

**Conseil économique et social**Distr. générale
7 août 2025Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Afrique
Comité du développement du secteur privé,
de l'intégration régionale, du commerce,
de l'infrastructure, de l'industrie et de la technologie
Quatrième réunion

Addis-Abeba (hybride), 18 et 19 novembre 2025

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire*

Présentation des rapports par le secrétariat**Exploiter l'énergie et les transports au service de la transformation économique et sociale de l'Afrique****I. Introduction**

1. La Division de la technologie, de l'innovation, de la connectivité et du développement des infrastructures de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) dirige les efforts de la Commission visant à améliorer la connectivité et à promouvoir le développement des infrastructures en Afrique, en mettant particulièrement l'accent sur les secteurs de l'énergie et des transports. Par cette action, la CEA vise à renforcer la capacité des États membres d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des réglementations permettant de stimuler l'investissement dans les infrastructures énergétiques et de transport, contribuant ainsi aux transitions nécessaires à la réalisation des objectifs de développement durable.

2. Le présent rapport donne un aperçu des activités de la Commission visant à promouvoir et à soutenir les initiatives destinées à améliorer la connectivité dans les domaines de l'énergie et des transports, et à accélérer de la sorte le développement économique et social du continent. La période considérée s'étend de 2024 à 2025. Toutefois, la plupart de ces travaux sont toujours en cours, et certains projets ont débuté avant 2024.

3. L'objet du présent rapport est de présenter au Comité du développement du secteur privé, de l'intégration régionale, du commerce, de l'infrastructure, de l'industrie et de la technologie un certain nombre d'actions menées récemment par la CEA, par l'intermédiaire de sa Division de la technologie, de l'innovation, de la connectivité et du développement des infrastructures, afin d'aider l'Afrique à développer les secteurs de l'énergie et des transports, à attirer les investissements et renforcer la participation du secteur privé, à recourir à des outils numériques novateurs pour accroître l'efficacité en élaborant de nouveaux cadres réglementaires, et à mettre au point des solutions technologiques innovantes.

4. La section II du rapport contient un résumé des activités de la CEA visant à soutenir le développement du secteur énergétique. La section III, consacrée aux infrastructures de transport, donne un aperçu des efforts déployés par la CEA pour aider les États membres à surveiller l'état des corridors de transport

* E/ECA/CPRTIIT/4/1.



régionaux, à améliorer la sécurité routière et à développer le secteur des véhicules électriques. La section IV rend compte des travaux de la CEA visant à promouvoir les partenariats public-privé à l'appui des projets d'infrastructure. Enfin, la section V présente les conclusions et donne un aperçu des futurs domaines de travail de la CEA.

II. Promouvoir le développement du secteur énergétique

5. La transition vers des énergies plus propres et renouvelables progresse de plus en plus rapidement. Les énergies renouvelables devraient représenter 45 % de la capacité totale de production d'électricité d'ici à 2035, ce qui témoigne de l'engagement du continent en faveur du développement durable¹. Cette évolution est pragmatique, car les pays ont pris conscience du vaste potentiel des énergies renouvelables sur le continent et ont décidé de l'exploiter. Des immenses ressources solaires du Sahara au potentiel éolien des zones côtières, l'Afrique dispose d'atouts naturels de premier plan pour le développement des énergies renouvelables.

6. Les aspects économiques de la production d'énergie jouent un rôle essentiel dans l'accélération de la transition vers un avenir énergétique durable. La baisse des coûts actualisés des énergies renouvelables, en particulier solaire et éolienne, a rendu ces options concurrentielles par rapport aux combustibles fossiles. Cette réduction des coûts a des répercussions importantes en Afrique, où l'accès à l'énergie demeure un défi majeur pour des millions de personnes. Les solutions renouvelables offrent des options souples et évolutives pour élargir l'accès à l'énergie dans les collectivités rurales et mal desservies, réduisant ainsi la nécessité de recourir à de vastes infrastructures de réseau.

7. Le secteur de l'énergie étant prioritaire, la CEA poursuit ses actions visant à appuyer plusieurs initiatives menées aux niveaux national, sous-régional et continental pour transformer ce secteur et renforcer la mobilisation des ressources. Elle continue notamment d'apporter un appui technique au Programme de développement des infrastructures en Afrique, tant dans le secteur de l'énergie que dans celui des transports. Elle participe également aux travaux du Comité directeur chargé de la mise en place du Marché unique de l'électricité en Afrique. En collaboration avec la Banque africaine d'import-export, elle appuie les efforts visant à accroître les capacités des réseaux électriques africains. Elle fournit en outre un appui technique à la mise en place de partenariats public-privé dans plusieurs pays africains, ainsi qu'à de nombreuses autres initiatives. On trouvera ci-après une présentation des initiatives que la CEA et ses partenaires promeuvent dans le secteur énergétique.

A. Suivi des progrès accomplis dans la réalisation de l'objectif de développement durable no 7 en Afrique

8. L'accès à l'énergie en Afrique s'est nettement amélioré. Selon les données de l'Agence internationale de l'énergie, en 2010, 25 % de la population africaine avait accès à l'électricité, dont seulement 5 à 10 % dans les zones rurales ; aujourd'hui, plus de 55 % des Africains y ont accès, et près de 100 % de la population urbaine est desservie. À partir de 2014, le rythme de l'électrification a dépassé celui de la croissance démographique, malgré les retards pris dans les projets pendant deux ans en raison de la pandémie de maladie à coronavirus 2019 (COVID-19). Les investissements dans les énergies renouvelables modernes ont culminé à 10 milliards de dollars des États-Unis

¹ Banque de développement KfW, Agence allemande de coopération internationale (GIZ) et Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), *The Renewable Energy Transition in Africa: Powering Access, Resilience and Prosperity*, 2021.

en 2018, puis sont retombés à 6 milliards en 2024 du fait de la pandémie. La part des énergies renouvelables dans la production d'électricité est passée de 19,9 % en 2015 à 25,4 % en 2024². Depuis 2000, les politiques mises en œuvre dans le secteur de l'électricité ont été renforcées par le dégroupage de l'approvisionnement, l'efficacité accrue et la promotion de l'investissement privé. Les projets énergétiques transfrontières ont consolidé les marchés régionaux de l'électricité, ce qui a permis de réduire les coûts et d'améliorer la sécurité. Toutefois, environ 600 millions de personnes n'ont toujours pas accès à l'électricité et 900 millions n'ont pas accès à des technologies propres pour la cuisson³.

