



# ***Les Infrastructures Régionales en Afrique du Nord - Le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA)***

THE MEDITERRANEAN CITIES BETWEEN LOCAL DEVELOPMENT  
AND INTERNATIONAL COOPERATION

Naples, Italie : 15 avril 2013



# Contenu

1

- **Le NEPAD et les infrastructures régionales**
- Revue de la mise en oeuvre du Plan d'Action à Court Terme (PACT)

2

- **Le Programme de développement des infrastructures en Afrique PIDA)**
- Le programme d'Actions Prioritaires (PAP) du PIDA en Afrique du Nord 2012 - 2020

3

- **Sources potentielles de financement du PAP**



# LES INFRASTRUCTURES RÉGIONALES EN AFRIQUE DU NORD

- Le premier programme d'infrastructures du NEPAD a été élaborés en 2001 dans le cadre d'un plan d'action à court terme (PACT), qui a pris fin en 2010 et qui a été substitué par le Programme de Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA)
- Pour l'Afrique du Nord le PACT comportait un large programme dans les quatre secteurs (Transports, des TICs, d'Energie et de l'Eau), comprenant:
  - Investissements
  - Études
  - Renforcements de capacité, et
  - Assistance technique



# LES INFRASTRUCTURES REGIONALES EN AFRIQUE DU NORD

- **PACT – projets d'investissements:**
  - **Projet de renforcement d'interconnexion électriques Algérie-Maroc-Espagne**
  - **Projet d'interconnexion électrique Algérie-Sardaigne (Italie)**
  - **Station électrique à Gaz en Algérie et le projet d'interconnexion Algérie-Espagne**
  - **Projet d'interconnexion électrique Tunisie-Italie**
  - **Projets de Pipeline Gas Tunisie-Libye**
  - **Projet d'interconnexion en Fibre optique des réseaux de télécommunications au Maghreb**
  - **Projet d'autoroute trans-maghrébine**



# LES INFRASTRUCTURES RÉGIONALES EN AFRIQUE DU NORD

- **PACT – Études:**
  - Étude de la pipeline Algérie - Nigéria
  - Études de faisabilité des chemins de fer trans – maghrébins
    - réhabilitation de ligne existante
    - ligne à grande vitesse
- **PACT – Facilitation:**
  - Harmonisation du cadre légal et réglementaire des TICs au Maghreb
  - Réformes institutionnelles pour la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro (libéralisation de l'espace aérien africain)
- **PACT – Renforcement des capacités:**
  - Renforcement des capacités des pays du Maghreb dans le domaine des statistiques
  - Renforcement des capacités dans le secteur de l'énergie





# LES INFRASTRUCTURES RÉGIONALES EN AFRIQUE DU NORD

A l'achèvement du programme PACT du NEPAD en 2010, une revue de sa mise en œuvre a relevé les résultats suivants:

- **Les projets d'investissement** ont expérimenté des difficultés d'obtention de financements, dus essentiellement à la grande taille de la majorité des projets PACT. Un projet d'investissement est entièrement complet, l'**interconnexion électrique Maroc-Algérie-Espagne**, sous financement BAD, BEI et autre cofinanciers, et le projet de construction d'une **centrale électrique à gaz par le Sharikat Kahraba Skikda (SKS)**
- **Les études** prévues, en particulier les études de faisabilité, ont toutes enregistrés des progrès très encourageants. Des études complémentaires sont en cours. Ce succès est essentiellement attribué au niveau inférieur d'engagement politique et financier requis par les États membres
- Les deux **projets de facilitation** ont légèrement progressés. Alors que la **Décision de Yamoussoukro** est ralentie par un manque de soutien politique au niveau des pays du Maghreb, l'étude d'**harmonisation des cadres légaux et réglementaires dans le secteur des TICs au Maghreb** est finalisées et attend la mise en œuvre des recommandations par les pays membres. Le secrétariat de l'UMA est amené à jouer dans le futur un rôle important de coordination et de suivie de la mise en œuvre de tels projets
- Seul le **projet de renforcement des capacités statistiques** est en cours de mise en œuvre enregistrant des retards importants



