

- augmentant l'efficacité,
- accélérant la croissance
- facilitant l'intégration dans l'économie mondiale,
- améliorant le mode de vie, et
- débloquant le commerce intra-africain.

Pour atteindre l'objectif général de la mise en œuvre du PIDA-PAP d'ici 2020, il est essentiel que la vitesse du progrès de la mise en œuvre des projets d'infrastructure soit régulièrement et correctement surveillée et rapportée. Ceci permettra d'identifier les problèmes et de les redresser pour accélérer la réalisation du PIDA-PAP pour une Afrique transformée.

Le *Rapport 2016 sur les Avancées du PIDA-PAP*, offre donc une mise à jour sur le progrès réalisé dans la mise en œuvre du programme. Les données ont été recueillies des questionnaires envoyés aux parties prenantes du PIDA et les mises à jour proviennent des comptes rendus des différents programmes du PIDA. Plusieurs partenaires et parties prenantes du PIDA ont offert des contributions additionnelles.

En particulier, le *Rapport sur les Avancées du PIDA Volume Un* présente les nouvelles informations sur des éléments spécifiques du programme qui ont facilité la mise en œuvre tout au long de l'année, aussi bien que les résultats obtenus. Il offre une actualisation du soutien spécifique aux interventions des partenaires et des parties prenantes clés. Ce rapport est basé sur les résultats et commence avec les activités réalisées et, lorsque possible, il détaille des résultats de plus haut niveau. De plus, il souligne les défis principaux dans la mise en œuvre.

Le *Rapport sur les Avancées du PIDA Volume Deux* offre une actualisation des formulaires des projets prioritaires clés qui ont été identifiés au Sommet pour le Financement de Dakar et dans la Vision pour l'Électrification de l'Afrique, aussi bien que les projets prioritaires identifiés par l'agence du NEPAD pour l'année 2016.

Etant donné le caractère complexe du programme et le nombre de parties prenantes impliquées, les rapports sont une actualisation complète des avancées. Ils présenteront des éléments importants qui serviront à gauger la performance du PIDA. De plus, ils détailleront les ajustements importants qui sont fait et les leçons tirées afin de mettre en place une

approche d'amélioration continue dans le but d'obtenir un dynamisme crucial dans la mise en œuvre.





## 4 Initiatives qui facilitent la mise en œuvre du PIDA

Les interventions dans cette section vont créer un environnement propice et répondre aux défis principaux pour l'accélération de la mise en œuvre du PIDA, tout en renforçant la coordination et la participation des parties prenantes.

### 4.1 Mécanismes de prestation des services du PIDA

Pour pallier au manque de capacité dans la préparation des débuts de projets au niveau national et régional, l'Agence du NEPAD et l'UA, avec le soutien du GIZ, ont établi le PIDA MPS en Novembre 2014. Il offre un support technique aux pays et aux agences qui sont liés aux projets du PIDA pour traiter des questions et défis dans la préparation des débuts de projets.

Le MPS offre:

- **Des services de consultation institutionnels:** Ce soutien concerne la conception institutionnelle des SPV qui supervisent la préparation, la construction, l'opération, la gestion et la maintenance des projets.
- **Avis juridique:** Ce soutien concerne l'élaboration et le contrôle des instruments nécessaires au développement d'un SPV.
- **Les moyens de communication:** Cet appui concerne la préparation des brochures, des fiches, des publications et des stratégies de communication pour les projets.
- **Renforcement des capacités:** Cet appui implique la formation dans le lieu du travail, les ateliers et l'élaboration des manuels pratiques, des leçons tirées et des meilleures pratiques.

La mission des MPS complète le NEPAD FPPI. Il agit tant que fournisseur ou soutien du pipeline du projet FPPI. Ceci tient compte du recentrage des opérations du FPPI dans son nouveau plan d'affaire stratégique pour les activités de préparation des débuts et au milieu des projets.

Le pipeline du projet existant du MPS comprend le Corridor de LAPSSSET. Ici, il a fourni un soutien consultatif pour les plans directeurs et la gestion des projets, ainsi que les études de portée pour le projet du chaînon manquant de ATA. Il a également créé un environnement propice au transport entre les enclaves et les lacs pour le CC, et il a soutenu la SADC dans la priorisation des projets, ainsi que le CNS dans la préféabilité.

#### Les Dérivées du Mécanisme de Prestation de Service du PIDA

Un nombre d'activités a été entrepris sous le MPS pour augmenter ses opérations depuis son déploiement, y compris:

- La préparation d'une première version des procédures opérationnelles proposées pour le MPS. Il détaille les processus d'application, de revue interne et d'approbation, aussi bien que les seuils ou limites de l'approbation. La coordination ou le pilotage externe a aussi été finalisée et communiquée aux parties prenantes.
- Pour compléter les ressources financières du MPS au-delà des engagements pris par le GIZ et par l'Agence du NEPAD, plusieurs activités de collecte de fonds ont été initiées. Des négociations sont en cours avec le UE DEVCO pour considérer le MPS comme faisant partie du programme Panafricain. Des propositions de financement ont été partagées avec des potentiels partenaires, tels que le DDI, l'EIPE et le SECO pour plus de considération. Si tout se passe bien, les ressources du MPS devront s'accroître pour offrir des services de consultation additionnels pour les préparations de débuts de projet.
- Une version du formulaire d'application pour les ressources du MPS, indiquant l'éligibilité du projet ou du programme, aussi bien que les exigences a été finalisée.
- Des activités pour le Projet de Développement du pipeline ont été entreprises pour compléter les propositions de collecte de fonds. Ceci concernent des négociations avec l'Autorité du Corridor de LAPSSSET, du CC et du CUA DIE pour le projet de la Section Manquante de l'ATA.





Les activités suivantes seront entreprises dans l'avenir:

- Un PA sera formellement conduit entre l'Agence du NEPAD, le MPS et le NEPAD FPPI.
- La complétion des règles de procédure statutaires du MPS, telles que les processus d'application et de sélection, les collectes de fonds, les acquisitions et la gestion des consultations afin d'augmenter le soutien financier des partenaires.



## Projet pilote du MPS Le Corridor Abidjan-Lagos

Pour s'assurer d'une préparation de débuts de projet complète pour le COAL, le MPS, avec le soutien du GIZ, a offert des services de consultation à la Commission de la CEDEAO et aux états membres que sont la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin and le Nigeria, dans les domaines suivants:

### 1. Conception Institutionnelle de l'AGC:

Ceci s'aligne au traité des projets qui formalise l'accord du corridor agreement en 2014 et l'engagement des états membres dans la création d'une AGC supranationale. Les services de consultation chercheront à obtenir un consensus sur la conception, les fonctions et les pouvoirs de cette autorité, et le cadre légal établissant l'AGC.

### 2. Etablissement d'un cadre légal.

Mise en place des instruments légaux de gouvernement, les principes, les règles et les régulations entre les parties sous-contrat pour définir un cadre légal pour l'AGC.

### 3. Des outils de marketing et de communication seront développés pour soutenir le plaidoyer auprès des investisseurs, des bénéficiaires et des décideurs politique potentiels.

Le renforcement des capacités dans la préparation des projets a été facilité pour le personnel de la Commission de la CEDEAO et des états membres pour gérer efficacement d'autres projets similaires. La durabilité sera améliorée par le développement d'un manuel contenant les leçons tirées, aussi bien que les succès clés et les facteurs de risque, et un livret sur la mise en œuvre des projets.

L'entreprise de consultation en ingénierie, HP Gauff, a été mandatée pour offrir ces services pour les préparations des débuts de projet du COAL. L'étude de faisabilité sera ensuite financée par la BAD au coût de 15.6 millions de dollars américains.

L'intervention du MPS lors de la phase de pré-faisabilité complète donc les fonds du NEPAD FPPI et autres dans la préparation des projets, qui finance principalement les études de faisabilité et les services de consultation pour les opérations de la deuxième phase.

Ce processus de mise en place s'aligne à l'Approche Intégrée de Distribution des Fonds du PIDA qui implique le MPS, offrant des services de débuts de projet du MPS pour s'assurer que les études de faisabilité peuvent être entreprises dans la prochaine phase.

Cette approche intégrée a permis au COAL d'obtenir un soutien sur les deux prochaines années pour évoluer de la phase conceptuelle aux étapes de faisabilité et, éventuellement, au financement des projets.

## 4.2 Mise en œuvre du Projet de l'Energie Renouvelable de l'Afrique

Le NEPAD est sur le point de se lancer dans une initiative d'accélération du développement et de la mise en œuvre des projets ER sur le continent, et pour faciliter l'usage efficace des vastes ressources ER qui sont inexploitées. Ceci est la contribution de l'Agence du NEPAD dans la mise en œuvre de l'Initiative Africaine des Projets de l'Energie Renouvelable de Haute Priorité. L'initiative NEPAD ER conduira ces projets à être bancaables et a la clôture financière. Lorsque les projets deviennent bancaables, elle va les présenter aux potentiels investisseurs, et les aider à attirer les fonds pour la mise en œuvre. L'initiative complète aussi ces efforts en renforçant les capacités dans le développement des projets et dans la mise en œuvre des projets sélectionnés.

L'initiative NEPAD ER cible les pays africains qui ont complété ou sont sur le point de compléter le développement de leurs EDPT AA et PI avec l'assistance du NEPAD ou du réseau Afrique EDPT.

**Les activités clés en cours dans le cadre du NEPAD ER comprennent:**

- évaluer et sélectionner les projets ER,
- organiser une table ronde pour les investisseurs,
- correspondre les projets aux investisseurs, et
- mobiliser les ressources.

### Résultats Prévus

**La Table Ronde des Investisseurs de l'Initiative du NEPAD ER a été organisée en marge de la Semaine du PIDA et ce fut un grand tournant dans le lancement de l'Initiative du NEPAD ER en:**

- produisant un nombre de projets ER bien identifiés au niveau des pays et dégageant les étapes du développement.
- Créant des connexions entre les institutions qui présenteront les prototypes pour accélérer les projets dans leurs pays et encourager le transfert des capacités,
- identifiant les domaines où il y a un besoin de développement des capacités au niveau des pays PPP, PIE et AAE,
- identifiant les obstacles et l'assistance



requis par les pays et les partenaires de l'intervention de l'initiative du NEPAD ER, et

- donnant l'opportunité aux investisseurs et aux financiers intéressés de mieux comprendre les enjeux clés et les défis liés à la mise en œuvre des projets africains ER.

## 4.3 Entités de Préparation du Projet d'Infrastructure du NEPAD

Depuis sa mise en place en 2005, et en soutien au Plan d'Action Africain du NEPAD, le NEPAD FPPI, qui est un fond spécial administré par la BAD, a:

- Mobilisé 91.67 millions de dollars américains.
- Engagé 79.33 millions de dollars américains.
- A offert 66 subventions de projet, dont 35 ont été complétés. Ceci a permis de réaliser un financement de l'investissement à hauteur de 7.78 milliards de dollars américains. Ceci démontre un haut levier en terme de financement en aval pour des projets d'infrastructure bien préparés et de haute qualité.

**Le fond de subvention du NEPAD FPPI soutient la préparation de:**

- les études de pré-faisabilité et les études complètes de faisabilité,
- les études ESIA,
- les conceptions techniques et d'ingénierie,
- documents d'offres et des soumissions,
- soutien de consultation pour les transactions, et
- les propositions de financement des secteurs publique et privé, aussi bien que via les PPP.

Le fond de subvention du NEPAD FPPI soutient aussi le développement des partenariats pour une mise en œuvre efficace des projets et une assistance technique ciblée et le soutien au renforcement des capacités pour accélérer la vitesse de la livraison des projets.

Les contributions financières au Fond Spécial du NEPAD FPPI a été obtenu des donateurs principaux que sont le Canada, l'Allemagne, le Royaume Uni, l'Espagne, le Danemark, et la Norvège. Pendant ce temps, la BAD a financé le budget capital du NEPAD FPPI et le USAID a cofinancé des projets spécifiques.

Pendant que l'intégration régionale s'approfondie, il y a une plus grande nécessité pour la connectivité des infrastructures, et la demande pour le soutien dans la préparation des projets a augmenté. En consultation avec le CUA, l'Agence du NEPAD, les CER, les PP, les RBO et les Agences des Corridors, le NEPAD FPPI a décomposé le PIDA PAP en un pipeline de 110 projets régionaux. Ceux-ci recouvrent l'énergie, le transport, les eaux transfrontalières et les TIC avec des coûts de préparation de près de 430 millions de dollar américains en 2016.

Dans le cadre du nouveau plan d'affaire stratégique du NEPAD FPPI pour 2016 à 2020, le NEPAD FPPI veut mobiliser 250 millions de dollars américains pour préparer entre 60 et 80 projets, ou entre 12 et 16 projets d'infrastructure régionale par an. Le reste du financement devrait se faire au travers du financement conjoint des autres centres de préparation des projets qui opèrent dans le continent.

**Afin de pouvoir mobiliser les 250 millions de dollars américains nécessaires, le NEPAD FPPI s'est lancé dans une stratégie à quatre volets, notamment:**

- rechercher le refinancement des donateurs existants,

- aller vers les donateurs,
- trouver des contributions financières directes des pays africains qui sont les bénéficiaires ultimes, et
- améliorer le cofinancement avec les autres entités de préparation des projets.

Pour soutenir le CUA, l'Agence du NEPAD et les pays africains sont importants pour s'assurer que les ressources adéquates sont mobilisées pour la préparation des projets pour accélérer le financement et, par conséquent, la mise en œuvre des projets du PIDA PAP.

En 2016, l'Agence du NEPAD et le FPPI ont signé un partenariat Aide-Mémoire pour renforcer la préparation des projets, le financement et la mobilisation des ressources à Johannesburg en Afrique du Sud. Ils se sont accordés sur les modalités d'une mobilisation conjointe des ressources en soutien à la préparation et au développement des projets. Ils ont également atteint un consensus sur le besoin de favoriser la coordination en partageant les informations efficacement, au travers des pipelines de projets, des missions et des documents de projet. Les deux vont adopter une approche coordonnée d'ensemble entre les différents participants et instruments pour promouvoir l'utilisation efficace des ressources dans la livraison des programmes conjoints.

#### 4.4 Secteur Privé Participant au PIDA

Le secteur privé doit être complètement impliqué dans la mise en œuvre du PIDA, particulièrement dans le financement, la construction, l'exploitation et la maintenance des infrastructures. Comme tel, le CUA, l'Agence du NEPAD, la DBSA, le GIZ et partenaires ont redoublé les efforts pour attirer l'investissement du secteur privé au travers du REC et de MoveAfrica.





#### 4.4.1 Réseau des Entreprises Continentales

Le REC a été lancé à Cape Town en Afrique du Sud en Juin 2015. Le REC vise à augmenter le financement et le soutien aux projets d'infrastructure en créant une plateforme pour la collaboration entre les secteurs public et privé. Il se focalise sur ce qui suit:

- mobilisation du soutien du secteur public et de l'engagement du secteur privé pour le début du développement des projets du PIDA,
- structuration, financement et exploitation des projets,
- gestion des risques liés aux investissements dans les projets régionaux,
- accélération et encouragement de l'acquisition du secteur privé,
- développement des relations de travail pratiques et efficaces avec les chefs d'états africain, et
- permettre aux gouvernement et aux entités publiques en charge de la mise en œuvre des projets d'accéder aux services

de consultation technique indépendants de haute qualité.

Le REC a organisé trois forums de haut niveau pour débattre de la réduction des risques dans les projets de l'infrastructure du PIDA comme suite:

##### A Le dialogue des leaders REC de haut-niveau sur la réduction des risques dans les projets de l'infrastructure du PIDA

Le REC a organisé un dialogue des leaders de haut-niveau en Mai 2016 avec la Réunion Annuelle de la BAD à Lusaka en Zambie. Il a examiné le rôle du secteur privé dans la réduction des risques dans les projets du PIDA, en recevant plus de 100 leaders de l'industrie, des PDG et des hauts responsables dans le secteur des entreprises, aussi bien que des hauts fonctionnaires des gouvernements et les représentants des organisations multilatérales pour le développement.

La réunion a souligné le besoin d'atteindre un équilibre entre les considérations sociale et commerciale, aussi bien que le besoin d'avoir des moyens d'investissement bien structurés et les profils de retour de risques pour réduire les risques liés aux projets. Quelques défis qui ont causé l'échec de certains projets ont aussi été présentés, y-compris des difficultés dans l'investissement et la technologie, aussi bien que les faibles structurelles des projets. **Les résultats de la réunion sont comme suite:**

- Le besoin de simplifier la préparation et la mise en œuvre des projets, en notant que la réduction des risques doit se faire à tous les niveaux des projets.



- Des stratégies d'investissement à long-terme et les engagements sont des exigences catalyses qui doivent être augmentés pour encourager le flux des investissements vers l'Afrique.
- L'importance d'établir un cadre d'acquisition rapide et transparent qui encourage les investissements dans la phase de développement des projets, et la participation des investisseurs institutionnels.
- Le besoin de soutenir l'amélioration d'un environnement propice et l'emploi des marchés capitaux comme véhicules pour l'investissement de l'infrastructure.
- Le besoin d'obtenir des projets qui peuvent recevoir les investissements au travers des processus de travail de collaboration qui mitigent les risques dans les projets régionaux et du PIDA, et qui se focalisent sur l'identification des écarts de fiabilité des projets.
- Que les structures financières des projets doivent être encouragées en travaillant avec un bon nombre de leaders des secteurs privé et public, et les partenaires au développement pour surmonter les écarts de fiabilité des projets, aussi bien que soutenir la réduction des risques et la clôture financière du PIDA et des grands projets d'infrastructure,
- Le besoin d'augmenter et d'utiliser les instruments innovateurs dans la réduction des risques pour encourager les investissements dans l'infrastructure, travaillant en étroite collaboration avec les experts des finances et les laboratoires de réduction des risques, englobant les leaders des secteurs privé et public, et
- une plateforme et un processus pour mieux comprendre l'écosystème du développement des projets du secteur privé, et les critères d'investissement doivent être défendus, ensemble avec des investissements dans l'efficacité accrue de cycle de développement des projets.

Le secteur public global s'attend à ce que le capital privé, particulièrement les investisseurs institutionnels, offre un fond significatif pour l'infrastructure. La correspondance entre l'investissement et son retour est en ligne pour les investisseurs institutionnels, en théorie. Ceci considère

le fait que ce genre d'investissement offre aux investisseurs institutionnels un environnement au taux d'intérêt faible et prévisible, un flux de trésorerie ajusté par rapport à l'inflation et qui se rapproche des retours sur investissement existants.

## **B Mobilisation du Capital du Fond Souverain et des Pensions pour le Projets du PIDA**

Le REC, en partenariat avec la BAD, le UNECA et Africa investor ont organisé un dialogue titré Mobilisation du Capital du Fond Souverain et des Pensions pour le Projets du PIDA au NASDAQ à New York. Le dialogue s'est basé sur une recommandation du rapport de réduction des risques, qui était de mobiliser la communauté d'investissement dans l'infrastructure institutionnelle de l'Afrique, y-compris le capital des pensions et du fond souverain. Ceci est essentiel pour réduire les écarts qui bloquent le développement de l'infrastructure, aussi bien que les progrès économique et social sur le continent.