9. La CEA fait partie depuis 2016 du Groupe consultatif technique consacré à l'objectif de développement durable no 7. À ce titre, en coopération avec des partenaires tant africains qu'internationaux, elle assure le suivi des progrès accomplis dans la réalisation de cet objectif en Afrique et formule des recommandations d'action à court et à moyen terme à l'intention du forum politique de haut niveau pour le développement durable.

B. Élaboration d'un cadre stratégique relatif à une transition énergétique juste au sein de la Communauté de développement de l'Afrique australe

10. La Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) a des difficultés à effectuer la transition vers des sources d'énergie plus propres tout en favorisant la croissance économique et l'équité sociale. Un cadre pour une transition énergétique juste est en cours d'élaboration afin d'harmoniser les objectifs climatiques avec les besoins en matière de développement et la justice sociale. La région de la SADC est vulnérable aux changements climatiques en raison des sécheresses, des inondations et des phénomènes météorologiques extrêmes qui mettent en péril les moyens de subsistance. De nombreux pays de la SADC, en particulier l'Afrique du Sud, dépendent fortement des combustibles fossiles, notamment du charbon, pour la production d'électricité. L'Afrique du Sud produit environ 80 % de son électricité à partir du charbon, tandis que le Botswana, le Mozambique et le Zimbabwe disposent eux aussi de réserves importantes de charbon. De tels cadres visent à trouver un juste équilibre entre les différentes priorités en définissant des moyens de réduire les émissions de carbone tout en garantissant la sécurité énergétique.

11. En mai 2024, les ministres de l'énergie des pays de la SADC, réunis à Luanda, ont demandé au secrétariat de la SADC de constituer un groupe de travail technique composé de représentants d'États membres de la SADC et d'organisations régionales. Ce groupe est chargé d'entreprendre l'élaboration du cadre pour une transition énergétique juste. La SADC a sollicité l'appui technique de la CEA pour élaborer ce cadre, qui devrait être achevé au premier trimestre 2026. Il est prévu que la CEA aide d'autres communautés économiques régionales à mener des travaux analogues.

C. Assurer l'approvisionnement énergétique en Afrique

12. Le secteur énergétique en Afrique figure parmi les plus vulnérables au monde, principalement en raison de l'absence de stratégies de sécurité énergétique, de l'insuffisance des mécanismes de réponse institutionnels, de lacunes infrastructurelles freinant la coopération énergétique régionale, et de goulets d'étranglement au niveau des infrastructures nationales qui entravent fortement le développement économique. Dans le sous-secteur du pétrole et du

² Agence internationale de l'énergie (AIE), *World Energy Investment 2025*, 10^e édition (2025).

³ Nations Unies, Groupe des Nations Unies pour le développement durable (GNUDD), *Decoding Africa's energy journey: three key numbers*, 27 janvier 2025 ; et www.moderncooking.africa/ (en anglais).

gaz, bien que l'Afrique détienne 13 % des réserves mondiales de gaz et 7 % des réserves mondiales de pétrole, le continent est exposé à une insécurité de l'approvisionnement du fait de capacités limitées de raffinage, de contraintes dans les infrastructures de distribution, de difficultés de gestion des réserves stratégiques et d'autres déficiences⁴.

13. Pour relever ces défis, la CEA collabore avec l'Union africaine, la Commission africaine de l'énergie, l'Agence de développement de l'Union africaine-Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, les secrétariats des différents réseaux électriques africains et d'autres partenaires afin d'élaborer un cadre continental en matière de sécurité énergétique destiné à aider les pays à concevoir leurs stratégies nationales de sécurité énergétique.

D. Réforme réglementaire visant à attirer les financements du secteur privé dans le secteur de l'électricité

14. Les travaux de la CEA sur la réglementation du secteur de l'énergie, qui visent à lever les obstacles à l'investissement privé, sont passés des examens réglementaires nationaux menés dans 18 pays africains à une nouvelle phase d'appui aux États membres, axée sur la réforme de la réglementation et le renforcement des capacités en vue de promouvoir une réglementation favorable à l'investissement. En 2024, la CEA a ainsi collaboré avec des institutions du secteur de l'énergie en Égypte pour améliorer la réglementation relative au stockage de l'énergie, et au Kenya pour appuyer l'élaboration d'une réglementation autorisant le libre accès à l'électricité, qui a ensuite été promulguée. Dans les deux cas, la CEA a également mobilisé des partenariats afin d'aider les institutions nationales à développer les capacités nécessaires à l'élaboration d'une réglementation en matière d'énergie.

15. En 2025, la CEA collabore avec des institutions du secteur de l'énergie, en particulier les autorités de régulation, au Cameroun, au Mozambique et en Tunisie, afin de fournir un appui technique à la réforme réglementaire, parallèlement aux activités de renforcement des capacités. Ces interventions devraient se traduire par un renforcement des capacités institutionnelles et l'élaboration de plan d'étapes réglementaires permettant de lever des obstacles majeurs à l'investissement du secteur privé.