# LES INFRASTRUCTURES RÉGIONALES EN AFRIQUE DU NORD

Parallèlement, une revue a été menée en 2010 par la BAD dans le cadre de la préparation de sa stratégie d'intégration régionale (DSIR) pour l'Afrique du Nord témoigne que:

- Contrairement aux autres régions de l'Afrique, les infrastructures de Transport sont suffisamment développés au Maghreb en termes de capacité et du niveau de service offerts
- Les infrastructures ne représentent pas, à court terme une entrave au développement des échanges entre les pays de la région et que les insatisfactions sont plutôt d'ordres :
  - institutionnels (juridiques, réglementaires, fonctionnels),
  - économiques (manque de complémentarités),
  - politiques (engagement insuffisant)
- Il y a un important gisement de commerce entre les pays de l'UMA et avec les pays périphériques sub-sahariens, actuellement mal exploité et qui est amené à se développer dans le futur avec l'achèvement des deux routes transafricaines (TAH) Alger – Lagos et Tripoli – Windhoek - Capetown et le pont Rousso Mauritanie - Sénégal



# LE PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE (PIDA)

**Une étude pour la préparation du PIDA a été lancée en début 2010 en co-financement BAD, BID, DFID et UE. L'objectif de l'étude était de:**

- Définir un cadre stratégique pour le développement des infrastructures (Transport, Energie, Eau et TICs): une vision pour les horizons 2020 (court), 2030 (moyen), 2040 (long terme)
- Définir un programme étalé dans le temps sur la base de critères précis de priorisation des infrastructures régionales
- Élaborer une stratégie et un processus de mise en œuvre (concertation, cadre institutionnel de mise en œuvre et de monitoring)

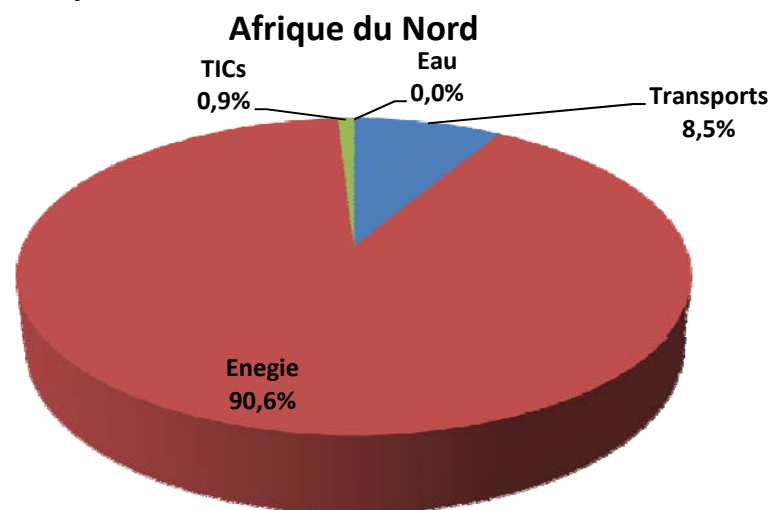




# LE PROGRAMME PIDA EN AFRIQUE DU NORD

- Un Programme PIDA 2012 -2040 pour l'Afrique du Nord à été établi à un niveau stratégique (non disponibilité d'études pour les investissements au-delà de 2020), pour un montant d'investissements estimé à 115,5 milliards de dollars, tous secteurs confondus, soit environ 8,9% de l'ensemble de l'Afrique

Répartition des coûts du PIDA 2012 -2040



# PIDA TRANSPORTS - AFRIQUE DU NORD

## CRITÈRES DE PLANIFICATION

Dans le secteur des Transports, les critères suivants ont été adoptés dans la sélection des investissements régionaux en Afrique du Nord :