Les leaders se sont rencontrés dans le panel de Haut Niveau du REC pour débattre des initiatives pratiques et des opportunités pour mobiliser les actionnaires institutionnels pour investir dans l'infrastructure africaine. Le message principal était que l'Afrique a besoin des institutions de qualité et des stratégies qui doivent être déployées dans différents secteurs et adoptées par le leadership des pays.

L'évènement a aussi vu le lancement de la publication de l'UNECA et de l'Agence du NEPAD, 16 Projets de l'Infrastructure pour l'Intégration



Africaine. Les projets dont le profil est publié ont été sélectionnés par les chefs d'états africains, sur la base de leur habilité à favoriser l'intégration régionale dans le cadre du PIDA et l'Agenda de Dakar pour l'Action.

La réunion a échangé des modèles innovateur d'investissements conjoints pour accélérer l'investissement, maintenir la croissance, et réduire les risques. Les leaders des fonds souverains ont évalué les opportunités d'investissement domestiques et régionales, y-compris les lois sur les investissements, la gouvernance, les considérations du porte-folio et des risques politiques pour optimiser les investissements dans l'infrastructure et les allocations. Elle a exploré les financements potentiels pour les 16 projets du PIDA, y-compris les emprunts, les prêts aux taux bonifiés et les subventions, parmi tant d'autres, et les moyens stratégiques afin de mobiliser le capital des fonds souverains et des pensions.

L'Afrique a besoin de faire une transition entre une approche limitée au plan national vers une approche régionale pour l'investissement dans l'infrastructure. **Des recommandations clés de la réunion comprennent:**

- le besoin de mobiliser le capital des ressources domestiques, les réserves des banques centrales, les actifs des pensions et des fonds souverains pour que le continent prenne les devants dans les infrastructures;
- le besoin d'améliorer la viabilité financière et l'emballage des projets pour obtenir un meilleur accès aux capitaux;
- les mégaprojets doivent être décomposés en petites activités ou phases, à plus courtes durées, pour les rendre plus gérables, et plus facile à financer et à mettre en œuvre.
- l'exigence de la facilitation et le l'ouverture vers une plus grande participation du secteur privé de l'Afrique et des fonds souverains dans le développement de l'infrastructure pour réduire les écarts de financement et le rôle dominant du secteur public dans ces projets;
- le besoin de deviser des nouveaux moyens pour soutenir une infrastructure stratégique qui favorise la croissance, le commerce et le développement, tout en redressant le piteux état des installations physiques de facilitation des échanges

dans le continent.

## C La Semaine de l'Afrique du NEPAD

Le thème 2016 de la Semaine de l'Afrique était Renforcer les Partenariats pour un Développement Durable et Inclusif, la Bonne Gouvernance, la Paix et la Stabilité en Afrique. De plus, l'agence a organisé un Dialogue de Haut Niveau du NEPAD REC sur la réduction des risques en Afrique en marge de l'évènement. Les acteurs clés de la diaspora africaine dans les secteurs de l'infrastructure, des banques et des finances, des assurances et des investissements, et de la construction, se sont réunis lors de l'évènement.

Il a été une opportunité pour attirer un soutien au travers des partenariats que l'Agence du NEPAD a développé avec les institutions financières, et il a été organisé par le NEPAD dans le contexte du Programme des Infrastructures Régionales et des Echanges du NEPAD. Le PDG du NEPAD, Dr Mavaki, a souligné qu'une augmentation des projets d'infrastructure domestiques et régionaux comptait sur une approche du bas vers le haut dans le développement des plans directeurs régionaux, citant l'Agenda 2063 et ses processus de consultation comme un clair exemple.

Le lancement du Rapport sur la Réduction des Risques lors du forum, s'ajoutant aux travaux faits dans les autres réunions, vise à créer la confiance et à attirer des moyens d'investissement spéciaux pour investir les fonds de rémittence dans l'infrastructure. Le dialogue a aussi entraîné un soutien pour des partenariats stratégiques que l'agence est en train d'entreprendre avec les institutions financières telles que Standard Bank et Barclays Africa.

## Résultats Clés du REC

**Les résultats sommaires du processus de réduction des risques du REC et des dialogues ont montré qu'il y a besoin de:**

- s'assurer du recrutement d'experts compétents dans l'infrastructure pour mieux préparer et emballer les projets du PIDA;
- uniformiser les cadres régulateurs et assurer leur prédictibilité;
- améliorer les incitatifs pour les investisseurs institutionnels et accroître la transparence des plans de financement;
- accroître la transparence du développement des infrastructures et des plans d'expansion au niveau national, et offrir des données exactes et des études de faisabilité détaillées;
- développer encore plus les marchés des capitaux domestiques; et
- consolider la volonté et le soutien politique pour le développement des projets d'infrastructure.

### 4.4.2 MoveAfrica

L'Agence du NEPAD a lancé l'initiative pour le transport et la logistique, MoveAfrica, pour apporter une plus grande synergie aux initiatives de l'infrastructure, tels que le projet des COGCE, les initiatives de facilitation des échanges, y-compris le programme BIAT de l'UA et le cadre sur AIDA.

MoveAfrica vise à transformer le secteur du transport et la logistique transfrontalière. Il compte réduire les coûts et accroître l'efficacité de la logistique et celle des opérateurs et fabricants des FMCG sur le continent, tout en complétant le travail et le côté transport du REC.

Pour améliorer l'attractivité des investissements et l'environnement logistique et du transport, le continent doit continuer à plus travailler avec le secteur privé sur le développement des projets liés au transport et à la logistique.

### Les Grandes Lignes Clés de MoveAfrica en 2016

MoveAfrica a été présenté au Sommet du TICAD VI à Nairobi au Kenya. L'Agence du NEPAD a organisé un séminaire sur le commerce intra-africain avec le JICA, le OMD et l'EAC. **Les questions clés débattues englobaient:**

- l'importance de la libre circulation des personnes pour faciliter les échanges;
- l'importance d'un véritable engagement politique pour le développement et la sécurité des corridors; et
- la stabilité politique comme base clé pour les affaires avec le secteur privé.

La réunion a conclu qu'il était impératif de promouvoir une approche multisectorielle pour le développement des corridors de manière plus générale, tout en forgeant des partenariats plus étroits avec les parties prenantes internationales, régionales et nationales; aussi bien celles du secteur privé que public.

L'initiative verra aussi l'agence établir un system de 'feux de circulation' pour évaluer la performance de la logistique transfrontalière. Elle fera un sondage de diagnostic sur la logistique des PFU pour lancer le système. Ceci permettra d'évaluer la performance de la logistique transfrontalière et les bouchons dans chaque PFU. **Le sondage pilote, axé sur des PFU choisis, va évaluer:**

- les flux de la circulation et la logistique, aussi bien que les volumes sur des corridor clés,
- les politiques et les régulations des PFU,
- les procédures existantes dans chaque PFU, et

- les flux opérationnels actuels dans chaque PFU.

Il va aussi identifier les bouchons et recommander la manière de procéder pour chaque PFU.

Le system de 'feux de circulation' conduira au développement conscient et accéléré des corridors qui occasionnera de plus grandes synergies entre les partenaires du secteur privé, l'Agence du NEPAD et ses partenaires au développement.

**Il va débattre des questions clés, telles que:**

- les risques et les récompenses, aussi bien que les décisions stratégiques et opérationnelles appropriées pour soutenir les acteurs du secteur privé;
- la certitude des facteurs des coûts des retards et le retour sur investissement basé sur du potentiel qu'offrent ces corridors; et
- la gestion du gouvernement des priorités des parties prenantes et les conditions qui obstruent la croissance des activités économiques autour de ces corridors

A la fin, les CER doivent surveiller et rendre compte de la performance des PFU sur les corridors clés. L'agence compte élargir le system de 'feux de circulation' pour aller de l'évaluation à la surveillance de la performance de la logistique des PFU. Comme tel, il y a un potentiel pour attirer la participation du secteur privé et public dans l'initiative.







## 4.5 Meilleur Environnement Politique, Légal et Régulateur

En tant que l'un des instruments pour la mise en œuvre du PIDA, le PLR aborde les problèmes négligés qui ont un impact sur le développement des infrastructures. En 2016, le soutien du PLR s'est focalisé sur la collaboration avec l'UNECA sur l'harmonisation des politiques, des lois, et des réglementations pour favoriser l'investissement du secteur privé dans les infrastructures africaines. Elle a également coopéré avec l'AFUR pour élargir la portée de son travail afin de couvrir les secteurs du PIDA et l'établissement d'un CAERIA.

### 4.5.1 Etude de l'Harmonisation

L'harmonisation des politiques, des lois, et des réglementations fait suite aux constatations du SFD en 2014, qui insistent sur le besoin d'un cadre commun pour favoriser le financement du secteur privé dans les projets des infrastructures transfrontalières. Lors du 24e Sommet Ordinaire en Janvier 2015, les chefs d'états de l'UA ont demandé à l'UNECA, à l'Agence du NEPAD, au CER et autres parties prenantes concernées, de proposer un cadre régional pour l'harmonisation des politiques, des lois et des réglementations en rapport avec l'investissement du secteur privé dans les projets des infrastructures transfrontalières. Une étude a été donc faite sous la demande l'UNECA avec les objectifs suivants:

- améliorer la capacité des états membres à accélérer la mise en œuvre de l'Agenda de Dakar pour l'Action en s'accordant sur un cadre opérationnel commun pour l'investissement du secteur privé dans les infrastructures transfrontalières.
- recueillir des données complètes sur les politiques, les lois et réglementations actuelles par rapport à l'investissement du secteur privé dans les infrastructures transfrontalières
- accroître la compréhension sur le niveau de désharmonie entre les politiques, les lois et les réglementations actuelles en rapport avec le financement des infrastructures; et
- accélérer la mise en œuvre de l'Agenda de Dakar pour l'Action et, en particulier, l'investissement du secteur privé dans les 16 projets du SFD.

Ceci conduira au développement d'un cadre régional commun pour les politiques, les lois et les réglementations en rapport avec l'investissement du secteur privé dans les projets des infrastructures transfrontalières.

En 2015 et 2016, l'UNECA et l'Agence du NEPAD ont entrepris des missions conjointes de recherche des faits et de collecte des données dans les pays de la SADC, de la CEDEAO, de la COMESA, et de UMA pour trouver les éléments clés nécessaires pour un cadre. Le projet de cadre a été validé en mi-Novembre 2016 et sera présenté à l'Assemblée de l'UA cette année.

### 4.5.2 Le Centre d'Excellence Africain pour la Régulation de l'Infrastructure en Afrique

Le CAERIA a été conceptualisé en tant que centre d'excellence multidisciplinaire pour le développement de l'infrastructure régionale focalisé sur la gestion. Il est composé de praticiens régulateurs, de professeurs et chercheurs des universités et des instituts de recherche du monde. Quelques membres du personnel interne conduit et coordonne les programmes de travail de l'institution.

L'Ingénierie, l'économie, les science politiques, l'administration publique et la loi seront incorporées dans les initiatives de recherche, de



publication et de développement des capacités du centre. Le CAERIA va entreprendre son travail principalement dans:

- l'énergie, composée de l'électricité, du gaz et du pétrole;
- la communication, composée des télécommunications, de la poste et des Médias;
- le transport, composé du transport aérien, ferroviaire, routier, et maritime, et
- l'eau: buvable et égouts.

Le CAERIA veut développer des modèles africains de régulation dans ces industries. De plus, il va conduire des recherches multisectorielles et concevoir, et mettre en œuvre des programmes de renforcement des capacités pour les régulateurs, les fonctionnaires des ministères gouvernementaux, et les opérateurs. Il va également organiser des dialogues entre les gouvernements, les régulateurs, et les opérateurs.

Le CAERIA va établir un réseau des institutions, au travers des cinq régions officielles de l'UA. Leur travail sera coordonné par un secrétariat central, utilisant le model étoile-rayons. Les membres du NEPAD et AFUR vont faire acte de secrétariat et des membres choisis de AFUR et des institutions académiques les rayons, offrant des points d'apprentissages appliqués; un aperçu régional, y-compris centre, est, nord, sud, et ouest de l'Afrique; et une large couverture des secteurs.

Le financement du CAERIA devra se faire par les membres de l'AFUR à

partir des dons des entreprises et operateurs africains, les institutions partenaires, et les partenaires au développement international.

Un lancement limité du CAERIA, sous le thème Présentation du CAERIA: Un Catalyseur pour "l'Illumination et l'Electrification de l'Afrique" et Promouvoir l'Investissement dans le Programme du Développement des infrastructures en Afrique (PIDA), s'est fait en marge des réunions annuelles de la BAD en Mai 2016 à Lusaka en Zambie. Ceci a été suivi d'une consultation des parties prenantes en Septembre 2016 qui a déballé un peu plus la proposition de valeur du CAERIA au différentes circonscriptions prenant part, et a identifié les zones prioritaires du CAERIA.

Lors de la Semaine du PIDA en 2016, une session concernait la régulation des infrastructures organisée pour mettre en jour le CAERIA et ses liens avec le PIDA, et pour mobiliser et travailler avec les partenaires en vue de soutenir l'initiative.

## 4.6 Soutien de l'UE au



### CUA: Programme de Développement du Secteur du Transport

L'appui de l'UE pour le Programme de Développement du Secteur du Transport est une intervention complète. Ceci renforce l'harmonisation de la politique de transport du CUA-DIE et le développement des services du secteur du transport, aussi bien qu'un soutien pour le PIDA PAP pour le lancement des activités du corridor intelligent. Il est financé par l'UE sous le 10e Fond de Développement Européen, l'enveloppe Intra-ACP.

Le programme va permettre aux états africains de développer les infrastructures, ils ont besoin de favoriser le développement d'un réseau de transport qui soutiendra l'intégration régionale, un prérequis pour la réalisation du potentiel de croissance de l'Afrique et sa participation efficace dans l'économie internationale.

Son objectif général est de contribuer à la réalisation du développement politique, économique et social inclusif, au travers d'une meilleure intégration régionale des pays ACP, se focalisant sur l'Afrique sub-saharienne. Il favorise des corridors sûrs pour le transport transfrontalier et

des politiques de transport harmonisées, tout en renforçant les capacités continentales pour réguler, promouvoir et financer les infrastructures et services de transport inter-régional et continental.

Le programme doit renforcer l'harmonisation des politiques de transport du CUA-DIE, aussi bien que le développement du secteur et des services.

Les activités du corridor intelligent du PIDA PAP ont commencé par la sélection d'au moins un projet phare à mettre en œuvre.

Les lignes directrices des complètes pour le secteur du transport pour un développement durable, économique et vert du secteur du transport, ont été publiées.



#### 4.7 Soutien du Groupe Partenaire UA au PIDA

Chaque année, le CUA se rencontre avec le GPUA pour lui rappeler et demander qu'il sensibilise les gouvernements et les participants des pays respectifs dans le secteur privé pour contribuer ou participer au financement du PIDA et/ou rejeter le déploiement des projets.

#### 4.8 L'initiative de Soutien pour l'Infrastructure Présidentielle

Le PICI est né de la proposition du Président Sud-Africain, Jacob Zuma, pour accélérer le développement de l'infrastructure régionale au travers des projets soutenus politiquement. Cette proposition a été faite lors de la 23e réunion du COGCE à Kampala en Ouganda en Juillet 2010. Les défenseurs politiques apportent la visibilité, ôtent les blocages, coordonnent la mobilisation des ressources, offre un leadership et s'assurer d'une mise en œuvre rapide des projets dans une période seuil spécifiée. C'est une opportunité pour les chefs d'état et de gouvernement africains de s'impliquer activement dans le développement et la mise en œuvre des projets régionaux et continentaux d'infrastructure.

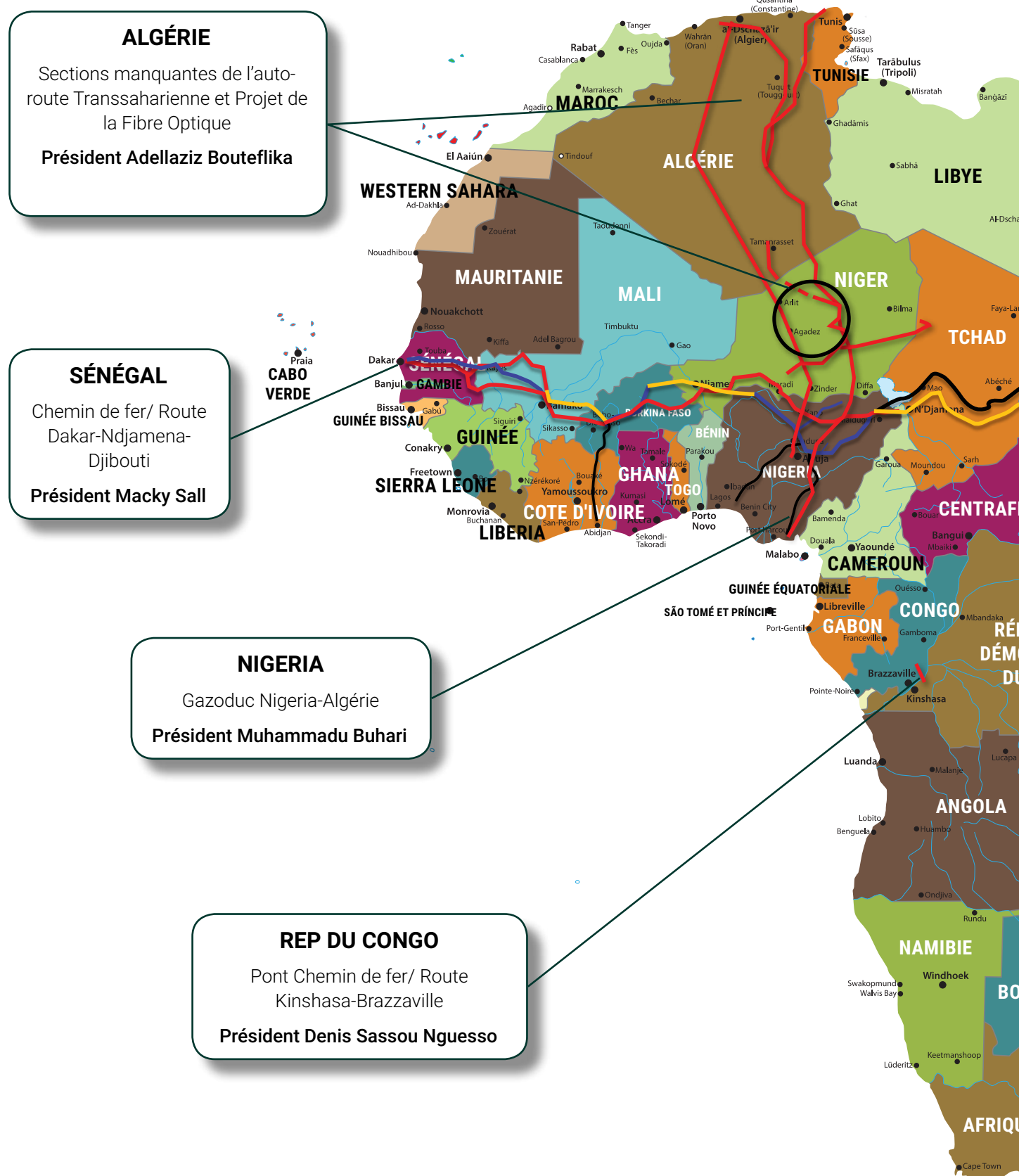
Au début, huit projets ont été identifiés pour être soutenus par les sept chefs d'états et de gouvernement retenus dans le Comité AD-Hoc du NEPAD COGCE pour les infrastructures, le résultat de la proposition. Tous les projets et les défenseurs ont été endossé par la 16e Assemblée de l'UA en Janvier 2011 à Addis-Abeba en Ethiopie. Les neuf projets sont soutenus par huit chefs d'états et de gouvernement, et la