E. Utilisation productive de l'énergie pour le développement rural

16. Dans les zones rurales d'Afrique, les applications énergétiques qui améliorent la productivité génèrent des avantages économiques mesurables tout en transformant les modes de vie traditionnels. L'intégration des technologies d'énergie renouvelable dans les activités génératrices de revenus montre que l'accès à l'énergie peut être un moteur de développement rural, et pas seulement un moyen d'atteindre un objectif. Pour étendre ce type d'initiatives, il est indispensable de s'attaquer aux obstacles systémiques. De nombreux bénéficiaires potentiels manquent d'information sur les possibilités offertes par les énergies renouvelables ou peinent à obtenir des financements adaptés. De plus, nombre d'entreprises spécialisées dans le solaire privilégient principalement l'éclairage domestique plutôt que les usages productifs susceptibles de stimuler le développement économique.

17. La CEA s'est associée au Programme alimentaire mondial (PAM) à Madagascar pour accélérer le déploiement de solutions d'énergie renouvelable, renforçant ainsi la sécurité alimentaire et soutenant la transformation rurale.

⁴ Commission africaine de l'énergie, *Oil products and refining in the African energy landscape: a special report from AFREC*, juin 2022.

Elle a aidé l'Office de régulation de l'électricité à examiner le marché de l'électricité et à déterminer quelles étaient les réformes essentielles pour stimuler l'investissement et accroître la capacité nationale de production d'électricité. En outre, elle a réalisé une analyse coût-efficacité des projets actuels d'utilisation productive de l'électricité menés par le PAM, qui contribuera à l'élaboration de projets viables à mesure qu'ils se développeront. Par ailleurs, grâce à l'élaboration d'un outil géospatial fondé sur les technologies de systèmes d'information géographique, la CEA a appuyé les activités du PAM à Madagascar en facilitant le choix optimal de l'emplacement des projets dans le cadre du lien entre l'eau, l'énergie et l'alimentation, afin de promouvoir la sécurité alimentaire et le développement rural. Enfin, la CEA a réalisé une étude à l'échelle continentale sur les pratiques optimales d'utilisation productive de l'énergie, en vue de favoriser l'apprentissage fondé sur l'échange de données d'expérience en matière de politiques et de programmes novateurs.

III. Infrastructures de transport

18. L'Afrique connaît une croissance sans précédent du développement de ses infrastructures de transport, de nombreux projets de transformation redessinant les grandes lignes de la connectivité sur le continent. Les infrastructures de transport africaines reposent largement sur les routes, qui assurent, selon les estimations de la CEA, 80 % du transport de marchandises et de passagers. Toutefois, le réseau routier du continent, essentiel à son économie et à sa croissance, est pénalisé par sa qualité insuffisante, sa couverture inégale et le manque de financement. Selon la Société financière africaine, le réseau routier du continent, long de 680 000 km, est six fois plus réduit que celui de l'Inde, qui a une population comparable mais une superficie dix fois moindre. En outre, le réseau routier à revêtement en dur du continent ne représente que 1,5 % du total mondial⁵.

19. Les corridors de transport régionaux constituent l'ossature de l'intégration continentale, facilitant la circulation des biens et des services entre des pays et des régions auparavant déconnectés en raison de l'insuffisance des infrastructures. Ces corridors ne sont pas seulement conçus comme des axes de transport, mais également comme des zones de développement économique destinées à attirer des investissements, créer des emplois et stimuler la croissance industrielle dans des zones jusque-là marginalisées. L'objectif principal du Programme de développement des infrastructures en Afrique est d'accélérer l'intégration régionale et de promouvoir un développement économique durable sur l'ensemble du continent grâce à l'amélioration des infrastructures. D'ici à 2040, ce programme devrait contribuer à la construction de 30 700 km d'autoroutes modernes et de 30 200 km de voies ferrées modernes dans le secteur des transports⁶.

20. Le rôle des chemins de fer dans la réalisation des ambitions du continent en matière d'industrialisation et de commerce intra-africain est essentiel, en particulier pour les pays en développement sans littoral. Les projets visant à développer et à moderniser le réseau ferroviaire dans le cadre de la phase 1 du plan d'action prioritaire du Programme de développement des infrastructures en Afrique ont produit des résultats limités. En 2023, l'Agence de développement de l'Union africaine-Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique a indiqué que 16 066 km de routes et 4 077 km de

⁵ Société financière africaine, *State of Africa's Infrastructure Report 2024: the Infrastructure Imperative: Igniting Africa's Industrial Renaissance* (2024).

⁶ Agence de développement de l'Union africaine-Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique, *Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) : First 10-Year Implementation Report - A Decade of Transforming Africa's Infrastructure* [Midrand (Afrique du Sud), 2023].

voies ferrées avaient été construits depuis le lancement du programme⁷. Entre 2015 et 2019, plusieurs projets ferroviaires entièrement nouveaux ont été menés à bien, notamment la ligne ferroviaire à écartement standard Djibouti-Addis-Abeba, la ligne ferroviaire à écartement standard Mombasa-Naivasha, la ligne ferroviaire à écartement standard Abuja-Kaduna et la ligne ferroviaire à écartement standard Lagos-Ibadan, ainsi que la ligne à grande vitesse Tanger-Kénitra et la voie ferrée de Boké utilisée pour l'exploitation de la bauxite⁸.

21. La vague de privatisations des ports attire de nouveaux partenaires d'investissement et renforce les capacités de facilitation du commerce, ce qui place les ports africains en position de pôles compétitifs du commerce mondial. Ces ports modernisés utilisent des technologies de pointe et appliquent des modes d'exploitation plus performants qui réduisent les délais de traitement et accroissent la capacité de gérer l'augmentation des volumes d'importation et d'exportation. Depuis 2005, les ports africains ont bénéficié d'investissements estimés à 15 milliards de dollars, ce qui leur a permis d'accueillir des navires de plus grande taille et de décharger davantage de cargaisons pour leur acheminement à travers le continent⁹. Ces investissements, conjugués aux réformes et à la transformation numérique, ont favorisé l'émergence de nouveaux ports régionaux et de méga-plateformes portuaires, ainsi qu'une amélioration de l'efficacité logistique.