- Economique et Social (30%)
- Institutionnel et politique(30%)
- Financement(15%)
- Environnement (10%)
- Technique(10%)
- Synergies avec les autres secteurs du PIDA (5%)



# PIDA TRANSPORTS - AFRIQUE DU NORD

## OBJECTIFS

L'Afrique du Nord disposant actuellement d'un système d'infrastructures de transport régional relativement satisfaisant, les objectifs à long terme (2040) du PIDA pour l'Afrique du Nord se déclinent sur trois axes:

- la modernisation du réseau existant,
- combler le déficit de capacité pour répondre à la demande future, et
- l'achèvement des tronçons manquants des autoroutes transafricaines (TAHs)



# PIDA TRANSPORTS - AFRIQUE DU NORD

## COMPOSANTES

### ➤ La modernisation du réseau de transports existant:

- **Routes:** modernisation des autoroutes Trans-Maghrebines en mettant en œuvre un système **Smart Corridor** le long de toute l'infrastructure et en renforçant les cinq postes juxtaposés
- **Rail:** modernisation de **8100 kilomètres de voies ferrées** existantes et l'étude du projet du Train à Grande Vitesse et éventuellement mis en œuvre si trouvé viable



# PIDA TRANSPORTS - AFRIQUE DU NORD

## COMPOSANTES (SUITE)

- **Comblir le déficit de capacité pour répondre à la demande future**

Afin de satisfaire la demande future de transport estimée, les besoins en investissements suivants ont été estimés :

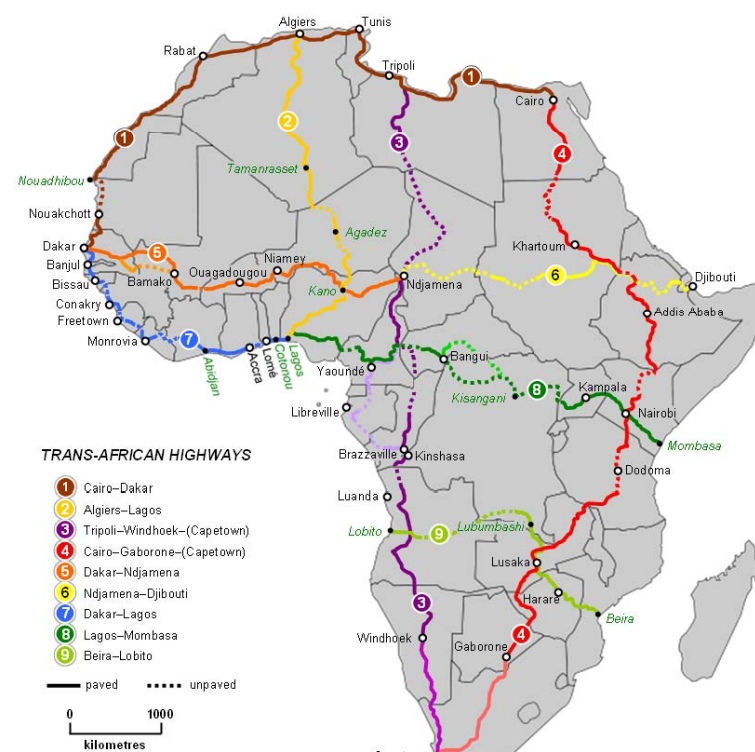
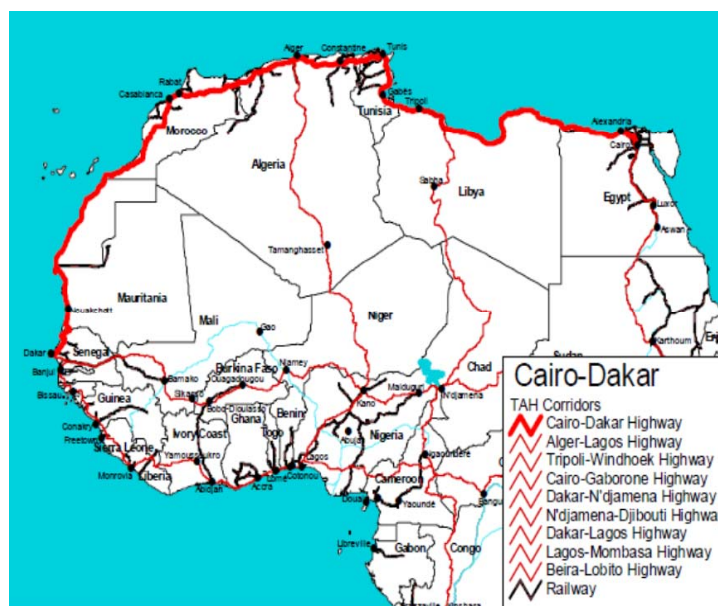
- **Amélioration de la capacité sur environ 800 km des autoroutes Trans-Maghrebines** par la construction de voies supplémentaires
- Construction de **500 km de rails nouveaux**
- Développement de la **capacité de quatre aéroports régionaux** (Casa, Alger, Tunis, Alexandrie à court terme et Tripoli, Nouakchott à moyen terme)