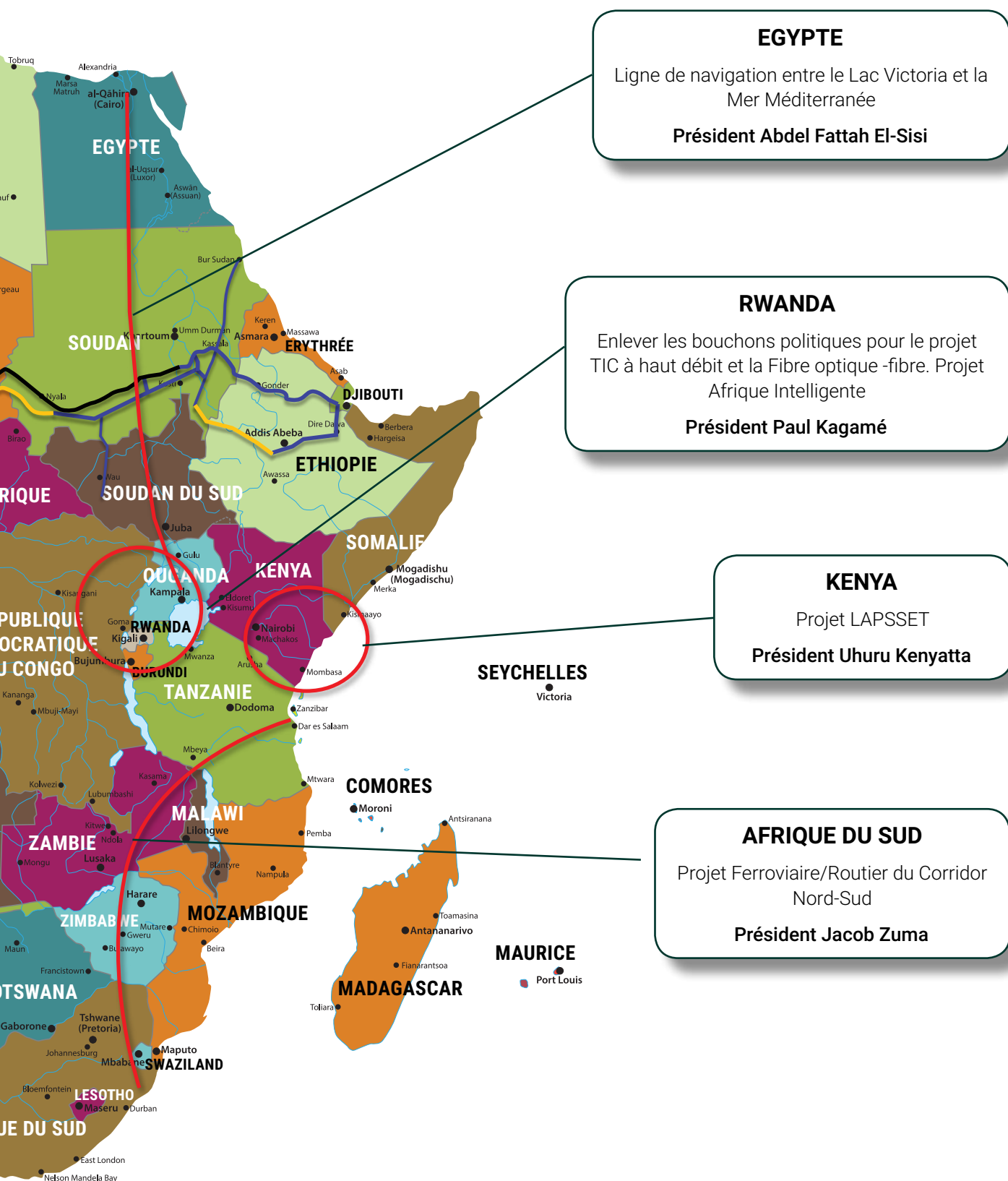
Namibie va rejoindre la famille du PICI sous le leadership du Président Zuma. Les projets couvrent le transport, l'énergie, les TIC, et les eaux transfrontalières. La proposition a été développée conjointement développé par l'agence et le DIRCO en document conceptuel technique et, ultimement, le PICI.

Le PICI s'assure que les projets sont mis en œuvre en cinq ans entre 2010 et 2015. Dans ce contexte, la mise en œuvre se réfère à la progression du projet de la phase de pré faisabilité à la faisabilité, ou de la faisabilité à la construction, ou que des preuves palpables du progrès sont disponibles. Le modèle du PICI englobe un système efficace de compte rendu, où le compte rendu sur progrès des projets individuels est fait chaque six mois pendant les réunions biannuelles du COGCE par les défenseurs respectifs. Un rapport complet sur le statut du projet est aussi présenté par le président lors de l'Assemblée de l'UA, pendant que le Président Zuma organise régulièrement un Petit Déjeuner Présidentiel avant chaque réunion du COGCE. Le petit déjeuner offre une plateforme dans laquelle les défenseurs respectifs du PICI font un compte rendu sur le progrès de leurs projets.

En 2016, les projets du PICI ont connu un progrès conséquent en terme de mise en œuvre. Ce progrès démontre qu'avec l'engagement et le dévouement politique, les projets d'infrastructure clés et qui ont de l'impact sur le développement peuvent progresser efficacement. Ce modèle peut aussi être largement adopté par les projets du PIDA afin de promouvoir un élan durable de leur mise en œuvre.

# Projets et Défenseurs de l'Initiative Présidentielle pour la Défense des Infrastructures (PICI) (2011-2016)





Source: NEPAD 2016



## 4.9 Le Soutien du NEPAD au Programme du PIDA

L'Agence du NEPAD soutient le programme du PIDA au travers du RIITP. Ce dernier est en charge de faire avancer le développement des infrastructures régionales, promouvant l'intégration régionale, soutenant les initiatives de facilitation des échanges et renforçant la relation de l'agence avec ses parties prenantes et partenaires. Le travail du RIITP est conduit par le PIDA de l'UA et le programme BIAT, aussi bien que la structure AIDA.

Le soutien au programme du PIDA s'étend aux parties prenantes, aux partenaires et aux CER. Cela va du soutien technique et le renforcement des capacités au soutien administratif, financier et logistique.

**Les leçons clés tirées du soutien que l'agence offre au programme du PIDA englobe:**

- Une mise en œuvre du programme et réussie et le succès des projets du PIDA nécessite des efforts de concert, en terme d'appui technique et logistique. Ceci est lourdement soutenu par les équipes d'exploitation du NEPAD, telles que l'administration,

les finances et l'acquisition.

- Une meilleure coordination des partenaires au développement et des soutiens techniques et financiers ciblés sont nécessaires à la facilitation de la mise en œuvre du PIDA.
- Des ressources humaines et des finances adéquates doivent être en place pour soutenir la mise en œuvre du PIDA.

Le soutien de l'Agence du NEPAD au PIDA est élargi et un soutien ciblé supplémentaire tel que le personnel technique et financier, et une meilleure coordination des partenaires au développement est nécessaire pour le succès de l'agence.

## 4.10 Partenariats pour une plus Grande Facilitation et Mise en Œuvre du PIDA

Les contributions des partenaires au développement sont essentielles dans toutes les phases de la préparation et de la mise en œuvre des projets. Le soutien au PIDA englobe l'assistance technique et financière directe dans des domaines et des processus variés.

### 4.10.1 Agence pour la Coopération Internationale du Japon (JICA)

Le JICA a continué à faire partenariat avec le PIDA et en 2016, il a organisé des conférences et des séminaires pour une prise de conscience et attirer l'intérêt des parties prenantes et des investisseurs dans plusieurs projets liés.

Le Japon continue à démontrer son engagement dans le soutien aux programmes d'infrastructure en Afrique au travers du TICAD VI. Organisée en présence des représentants de 53 pays africains, la conférence a promu l'investissement et l'aide en Afrique. Lors du TICAD VI, le gouvernement du Japon a annoncé qu'il contribuera à une infrastructure de qualité, à la construction des systèmes de santé solides et à poser les fondements pour la paix et la stabilité. Sur les 30 milliards de dollars américains qui doivent être investis sous la bannière des PPP, 10 milliards de dollars américains ont été cantonnés pour la mise en œuvre des infrastructures de qualité. Le JICA augmente aussi sa collaboration avec le secteur privé pour honorer ces engagements. Lors de l'évènement, le PIDA a été identifié comme programme clé pour l'infrastructure en Afrique.

**Le partenariat du JICA avec le PIDA est visible au travers de son soutien pour:**

- Le développement du CN en Afrique de l'Est avec un accent sur la formulation des plans directeurs autour du corridor et moderniser le port de Mombassa, qui est la fenêtre du projet en gros. Il a aussi soutenu le développement des ressources de l'énergie géothermique dans la Great Rift Valley.
- Le développement complet du Corridor Nacala et des zones

alentour. Celles si concernent le port de Nacala et les routes qui vont à l'intérieur du Malawi plus un projet de développement agricole qui vise à mettre la main sur le potentiel agricole de la zone.

- Le Plan Directeur de la Zone de Croissance de l'Afrique de l'Ouest qui va étudier le potentiel autour des corridors, allant de la Cote d'Ivoire, au Burkina Faso, au Ghana, au Togo, et le COAL.

Le JICA a aussi dépêché un conseiller en infrastructure à l'Agence du NEPAD.

Le JICA implique le secteur privé du début à la fin des projets dans tous ses programmes stratégiques.

Les PFU sont des initiatives conjointes principales du JICA-NEPAD pour la facilitation du commerce. Depuis la mise en place du premier PFU à Chirundu entre le Zimbabwe et la Zambie en 2016, le concept s'est élargi rapidement, et il est devenu l'un de ses outils majeurs pour tacler les obstacles à la croissance du commerce. Il y a pratiquement 80 PFU à différentes étapes de leur réalisation. Vu que les PFU font maintenant partie des grandes priorités du continent, l'agence, le CIA, la BAD et le JICA ont réalisé le besoin d'actualiser et de réviser la première

En coopérant avec le JICA, l'Agence du NEPAD a pris les devants dans la promotion du livre, tout en soutenant les CER, les états membres et autres parties prenantes pour le développement des PFU sur le continent. Comme tel, le réseau des PFU a été établi pour faciliter l'apprentissage mutuel et l'actualisation régulière du livre de références. L'Agence compte organiser les lancements régionaux du livre pour débattre des questions clés et de la manière de procéder pour le développement des PFU dans chaque région. Au-delà du programme planifié pour la formation-des-formateurs pour les pratiquants des PFU, l'agence va aussi lancer un système de surveillance pour les projets de PFU sur le continent.

#### 4.10.2 Soutien Allemand au PIDA – Ministère Fédéral de la Coopération Economique et du Développement (BMZ)

L'Allemagne soutient le développement régional des infrastructures en Afrique techniquement au travers du GIZ, et financièrement au travers de KfW. Un rapport proche est maintenu avec les autres partenaires du PIDA.

##### Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

- Le programme de Soutien GIZ-PIDA vise à renforcer les capacités de l'AIDIA à faciliter la mise en œuvre des projets du PIDA PAP jusqu'en 2020. Le GIZ aide le CUA et l'Agence du NEPAD dans les domaines suivants:
- L'information, la surveillance et les comptes rendus: le GIZ aide le CUA et l'Agence du NEPAD avec les opérations du Système d'Information du PIDA. Par exemple, le GIZ a délégué un spécialiste dans la gestion des informations auprès de l'agence pour l'aider à planifier l'estimation et le suivi de la mise en œuvre du projet du PIDA.
- La communication et le marketing des projets du PIDA: Pour faire le marketing du PIDA et de ses projets, le GIZ continue à soutenir le travail du PIDA CBN et donne des conseils pour raffiner la méthode de mise en œuvre du PIDA PAP. Ceci est fait au travers d'une coordination cohérente et globale des parties prenantes clés et la correspondance entre les développeurs des projets et les investisseurs.
- Le PIDA MPS et la préparation globale des projets: Le GIZ soutient l'Agence du NEPAD avec la mise en place du PIDA MPS pour faciliter le progrès des projets du PIDA de l'étape conceptuelle et la faisabilité.
- La connaissance et l'apprentissage: Pour rédiger les bonnes pratiques lors de la préparation et la mise en œuvre des projets du PIDA, le GIZ soutient le développement d'un guide de mitigation des risques socio-environnementaux et un manuel pour sensibiliser les développeurs des projets au point de la maximisation de la création des emplois.
- La coordination: Le GIZ donne conseil au CUA et à l'Agence dans la rédaction du Livret de l'AIDIA, qui détaille les rôles et les responsabilités des différents participants, et assiste à la revue à moyen-terme de la mise en œuvre de du PIDA, et à la réalisation de ses recommandations tout au long de 2017 et 2018.

La Banque de Développement KfW, une entité de l'entreprise KfW Group, agit de la part de BMZ comme co-financier de la préparation des projets du PIDA. Depuis 2009, Elle a soutenu le NEPAD FPPI. KfW offre aussi un soutien sous forme de subventions à l'Agence de Développement et de la Préparation des Projets de la SADC, tels que le Corridor de Transmission Electrique Nord-Sud. De plus, KfW est impliquée dans le PIDA au travers d'un financement des investissements directs et la mise en œuvre du projet. Les exemples concernent son soutien au Corridor de Transmission Electrique de l'Afrique de l'Ouest, la centrale hydroélectrique de Ruzizi III et le Corridor Multimodal du Septentrion. KfW et BMZ sont membres du CIA, qui a été lancé lors du Sommet du G8 de Glen Eagles en 2005. Le rôle de l'ICA est d'encourager, de soutenir et de promouvoir un investissement privé et public accru dans les infrastructures en Afrique.

#### 4.10.3 L'Union Européenne

L'Afrique et UE ont depuis longtemps un partenariat pour les infrastructures qui toujours été sur la base de la coopération au bénéfice de leurs citoyens. Le développement des infrastructures dans l'énergie, le transport, l'eau et les TIC, est un pilier fondamental de la SCAE 2014-2017 et sa feuille de route. Afin de coordonner et de conduire la feuille de route de la SCAE dans le secteur des infrastructures, le GRI a été établi, et il est composé de parties prenantes européennes et africaines. La dernière réunion de la SCAE s'est tenue du 24 au 26 Février 2016 à Addis-Abeba en Ethiopie, et les participants ont réaffirmé leur engagement conjoint pour favoriser le développement durable et une croissance inclusive, et renforcer l'intégration continentale. Ils se sont également engagés à répondre au contexte mondiale changeant en incorporant des questions de politiques émergentes qui ont un impact direct sur les infrastructures prioritaires de l'Afrique. Il s'agit de l'Agenda 2063 de l'UA, de l'Agenda 2030 pour le Développement Durable, des défis du changement climatique et, en particulier, des retombées du COP 21. L'UE s'est engagée à allouer 20% de son portefeuille entier pour des fins liées au changement climatique et elle soutiendra l'Agenda 2030 pour le Développement Durable en incorporant les ODD concernés, particulièrement dans les secteurs du transport, des TIC, de l'énergie, du développement urbain et de l'eau. Le PIDA continue à conduire la coopération stratégique entre l'Afrique et l'UE afin d'obtenir des solutions innovatrices pour faciliter et accélérer la livraison des infrastructures pour contribuer de manière significative à l'Agenda 2063.

Concernant la mise en œuvre du PIDA PAP, le soutien financier de l'UE en 2016 a permis au CUA d'entreprendre plusieurs activités, telles que les opérations de l'AIDIA, y-compris les réunions du Comité Pilote du PIDA, du CDI et de IAG. Ceci est complété par la mise en œuvre d'une stratégie de mobilisation des ressources pour la préparation des projets et des stratégies de communication; des consultations régionales pour la mise en œuvre du PIDA; la facilitation et le soutien au programme de Renforcement des Capacités des CER; et l'organisation du Partenariat Afrique-UE pour

les infrastructures. Il a été aussi question des opérations du Système d'Information et des Bases de Données des Infrastructures, y-compris la formation au travail des CER et des institutions spécialisées dans la collecte des données pour les projets du PIDA; promouvoir l'investissement des partenaires au développement et ceux du secteur privé; et participer à la mise en œuvre du PIDA PAP. L'UE soutient aussi le PIDA et ses priorités au travers des initiatives, telles que des programmes indicatifs nationaux, régionaux et panafricains. L'UE a commis plus de 1 milliard d'euro par an pour le développement des infrastructures entre 2014-2020. Des solutions de financement innovatrices sont appliquées en combinant les subventions de L'UE, les prêts des institutions financières publiques et ceux du secteur privé pour créer un impact sur le développement.

En 2016, l'UE a financé un programme panafricain qui soutient le renforcement de la sûreté de l'air au travers de EGNOS, tout en investissant dans l'infrastructure du PIDA au niveau continental. Elle a également coordonné les mécanismes pour l'infrastructure entre le CUA et l'UE. Elle a aussi soutenu le PIDA PAP pour le lancement des activités des corridors intelligents et pour l'harmonisation des cadres réglementaires dans le secteur de l'électricité.

#### 4.10.4 Soutien de la Banque Lux de Développement

Le projet AXIS est financé par le Fond des Infrastructures Euro-Afrique et par le gouvernement du Luxembourg au travers du Développement Lux comme financier principal.

#### 4.10.5 La Banque de Développement de l'Afrique Australe

Reconnaissant le rôle important que le secteur privé joue dans le PIDA, la DBSA, un membre du conseil du CBN, a soutenu le lancement de MoveAfrica.

La DBSA a aussi soutenu l'accélération du CNS et du CDB de la SADC au travers de la SADC conduisant au projet de PA sur l'institution de gestion du corridor.

Elle a aussi présenté les résultats préliminaires des recherches sur le PICI, particulièrement sur le CNS au FEM pour l'Afrique au Rwanda.

La DBSA a déboursé des fonds pour la préparation des projets pour le second inter-connecteur RDC-Zambie, et pour le projet ferroviaire Nord-Ouest au Zimbabwe.

Elle finance aussi la réhabilitation de la Section Routière 4 entre Lusaka et Chirundu en Zambie, et la construction du nouveau pont-bascule Kafue en Zambie.

La DBSA compte continuer dans son travail avec le secteur privé sur les projets stratégiques et là où de nouveaux projets sont identifiés au travers des processus publics d'acquisition.

#### 4.10.6 Power Africa

Power Africa, un partenariat dirigé par le gouvernement américain, et le NEPAD ont commencé leur coopération en Septembre 2014. Depuis lors, Power Africa a travaillé en étroite collaboration avec le NEPAD pour former la vision et la mise en œuvre de la liste des projets prioritaires de la VEA, qui se base sur le PIDA. La VEA présente un plan à long-terme pour augmenter l'accès à une énergie fiable et à moindre coût, en utilisant les ressources diversifiées de l'Afrique selon une approche cohérente et en ligne avec l'Agenda Afrique 2063.