22. Au moyen de son indice de performance des ports à conteneurs, la Banque mondiale suit l'évolution de la capacité des ports en matière d'exportation, d'importation et de transbordement de conteneurs. Pour la période 2022-2023, le port de Tanger Med, au Maroc, s'est classé au quatrième rang pour cet indice, alors qu'il occupait la sixième place en 2021¹⁰. Tanger Med a consolidé son rôle de plaque tournante méditerranéenne en traitant un volume accru de conteneurs. Le complexe portuaire a traité 10,2 millions de conteneurs en 2024, soit une augmentation de 18,8 % par rapport à 2023¹¹. Port-Saïd, en Égypte, s'est classé seizième dans la liste établie pour cet indice en 2023¹². La République-Unie de Tanzanie a consenti d'importants investissements dans les infrastructures du port de Dar es-Salaam afin d'améliorer les procédures de dédouanement et d'en faire la porte d'entrée du corridor central vers l'Afrique australe.

23. Compte tenu de l'insuffisance de ses infrastructures routières et de l'étendue du continent, un transport aérien efficace est essentiel pour l'Afrique. Toutefois, le système africain de transport aérien se caractérise par une faible connectivité et des coûts élevés, qui pourraient compromettre l'objectif de dynamiser le commerce intra-africain dans le cadre de la Zone de libre-échange continentale africaine.

24. En février 2025, 38 pays participaient au Marché unique africain du transport aérien¹³. Des études empiriques ont montré les avantages de la libéralisation du transport aérien en Afrique dans le cadre de ce Marché unique. Dans une étude réalisée en 2021 à la demande de la Commission de l'Union africaine, l'Association du transport aérien international a estimé qu'une

⁷ Ibid.

⁸ Société financière africaine, *State of Africa's Infrastructure Report 2025: Mobilizing Domestic Capital* (2025).

⁹ International Finance, *Are African ports ready for global trade boom?*, 23 avril 2025.

¹⁰ Banque mondiale, *The Container Port Performance Index 2023: A Comparable Assessment of Performance Based on Vessel Time in Port* (Indice mondial de performance des ports à conteneurs) (Washington, 2024).

¹¹ Autorité portuaire de Tanger Med, *Tanger Med franchit le cap des 10 millions de conteneurs*, 31 décembre 2024.

¹² Banque mondiale, *The Container Port Performance Index 2023* (Indice mondial de performance des ports à conteneurs).

¹³ Union africaine, *Malawi becomes 38th African country to join Africa's Single Air Transport Market*, 20 février 2025.

libéralisation complète des marchés aériens intra-africains pourrait accroître de 51 % le trafic, qui passerait de 31,2 millions de déplacements de passagers en 2019 à 47,1 millions¹⁴. Ces 15,9 millions de déplacements supplémentaires ne sont actuellement pas effectués en raison des coûts excessifs, du nombre limité de vols disponibles et de services jugés insatisfaisants. Toujours selon l'Association du transport aérien international, le projet pilote de mise en application du Marché unique, qui vise à accroître de 14,5 % à 30,0 % d'ici à 2025 la part du trafic relevant de la cinquième liberté de l'air, ainsi qu'à renforcer la coopération entre les différents secteurs économiques concernés, a franchi des étapes importantes. Environ 85 % des vols intra-africains sont directs, tandis que les 15 % restants comprennent une ou plusieurs escales. Les liaisons opérées au titre de la cinquième liberté de l'air représentent 21 % des vols directs. Depuis 2022, les compagnies aériennes africaines ont annoncé la mise en place de 59 nouvelles liaisons, dont 13 au titre de la cinquième liberté de l'air. Le Marché unique devrait permettre de réduire les tarifs de 26 %, d'économiser 1,46 milliard de dollars, de générer un surplus du consommateur (c'est-à-dire un bénéfice pour les consommateurs) de 2,85 milliards de dollars, de créer 588 750 emplois et d'accroître le produit intérieur brut (PIB) africain de 4,2 milliards de dollars.

25. La transformation du secteur est de plus en plus motivée par la transition numérique et par les considérations liées aux changements climatiques. Les solutions d'infrastructures intelligentes, l'intégration des énergies renouvelables et les pratiques de construction durable deviennent des caractéristiques courantes des nouveaux projets de transport. Les plateformes numériques de gestion logistique, la documentation électronique et les systèmes de suivi en temps réel révolutionnent la manière dont les marchandises circulent à travers le continent, réduisent les retards et améliorent la transparence tout au long des chaînes d'approvisionnement.

26. Les effets de l'amélioration des infrastructures de transport ne se limitent pas aux indicateurs économiques : ils se traduisent également par des résultats sociaux majeurs, notamment en matière de sécurité alimentaire. En s'attaquant aux inefficiences du transport, les pays peuvent réduire les pertes après récolte, améliorer l'accès des producteurs agricoles aux marchés et distribuer plus efficacement les produits de première nécessité aux collectivités mal desservies. La possibilité d'acheminer rapidement et à un prix abordable les produits agricoles des zones de production vers les centres de consommation transforme les systèmes alimentaires sur le continent et contribue à résoudre les problèmes d'insécurité alimentaire qui perdurent depuis des décennies.

A. Système de gestion des corridors de transport régionaux africains

27. La densité routière en Afrique subsaharienne reste nettement inférieure à celle des autres régions. La densité moyenne atteint environ 2,3 km pour 100 km², soit un niveau nettement inférieur à celui de l'Asie. En Inde, la densité est de 138,0 km pour 100 km². Les États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est présentent une densité moyenne de 29,5 km pour 100 km²¹⁵. Le mauvais état de ces routes contribue à accroître les coûts de transport et, par voie de conséquence, ceux des produits pour les consommateurs finaux. Il est donc essentiel d'assurer le suivi de l'état du réseau routier afin de recueillir en temps voulu les informations nécessaires et de faciliter un traitement rapide.