# PIDA TRANSPORTS - AFRIQUE DU NORD COMPOSANTES (SUITE)

- **Connectivité : achèvement des tronçons manquants des ATA (TAHs)**
- En coordination avec les institutions continentales, les **deux TAHs** qui traversent l'Afrique du Nord (TAH 2 : Alger – Lagos et TAH 3 : Tripoli – Capetown), sur environ 2 300 km.



# PIDA TRANSPORTS - AFRIQUE DU NORD

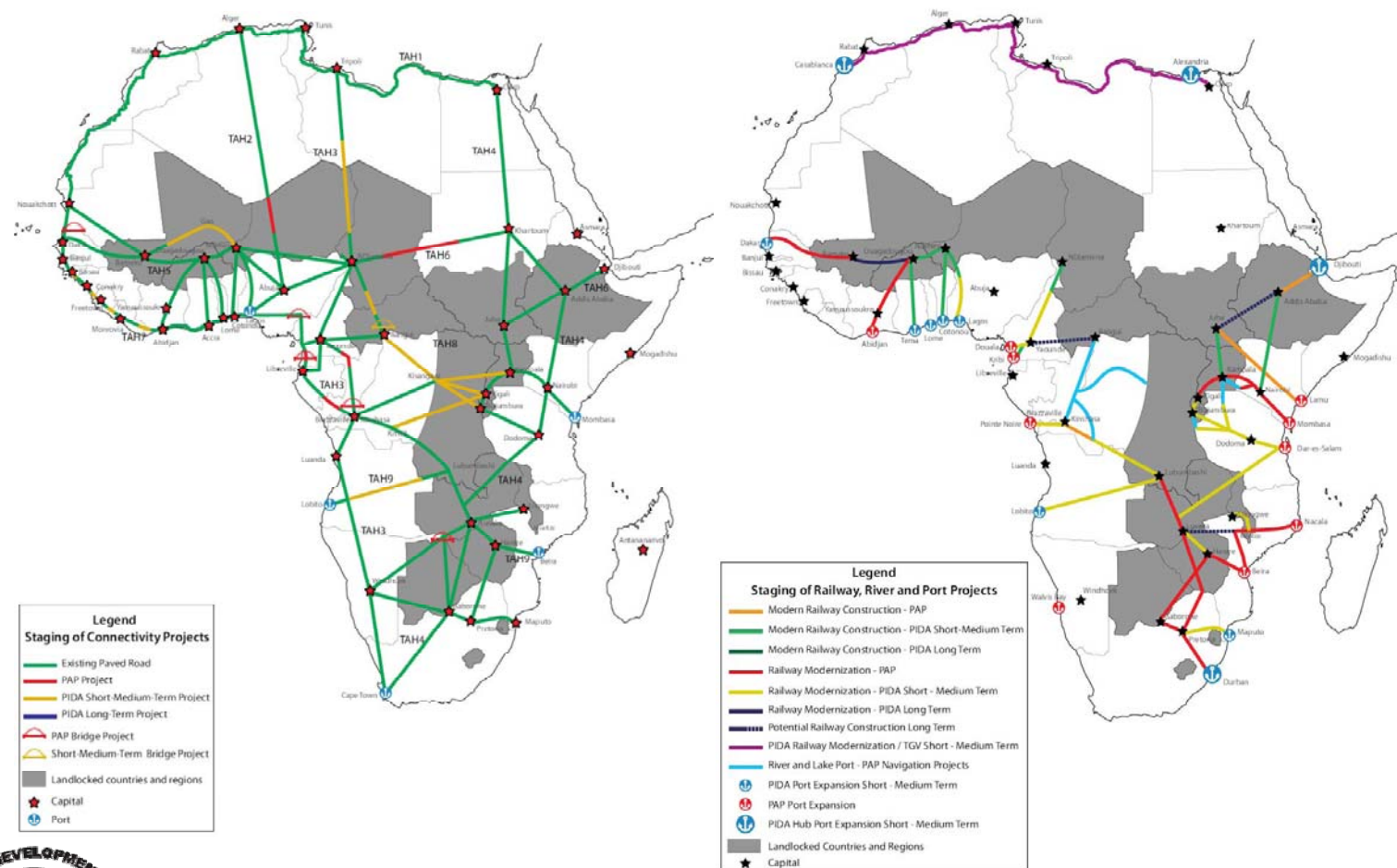
**Les coûts des investissements de l'ensemble du PIDA (jusqu'à 2040) pour l'Afrique du Nord (non compris le projet TGV Maghrébin): 9800 millions US\$, dont :**