En 2015, Power Africa a détaché un consultant de transaction au NEPAD pour travailler en étroite collaboration avec les équipes des infrastructures et de l'énergie pour identifier les obstacles au progrès des projets et pour renforcer les capacités au niveau de l'organisation du NEPAD afin d'aider les projets à atteindre la clôture financière. Power Africa va continuer à identifier les opportunités pour soutenir et renforcer les efforts pour faire avancer les réformes politiques, légales et réglementaires dans le secteur de l'énergie, visant à améliorer un environnement propice et à attirer les investissements du secteur privé.

#### 4.10.7 Le Réseau des Installations pour la Préparation des Projets

Le RIPP offre un forum plateforme aux IFP qui opèrent en Afrique pour coopérer. Le réseau fonctionne comme un pont qui facilite le partage des données et des informations, encourageant la coopération et améliorant la coordination et la structure pour un usage efficace des fonds existants.

En 2016, le RIPP s'est rencontré pour débattre de ses modalités d'exploitation, où les membres se sont accordés pour amender les modalités ou les procédures d'exploitation pour moderniser ses opérations et que son secrétariat soit hébergé par un membre RIPP sur une période de deux ans de manière rotationnelle.





# 5 Renforcement des Capacités du PIDA

Le manque de capacité continu à être un obstacle réel pour la mise en œuvre du PIDA. Le CUA, l'Agence du NEPAD, la BAD et ses partenaires ont par conséquent mis en œuvre des interventions pour pallier au manque de capacité dans des domaines clés au travers du développement des capacités et du placement des experts techniques dans les CER.

## 5.1 Renforcement des Capacités pour le Projet du PIDA

Le PIDA CAP a été conçu pour développer les capacités des CER et des états membres à gérer avec efficacité le nombre de problèmes qui bloquent une mise en œuvre réussie du PIDA. Ils nécessitent des conseils opportuns et un soutien de manière coordonnée pour s'assurer que les CER accélèrent individuellement et collectivement la mise en œuvre des projets du PIDA PAP.

Le programme renforce les capacités du CUA, de l'Agence du NEPAD et des CER dans la planification, la facilitation et la coordination de la mise en œuvre des projets et programmes régionaux pour les infrastructures.

Il soutiendra également le CUA dans la livraison d'un cadre de communication intégré et d'une analyse des stratégies pour les questions multisectorielles du PIDA. Ceci va améliorer les capacités des CER et des RMC dans le diagnostic et l'évaluation des bouchons dans la mise en œuvre du PIDA et introduire des solutions.

### 5.1.1 Avancées du Projet PIDA CAP

Le PIDA CAP a connu une avancée dans sa mise en œuvre après un départ lent. Les accords de financement ont été signés avec l'EAC, la COMESA, l'AFTTCC, la CEDEAO, l'IGAD et la SADC avec un engagement pour un usage régulier des fonds. Un plan d'action approuvé par la BAD est en train d'être mis en œuvre dans la COMESA, la CEDEAO, l'EAC, l'IGAD, et la SADC, aussi bien que l'AFTTCC. Le plan et les budgets sont gérés au travers du logiciel de planification des ressources des entreprises de l'Agence du NEPAD.

Les experts du secteur des infrastructures sont déjà en place à l'Agence du NEPAD, aussi bien qu'au COMESA, à l'EAC, à la CEDEAO, à l'IGAD et à la SADC. Ceci fait partie de la stratégie du renforcement des capacités dans les CER. L'Agence du NEPAD a aussi introduit un officier de

la S&E, aussi bien que des officiers assistants au programme, finances et à l'acquisition qui s'ajoutent à son équipe principale du PIDA.

Deux ateliers de planification se sont tenus en 2015 et 2016 à Johannesburg en Afrique du Sud lors de la phase de création. Ceux-ci ont offert aux CER l'opportunité de mieux comprendre le processus d'accélération des projets. Des leçons ont été tirées du processus d'accélération du CC, et il sera répliqué au travers des partenariats avec la coopération entre le secteur privé et les gouvernements africains.

Au vu du fait que les données des projets et la transmission des informations sur les projets du PIDA ont été des défis majeurs, l'Agence du NEPAD et le CUA ont facilité un Atelier de Collecte des Données au travers du projet du PIDA CAP qui visait les experts en infrastructure du CUA et de l'Agence du NEPAD. Les moyens de renforcement de la collecte des données et l'utilisation des outils d'information et de surveillance tels que VPiC et AiD pour améliorer la mise en œuvre et rendre compte des avancées du PIDA ont été explorés. Une stratégie de collecte de données a été aussi développée. Les données recueillies dans ce processus ont été utilisées pour faire le Rapport 2016 des Avancées du PIDA volume I et II.



### 5.1.2 Soutien du Projet de Renforcement des Capacités du PIDA pour l'Accélération du PIDA

L'accélération du PIDA est un partenariat à court-terme entre les parties prenantes publiques et privées pour créer un environnement propice à l'investissement privé pour rendre les projets du PIDA bancaables. La méthode d'accélération et le processus de dépistage s'aligne aux principes des entreprises et du secteur privé pour accélérer la mise en œuvre des projets clés du PIDA comme pilotes.

Le processus d'accélération du PIDA initié par le FEM a été remis à l'Agence du NEPAD pour la coordination et pour superviser la réplique du reste de corridors pilotes, s'agissant de la CBD, du CNS et de l'Afrique de l'Ouest. Le processus est principalement soutenu par le PIDA CAP.

Le processus d'Accélération du PIDA génère un pipeline de projets validés qui ont besoin d'être évalués, classés ou priorisés et emballés pour une revue du marché et pour l'investissement. Un pipeline de projets emballés constitue un PIDC à court et à moyen-terme. Il a été conçu pour accélérer le développement des corridors à impact majeur qui sont choisis. Il s'agit du CC, du CDB, du CNS, aussi bien que du Centre Portuaire de l'Afrique de l'Ouest et du Programme du Chemin de Fer, y-compris le Corridor Multimodal Praia-Dakar-Abidjan-Lagos.

#### Programme Central d'Accélération des Corridors

Le Programme d'Accélération du CC est allé vers la deuxième phase d'accélération des projets pilotes. La première phase englobait l'identification, la sélection, la priorisation, l'emballage des projets et les activités d'information d'avant-marchés. Le centre d'intérêt reste la définition ou les propositions des projets, la préparation des termes de référence, aussi bien que l'obtention du capital risque pour les préparations ou le développement des débuts de 18 des 23 projets de la première phase.

A la suite d'une table ronde présidentielle, une table ronde des donateurs a été organisée par l'AFTTCC, en collaboration avec les partenaires clés en Avril 2016 à Dar es Salam en Tanzanie. Sur les 23 projets, 18 ont été présentés avec pour objectif d'obtenir une revue du marché et des donateurs, aussi bien que le soutien et le financement du IFD pour accélérer leur mise en œuvre.

Les projets ont été revus par les donneurs et les partenaires IFD, et des recommandations

spécifiques ont été faites pour chaque projet, et 10 des 18 projets ont été soumis au NEPAD FPPI pour un financement.

L'AFTTCC a rencontré la direction du NEPAD FPPI à Abidjan en Côte d'Ivoire en Aout 2016 pour débattre des demandes de financement de préparation des projets soumises pour les 10 projets.

Sous le Plan d'Action du PIDA CAP approuvé en 2016, les équipes de travail des pays du CC, coordonné par l'AFTTCC, sont en train de finaliser la sélection du prochain round de projets prioritaires des corridors à partir d'un pipeline composé de 121 projets. La préparation des plans d'investissement des corridors, englobant la première et la deuxième phase des projets prioritaires sera divisée en étapes clés, dont l'étape de début, la préparation du projet, ou les services de développement et de consultation, aussi bien que le financement des projets et la mise en œuvre.

#### Programme d'Accélération CEDEAO

La Commission de la CEDEAO, soutenue par l'Agence du NEPAD et autres partenaires, a adopté une approche de développement multimodale-multisectorielle pour son corridor costal stratégique, le CDMPSA du Corridor Costal de l'Autoroute Transafricaine. Pour mettre en œuvre son Programme de Travail de Renforcement des Capacités du PIDA pour 2016, la Commission de la CEDEAO a priorisé la mise en œuvre des Projets Prioritaires et Communautaires clés. Il s'agit du CDMPSA et l'établissement du Projet du Transport Maritime Régional (Sealink) et la Compagnie Transnationale d'Expédition.

Le plus large corridor multimodal costal englobe le CDMPSA qui est en train d'être développé avec le Processus d'Accélération du PIDA prescrit, Sealink; le Projet de Développement de l'Autoroute Dakar-Abidjan; et le projet de développement de l'autoroute du COAL. Ce dernier a deux composantes complémentaires. Il s'agit des études de faisabilité économiques et techniques pour l'expansion et la modernisation du COAL, qui est financée par la BAD; et des services de consultations pour la préparation du projet de développement de l'Autoroute Abidjan-Lagos, financé par le GIZ.

Un pipeline de projets validés et une feuille de route pour la mise en œuvre du PIDC du CDMPSA sont attendus suite à l'atelier sur la portée qui s'est tenu en Novembre 2016 à Conakry en Guinée.

Il a été recommandé que la Compagnie d'Expédition Navale Transnationale Sealink soit accordée le Statu d'Entreprise Communautaire lors de la réunion des ministres CEDEAO en charge du transport maritime qui s'est tenue à Lomé au Togo en Octobre 2016. Pendant ce temps, la BAD a approuvé le financement du projet de développement de l'autoroute du COAL.

Le rapport de la création des services de consultation pour le développement du COAL a été soumis par les consultants, et validé à la suite d'un atelier qui s'est tenu à Abuja au Nigeria en Novembre 2016.

#### Le Programme SADC Beira et l'Accélération des Corridors Nord-Sud

Avec le soutien du PIDA CAP, la SADC a organisé une réunion des ministres de la SADC en charge des infrastructures. Ceci a conduit au lancement du Programme d'Accélération du SADC-PIDA sur le CDB et le CNS en Juin 2016 aux Chutes Victoria au Zimbabwe. Les ministres des états membres, qui sont desservis par le développement des corridors, ont approuvé et lancé un programme pour accélérer les projets

d'infrastructure prioritaires au côté du CDB et du CNS. La réunion a été suivie par une séquence de rassemblements additionnels pour faciliter l'accélération.

Une liste restreinte de 38 projets a été approuvée par les ministres pour examen. Les 38 projets ont encore été filtrés, sur la base du niveau de la mise en œuvre pour identifier 10 projets en première phase pour une accélération.

L'atelier d'exposition d'avant-marché du CDB et du CNS a présenté des retombées préliminaires du processus de filtration et a débattu des exigences pour une accélération des 10 projets qui avaient été choisis.

Un PA en rapport avec l'établissement de l'Institution de Gestion du CNS a été adopté et sera signé par chaque état membre après les activités d'accélération du PIDA sur le corridor.

### 5.1.3 Résultats Généraux du Projet PIDA CAP

Malgré les retards dans le lancement, le PIDA CAP a gagné du terrain et certains résultats de haut-niveau sont évidents. Il s'agit de :

- une meilleure capacité dans les CER, suite au placement des experts des secteurs à l'Agence du NEPAD, à la COMESA, à l'EAC, à l'IGAD, à la CEEAC, à l'AFTTCC et à la SADC pour développer leur capacités et soutenir la mise en œuvre du PIDA;

- une croissance notable de la coopération entre les secrétariats des CER, aussi bien que le CUA et l'Agence du NEPAD dans la mise en œuvre des composantes du Projet du PIDA PAP au travers des activités conjointes, et
- une amélioration significative de la connaissance des projets du PIDA niveau des CER et des pays due à des initiatives continues de renforcement des capacités et des ateliers.



## 5.2 Compétences dans l'Infrastructure pour un Partenariat au Développement

Le DFAT et l'Agence du NEPAD ont développé un programme CID pour renforcer les capacités du secteur public afin de planifier et de superviser la livraison des projets d'infrastructures prioritaires du PIDA.

L'objectif du programme CID est d'aider à l'accélération d'un développement efficace des projets d'infrastructures prioritaires du PIDA au travers de la production d'un programme d'apprentissage des actions pour des professionnels clés dans des agences critiques du secteur public.

Le CID est un programme de travail de 9 mois, conçu pour équiper les professionnels de compétences dont ils ont besoin dans la gestion des projets pour initier et superviser des projets d'infrastructure clés, particulièrement les PAP qui font partie du PIDA.

### Les Résultats du CID

Le CID a formé 65 participants provenant de 17 agences du secteur public en République Démocratique du Congo, en Ouganda, au Kenya, en Tanzanie, au Malawi, au Mozambique, au Sud Soudan et en Zambie en deux groupes en 2015 et 2016. Tous les participants étaient des professionnels de haut et moyen niveau travaillant sur les projets régionaux du PIDA.

Au total, 38 personnes ont participé à la première phase du programme, le CID-1. La deuxième phase en cours a attiré 27 participants, chacun ayant un rôle dans la livraison des projets du PIDA, du Corridor de Transport Multimodal du septentrion, le Corridor de Transmission Electrique Nord-Sud, le Corridor de Transit du Septentrion, le ATTCN, et le Corridor ferroviaire Beira-Nacala. Ils travaillent dans plusieurs agences intergouvernementales et régulatrices, ministères, corps inter-régionaux en rapport avec les chemins de fer, les secteurs électriques et

routiers, plus les institutions de gestion des corridors.

Les constatations d'une évaluation indépendante récente du CID a révélé que l'initiative a été pertinente et que les participants, leurs employeurs, et les agences gouvernementales qui travaillent sur le PIDA l'apprécient beaucoup. Il offre un moyen efficace pour pallier au manque de compétences au niveau des professionnels de l'infrastructure qui supervisent la conception et la mise en œuvre des projets du PIDA. Au total, 77% des participants au CID ont dit que le programme a répondu à leurs attentes, et 19% ont indiqué qu'il a été au-dessus de leurs attentes. Des retours positifs similaires ont été enregistrés auprès des superviseurs des participants.

Il y avait aussi assez de preuves que le programme CID a eu un impact positif sur l'accélération de la mise en œuvre des projets prioritaires de l'infrastructure transfrontalière du PIDA au niveau des Corridor ferroviaires, portuaires, et routiers du Sud et de l'Est de l'Afrique.

### Les succès importants du CID englobent:

- Le développement d'une méthode qui a fait ses preuves dans l'apprentissage au travail et qui offre un soutien en temps réel pour les travailleurs dans le domaine

de l'infrastructure sur un projet réel, tout en mitigeant les temps de pause.

- Il offre un processus d'apprentissage d'appui focalisé sur les responsabilités du travail journalier des participants en offrant l'accès à:
  - un soutien technique individuel régulier provenant des expert et mentors expérimentés,
  - un groupe de soutien des homologues ou une équipe d'apprentissage
  - une formation en ligne de gestion de projets accréditée offerte par une organisation australienne.
- Selon les besoins identifiés, les participants étaient aussi capables d'accéder à des formations spécialisées à court-terme pour accroître leurs compétences de négociation, de financement des infrastructures et de leadership. Il a aussi offert des tours d'études et des placements de travail à court-terme avec des organisations entreprenant des tâches reliées aux travaux des participants dans leurs projets.
- Le CID a offert des expertises théoriques et pratiques et des visites, aussi bien que des opportunités d'association au travers des équipes d'apprentissage, des cours brefs et des visites dans des institutions professionnelles.



## Cas d'Etude:

### La voie express Kampala-Jinja en Ouganda

La voie express Kampala-Jinja en Ouganda est un projet de construction de route, faisant partie du corridor du nord et qui est entrepris par le UNRA. C'est à l'étape du développement des propositions. Le développement des propositions de projet a été ralenti par le manque de cadre légal pour les PPP et par l'absence d'une politique nationale sur les péages. Un projet de loi a été formulé pour faciliter les PPP, mais l'adoption de la loi a pris du temps. **En entreprenant des discussions stratégiques, avec les parties prenantes, dérivées du programme de la composante d'apprentissage en ligne du CID et au travers des discussions entre pairs et mentors, le fonctionnaire de l'UNRA en charge du projet a été capable de:**

- identifier les parties prenantes clés liées au développement du projet de loi, y-compris le Ministère des Finances, les autres ministères du gouvernement, et les parlementaires;
- entreprendre des discussions avec les parties prenantes clés par rapport à l'impact que les retards causent sur le projet de la voie express Kampala-Jinja et l'initiative du corridor du nord dans l'ensemble; et
- développer une approche coordonnée pour s'assurer que le projet de loi passe.

Ces efforts ont abouti à l'adoption de la Loi PPP 2015 au parlement, et un blocage majeur au développement du projet a été surmonté. Mais, l'absence d'une politique de péage a encore retardé la proposition du projet. En Novembre 2014, le UNRA a découvert qu'il n'existait pas de politique de péage et que le ministère en charge, notamment le MTT, n'a quasiment rien fait dans le sens du développement d'une politique. Le UNRA a identifié cela comme risque considérable qui aurait eu un impact important dans le développement de propositions de projet. Par conséquent, après s'être instruit au travers du CID et après des discussions avec son mentor, l'officier du UNRA en charge du projet a développé une stratégie pour accélérer le développement d'une politique pour les péages. Le UNRA a mis une stratégie en œuvre en Juin 2015. Il s'agissait d'interagir avec les fonctionnaires concernés au niveau du MTT et d'arranger une visite en Afrique du Sud où ils devaient expérimenter des opérations de concession des péages. Le UNRA prépare également un projet stratégique pour les péages pour examen au niveau du MTT.

Le projet stratégique a été préparé et est examiné par le cabinet. Comme tel, un obstacle majeur au développement des propositions de projet a été surmonté en moins de deux mois en appliquant les compétences acquises. Ce cas souligne comment une focalisation sur les compétences de la gestion pratique des projets dans le CID, son encadrement, et ses programmes d'apprentissage en ligne peuvent aider au renforcement des compétences dans les négociations avec les parties prenantes au niveau du UNRA. En le faisant, les autorités ont également reçu une assistance pour l'avancement de la voie express Kampala-Jinja et pour répondre aux engagements régionaux sous l'initiative du Corridor du Nord.

#### La manière de procéder

Le soutien du gouvernement australien pour les phases pilotes du CID s'est achevé en 2016. Le développement d'un plan de transition et d'une feuille de route conjoints est en examen pour permettre la transition de la gestion du CID à l'Agence du NEPAD.



Un atelier des parties prenantes était prévu pour le troisième trimestre de 2016, et l'agence a invité les parties prenantes clés pour présenter les résultats du CID au donateurs et autres parties prenantes intéressées, tels que les CER, pour déterminer des potentielles itérations supplémentaires au programme sous déposition.

### 5.3 Le Projet Africain du Système d'Echange Internet (IXP)

Le projet AXIS vise à maintenir de trafic de l'Internet au niveau local en soutenant l'établissement des infrastructure domestiques de l'Internet, des IXP nationales et régionales, aussi bien que les porteurs continentaux. Le AXIS offre le renforcement des capacités aux parties prenantes des communautés de l'Internet, l'assistance technique aux IXP régionales, et les réformes politiques et régulatrices au niveau régional.