¹⁴ Association du transport aérien international (IATA), *Continental Study on the Benefits of the Single African Air Transport Market (SAATM) and Communication Strategy for SAATM Advocacy* (Genève, juin 2021).

¹⁵ Société financière africaine, *State of Africa's Infrastructure Report 2024*.

28. En partenariat avec d'autres acteurs, la CEA a mis au point un projet pilote relatif au corridor de transport Port de Lamu-Soudan du Sud-Éthiopie et l'a étendu au corridor central et au corridor septentrional. Ce projet a conduit à l'élaboration d'une application numérique, appelée « African regional transport corridor management system » (Système de gestion des corridors de transport régionaux africains), qui utilise l'imagerie satellitaire et l'intelligence artificielle pour évaluer l'état des corridors de transport régionaux.

29. Ce système de gestion constitue une étape importante vers la création d'un réseau de transport routier plus efficace, plus sûr et plus durable en Afrique. L'initiative pourrait contribuer de manière notable à la croissance économique, au développement social et à l'intégration régionale du continent. Les priorités pour l'avenir sont les suivantes :

- a) Étendre le réseau de corridors couverts par le système de gestion ;
- b) Poursuivre l'harmonisation des réglementations et des normes entre les pays ;
- c) Renforcer le cadre de suivi et d'évaluation des corridors de transport régionaux ;
- d) Promouvoir l'utilisation des technologies afin de favoriser l'échange d'informations et la communication ;
- e) Mobiliser des ressources financières pour soutenir les activités liées au projet.

B. Utilisation sûre des infrastructures routières en Afrique

30. La sécurité routière est une question cruciale en Afrique, en raison des lourdes répercussions économiques et sociales des décès et des traumatismes dus aux accidents de la circulation. Bien que le continent abrite 15 % de la population mondiale et seulement 3 % du parc de véhicules mondial, le nombre de décès sur les routes était estimé à 225 482 en 2021, soit 19 % de la mortalité routière mondiale. Depuis 2010, le taux de mortalité routière en Afrique a augmenté de 17 %, selon les données de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Bien que certains pays aient enregistré une baisse des taux de mortalité pouvant atteindre 49 %, la région demeure celle où la mortalité routière est la plus élevée au monde, avec 19,4 décès pour 100 000 habitants. Comme l'a reconnu l'OMS, ces chiffres pourraient encore être en deçà de la réalité, compte tenu des capacités limitées de suivi et d'évaluation de nombreux pays africains¹⁶. Cette situation préoccupante met en lumière le besoin urgent de renforcer la sécurité routière sur l'ensemble du continent, non seulement pour sauver des vies, mais aussi pour favoriser le développement social et économique.

31. Il est toutefois largement reconnu que la mise en œuvre harmonieuse du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique (2021-2030) ainsi que l'objectif ambitieux consistant à réduire de moitié d'ici à 2030 le nombre d'accidents, de décès et de traumatismes graves sur les routes se heurtent à un manque de financement dans le domaine de la sécurité routière. Divers mécanismes de financement ont été proposés et expérimentés au fil des ans, avec des résultats mitigés.

32. La CEA contribue à la sécurité routière en Afrique par l'exercice de trois fonctions essentielles : son rôle de centre de réflexion, son rôle de facilitateur et ses fonctions opérationnelles. En sa qualité de centre de réflexion, elle a élaboré une méthode permettant d'évaluer les performances des pays africains

¹⁶ Organisation mondiale de la Santé (OMS), *Status Report on Road Safety in the WHO African Region 2023* (Brazzaville, Région Afrique de l'OMS, 2024).

en matière de sécurité routière et l'a utilisée pour établir un classement continental. Elle a également réalisé des études de performance en matière de sécurité routière dans plusieurs pays africains, dont le Cameroun, l'Éthiopie, l'Ouganda et le Zimbabwe, en collaboration avec le secrétariat de l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière et les Gouvernements de ces pays.

33. En collaboration avec l'International Road Federation, le Programme international d'évaluation des routes (iRAP), l'Association mondiale de la route et la Tanzania Roads Association, la CEA a mené à bien un projet visant à améliorer la sécurité routière en République-Unie de Tanzanie, fondé sur le plan en dix étapes pour des infrastructures routières plus sûres, élaboré par le Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière. Ce projet a associé plusieurs organismes publics de la République-Unie de Tanzanie, ainsi que des institutions majeures, des organisations non gouvernementales actives dans le domaine de la sécurité routière et des parties prenantes du secteur privé dans le pays. L'objectif était de réduire le nombre de décès et de traumatismes liés à la circulation en renforçant les capacités institutionnelles et en mettant en place un cadre réglementaire visant à améliorer la sécurité des infrastructures. Ce cadre portait sur la gestion des routes, les audits et évaluations de sécurité routière, les investissements, les normes de conception des routes, les travaux de modernisation et le suivi. L'approche proposée a été testée dans le cadre d'actions pilotes menées sur des projets routiers en cours et planifiés.

34. La CEA a aidé de nombreux États membres à élaborer leurs stratégies et plans d'action nationaux en matière de sécurité routière. Ainsi, au Cameroun, en Eswatini, en Gambie et en Sierra Leone, une évaluation complète des lacunes a été réalisée afin d'améliorer les cadres réglementaires relatifs à la sécurité routière.

35. En Ouganda, la CEA, avec l'appui du Fonds des Nations Unies pour la sécurité routière, a collaboré avec le Gouvernement pour mettre en place un système de suivi et d'évaluation de la sécurité routière ainsi qu'une base de données sur la sécurité routière destinée à éclairer la prise de décisions fondée sur des données probantes.