- 1400 millions US\$ l'achèvement de TAHs
- 1900 millions US\$ pour la modernisation du réseau routier, y compris PUF (OSBP)
- 4100 millions US\$ pour modernisation de 8100 km de voies ferrées
- 800 millions US\$ pour l'amélioration des capacités sur 800 km de routes
- 1000 millions US\$ pour la construction de 500 km de rails
- 600 millions US\$ pour l'amélioration de capacité de 5 aéroports



# PIDA TRANSPORTS - AFRIQUE DU NORD

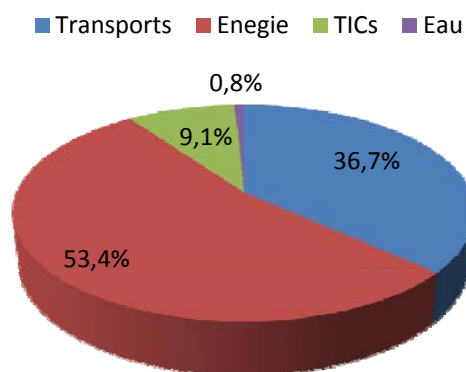
Projets PIDA de Desserte (Routes, Rail, Ports) pour le Court,(2020), Moyen (2030) et le Long Terme (2040):



# LE PROGRAMME A COURT TERME DU PIDA EN AFRIQUE DU NORD

- Un Programme d'Actions Prioritaires PAP (2012 -2020) comportant au total 8 projets / programmes (tous secteurs confondus) à été priorisé, pour un montant d'investissements estimé à 2,246 milliards de dollars (3,3% de l'ensemble de l'Afrique)

Répartition des coûts du PAP 2012 -2020  
en Afrique du Nord



- Le PAP Transports comporte quatre projets, dont deux continentaux, pour un montant total (hors projets continentaux) d'environ 825 millions US\$ (36,7% du PAP Afrique du Nord)