#### Soutien au Renforcement des Capacités pour l'Etablissement des Points d'Echange d'Internet (IXP) nationales

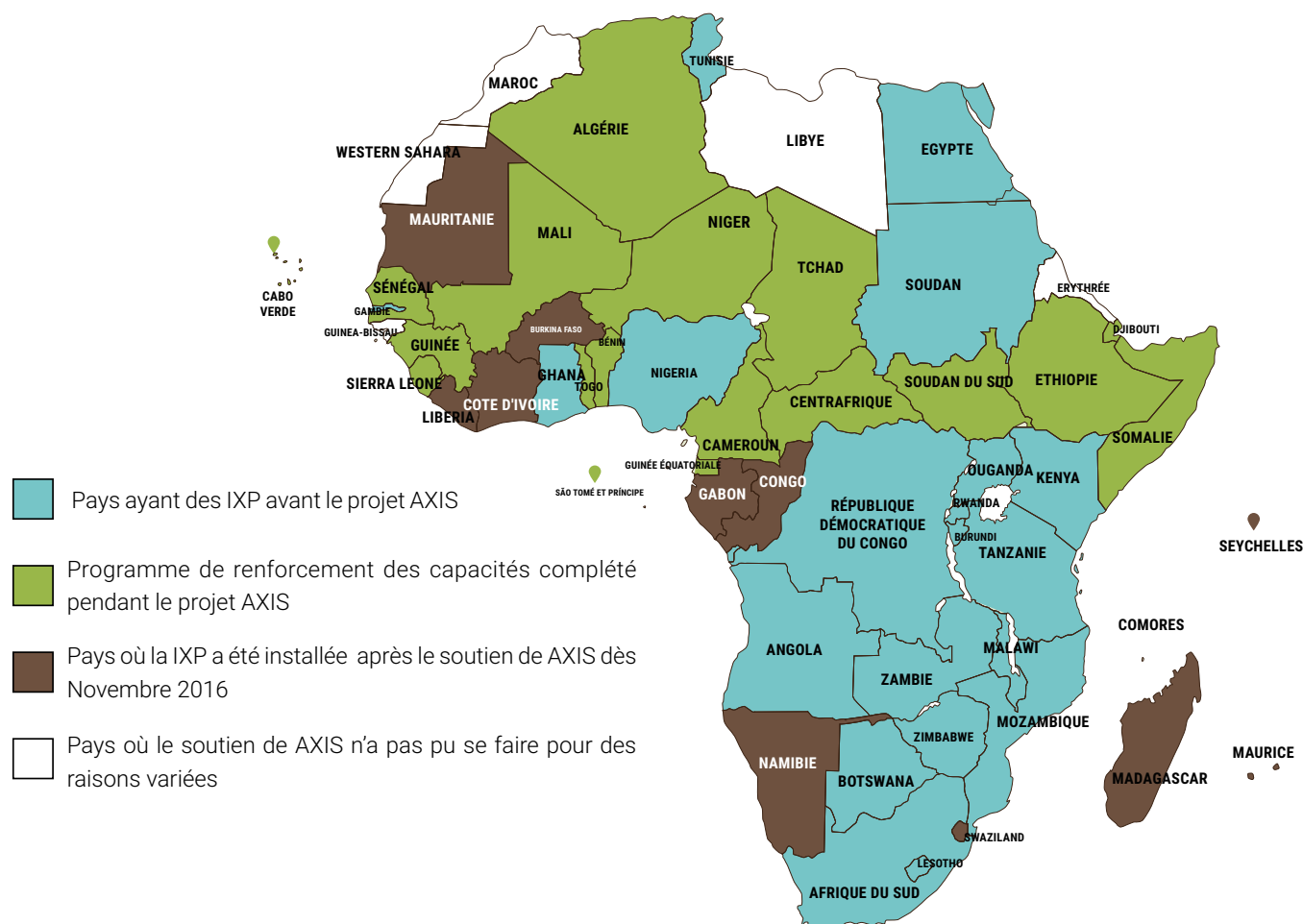
Le projet AXIS a organisé des ateliers des meilleures pratiques et de la mobilisation des communautés de l'Internet dans 30 états membres de l'UA qui n'ont pas d'IXP. Il s'agissait de l'Algérie, du Benin, du Burkina Faso, du Burundi, du Cameroun, du Cap Vert, de la République Centre Africaine, du Tchad, des Comores, de la République du Congo, du Djibouti, de la Guinée Equatoriale, de l'Ethiopie, du Gabon, de la Gambie, de la Guinée, du Liberia, de Madagascar, du Mali, de la Mauritanie, de l'Ile Maurice, de la Namibie, du Niger, de Sao Tome et Principe, du Sénégal, des Seychelles, de la Sierra Leone, de la Somalie, du Sud Soudan et du Swaziland.

Les résultats clés de chaque atelier ont compris un consensus pour établir une IXP dans les états membres respectifs et le besoin de former un comité pour conclure et finaliser le nom, la location, la structure organisationnelle et la constitution de l'IXP.

Suite au soutien au renforcement des capacités 14 états membres ont lancé leurs IXP.

#### Soutien aux Etats Membres sans Points d'Echange Internet (IXP)

Le projet AXIS a acquis et fait des dons d'équipements et facilité l'établissement des IXP dans les états membres qui étaient prêts. La carte ci-dessous illustre le statu de l'établissement des IXP en Afrique.



## Soutien pour l'Établissement des Points d'Échange Internet Régionaux

Une IXP régionale est un point d'échange Internet localisée dans le pays hôte, ou le trafic entre au moins deux autres pays est échangé au travers des collaborations publiques ou privées.

Le Projet Africain du Système d'Échanges Internet a offert 1,75 millions de dollars américains pour soutenir la croissance des points d'échanges Internet afin qu'ils deviennent des IXP régionales. En ligne avec cette stratégie, cinq ateliers régionaux sur les IXP ont été organisés en Afrique Australe, en Afrique de l'Est, en Afrique du Nord, en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale. Les ateliers étaient destinées à:

- favoriser les échanges entre les parties prenantes sur le développement des IXP nationales pour qu'elles deviennent régionales;
- comprendre et partager les connaissances sur les modèles IXP des entreprises;
- favoriser les échanges entre parties prenantes sur la mise en œuvre des politiques qui soutiennent l'émergence et la croissance des porteurs Internet régionaux;
- comprendre et partager les connaissances sur les modèles des entreprises des porteurs Internet

régionaux;

- Offrir des éléments essentiels nécessaires aux PSI dans la région pour évoluer et devenir des porteurs Internet régionaux;
- S'accorder sur les critères directeurs pour sélectionner les IXP et PSI qui vont être soutenus pour devenir des IXP régionales et des porteurs Internet régionaux.

A la suite des ateliers régionaux, deux appels pour des propositions pour les IXP à soutenir pour devenir des point d'échanges Internet régionaux ont été faits par le CUA. Par conséquent, les IXP en Egypte en Afrique du Nord, au Congo et au Gabon en Afrique centrale, au Kenya en Afrique de l'Est; au Nigeria en Afrique de l'Ouest, au Rwanda en Afrique de l'Est, aussi bien qu'en Afrique du Sud et au Zimbabwe en Afrique Australe ont été accordées des subventions pour devenir des IXP régionales.

## Soutien pour l'Établissement des Porteurs Internet Régionaux

Un rapport final avec recommandations pour faciliter le développement des porteur Internet régionaux est presque complet, sur la base d'une étude récente.

De plus, le projet AXIS a organisé une série d'ateliers régionaux pour les cinq régions géographiques de l'UA pour lancer le développement d'une politique d'interconnexion régionale et des cadres régulateurs visant à faciliter l'interconnexion régionale.

Les résultats englobent une feuille de route vers la finalisation et l'adoption des cadres stratégiques, et les activités qui doivent être soutenues par le projet AXIS pour faciliter l'interconnexion transfrontalière régionale.

Le projet AXIS a confié la consultation à Nathan and Associates pour développer les réglementations de l'interconnexion frontalière régionale et le cadre stratégique d'interconnexion de la SADC.



## 6 Suivi des Progrès du PIDA

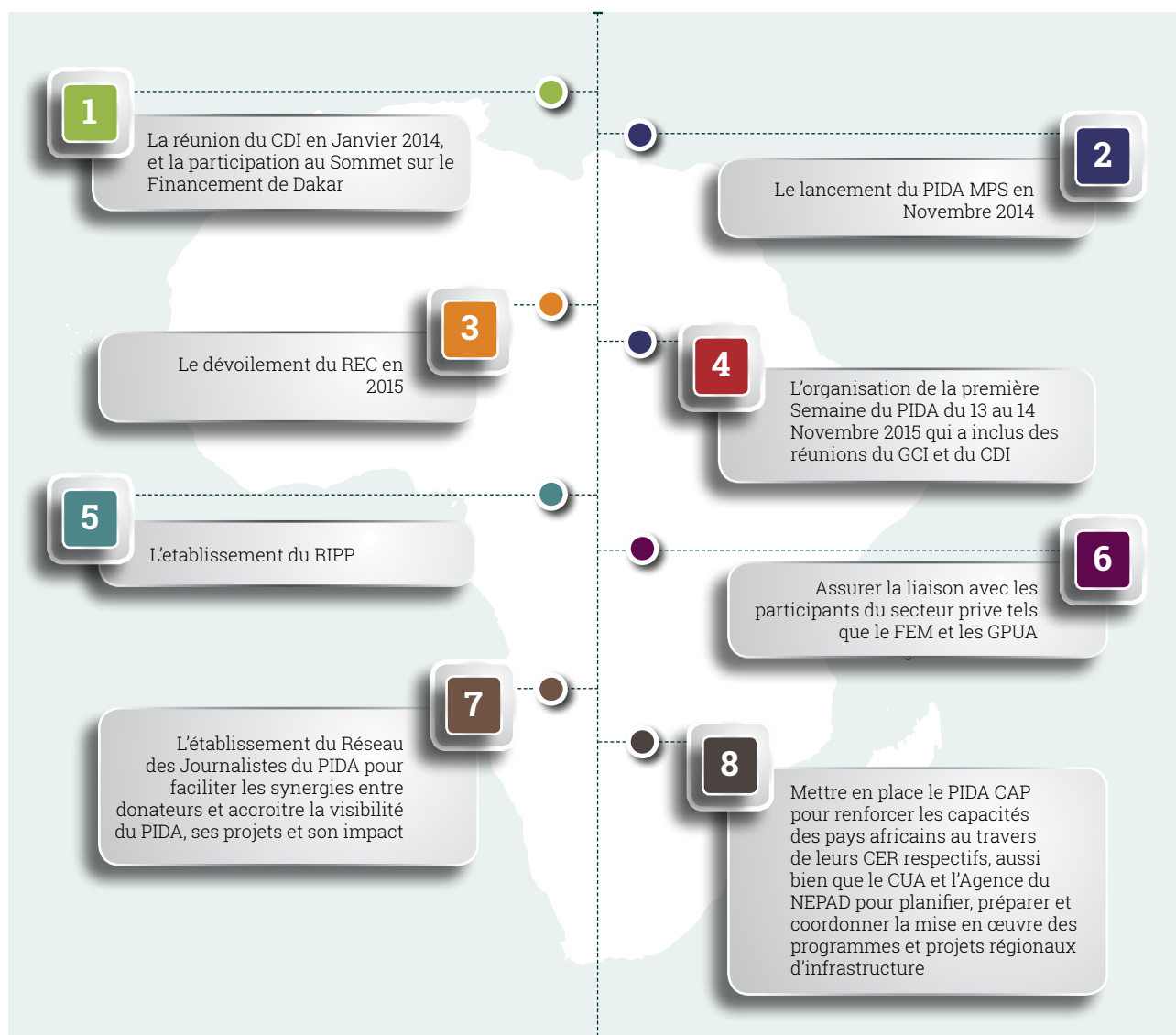
La mise en œuvre du PIDA se base sur le AIDIA qui présente le cadre du PIDA S&E. **Le cadre du PIDA S&E mène le processus de compte rendu qui:**

- suit et offre des informations sur les avancées de la mise en œuvre du projet du PIDA;
- rend compte des interventions qui ont été conçues pour faciliter la mise en œuvre du projet, telles que le PIDA SDM, la table ronde FPPI, Afrique 50, le Groupe de Travail des Entreprises du FEM, la BAD, et le Programme de Renforcement des Capacités du GIZ, aussi bien que d'autres activités visant à un environnement régulateur meilleur et propice;
- facilite le partage des informations et l'apprentissage; et
- permet la participation des parties prenantes.

Un résultat clé du processus est le Rapport sur les Avancées du PIDA et une revue préliminaire du PIDA PAP.

### 6.1 Révision du Plan d'Action des Priorités du PIDA

Depuis l'adoption du PIDA PAP en Janvier 2012, plusieurs activités ont été entreprises pour créer un environnement propice, renforcer les capacités et plaider auprès des décideurs de haut niveau pour accélérer la mise en œuvre des projets du PIDA. **Celles-ci comprennent:**



Le CUA et l'agence, inspirés par de bonnes pratiques internationales dans la gestion des projets, ont demandé une Revue Préliminaire du PIDA PAP. La revue marque une avancée significative dans la révision de la performance des projets. Si nécessaire, des décisions majeures sont prises concernant la conception des projets et les arrangements pour la mise en œuvre, entre autres.

L'objectif principal de la revue est d'évaluer la mise en œuvre du PIDA, les avancées, tout en soulignant les forces et les anecdotes de succès, aussi bien que les faiblesses des processus et des instruments pour atteindre les objectifs de 2020.

Il se focalise sur le bilan du PIDA PAP depuis 2012 et, cherche aussi à comprendre la pertinence, l'efficacité, l'efficience, la couverture, la cohérence et les pointeurs vers un impact durable. Il tire aussi les leçons et les défis auxquels les états membres et les CER ont fait face dans la réalisation des projets.

La revue présente la manière de procéder et propose des actions nécessaires à l'accélération la mise en œuvre du PIDA PAP. La revue à mi-parcours ne vise pas à revoir l'étude du PIDA, la base du PIDA PAP.

### 6.1.1 Résultats Provisoires de la Révision

**Les résultats complets de la Révision Préliminaire du PIDA PAP ont été présentés lors de la semaine du PIDA, et les leçons tirées sont comme suite:**

- Les questions d'insécurité et les défis

## 6.2 Collecte des données

Pour soutenir efficacement la mise en œuvre du PIDA PAP, le CUA, l'Agence du NEPAD et les partenaires comptent sur les responsables des projets pour la génération des données, les pays membres et les CER pour surveiller les avancées du PIDA PAP. Bien qu'un travail continu se fait pour améliorer la diffusion des informations sur les projets du PIDA, des défis demeurent en terme de collecte des données, de la vérification et de l'analyse. Lorsque les données sont disponibles, leur qualité reste un véritable défi.

Pour résoudre ces problèmes, le CUA, l'Agence du NEPAD, la BAD, le GIZ et les CER ont renouvelé leurs efforts pour améliorer la collecte des données et la dissémination du PIDA PAP. Un atelier s'est tenu pour:

- échanger et s'accorder sur les prérequis

politiques dans plusieurs pays d'Afrique, aussi bien que les réfugiés et les immigrants affectent la mise en œuvre populaire du PIDA.

- L'adhésion des états membres et celle des multiples CER causent la duplication, les contradictions et des priorités conflictuelles au niveau national. Ceci invite à revoir les stratégies sensibles, localiser et rectifier ces réalités, tout en permettant une séquence d'actions propre qui tient compte de tous les facteurs clés.
- Il y a des contraintes dans l'accès aux mécanismes de financement et dans l'habilitation de l'environnement.
- Des capacités inadéquates existent au niveau des pays et ce problème augmente avec d'autres facteurs tels que l'incapacité d'aller dans chaque pays pour recueillir les données, impactant ainsi les Bureaux de Statistiques Nationaux.
- Il y a un besoin de plus de comptes rendus sur les résultats contrairement aux sorties, y-compris la redevabilité auprès des populations bénéficiaires, aussi bien que le besoin d'avoir une prévision plus large de l'infrastructure africaine au-delà du PIDA.
- Il y a un besoin de financer la collecte des données au niveau des CER, aussi bien que l'établissement d'une base;
- La faible absorption des fonds, particulièrement dans les projets de renforcement des capacités, cause aussi une faible capacité de mise en œuvre et cela conduit à une faible absorption des fonds de manière continue. Des durées plus longues et un plan d'achat plus proactif est essentiel.
- Il peut aussi y avoir un besoin de réduction des objectifs à des niveaux plus réalistes par rapport à la disponibilité des capacités humaines et institutionnelles, en considérant l'environnement de l'exploitation.
- Il y a des obstacles à l'organisation des réunions statutaires des organes directeurs de l'AIDIA.

des données du PIDA PAP;

- revoir le cadre des résultats du PIDA PAP, y-compris les indicateurs de suivi proposés, les mécanismes et la méthode de collecte des données afin d'obtenir des données de qualité et en quantité;
- explorer les voies de renforcement des processus de collecte des données, établissant et utilisant la technologie de soutien et renforcer la capacité des S&E;
- échanger sur l'analyse et les voies utilisées pour disséminer les données, les temps alloués pour les comptes rendus; et
- offrir une mise à jour sur le VPiC et sur l'exercice d'amélioration AID et intégrer les retours.

Avec la présence encrée des experts du PIDA dans les CER, on envisage que la collecte des données va considérablement s'améliorer. Ceci en tenant compte de leur présence physique et de leur proximité accrue au niveau des projets.



# 7 Activités du PIDA dans les CER

Des activités clés du PIDA se font au niveau des pays et des CER. Les cadres stratégiques ou programmatiques des CER sont utilisées comme lignes directrices. Les CER et les États membres sont les piliers du processus d'intégration. **Cette section, offre donc une actualisation des activités du PIDA au niveau des CER qui ont été établis pour:**

- créer la prise de conscience des projets ou du programme du PIDA;
- faire participer du secteur privé au travers des tournées de présentation ou des activités d'informations pour les investisseurs afin d'attirer un financement pour les projets liés au PIDA;
- la consolidation institutionnelle et le renforcement des capacités pour faciliter la mise en œuvre des projets du PIDA;
- le renforcement du consensus pour attirer le soutien politique au niveau des gouvernements et des acteurs du secteur privé, aussi bien que d'autres parties prenantes clés; et
- faire participer le secteur privé dans le financement et le développement des projets.

Au fil des années, le PIDA a été mis en œuvre sur la base qu'un corridor

est une perspective de développement pour un seul secteur ou pour un seul but, c'est le cas d'un corridor pour le transport. Ceci s'oppose à l'adoption d'une perspective d'infrastructure régionale multisectorielle ou polyvalente.

Au vu de la nécessité de transformer les corridors du PIDA de projets à but unique en catalyseurs du développement économique intégrés et multimodaux, le processus de mise en œuvre du PIDA a besoin d'un changement de paradigme du développement stratégique actuel vers une stratégie de développement de corridors multisectoriels et multimodaux. Cette approche va intégrer tous les modes et les secteurs économiques critiques.