36. Le Prix Kofi Annan de la sécurité routière, organisé chaque année conjointement par la CEA, le secrétariat de l'Envoyé spécial pour la sécurité routière et la Fondation Kofi Annan, est devenu une manifestation de premier plan sur le continent et constitue désormais le principal forum consacré au plaidoyer politique de haut niveau, à l'échange de connaissances et à la coopération en matière de sécurité routière. La troisième édition de la remise de ce Prix s'est tenue à Ezulwini (Eswatini) les 14 et 15 avril 2025.

37. En collaboration avec la Commission de l'Union africaine et le Programme de politiques de transport en Afrique, la CEA a dirigé l'élaboration du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique (2011-2020) dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière couvrant la même période. En outre, elle a collaboré avec la Commission de l'Union africaine à la rédaction de la Charte africaine sur la sécurité routière et a veillé à ce qu'elle soit harmonisée avec le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique (2011-2020). La CEA s'est également associée à la Commission de l'Union africaine pour élaborer l'Accord intergouvernemental sur le réseau autoroutier transafricain, qui comprend une annexe sur la sécurité routière. Cet accord a été adopté à la troisième session de la Conférence des ministres africains des transports et approuvé à la vingt-cinquième session ordinaire du Conseil exécutif de l'Union africaine. En 2019, la CEA et la Commission de l'Union africaine ont conjointement proposé un ensemble d'orientations stratégiques en matière de sécurité routière pour l'après Décennie d'action pour la sécurité routière (2011-2020), ainsi que le Plan d'action pour la sécurité routière en

Afrique (2021-2030), et ont collaboré dans le cadre des activités de suivi et d'évaluation des propositions. La CEA fait également partie du groupe de travail qui a élaboré le Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030).

C. Développement des véhicules électriques en Afrique

38. Le secteur des transports est un grand consommateur d'énergie et un important émetteur de dioxyde de carbone. Il représente environ 27,1 % (105,2 exajoules) de la consommation finale totale d'énergie, ce qui le place au troisième rang des principaux secteurs consommateurs d'énergie¹⁷. De même, il est responsable de 21,2 % (7,2 milliards de tonnes) des émissions totales de dioxyde de carbone, occupant également le troisième rang pour ce critère, après les secteurs de l'électricité et de l'industrie. La transition mondiale vers les véhicules électriques constitue un levier majeur de la lutte contre les changements climatiques, de la réduction des émissions de carbone et de la promotion d'un transport durable.

39. Les pays africains se heurtent à des contraintes particulières qui entravent le déploiement de la mobilité électrique et qui sont liées notamment à l'insuffisance des infrastructures, aux capacités technologiques limitées et à la faiblesse de la capacité locale de production. Afin de mieux comprendre et surmonter ces difficultés, la CEA a mené diverses activités, notamment le renforcement des capacités en matière de planification des véhicules électriques et d'inspection de ces véhicules, ainsi que l'élaboration de normes et de règles pour les États membres. Elle a également mené des actions stratégiques, notamment en aidant la Commission de l'Union africaine à définir une orientation stratégique continentale pour le développement des véhicules électriques, en partenariat avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA) et les États d'Afrique. Pour faciliter ce processus, elle a mené une série de dialogues et réalisé une enquête exhaustive couvrant l'ensemble des pays africains, afin de mieux comprendre la situation du secteur des véhicules électriques sur le continent.

40. Le continent africain présente un potentiel considérable d'adoption des véhicules électriques, sous l'effet conjugué de l'urbanisation croissante et de l'abondance des sources d'énergie renouvelable, notamment solaire, éolienne et hydroélectrique. Ces ressources offrent la possibilité d'intégrer les énergies propres dans le secteur des véhicules électriques, réduisant ainsi la dépendance aux combustibles fossiles et favorisant des solutions de transport durables. La richesse du continent en minéraux critiques nécessaires au développement des véhicules électriques constitue une occasion de développer d'importantes chaînes de valeur régionales dans le domaine des batteries pour véhicules électriques. Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le continent détient plus d'un cinquième des réserves mondiales d'une douzaine de métaux indispensables à la transition énergétique et à la production de véhicules électriques, de panneaux solaires et de batteries¹⁸.

41. L'Agence de facilitation du transport en transit du Couloir central et la Société des chemins de fer de Tanzanie ont fait part de leur intérêt à évaluer la faisabilité de la création de pôles de mobilité électrique dans les principales gares des chemins de fer à écartement standard destinées aux passagers. La

¹⁷ Agence internationale de l'énergie (AIE), *Net Zero by 2050: A Roadmap for the Global Energy Sector*, 4^e révision (Paris, 2021).

¹⁸ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), *Boom des minéraux critiques : la transition énergétique mondiale est porteuse d'opportunités et de risques pour les pays en développement*, 26 avril 2024.

République-Unie de Tanzanie construit actuellement une ligne ferroviaire électrifiée à écartement standard le long du corridor central reliant Dar es-Salaam à Mwanza et Kigoma. Le tronçon reliant Dar es-Salaam à Dodoma, la capitale, est opérationnel depuis 2024 et a fait l'objet de retours positifs. Ce chemin de fer à écartement standard est détenu et exploité par la Société des chemins de fer de Tanzanie. Il constitue un élément essentiel du corridor central, itinéraire de transport placé sous la supervision de l'Agence de facilitation du transport en transit du Couloir central. L'Agence prévoit de transformer le corridor central en un corridor écologique, comprenant un réseau ferroviaire électrifié et des modes de transport urbain à faibles émissions. En réponse à cette initiative, la CEA a lancé une étude de préfaisabilité afin d'évaluer les aspects techniques, économiques et environnementaux des pôles de mobilité électrique, ainsi que des propositions relatives à leur développement, notamment la possibilité d'établir des partenariats public-privé. Ce projet contribuera, à terme, à la décarbonation du dernier maillon du corridor central, transformant celui-ci en un itinéraire intégralement écologique.