# LE PAP TRANSPORTS EN AFRIQUE DU NORD

## 2012 – 2020

### PROJET DE MODERNISATION DU CORRIDOR TRANS-MAGHRÉBIN:

**Objectif:** renforcer les échanges entre les pays du Maghreb, à travers l'atténuation des barrières artificielles au commerce et libre circulation des personnes entre les pays de la région

**Résultats :** mettre en place un système Smart Corridor le long de toute l'infrastructure et renforcement des postes frontaliers

**Contenu:**

- a. conception et mise en œuvre d'un corridor smart le long du corridor et l'installation de postes frontaliers à guichet unique à cinq endroits:
  - Dakhla / Nouadhibou,
  - Oujda Tlemcen (Maroc-Algérie),
  - Ghardimaou (Algérie-Tunisie),
  - Ras Adjir (Tunisie-Libye), et
  - Musaid-Soloum (Libye-Egypte).
- b. Renforcement des capacités et l'assistance technique aux ministères dont les services sont présents à la frontière, dans l'élaboration de politiques de gestion et d'exploitation des PUF (OSBP) et dans la coordination entre elles

**Coût estimatif : 75 millions US\$**





# LE PAP TRANSPORTS EN AFRIQUE DU NORD 2012 – 2020

## PROJET DE MODERNISATION DU CORRIDOR TRANS-MAGHRÉBIN:

Le système Smart Corridor , en particulier aura six modules:

- (i) un guichet unique électronique,
- (ii) système de suivi des cargaisons,
- (iii) système de suivi des véhicules commerciaux (y compris le poids du véhicule),
- (iv) système de suivi de conteneurs,
- (v) système de suivi des train de marchandises et
- (vi) le suivi des performances fonctionnelles du corridor

Ce système permettrait de réduire les coûts de transit afin d'accélérer l'intégration régionale, de rendre les entreprises du Maghreb plus compétitives et d'accroître le tourisme intra-Maghrébin.



# LE PAP TRANSPORTS EN AFRIQUE DU NORD 2012 – 2020

## PROGRAMMES (CONTINENTAL) DES AUTOROUTES TRANSAFRICAINES:

**Objectif:** la finalisation de la première tranche (phase 1) de la construction de tous les liens manquants le long des TAHs de haute priorité parmi tous les projets TAH.

**Résultats :** pertinent au Maghreb, la finalisation de l'axe TAH 2 (Alger-Lagos), comme corridor principal de commerce entre le Maghreb et les CERs voisins (CEDAO, CENSAD, voir CEEAC)

**Contenu:** ce programme concerne l'aménagement et bitumage aux standards modernes de 1,950 km de route en Algérie et au Niger (sur les 4500 km de long pour TAH 2)

**Coût estimatif :** 750 millions US\$



# LE PAP TRANSPORTS EN AFRIQUE DU NORD 2012 – 2020

## SYSTÈME (CONTINENTAL) DE NAVIGATION AÉRIENNE SATELLITAIRE :

**Objectif:** amélioration de la performance et sécurité, et réduction des coûts du transport aérien en Afrique

**Contenu:** création d'un système satellitaire de navigation aérienne pour le continent africain.

**Résultats attendus:** une couverture complète du continent par un système satellitaire de navigation (fiable et plus performant que le système de navigation terrestre existant, permettant d'améliorer la sécurité, une couverture des zones non couvertes actuellement). Le projet permettra l'optimisation des trajectoires et par suite la réduction des coûts d'exploitation pour les compagnies aériennes.