## 7.1 Autorité Intergouvernementale pour le Développement

L'IGAD a formulé des cadres et des stratégies clés pour guider et influencer sur le développement des infrastructures dans la région. Il s'agit de:

- La stratégie 2016-2020 de l'IGAD;
- La stratégie 2016-2020 pour la Coopération et de l'Intégration Economique Régionale de l'IGAD, plus le plan de la mise en œuvre; et

- Un atelier de révision et de validation d'un projet de mandat pour le MPIIR. L'atelier a offert aux représentants des États membres l'opportunité de partager les points techniques et de valider le projet de mandat pour le Master Plan du MPIIR.

## 7.2 Communauté pour le Développement de l'Afrique Australe

Avec le soutien du PIDA CAP, la SADC a accéléré le travail du CDB et du CNS. **Ses efforts comprennent:**

- Organiser des réunions du groupe de travail, des hauts fonctionnaires et ministres des CDB et CNS entre Mai et Juin 2016 pour l'accélération SADC – PIDA qui a conduit à des plans formalisés pour le développement des cadres de gouvernance des corridors;
- Organiser des réunions du groupe de travail, des hauts fonctionnaires et ministres du corridor de Beira et le CNS en Juin 2016 et identifier les projets prioritaires du PIDA;
- Faire participer les acteurs du secteur privé au travers des ateliers pour obtenir leur point de vue sur les projets prioritaires;
- Développer et mettre en œuvre une méthode de classement et de priorisation des projets, et employer un consultant pour faire la priorisation, conduisant au développement d'un pipeline constitué de 38 projets;
- Organiser une session d'information d'avant-marché avec les associations des infrastructures privées dans le transport, l'énergie, les TIC et l'eau pour le CDB et le CNS. Le point focal de

l'événement qui s'est tenu au Swaziland en Aout 2016 était sur les cinq projets prioritaires. Il s'agit du PFU de Beitbridge au Zimbabwe et en Afrique du Sud; du Port Sec de Dondo au Mozambique; du Centre Régional de Fabrication du Matériel Roulant en Afrique du Sud; l'Inter-connecteur ZTK en Zambie; et de la Route Nata de Francistown au Botswana.

- La validation des rapports d'études de pré-faisabilité apprêtées par les consultants pour les cinq projets en Octobre 2016;
- Arranger des réunions pour les hauts fonctionnaires en Octobre 2016 pour réviser et approuver les cadres de gouvernance pour le corridor de Beira et pour le CNS;

- Organiser un atelier du secteur privé en Octobre 2016, avant la table ronde du secteur privé de haut-niveau, pour évaluer son goût pour l'investissement dans les infrastructures;
- Organisation d'une table ronde du secteur privé de haut-niveau en Octobre 2016 qui a vu la participation des ministres du CDB et du CNS qui sont en charge de la première phase de l'accélération des projets prioritaires de la SADC PIDA, avec les IFD, les représentants du secteur privé et les partenaires de coopération internationaux. Ils ont échangé des opportunités et des mesures pour encourager un investissement financier du secteur privé à long terme dans les infrastructures du CDB et du CNS;
- Présentation des versions définitives des cadres de gouvernance du CDB et du CNS aux états membres du CDB et du CNS en Octobre 2016 pour les signatures.

### 7.3 Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest

Un nombre d'activités clés du PIDA a été mis en œuvre par la CEDEAO. Les services de consultation et le programme de soutien au renforcement des capacités, financés par le MPS, pour la mise en œuvre du projet de développement de l'autoroute COAL est en cours. C'est un service de consultation sur 12 mois recouvrant des composants tels que le conseil légal, le conseil institutionnel, les services de communication et de renforcement des capacités particulières au projets.

- Apprêter le *Plan Directeur de l'Infrastructure Régionale de la CEDEAO sur 30 Ans*. La version du rapport du secteur a été validée.
- Actualiser le *Plan Directeur du Chemin de Fer de la CEDEAO*. Le rapport final a été soumis.
- Initier des réunions au niveau ministériel sur les modalités de la mise en œuvre du CDMPDA, y-compris les options de préparation de la version d'un traité de projet.
- Valider l'*Etude sur le Développement des Infrastructure Aéroportuaires en Afrique de l'Ouest*.
- Valider l'*Etude Préliminaire sur le Développement de l'Electrification Urbaine et Péri-Urbaine en Afrique de l'Ouest*.
- Valider l'*Etude de Faisabilité Finale pour l'Extension du Gazoduc Ouest-Africain*.
- Entreprendre une étude en cours sur les *Chainons Terrestres à Haut Débit Manquants et les Infrastructures Alternatives*.
- Une étude est en cours sur la *Configuration Institutionnelle et les Régulations Légales pour l'Etablissement d'une Autorité de Gestion de Corridor pour le Projet d'Autoroute du Corridor Abidjan-Lagos*.
- Publier et diffuser neuf lois supplémentaires sur le transport aérien dans la CEDEAO sur la *Libéralisation du Marché du Transport Aérien*.
- Accord du *Projet de Régulation sur l'Accès des Pays Enclavés aux Bandes Passantes sur les Réseaux Terrestres* par le ministre du secteur pour adoption au conseil des ministres.
- Organiser des sessions présidentielles de présentation au côté des Sommets de l'Autorité des Chefs d'Etats et des Gouvernements par rapport au projet du Corridor Dakar-Abidjan.
- Organiser la deuxième réunion ministérielle de haut niveau sur la création du Programme de l'Autoroute du Corridor Dakar-Abidjan.
- Sortir le IISA sur le Pilotage d'Accélération Réplicable, introduction d'un document de stratégies soulignant la méthode IISA.
- Organiser un atelier sur la portée du projet de Corridor Multimodal Dakar-Abidjan, destiné à piloter la méthode PIDA IISA à Conakry en Guinée.
- Choisir un consultant pour prioriser les projets de pipeline et apprêter un plan d'investissement. Ceci est en cours.
- Finalisation des termes de référence pour la conception et l'établissement d'une base de données du transport aérien.



## 7.4 Communauté de l'Afrique de l'Est

L'EAC a tenu un atelier de conscientisation du PIDA pour la direction des infrastructures. Il a impliqué le directeur et tous les experts routiers et ferroviaires, aussi bien que le transport maritime et aérien, la gestion et les communications des corridors. La réunion a présenté le PIDA PAP et s'est focalisée sur un bon nombre de projets du PIDA PAP dans l'EAC. **D'autres activités clés qui ont été entreprises en soutien au PIDA concernent:**

- L'organisation du premier atelier régional du PIDA pour toutes les parties prenantes impliquant le Secrétariat de l'EAC et les institutions de gestion des corridors de l'EAC.
- L'actualisation des listes de tous les projets prioritaires de l'EAC en les combinant en une liste de Projets Prioritaires du PIDA PAP.
- Complétion de la Stratégie de Facilitation du Transport dans l'EAC. Elle offre un cadre stratégique et l'harmonisation des standards pour conduire la mise en œuvre des projets et programmes régionaux dans les infrastructures du transport, y-compris les projets du PIDA.
- Organisation du 13e Conseil Sectoriel pour le Transport, les Communications et la Météorologie, l'organe stratégique pour la mise en œuvre des projets et programmes de l'infrastructure, en Juin 2016. Les participants ont été informés du programme du PIDA et des activités prévues pour 2016 et 2017.
- Programmation de la Quatrième Retraite des Chefs d'Etats de l'EAC concernant le Développement des Infrastructures et le

Financement prévu en Novembre 2016. Elle offre une opportunité pour obtenir un soutien de haut niveau pour la mise en œuvre du PIDA PAP.

- Organiser les réunions avec la BAD, le WB, et l'équipe du JICA pour s'accorder sur les projets prioritaires qui doivent être soutenus dans les cinq prochaines années sous le Programme de Soutien à l'Intégration Régionale (PSIR 2017 - 2021).
- Des termes de référence développés pour le Projet pilote d'Accélération du PIDA dans l'EAC en consultation avec l'Autorité de Coordination du Transport en Transit du Corridor du Nord.
- Le Plan Directeur du Pool Electrique de l'Afrique de l'Est (PEAE) a été complété et approuvé lors de la Conférence des Ministres en Février 2016. Il souligne les projets régionaux de génération et de transmission pour faciliter les échanges transfrontaliers, tout en présentant les projets dont le soutien a été prévu dans le Plan Stratégique 2016-2026.



## 7.5 Marché Commun de l'Afrique Australe et de l'Est (COMESA)

Les projets clés du PIDA dans le COMESA impliquent:

- Compléter l'accord ACD qui sera signé par les membres. Ceci facilitera la circulation sans encombre, efficiente et à bon prix des biens, des personnes, et des services entre le port de Djibouti au Djibouti et les marchés en Ethiopie, en République du Sud Soudan, et en République du Soudan. L'ACD est un forum d'interaction entre le secteur privé et le gouvernement.
- Compléter une étude pour entreprendre un Plan Stratégique pour le Développement du Corridor de Djibouti 2017-2021.
- Nommer une équipe de travail pour le programme d'Accélération du Corridor de Djibouti et faire un appel pour des projets

candidats. Cette invitation a abouti à une longue liste qui sera revue par l'équipe de travail, organisée et un sondage du marché sera fait avant que l'approbation de haut niveau ne soit accordée.

- Publier une demande d'expression d'intérêt sur l'emballage du projet du Corridor de Djibouti.
- Commencer l'acquisition des services de consultation pour entreprendre le Développement du Corridor de Djibouti.
- Continuer à soutenir le CNS. Ceci englobe le soutien technique, la gestion des contrats, et la consultation. Le projet englobe les études de faisabilité et les conceptions techniques détaillées pour la réhabilitation des sections routières sur le Corridor Nord-Sud. Il s'agit de Pandamatenga-Nata au Botswana, les Routes de Déviation de Palapye à Martins au Botswana, de l'Aéroport International Kamuzu au carrefour Mzimba au Malawi, les routes de Bulawayo à Gwanda, et de Gwanda à Beit Bridge au Zimbabwe. L'étude pour Pandamatenga à Nata a été conclue, et les quatre autres sections sont à une étape de conception préliminaire et les états membres sont entrain de valider les rapports de conception de faisabilité.
- Ensemble avec le NEPAD, un début des discussions avec le gouvernement Zambien par rapport à un soutien potentiel du NEPAD pour l'organisation d'une table ronde des investisseurs afin d'aider à obtenir une clôture financière pour le Chainon Serenje Mpika sur la Route Serenje Nakonde. Ceci sera fait une fois les manquements financiers sont identifiés.
- Un soutien continu pour l'inter-connecteur de transmission électrique Zambie-Tanzanie-Kenya ensemble avec ses membres tripartites. **Le statu du projet est comme suite:**

## Le Kenya

La composante Isinya-Namanga entre du Kenya à la frontière de la Tanzanie est une ligne double circuit de 96 km et 400 kV qui va coûter près de 50,45 millions de dollars américains. Les contrats de prêt ont été signés, une équipe a été constituée pour le projet, et acceptée par la banque et une unité conjointe de coordination a été établie. L'acquisition d'un ingénieur

consultant, aussi bien que celle des ingénieurs contracteurs et celle des contracteurs de construction a été complétée. Cette composante est financée par la BAD et par le gouvernement du Kenya, et il sera complétée d'ici Décembre 2017.

## La Tanzanie

La composante Namanga-Singida est composée d'une ligne de transmission de double circuit de 414 km et 400 kV, estimée au prix de 91 millions de UA. L'acquisition des droits de passage et l'évaluation des biens pour la compensation est à 95% complète. Les accords de prêt avec la BAD et le JICA ont été signés, et le projet doit être complété d'ici Mars 2017. La composante Singida-Iringa fait partie du Projet d'investissement du réseau de Transmission Iringa-Shinyanga. La construction a commencé en 2014 et 94% a été complété.

La composante Iringa-Mbeya est une ligne de transmission double circuit de 292 km et de 400 kV qui coûtera près de 110 millions de dollars américains. Le rapport de faisabilité final a été complété, et la phase de construction attend juste que la Tanzanie mobilise les fonds.

La composante Mbeya-Tunduma est une ligne double circuit de 100 km et de 400 kV qui va connecter la Tanzanie à la Zambie dans les villes frontalières de Tunduma et de Nakonde respectivement. Une étude de faisabilité entre Mbeya et Kabwe est en cours.

## La Zambie

La composante Nakonde-Kasama est une ligne de transmission circuit unique de 228 km et de 330 kV qui coûtera près de 253 millions de dollars américains. Des efforts pour mobiliser les ressources financières sont en cours. La complétion de cette composante va connecter la Tanzanie à la Zambie, où l'inter-connecteur va offrir une capacité de transfert d'électricité de 350 MW.

La composante Kabwe-Pensulo est une seconde ligne de transmission de 300 km et de 330 kV pour améliorer la sécurité et la fiabilité de l'approvisionnement. Le contrat de construction a été signé et le processus de financement est avancé. Ce projet de 30 mois coûtera 120 millions de dollars américains, et sa mise en œuvre va permettre le transfert de 700 MW de Kabwe à la sous-station de Pensulo.

La composante Kasama-Pensulo est une ligne de transmission de 381 km et de 330 kV commandée en Décembre 2015. L'étude de faisabilité et la conception préliminaire du segment Mbeya-Kasama-Kabwe a été complété et en attente de l'accord des parties prenantes. Elle doit être permise d'ici Décembre 2018.

**L'étude complémentaire sur les volumes d'échanges en électricité, conduisant les arrangements et l'impact sur les réseaux interconnectés pour le projet de l'Inter-connecteur ZTK va:**

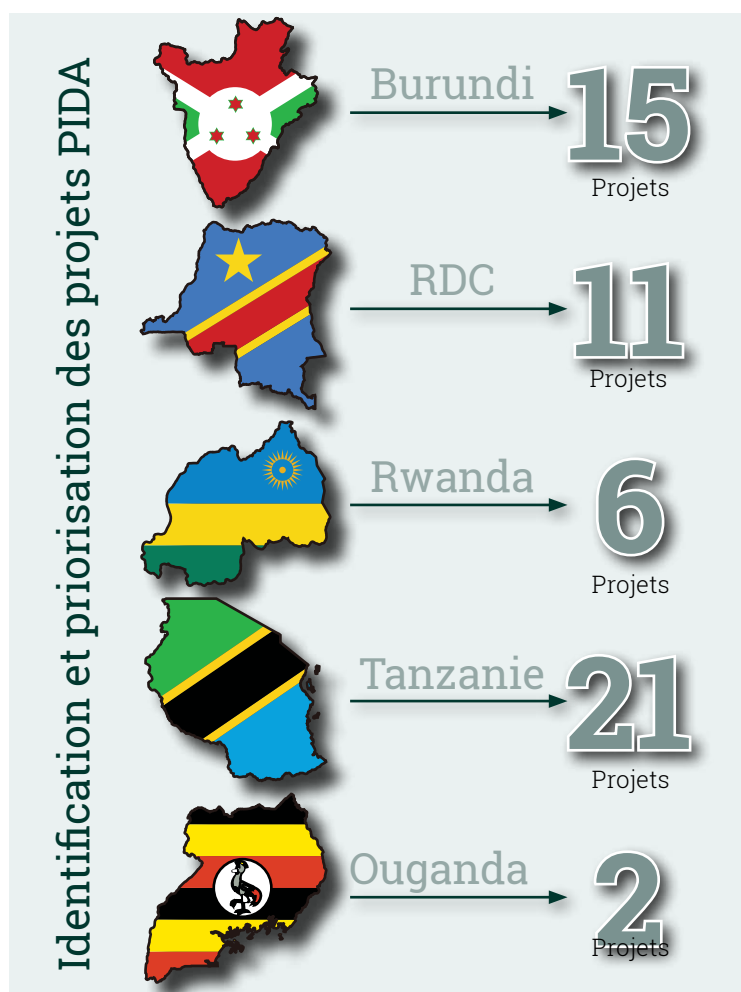
- Clarifier les volumes d'électricité attendus et conduisant les revenus, en considérant que certains flux électriques peuvent provenir des autres membres PEAE et SAPP.
- Clarifier les incertitudes techniques en rapport avec la connexion aux systèmes PEAE et SAPP. Cette étude devra faciliter des débats profonds autour de ces questions dans les deux pools, aussi bien qu'au Kenya, en Tanzanie et en Zambie. L'étude a été soumise en Décembre 2016



## 7.6 Agence de Facilitation du Transport en Transit dans le Corridor Central<sup>1</sup>

Comme favorisé dans l'accélération des projets du PIDA, l'AFTTCC a continué à réaliser les projets du PIDA dans la région centrale. **Les activités clés qui sont entreprises comprennent :**

- L'organisation d'un atelier à Kampala en Ouganda en Septembre 2016 sur la prochaine phase d'accélération des projets, ce qui englobait l'identification et la priorisation des projets comme suite :
  - Burundi: 15 projets
  - République Démocratique du Congo:
  - Rwanda: six projets
  - Tanzanie: 21 projets
  - Ouganda: deux projets
- L'organisation d'un atelier de développement des politiques et des stratégies pour mettre en œuvre les projets transfrontaliers à Kampala en Ouganda en Septembre 2016. Les termes de référence pour le développement des politiques et des stratégies ont été validés et finalisés. L'atelier a aussi composé des documents sur les meilleures pratiques dans la mise en œuvre des projets des infrastructures transfrontalières et les meilleures pratiques dans le financement des projets et l'analyse financière des projets d'infrastructure du PPP.
- Un atelier sur la préparation de début de projet pour des projets identifiés s'est tenu à Goma en République Démocratique du Congo en Octobre 2016. Six projets des secteurs routier, ferroviaire et portuaire ont été priorisés à nouveau. Les notes conceptuelles et les termes de référence ont été soumis à l'AFTTCC en Novembre 2016.



<sup>1</sup> The CCTFA is a multilateral agency established on 2 September 2006 following an agreement between the governments of the Burundi, the Democratic Republic of the Congo, Rwanda, Tanzania and Uganda. It is not intended to take the place of any REC, but rather facilitate implementation of the PIDA CAP Project.

## 8 Mise à jour sur les Projets Prioritaires du PIDA en 2016

Faisant partie du processus de planification annuelle, l'Agence du NEPAD a priorisé des projets clés en 2016, sur la base des listes des projets prioritaires de la VEA, du SFD et du PICI.

### 8.1 Ghana 1000

Le Projet Ghana 1000 est un projet intégré gaz-à-électricité de 1250 MW sous la directive d'un partenariat entre la GE, Eranove et Sage Petroleum. Etant un projet PIE, il ne requiert aucun financement de la part du gouvernement du Ghana.

Ghana 1000 a été sélectionné comme étant un projet NEPAD PICI, donc il bénéficie d'un soutien au plus haut niveau des gouvernements participants.

En 2016, l'agence a fait une mission pour offrir une assistance technique et des services de consultation pour soutenir Ghana 1000. Sur invitation du Président du Ghana, la mission a rencontré des parties prenantes clés dans le projet, y-compris les développeurs, aussi bien que le Ministère de l'Electricité, le Ministère du Pétrole, et la ECG. Elle a encouragé le gouvernement à ratifier le AOVA.

Le parlement du Ghana a approuvé le AAE et le AOVA pour le projet du pont ou le l'électricité précédent, tandis que l'agence a contribué aux closes financières du premier versement de Ghana 1000.

Elle va maintenant se focaliser sur aider le Ghana au renforcement ses capacités au niveau du CRUP et de la ECG dans l'établissement des tarifs, et l'usage des technologies modernes.