IV. Financement des infrastructures au moyen de partenariats public-privé

42. Le manque d'infrastructures adéquates en Afrique freine la croissance économique. L'urbanisation accroît la demande d'infrastructures de qualité dans les domaines des transports, de l'énergie, de l'eau, de l'assainissement et des télécommunications. Les financements publics traditionnels ne suffisent pas à répondre à ces besoins, ce qui entraîne un déficit annuel de financement estimé entre 68 et 108 milliards de dollars, selon la Banque africaine de développement (BAD)¹⁹. Les partenariats public-privé jouent un rôle essentiel pour combler ce déficit, car ils permettent aux gouvernements et au secteur privé de mutualiser les ressources, les risques et les avantages liés aux projets d'infrastructure. Le recours à l'expertise et aux capitaux du secteur privé permet aux pays africains de réaliser des projets qui seraient autrement inaccessibles en raison de contraintes budgétaires. Cependant, pour tirer pleinement parti du potentiel des partenariats public-privé, il est nécessaire de relever plusieurs défis, tels que la mise en place de cadres juridiques efficaces, le renforcement des capacités en matière de gestion de projets, la garantie de procédures de passation de marchés transparentes, et la conception de projets durables conciliant l'accessibilité financière pour le public et la rentabilité pour les partenaires du secteur privé. Les institutions financières internationales et les partenaires de développement jouent un rôle déterminant en aidant les gouvernements africains à surmonter ces difficultés, notamment au moyen d'une assistance technique et de soutiens financiers. À mesure que l'Afrique progresse, les partenariats public-privé seront indispensables pour combler les déficits d'investissement dans les infrastructures, favoriser la coopération, accélérer le développement, renforcer la compétitivité et améliorer la qualité de vie des citoyens.

43. À sa quatrième session ordinaire, tenue à Zanzibar (République-Unie de Tanzanie) en septembre 2023, le Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales et l'énergie a chargé la CEA et la Commission de l'Union africaine de coordonner, en collaboration avec leurs partenaires, les initiatives de partenariat public-privé, afin d'éviter les doubles emplois et de renforcer la complémentarité. Cette décision s'inscrit dans le cadre de la priorité que s'est

¹⁹ Banque africaine de développement (BAD), *Les infrastructures africaines : un potentiel considérable, mais un impact limité sur la croissance équitable*, dans *Perspectives économiques en Afrique 2018* (2018).

fixée la CEA, à savoir de renforcer les capacités de ses États membres dans les divers aspects de la mise en œuvre des partenariats public-privé.

A. Partenariats public-privé visant à stimuler le développement des infrastructures et le financement innovant de l'industrialisation en Afrique

44. Les travaux menés par la CEA en vue de stimuler le développement des infrastructures et de promouvoir les modes de financement innovants de l'industrialisation au moyen de partenariats public-privé poursuivent deux objectifs principaux. Le premier est de renforcer la capacité des décideurs d'élaborer des cadres de partenariat public-privé conformes aux législations nationales applicables dans certains pays. Le second est d'améliorer les compétences techniques du personnel des unités consacrées aux partenariats public-privé dans ces pays, afin qu'ils puissent recenser les partenariats potentiels et les structurer de manière appropriée, y compris les partenariats public-privé axés sur les intérêts de la population. Plus précisément, cette initiative vise à obtenir les résultats suivants :

- a) Adoption par les pays de plans d'action nationaux visant à la mise en œuvre de partenariats public-privé dans des projets d'infrastructure ;
- b) Harmonisation des cadres de partenariat public-privé avec les législations nationales pertinentes ;
- c) Adoption par les pays de normes et d'outils internationaux destinés à la mise en œuvre des partenariats public-privé ;
- d) Recensement par les pays de projets d'infrastructure planifiés qui sont déjà susceptibles de bénéficier d'un partenariat public-privé ;
- e) Augmentation du nombre d'acteurs du secteur privé manifestant un intérêt pour les chaînes de valeur liées aux partenariats public-privé ;
- f) Hausse du nombre d'accords de coopération Nord-Sud et Sud-Sud en matière de partenariats public-privé portant sur le développement de projets et les transferts de technologie.

B. Partenariats public-privé verts, circulaires et résilients axés sur la réalisation des objectifs de développement durable et les changements porteurs de transformation

45. La CEA collabore avec la Commission économique pour l'Europe (CEE) et la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) afin de renforcer la capacité des agents publics de certains États d'élaborer et de mettre en œuvre des projets d'infrastructure verts, circulaires, résilients et de haute qualité dans le cadre de partenariats public-privé conformes aux objectifs de développement durable. En Afrique, elle aide l'Ouganda et la Zambie à promouvoir et développer des partenariats public-privé visant à réaliser les objectifs de développement durable, sur la base de cinq critères principaux : l'amélioration de l'accès aux services essentiels et la réduction des inégalités sociales et des injustices ; l'amélioration de l'efficacité économique et de la viabilité budgétaire ; le renforcement de la résilience et de la responsabilité environnementales ; la promotion de la reproduction des projets réussis et du développement de nouveaux projets ; la pleine participation de toutes les parties prenantes.

46. Les résultats de cette initiative, dont l'achèvement est prévu pour 2026, se traduiront par l'adoption de politiques favorisant le développement de partenariats public-privé et de projets d'infrastructure alignés sur les objectifs de développement durable. Elle visera en particulier à favoriser les

changements durables porteurs de transformation, à renforcer la résilience et à accompagner les transitions rendues nécessaires par les effets économiques et sociaux des crises et des chocs persistants.