**Contenu:** la première phase de ce projet comprend:

- a) la conception d'un système avancé de navigation aérienne,
- b) le développement d'une mise en œuvre et plan de financement du système et
- c) la mise en œuvre initiale sélective du système dans qlq régions d'Afrique

**Coût estimatif :** 250 millions US\$ pour l'ensemble de l'Afrique (PPP ?)



# LE PAP TRANSPORTS EN AFRIQUE DU NORD 2012 – 2020

## OPÉRATIONNALISATION DE LA DÉCISION DE YAMOUSSOUKRO (CONTINENTAL) :

**Objectif:** un ciel ouvert africain permettant le développement d'une offre de transport aérien africaine performance et compétitive à l'appui de l'intégration régionale en Afrique

**Résultats attendus:** la pleine acceptation de la Décision de Yamoussoukro par tous les Etats de l'Afrique (également connu sous le nom «Ciel ouvert»).

**Contenu:** Il s'agit principalement d'un projet d'assistance technique à l'appui d'une série d'ateliers de consultation et de déclaration des activités :

- a) recherche de nouvelles incitations pour la coopération entre les nations (partage de hubs aériens , compensations aux non bénéficiaires)
- b) sensibilisation aux bénéfices de la DY
- c) engagement de la CUA / NPCA dans la fonction de cadre de surveillance,

**Coût estimatif :** 5 millions US\$ pour l'ensemble de l'Afrique



# LES SOURCES DE FINANCEMENT DU PAP 2012 – 2020 EN AFRIQUE DU NORD

**D'où viendront les financements pour le PAP (court terme, 2020) en Afrique du Nord (2,246 milliards US\$):**

- **LES ÉTATS MEMBRES DE L'AFRIQUE DU NORD**
- **LES DIVERS BAILLEURS DE FONDS (BAD, BM, BID, BADEA, UE, AFD, etc.)**
- **LE SECTEUR PRIVÉ (Notamment dans les secteurs d'Énergie et des TIC)**





# LES SOURCES DE FINANCEMENT DU PAP 2012 – 2020 EN AFRIQUE DU NORD

## Quel rôle pour la Banque Africaine de Développement ?

### Financement des Projets

- Financement des investissements à travers les fonds FAD et BAD
- Financement de la préparation de Projets bancables travers les trust funds
- Mobilization de ressources à travers ICA – Co-financement (leviers), garanties

### Renforcement des Capacités

- capacités des CERs et PMR dans la planification, préparation et le lancement des projets d'infrastructures régionales
- A préparer et coordonner des strategies de mobilization de ressources
- Assiter dans l'organisation de dialogue Public & Privet

### Accumuler et diffuser les connaissances

- Leçons tirées de la mise en oeuvre dans le passé de projets d'infrastructures transfrontaliers
- Benchmark des meilleures pratiques et assistance technique
- Orientation et assistance dans les réformes nécessaires "Soft"
- Facilitation du commerce



# LES SOURCES DE FINANCEMENT DU PAP 2012 – 2020 EN AFRIQUE DU NORD

Outil de la BAD pour le financement de la préparation des  
projets régionaux:

## FAPA

- US\$16 million par an, finance les études et le assistance technique des gouvernements, CERS et le secteur privé
- Plafond de US\$1 million par project

## IPPF

- US\$ 15 million par an, finance les études et le assistance technique des gouvernements et CERS, pour des projets d'infrastructure
- Taille moyenne de US\$3 million par project

## PRI

- US\$ 16 million par an, finance des études et le assistance technique des gouvernements et CERS
- Plafond de US\$1 million par project