#### 8.1.1 Projet d'Inter-connecteur Electrique Zambie-Tanzanie-Kenya

En 2016, le NEPAD a soutenu le projet ZTK, au travers de la COMESA et de la SADC. Le projet a été présenté en marge de la Semaine de l'Industrialisation de la SADC en Aout 2016 au Swaziland. Il a aussi été présenté à la table ronde du secteur privé qui s'est tenue en Octobre 2016 au Swaziland. L'évènement a rassemblé les ministres responsables des BDC et des NSC avec les DFI, les représentants du

secteur privé et les partenaires de coopération internationaux. Ils ont profité de l'évènement pour débattre des opportunités et des mesures pour encourager un investissement à long-terme provenant du secteur privé pour financer les infrastructures dans les corridors.

#### Prochaines Etapes

Le NEPAD travaille avec la COMESA et le OPPPI de la Zambie pour aider à l'organisation d'une table ronde des investisseurs pour collecter les fonds pour les dernières sections de l'inter-connecteur entre Mbeya en Tanzanie et Kabwe en Zambie. L'Agence du NEPAD a assemblé une équipe technique composée d'experts en communication et en infrastructure pour soutenir le OPPPI dans l'organisation de l'évènement. Son appui comprend la conception du matériel de publicité, aussi bien que le développement des stratégies de communication, et un document des informations du projet. En Décembre 2016, le NEPAD et la COMESA ont cofinancé une réunion de révision et de planification des avancées du ZTK pour les parties prenantes. Ceci permettra de développer un plan d'action pour toutes les dernières activités afin de clôturer financièrement les dernières sections.



## 8.2 Corridor Multimodal Dakar-Niamey: Projet Dakar-Bamako

Le projet Dakar-Bamako fait partie du projet du PIDA du Corridor Multimodal de Dakar-Niamey, ce qui coïncide avec la ligne ferroviaire planifiée pour Dakar-Djibouti. Une partie du projet concerne la valorisation de la voie ferroviaire de Dakar-Bamako de 1228 km avec un équipement moderne. L'UA a identifié un nombre limité de projets régionaux et continentaux sous le PICI pour accélérer la mise en œuvre du PIDA. Le corridor de transport routier et ferroviaire reliant Dakar-Ndjamena-Djibouti est l'un d'entre eux, et le lien Dakar-Bamako en fait partie.

### Prochaines Etapes

La première phase se focalisera sur la section Dakar-Bamako pour Corridor Multimodal de Dakar-Niamey. Une étude de faisabilité a été conduite par Office STUDI en Novembre 2011 pour le programme Dakar-Djibouti, et un comité de gestion du corridor a été formé pour le projet.

## 8.3 INGA III

L'Agence pour le Développement de Inga a été créée en Décembre 2015 et l'étude de faisabilité du barrage a été mise à jour avec le soutien du WB en Juillet 2016. Pendant ce temps, le gouvernement de la République Démocratique du Congo est en train d'évaluer les offres d'un concessionnaire potentiel du secteur privé pour construire et exploiter la station électrique.

### Prochaines Etapes

Le NPCA et le NEPAD FPPI sont en train d'écrire une lettre d'application pour aider la RDC à collecter les fonds pour une ESIA et les sept études complémentaires requises pour arriver à la clôture financière de la partie du barrage du projet. Avec le soutien des gouvernements de la RDC et de l'Afrique du Sud, le NPCA va travailler en étroite collaboration avec

la BAD, le NEPAD FPPI, le CUA, la DBSA et le SAPP pour établir un cadre d'institution régional pour coordonner le développement du projet. Ensuite, le NEPAD va coordonner son soutien au travers de l'institution régionale pour obtenir le financement d'une autorité autonome de développement, l'ADEPI. Il soutiendra également le montage technique et financier de la ligne de transmission, aussi bien que la coordination et la priorisation du développement par étape des lignes de transmission liées à Inga vers les Pools Electriques du Centre, de l'Est, du Nord et de l'Ouest de l'Afrique

## 8.4 Barrage Sambangalou

La centrale hydroélectrique Sambangalou de 128 MW aura un réservoir de 185 mètres carrés. Le NEPAD fonctionne tant que facilitateur de l'OMVG, chargé de conduire la structure financière avec les bailleurs principaux du projet, le Eximbank.

La construction de l'installation hydroélectrique Sambangalou va coûter 454 millions de dollars américains dont 85% du financement sera fait par Eximbank et 15% sera la part de contribution des états membres. Une portion reviendra à la BAD, au WB, à la BID et à la BOAD. L'obstacle principal à surmonter pour réaliser ce projet est la ligne de crédit limitée au niveau de la Eximbank pour tous les états membres éligibles à l'OMVG, sauf le Sénégal. Il a donc été proposé que le gouvernement du Sénégal fasse l'emprunt et le redistribue aux autres états membres.

Développé tant que projet du secteur public, les sponsors du projet décideront des PPA, le contrat d'exploitation avec un opérateur privé et autres besoins légaux. Le NEPAD a travaillé avec l'OMVG, qui est à la recherche des fonds provenant de Eximbank, et l'assiste dans la négociation d'une structure de projet favorable.

### Prochaines Etapes

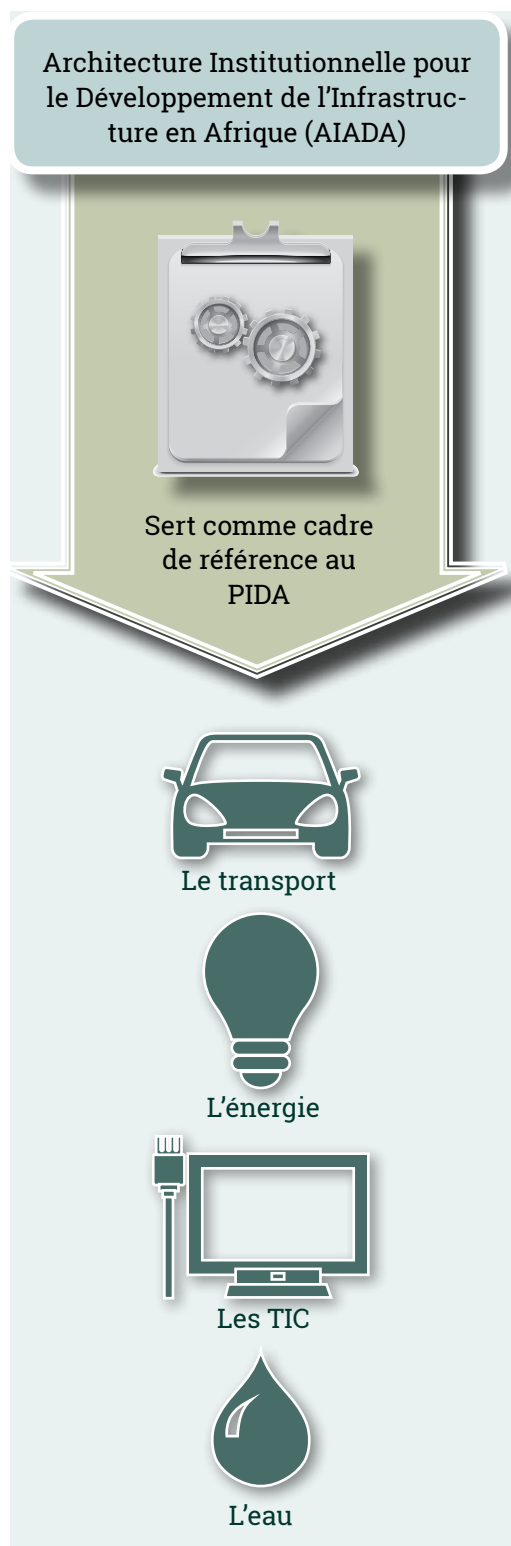
A la suite de deux EIES détaillés, un plan environnemental et PAR ont été établis. Tous les documents, programmes, études et cadres légaux ont été complétés, et les documents seront mis à jour par le nouveau conseiller de la transaction, une fois que le financement est mobilisé. La construction va normalement commencer en 2017 et sera complétée en 2021.



## 9 La Gouvernance du PIDA

Les processus de gouvernance du PIDA sont présentes dans le AIDIA. Le AIDIA détaille l'environnement institutionnel pour le développement d'une infrastructure africaine intégré et sert comme cadre de référence au PIDA, couvrant ainsi le transport, l'énergie, les TIC et l'eau.

Le AIDIA offre un mécanisme de prise de décisions et de mise en œuvre. La prise de décisions comprend l'Assemblée de l'UA, le CDI, le CUA et l'Agence du NEPAD.



### 9.1 Le Conseil pour le Développement de l'Infrastructure (CDI)

La fonction principale du CDI est de revoir les projets choisis et assurer la cohérence et l'harmonisation entre les secteurs, arbitrer et approuver les projets prioritaires, aussi bien que d'offrir des directives stratégiques pour la mobilisation des ressources et la coopération technique. Il révisé également les rapports de la mise en œuvre des projets ou des programmes, et il peut résoudre tout problème porté à sa connaissance.

Le CDI avise le Conseil Exécutif de l'UA sur les voies et moyens pour tacler les défis liés à la mise en œuvre de projets du PIDA, et garantie une mise en œuvre réussie du programme à l'horizon 2020.

### 9.2 Groupes de Consultation pour l'Infrastructure (GCI)

Le GCI avise le CUA sur la pertinence des projets et programmes d'infrastructure dans les secteurs techniques, économiques, et financiers. Ce comité est composé d'experts de haut-niveau et de directeurs en charge des infrastructures des CER. Il se réunit au moins deux fois dans l'année dans des sessions ordinaires pour apprêter les réunions du CDI.

### 9.3 Comité Pilote du PIDA (CPP)

En plus de superviser le travail et les activités du PIDA, le Comité pilote est composé du NEPAD, du CUA, de la BAD, et des CER. Il est responsable de l'évaluation du niveau de la mise en œuvre, identifiant les défis et recommandant des voies et moyens pour améliorer les processus de travail dans le PIDA.

### 9.4 Consortium de l'Infrastructure pour l'Afrique (ICA)

Le ICA catalyse l'amélioration des services de l'infrastructure en Afrique en optimisant ses capacités d'organisation et de coordination. Ses réunions annuelles sont composées d'une session pendant le réseau PPF pour échanger et s'accorder sur les modes de coopération pour tacler conjointement la préparation complexe et à large échelle des projets transfrontaliers du PIDA.

Ces processus clés de gouvernance assurent que le PIDA PAP atteint ses objectifs prévus à l'horizon 2020 en adhérant à des processus robustes et transparents. Pendant la Semaine du PIDA en 2016, ces forums de gouvernance ont évalué les conclusions de la révision à mi-parcours, et ils ont abouti à la prise de décisions clés qui conduisent le PIDA PAP dans l'avenir.



# 10 Leçons Cruciales Tirées et Recommandations

Au vu de la complexité du PIDA, il est pertinent de tirer des leçons collectives des expériences thématiques, géographiques et spécifiques aux projets pour améliorer la mise en œuvre du programme. Les leçons tirées offrent une grande valeur lorsqu'elles sont diffusées vers toutes les parties prenantes. **Ce qui suit sont les leçons tirées des CER, partenaires et développeurs de projets sur la mise en œuvre du PIDA:**

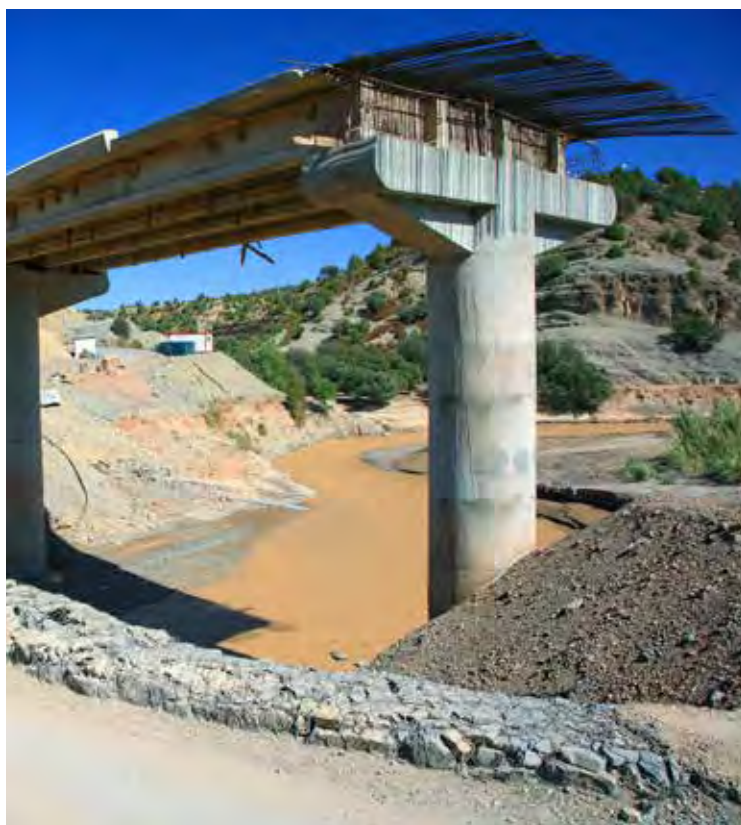
- Le renforcement des capacités et le développement des ressources humaines sont essentiels à une mise en œuvre rapide du PIDA.
- Le développement des Corridors doit se faire en même temps que le renforcement des capacités de maintenance. Ceci tient compte de la nécessité de la maintenance durant l'existence des infrastructures.
- Des engagements réels entre les pays frontaliers sont essentiels à une mise en œuvre réussie des PFU.
- Plusieurs parties prenantes considèrent l'engagement politique comme un prérequis pour l'avancée des projets du PIDA. Ceci tient compte du fait qu'il y a plusieurs parties prenantes et ministères, acteurs du secteur privé, organisations continentales et régionales, aussi bien que les investisseurs et financiers, parmi tant d'autres.
- Le partage des informations importantes sur les projets du PIDA demeure un défi, et c'est toujours un bouchon.
- La désignation d'un président ou d'un ministre défenseur aide à engendrer un engagement de haut niveau dans le programme.
- Les priorités régionales peuvent ne pas coïncider avec les priorités nationales. De ce fait, il y a un besoin de compréhension

des priorités nationales et d'actualisation des listes des projets.

- Tous les projets prioritaires régionaux doivent être signalés le plutôt possible au ministère qui les réaliseront. La participation des ministres principaux dans la formulation d'un projet ne veut pas forcément dire que ce dernier bénéficie d'un statut de priorité.
- Le besoin de coordonner la relation avec le secteur privé vu que plus d'entités se créent pour permettre que le secteur privé s'implique dans la livraison des infrastructures. Une différente approche est requise pour s'assurer que les groupes de travail des entreprises sont bien coordonnés et que toutes leurs propositions sont adoptées au niveau du RCE.
- Une évaluation systématique des performances est cruciale pour jauger les processus des projets du PIDA et prendre des mesures correctives.

## Voici les recommandations clés:

- Une mise en œuvre efficace du PIDA requière que les partenaires augmentent l'engagement des ressources à l'agence et à l'UA pour soutenir la réalisation du programme, investir dans le renforcement des capacités et soutenir les activités opérationnelles phares.
- Il y a un besoin de plus de coordination des différentes institutions impliquées dans le PIDA pour éviter la duplication, tout en s'assurant qu'il y ait une plus grande synergie et une meilleure utilisation des ressources rares.
- Il y a un besoin d'avoir une fenêtre régulière d'actualisation des listes des projets lorsque les priorités des pays changent afin de permettre au PIDA de rester informé sur les développements socio-économiques et sur les priorités des états membres.



# 11 **Annexe Un:** Vison d'Electrification de l'Afrique (VEA), Sommet pour le Financement de Dakar (SFD) et les projets de l'initiative de Soutien à l'Infrastructure Présidentielle (PICI)

No	NOM DU PROJET	VEA	SFD	PICI
1	Gazoduc Nigeria-Algérie – Nigeria	Oui	Oui	Oui
2	Centrale Eolienne de Boulenouar	Oui		
3	Centrale Hydroélectrique de Sambangalou	Oui	Oui	
4	Pool Electrique Afrique de l'Ouest – Gaz-Electricité Régionale Domunli	Oui		
5	Ghana 1000 LNG à l'Electricité	Oui		
6	Pool Electrique Afrique de l'Ouest - Gaz-Electricité Régionale Maria Gleta	Oui		
7	Basse Chute (BC) Inga III – Energie Hydroélectrique	Oui		
8	Ligne de Transmission d'Interconnexion Centre Africaine	Oui		
9	Desertec Sahara Solar	Oui		
10	Transmission Nord-Sud	Oui		
11	Centrale Géothermique de Suswa	Oui		
12	Ligne de transmission Zambie-Tanzanie-Kenya	Oui	Oui	
13	Centrale Hydroélectrique de Batoka Gorge	Oui	Oui	
15	Corridor de Transmission de l'Afrique du Nord		Oui	
16	Modernisation de la Ligne Ferroviaire Dakar-Bamako		Oui	
17	Projets Route – Chemin de fer Abidjan-Ouagadougou		Oui	
18	Corridor Costal Abidjan-Lagos		Oui	
19	Projet Route – Chemin de fer du Corridor Douala Bangui Ndjamena		Oui	
20	Pont Routier-Ferroviaire Brazzaville Kinshasa – République du Congo		Oui	Oui
21	Fibre Optique Terrestre TIC Lusaka-Lilongwe		Oui	
22	Route Serenge-Nakonde (T2)		Oui	
23	Expansion du Port de Dar es Salam		Oui	
24	Modernisation de la Route Kampala Jinja		Oui	
25	Route Juba Torit Kapoeta Nadapal Eldoret		Oui	
26	Centrale Hydroélectrique Ruzizi III		Oui	
27	Le chaînon manquant de l'autoroute Trans-Sahara – Algérie			Oui
28	Fibre Optique de l'Algérie via le Niger au Nigeria – Nigeria			Oui
29	Route/Chemin de fer du Corridor Nord –Sud – Afrique du Sud			Oui
30	The Déblocage des Bouchons Politiques pour les projets des TIC à haut débit et de Fibre Optique dans les états voisins – Rwanda			Oui
31	Corridor de Transport au Port de Lamu Sud Soudan Ethiopie (LAPSSET) – Kenya			Oui
32	Le Projet de la Mise en Place d'une ligne de Navigation du Lac Victoria à la Mer Méditerranée via le Nile – Egypte			Oui
33	Route/Chemin de fer Dakar-Ndjamena-Djibouti – Sénégal			Oui

# 12 **Annexe Deux:** Résumé des Etudes en Cours et Complètes de la Préparation des Projets Financé par le NEPAD FPPI

## Etudes en Cours de la Préparation des Projets

CER	SECTEUR	TITRE DU PROJET	OBJECTIFS
CEDEAO	Transport	<b>Pont Rosso: Sénégal- Mauritanie</b>	Préparer la faisabilité économique, les conceptions techniques détaillées et les appels d'offre pour le Pont Rosso sur le fleuve Sénégal entre les deux pays.
CEEAC	Energie	<b>Transmission d'Electricité entre Inga-Cabinda-Pointe Noire</b>	Préparer l'étude de faisabilité et les appels d'offre pour l'interconnexion énergétique entre la RDC, l'Angola et le Congo.
SADC	Transport	<b>Corridor de la Route Nacala: Mozambique, Malawi, Zambie</b>	Préparer l'étude de faisabilité pour la réfection du corridor. Modifie pour se focaliser sur la traversée OSBP.
SADC	Eau	<b>Développement du Bassin Versant de Songwe</b>	Préparer l'étude détaillée de faisabilité.
CEEAC	Transport	<b>Soutien pour la CEEAC/ PDCT-AC</b>	Soutien pour le suivi du Master Plan du Transport en Afrique Centrale – études de faisabilité pour cinq projets de transport et organisation d'une conférence des donateurs.
CEDEAO	Multi	<b>Fonds de Développement CEDEAO des Transports et de l'Energie (FODETE)</b>	Examiner la faisabilité économique, financière et politique de la création et la mise en place du Fonds de Développement et de Financement des infrastructures et services connexes dans les secteurs des Transports et de l'Énergie de la CEDEAO (FODETE-CEDEAO), puis définir les modalités de fonctionnement du Fonds.
EAC	Transport	<b>Renforcement des Capacités Opérationnelles du Corridor Central TTFA</b>	Consulter des professionnels pour le développement et la préparation des plan d'affaire stratégiques et renforcer la capacité opérationnelle du CC TTFA.
EAC	Energie	<b>Hydro Régional de Ruzizi III</b>	Identifier un développeur du secteur privé et faire avancer le projet vers une close financière et la mise en œuvre.
CEEAC	Transport	<b>Liens Inter-capitales Doussala-Dolisie-Brazzaville: Libreville Brazzaville</b>	Préparer les études techniques, les détails de la conception et les documents et les documents d'appel d'offre.
COMESA & SADC	Eau	<b>Projet d'eau du Shire et du Zambèze</b>	Accroître la connaissance des fleuves du Shire et du Zambèze pour explorer la faisabilité de la réouverture de la voie navigable pour le transport. Le projet comprend l'étude de faisabilité et la préparation d'un plan d'investissement.