C. Renforcement des capacités de l'unité consacrée aux partenariats public-privé à Madagascar

47. Les partenariats public-privé jouent un rôle essentiel pour permettre à Madagascar de combler son important déficit d'investissement dans les infrastructures tout en respectant les contraintes budgétaires. Actuellement, plusieurs projets de partenariat public-privé sont en cours de développement dans les secteurs de l'énergie, des transports et de l'eau. Bien que les perspectives soient prometteuses, plusieurs projets ont des difficultés à mobiliser le financement nécessaire, en raison de problèmes liés à la bancabilité, aux incertitudes réglementaires et aux limites en matière de capacité. L'unité consacrée aux partenariats public-privé du pays est chargée d'élaborer les politiques appropriées, d'évaluer les projets, de fournir une assistance technique et de promouvoir la croissance du marché. Relevant du Ministère de l'économie et des finances, cette unité supervise les activités liées aux partenariats public-privé dans l'ensemble des ministères et veille à la faisabilité des projets et à leur conformité avec les objectifs nationaux de développement. Elle joue un rôle central dans la normalisation des stratégies de mise en œuvre des partenariats public-privé et dans le renforcement des capacités institutionnelles des services ministériels.

48. Madagascar compte actuellement entre 15 et 20 projets de partenariat public-privé en cours dans différents secteurs, l'accent étant mis en particulier sur la production d'énergies renouvelables, les infrastructures de transport et les réseaux d'alimentation en eau. Ces projets se trouvent à des stades de développement très divers. Certains en sont encore à la phase de conception, tandis que d'autres ont atteint le stade des études de faisabilité ou des analyses initiales de marché. La compréhension de ce portefeuille de projets, ainsi que des critères de hiérarchisation retenus par le Gouvernement, constitue un élément essentiel pour les parties prenantes qui souhaitent s'engager dans le développement des infrastructures dans le pays.

49. Avec l'appui de l'Association mondiale des unités PPP et des professionnels PPP (WAPPP), la CEA a fourni une assistance technique visant à approfondir l'analyse de la mise en œuvre des partenariats public-privé à Madagascar, l'accent étant mis en particulier sur la bancabilité des projets d'infrastructure.

V. Conclusion

50. Malgré certains progrès et des évolutions encourageantes, le secteur de l'énergie continue de se heurter à des difficultés considérables. La mise en application des systèmes de stockage de l'énergie demeure en retard par rapport au développement des capacités de production d'énergie, ce qui entraîne des goulets d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement en énergies renouvelables. Cet écart s'explique principalement par la priorité donnée au développement des infrastructures, les pays s'employant avant tout à améliorer l'accès minimal à l'énergie. Par ailleurs, le potentiel de croissance du secteur des énergies renouvelables sur le continent reste limité en raison de la nécessité de renforcer la collaboration entre les gouvernements, les acteurs du secteur privé et les organisations internationales afin de lutter contre la précarité énergétique, qui touche environ 600 millions d'Africains n'ayant toujours pas un accès stable à l'électricité.

51. Afin d'appuyer les efforts visant à élargir l'accès à une énergie abordable, conformément à l'objectif de développement durable no 7, la CEA cherchera à répondre aux questions suivantes :

a) Quelles stratégies peuvent être employées pour accélérer le développement des modes de financement collaboratif réunissant garanties des pouvoirs publics, financement du développement et capitaux privés pour financer de grands projets d'énergie renouvelable ?

b) Comment la CEA peut-elle aider les États membres à élaborer des cadres réglementaires innovants supprimant les obstacles à l'investissement dans les énergies renouvelables tout en veillant à une répartition équitable des bénéfices ?

c) Comment la CEA peut-elle aider les États membres à élaborer leurs stratégies nationales de sécurité énergétique afin d'atténuer les effets de l'insécurité énergétique sur le développement socioéconomique ?

d) Quelles mesures peuvent être prises pour promouvoir les meilleures pratiques en matière d'utilisation productive de l'énergie durable en Afrique afin d'accélérer l'industrialisation et la transformation économique ?

e) Comment la CEA peut-elle aider les États membres à élaborer et mettre en œuvre des stratégies nationales de transition énergétique fondées sur des cadres stratégiques régionaux ?

52. Bien que le secteur des transports en Afrique se heurtent à d'importantes difficultés, il présente également de grandes possibilités de transformation. Les goulets d'étranglement existants dans les infrastructures, notamment dans les réseaux routiers et ferroviaires, pourraient limiter le potentiel de croissance de ce secteur résultant de la libéralisation du commerce. Le déclin notable de l'utilisation des services ferroviaires sur certains marchés met en évidence le besoin urgent de modernisation de ce mode de transport et d'augmentation des investissements dans ce domaine.

53. Afin d'appuyer les efforts visant à améliorer l'accès à des transports plus sûrs, plus propres et plus abordables, conformément aux objectifs de développement durable n^{os} 3, 7 et 11, la CEA examinera les questions suivantes :

a) Comment les technologies de pointe peuvent-elles être mises à profit pour améliorer les infrastructures et les services de transport régionaux afin de réduire les coûts de transport et d'atteindre les objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière (2021-2030) ?

b) Comment la CEA peut-elle aider les États membres à mettre en place un système de mobilité électrique intégrant les énergies renouvelables, une planification énergétique fiable et l'utilisation des technologies numériques afin de promouvoir un transport plus vert, plus sûr et plus efficace ?

c) Comment la CEA peut-elle aider les États membres à prendre des décisions fondées sur des données probantes dans le domaine des transports en élaborant une plateforme intégrée de gestion des transports fondée sur des données et des analyses sectorielles fiables ?

d) Comment la CEA peut-elle aider les États membres à élaborer et mettre en œuvre des stratégies nationales de sécurité routière fondées sur les cadres stratégiques régionaux existants ?

e) Comment la CEA peut-elle aider les États membres à mettre en œuvre la Décennie des Nations Unies pour les transports durables (2026-2035) ?