# LES SOURCES DE FINANCEMENT DU PAP 2012 – 2020 EN AFRIQUE DU NORD

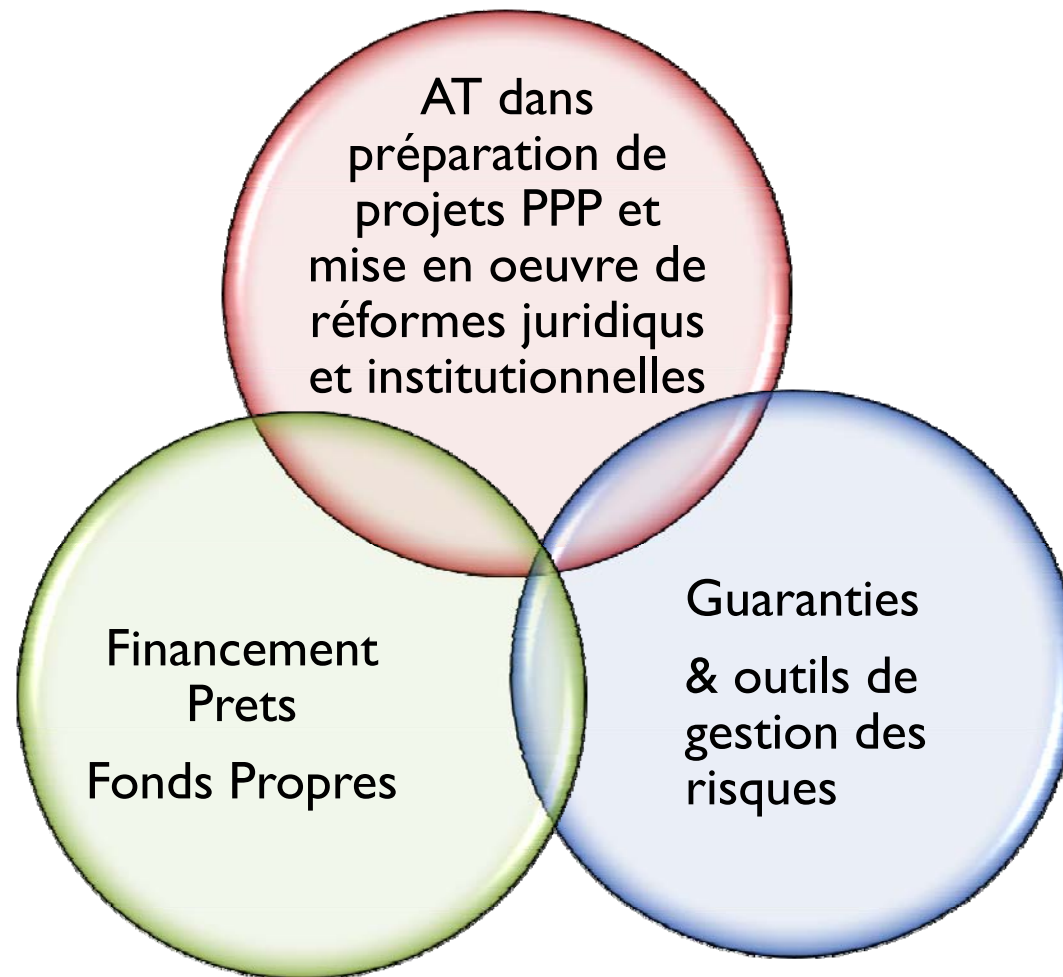
## La BAD dans la facilitation du commerce:

- Approche intégrée à travers une RIS et un RISP par région
- Lancement d'un fonds (15 millions USD) dédié au renforcement des capacités et assistance technique dans le commerce et douanes
- Assistance des pays dans l'élaboration de leur stratégies nationales et régionales au commerce (identification des besoins d'assistance, priorisation)
- Assistance technique aux PMR, CERs, CUA et NEPAD: e.g. collecte de données sur les mesures et barrières non-tarifaires
- Projets en cours: développement d'un système d'indicateurs de l'évaluation et suivi de l'intégration régionale



# LES SOURCES DE FINANCEMENT DU PAP 2012 – 2020 EN AFRIQUE DU NORD

La BAD dans les Partenariats Publics – Privés :



# Merci

Hatem Chahbani

Chargé des infrastructures régionales  
Département du NEPAD, intégration régionale &  
commerce

Banque africaine de développement

[h.chahbani@AfDB.org](mailto:h.chahbani@AfDB.org)

+216.21.401.576