CER	SECTEUR	TITRE DU PROJET	OBJECTIFS
IGAD / NBI	Eau	<b>Développement des Ressources Hydrauliques de Baro-Akobo-Sobat (BAS)</b>	Pour identifier et préparer des projets d'investissement potentiels dans une ou plusieurs domaines: approvisionnement en eau et assainissement, agriculture irriguée, énergie hydroélectrique, la navigation, le contrôle des inondations, la sécurité hydraulique au travers des réservoirs à usages multiples, et la gestion durable des zones humides.
PEAC	Energie	<b>(PPET-2) Projet d'interconnexion Transfrontalière de l'Afrique Centrale II</b>	Mener les études de Faisabilité, d'avant-projet détaillées (APD) et préparer les documents d'Appel d'Offres (DAO) pour alimentation à moindre coût dans deux zones transfrontalières entre les pays de l'Afrique centrale.
CEEAC	Transport	<b>Pont Routier-Ferroviaire RDC-Congo et extension du Chemin de Fer Kinshasa-Ilebo</b>	Concevoir un pont pour la voie ferrée et l'extension du chemin de fer pour soutenir une augmentation du commerce dans le Bassin du Congo entre les villes de Kinshasa et Brazzaville.
EAC	Transport	<b>Amélioration du secteur du chemin de Fer de l'EAC</b>	Pour faire une avant-étude de faisabilité le long des réseaux identifiés et développer un plan d'investissement pour une présentation aux investisseurs potentiels
SADC	Energie	<b>Interconnexion Electrique de ZIZABONA</b>	Etude de faisabilité pour un commerce accru en énergie entre le Zimbabwe, la Zambie, la Namibie et le Botswana. Comment structurer les arrangement énergétiques.
SADC	Transport	<b>Etude pour le Développement du Corridor de Mtwara</b>	Pour étudier la faisabilité de l'expansion du port de Mtwara pour donner à la Zambie, au nord du Malawi et au nord-est du Mozambique accès à la mer.
CEDEAO	Transport	<b>Extension II du Port de San Pedro</b>	Etude Détaillée de l'expansion du Port de San Pedro en Côte d'Ivoire, pour donner aux pays enclavés du Mali, Burkina Faso et l'Est du Liberia accès à la mer.
COMESA	TIC	<b>Navisat</b>	Le composant matériel du Projet de Transport PAP No. 1 "Espace Aérien de l'Afrique" ce qui comprend la mise en place d'un système dédié de navigation satellitaire aérien.
COMESA	Energie	<b>Ligne Electrique de 220 KV du Nord Kivu</b>	S'assurer que l'électricité fournie par Ruzizi III atteint la région du Nord Kivu de la RDC. FPPI financera l'étude de faisabilité, ESIA, recommander un cadre institutionnel, et préparer des documents d'appel d'offre pour la ligne de transmission 220 KV sur 300 km de Goma à Benin en RDC.
CEDEAO/UEMOA	Transport	<b>Chemin de Fer Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan</b>	1) Réhabiliter et moderniser les lignes ferroviaires existantes: Abidjan-Ouagadougou et Cotonou-Parakou; 2) Interconnecter les réseaux ferroviaires existants SITARAIL et OCBN; 3) Mettre en place une exploitation ferroviaire moderne devant assurer la rentabilité des entreprises ferroviaires. Réaliser les études nécessaires devant aboutir à un montage PPP pour l'exploitation du corridor ferroviaire Abidjan-Niamey-Cotonou.



CER	SECTEUR	TITRE DU PROJET	OBJECTIFS
CEDEAO/ OMVG	Energie	<b>Energie OMVG</b>	Renforcer la coopération et l'intégration régionale des pays membres de OMVG dans le secteur de l'énergie (particulièrement dans le sous-secteur de l'électricité). Études de préinvestissement des aménagements hydroélectriques de 225 kV de Digan, Fello-Sounga et Kaléta et leur raccordement au réseau de transport de l'OMVG.
CEEAC	Energie	<b>Appui Conseil au Gouvernement RDC - Développement de Inga-3</b>	Apporter un appui conseil au Gouvernement de la RDC en vue de la sélection d'un développeur et de la mise en place d'une Société de Projet (SPV) pour la réalisation du projet Inga-3.
Tripartite- COMESA EAC SADC	Transport	<b>Réhabilitation de Routes du Corridor Nord-Sud</b>	Réhabilitation des raccordements entre neuf routes tout le long du Corridor Nord-Sud du réseau routier de l'Aide pour Commerce pour les aligner aux standards pour faciliter le mouvement des biens et des personnes au-delà des frontières dans huit pays de la région. FPPI soutiendra la préparation des projets NSC vers une étape banquable, y-compris une conception détaillée, les EIA et la préparation des documents d'appel d'offre.
IGAD	Transport	<b>Corridor Kampala-Juba-Addis-Abeba-Djibouti</b>	La construction de cette route de 270 km offrira le chaînon manquant sur le Corridor Kampala-Juba-Addis-Abeba-Djibouti et cela va ouvrir la région de l'IGAD aux activités commerciales et économiques. Le FPPI va soutenir les études de faisabilité, ESIA, la conception détaillée et les documents d'appel d'offre.
COMESA	Transport	<b>Corridor de Transport du Lac Tanganyika</b>	Identifier les projets physiques spécifiques pour la réhabilitation et la modernisation du Port de Mpulungu en Zambie, et le Port de Bujumbura au Burundi, analyser leur viabilité technique et économique, évaluer leur impact environnemental et social, et préparer les conceptions techniques détaillées et les appels d'offre pour la mise en œuvre.
CEDEAO	Energie	<b>Interconnexion Principale du Nord WAPP</b>	Pour transporter l'énergie générée du Nord du Nigeria et du Burkina Faso avec des T-offsets vers le Niger et le Benin. C'est une ligne électrique de 900 km.
EAC	Transport	<b>Les Routes Multinationales Lusahunga-Rusumo / Kigali et Nyakanazi/ Rutunga</b>	Etudes de Faisabilité et conceptions techniques détaillées de Routes Lusahunga-Rusumo en Tanzanie,/Kigali au Rwanda, et Nyakanazi en Tanzanie,/Rutunga au Burundi.
EAC	Energie	<b>Pipeline pétrolier Kigali-Bujumbura</b>	Ethiopie et Kenya.
UMA	Transport	<b>Etude de mise en œuvre pour la modernisation du chemin de fer Trans Maghrébin</b>	Meilleure performance du train sur quelques sections en Algérie, en Tunisie et au Maroc.

CER	SECTEUR	TITRE DU PROJET	OBJECTIFS
CEDEAO/ WAPP	Energie	<b>Projet de Renforcement de l'Inter-connecteur Nigeria-Benin</b>	Financer les coûts en monnaies étrangères des études de faisabilité, du Tronçon Routier, et l'évaluation de l'impact environnemental et social de la construction d'une ligne à haute tension de 330 kV d'Erunkan au Nigeria à Sakete, au Benin.
EAC	Energie	<b>Etude de faisabilité du Pipeline des Produits Pétroliers Ouganda-Tanzanie</b>	Financer certaines dépenses requises pour les activités préparatoires qui permettront de s'assurer de l'état pour le financement du Pipeline des Produits Pétroliers entre Mbarara, en Ouganda, Mwanza-Isaka-Dar es Salam, en Tanzanie, un projet régional en Ouganda et en Tanzanie.

### Etudes de Préparation pour les Projets Complétés

CER	SECTEUR	TITRE DU PROJET	OBJECTIFS
CEDEAO	Energie	<b>Interconnexion Electrique Ghana-Togo-Benin</b>	Soutenir les Gouvernements du Benin, Togo, et Ghana au travers de leurs installations électriques pour actualiser l'étude de faisabilité et la conception détaillée du projet d'interconnexion électrique entre le Benin-Togo-Ghana, et le développement d'une évaluation détaillée sur l'impact environnemental du projet.
EAC	Energie	<b>Oléoduc Kenya-Uganda</b>	Soutenir les Gouvernements de l'Ouganda et du Kenya dans la stimulation d'un Partenariat Stratégique avec le secteur privé pour le développement et la gestion de l'Oléoduc Kenya-Ouganda.
EAC	Energie	<b>Interconnexion Electrique Zambie-Tanzanie-Kenya</b>	Soutenir les Gouvernements de la Zambie, Tanzanie et Kenya dans l'engagement d'un Conseiller de Transaction pour augmenter la participation du secteur privé et atteindre une clôture financière et légale.
COMESA	TIC	<b>COMTEL</b>	Terminer le travail de développement du projet qu'il reste à faire. Y-compris l'actualisation de l'étude de faisabilité, faire la diligence requise par rapport à la révision des aspects financiers, techniques et légaux du projet, et préparer un mémorandum d'information sur le projet qui sera présenté aux investisseurs privés et publics.
EAC	TIC	<b>Système de câbles sous-marins de l'Afrique de Est (EASSy)</b>	Assister à la phase de l'analyse transactionnelle du projet et actualiser l'évaluation de l'impact environnemental et social (afin de permettre au projet d'atteindre une clôture financière et la mise en œuvre physique).
CEDEAO	Energie	<b>Organisation de l'électricité du Bassin versant OMVG en Gambie</b>	Soutenir une analyse transactionnelle de la participation du secteur privé dans le développement et l'exécution des systèmes énergétiques sur l'OMVG.

CER	SECTEUR	TITRE DU PROJET	OBJECTIFS
CEDEAO	Transport	<b>Pont de la Rivière OMVG Gambie-Sénégal</b>	Actualiser une étude précédente sur le Pont de la Rivière Gambie, y-compris l'analyse de la fiabilité économique du projet et préparation des études de l'évaluation de l'impact environnemental et social pour faciliter la mobilisation des investissements et la mise en œuvre.
EAC	Energie	<b>Phase I de l'Interconnexion Electrique Ethiopie-Kenya</b>	Faire une étude de faisabilité pour investiguer la faisabilité technique et la fiabilité économique du projet, et préparer des études détaillées de l'ESIA pour l'inter-connecteur.
SADC	Transport	<b>Phase I du Pont Kazangula</b>	Préparer la faisabilité économique, la conception technique détaillée et les appels d'offre pour le Pont Kazungula sur la Rivière du Zambèze et autres infrastructures clés le long du corridor Nord-Sud de la SADC à l'intérieur du Botswana et de la Zambie.
CEDEAO	Energie	<b>Interconnexion Electrique Ghana-Burkina Faso + 1000 000 dollars américains de l'USAID</b>	Soutenir les gouvernements du Ghana, du Burkina Faso et leurs installations électriques afin d'actualiser l'étude de faisabilité et faire des conceptions techniques détaillées; faire un sondage préliminaire du chemin de la ligne de transmission de 225 kV; faire une évaluation de l'impact environnemental et social; et préparer les appels d'offre.
SADC	TIC	<b>Etude des liaisons terrestres SATA</b>	Confirmer la faisabilité technique et la viabilité financière, économique et environnementale de tous les chaînons manquants du projet de liaison terrestre de SATA et le système global pour compléter l'infrastructure de l'information dans la SADC et relier SRII à EASSy. L'étude va aussi investiguer les différentes options de financement et de gestion.
EAC	Transport	<b>Projet du Chemin de fer Issaka-Kigali-Bujumbura</b>	Déterminer la solution optimale pour la mise en œuvre de la ligne ferroviaire entre Issaka en Tanzanie et Kigali au Rwanda, et Bujumbura au Burundi, faisant partie du Corridor de Transport Central en vue de désenclaver le Rwanda et le Burundi. Il se focalisera fortement sur la participation du secteur privé durant la phase d'exécution.
CEDEAO	TIC	<b>ECOWAN</b>	Améliorer la connectivité entre les bureaux de la CEDEAO et leurs organisations affiliées, contribuant ainsi à l'intégration de la région de la CEDEAO, en offrant une plateforme robuste pour les systèmes d'information régionaux. L'objectif des activités Préparatoires est de préparer l'étude de faisabilité. Le plan de gestion environnementale et sociale et les appels d'offre pour le projet de la CEDEAO.
CEEAC	Energie	<b>Electrification transfrontalière en Afrique Centrale</b>	Préparer la faisabilité économique, la conception technique détaillée et les appels d'offre pour les cinq projets transfrontaliers choisis sous le programme.

CER	SECTEUR	TITRE DU PROJET	OBJECTIFS
CEDEAO	Transport	<b>Phase I du Port de San Pedro et Infrastructure Associée</b>	Le projet en aval va stimuler la croissance économique, le développement socio-économique et contribuer à la construction d'un système de transport régional efficace pour faciliter l'accès à des services de transport et portuaires fiables au pays enclavés, particulièrement le Mali et ces parties de la Guinée et du Liberia qui sont mieux desservis par le port de San Pedro.
EAC	Energie	<b>Ethiopie GIBE III ETFA</b>	Faire l'évaluation Economique, Financière, et Technique qui définira si le projet est bankable et un Plan de mise en œuvre PPP.
CEEAC	TIC	<b>Ossature des TIC en Afrique Centrale</b>	Les activités préparatoires vont soutenir l'engagement des services de consultation afin d'obtenir des investissements pour la construction de l'ossature de l'Afrique Centrale.
SADC	Energie	<b>Production d'énergie électrique sur la Rive Nord du Kariba</b>	Engager des services de consultation pour faciliter l'investissement dans la construction de la centrale électrique de 360 MW en vue de l'élargissement du bassin versant au nord du Kariba.
COMESA	C-B	<b>Plan Directeur EAPP pour l'électricité Régionale &amp; Programme de Renforcement des Capacités</b>	Offrir une base technique et analytique aux investisseurs dans les projets de production et de transmission et améliorer les compétences du personnel de l'EAPP.
CUA	Transport	<b>Corridor de Transport Dakar-N'Djamena-Djibouti</b>	Préparer une étude de pré faisabilité des chaînons manquants sur les corridors.
EAC	Transport	<b>Route Multinationale Burundi-Rwanda; Bujumbura-Ruhwa-Ntendezi-Gisenyi</b>	Finaliser les Etudes de Faisabilité pour réhabiliter le chaînon Bujumbura-Ruhwa-Ntendezi-Gisenyi au Nord et au Sud des Corridors de Transport des deux pays.
SADC	Energie	<b>Production d'énergie électrique de Ithezi-Thezi</b>	Engager des services de consultation pour obtenir l'investissement de la construction de la centrale hydroélectrique de 120 MW de Ithezi-Thezi.
EAC	TIC	<b>Ossatures des TIC en Afrique de l'Est</b>	Les activités préparatoires vont soutenir l'EAC dans l'engagement d'un groupe de consultation pour faire l'analyse détaillée de préinvestissement et le plan de gestion environnementale et sociale et préparer les appels d'offre pour le projet EAC-BIN.
EAC	TIC	<b>Sécurité de la Communication Maritime sur le Lac Victoria</b>	Faciliter une communication efficace et à moindre coût pour le bassin versant du Lac Victoria Basin, recouvrant une partie du Kenya, de l'Ouganda et de la Tanzanie.
AUC	Transport	<b>Chaînons Manquants du Corridor de Transport Djibouti-Libreville</b>	Préparer une étude de faisabilité des chaînons manquants sur le corridor.



CER	SECTEUR	TITRE DU PROJET	OBJECTIFS
EAC	Energie	<b>Gazoduc du gaz naturel de Dar es Salam-Tango-Mombasa</b>	Faire une étude de faisabilité pour un gazoduc de gaz naturel proposée entre Dar es Salam et Tango en Tanzanie, et Mombasa au Kenya.
EAC	C-B	<b>Plan directeur de l'Electricité EAPP</b>	Renforcement des capacités des CER et autres agences.
NPCA	C-B	<b>Secrétariat pour le volet environnement du NEPAD (SINEPAD)</b>	Financer une étude institutionnelle du SINEPAD/Env.
UMA	TIC	<b>Etude de faisabilité Interconnexion des TIC</b>	Préparer une étude de faisabilité détaillée
UMA	C-B	<b>Harmonisation des Politiques du Secteur des TIC</b>	Renforcer les capacités de l'UMA pour le développement et l'harmonisation des politiques dans le secteur des TIC
SADC	Transport	<b>Sondage du Génie Géotechnique sur le Pont Kazugula Phase II:</b>	Faire une investigation géotechnique détaillée sur le site du pont.
CUA	C-B	<b>Etudes du Secteur PIDA</b>	Soutenir l'UA dans la préparation du PIDA et du Plan d'Action
IGAD	Energie	<b>Interconnexion électrique II Ethiopie-Kenya</b>	Faire la conception détaillée et préparer les documents d'appels d'offres.
CEDEAO	C-B	<b>Réunion des bailleurs de fonds de l'ALG (Mali-Niger-Burkina)</b>	Assistance Technique, renforcement institutionnel, coordination des projets, support de l'Autorité de développement intégré de la région du Liptako Gourma (ALG).
CEEAC	C-B	<b>Cadre de Gestion des Ressources Hydrauliques en Afrique Centrale</b>	Contribuer à l'amélioration des conditions socio-économiques en Afrique Centrale au travers de l'exécution du cadre, et assurer une meilleure gestion des ressources hydrauliques.



230 15<sup>th</sup> Road, Randjespark, Midrand, South Africa

Tel: +27 (0) 11 256 3600

Email: [info@nepad.org](mailto:info@nepad.org)

[www.nepad.org](http://www.nepad.org)