



**Une Afrique intégrée, prospère  
et en paix**

**NOTE STRATÉGIQUE**

## **L'Approche du Corridor Intégré -**

**Un cadre stratégique de planification de  
l'infrastructure pour établir le PIDA-PAP 2**



## Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction au PIDA et à l'Approche du Corridor Intégré .....</b>	<b>6</b>
1.1	Le PIDA: un cadre stratégique pour favoriser l'intégration continentale .....	6
1.2	Le concept de l'Approche du Corridor Intégré : un cadre stratégique de planification de l'infrastructure pour établir le PIDA-PAP 2 .....	7
<b>2</b>	<b>Approche de sélection des projets pour le PIDA-PAP 2: critères, notation et pondération .....</b>	<b>10</b>
2.1	Identification des projets .....	10
2.2	Critères d'éligibilité et de sélection des projets .....	11
2.2.1	Critères d'éligibilité .....	11
2.2.2	Critères de sélection .....	11
2.2.3	Pondération .....	14
2.2.4	Regroupement des critères en catégories .....	15
2.2.5	Liste des projets prioritaires : le PIDA-PAP 2 .....	16
2.3	Description des cas spéciaux à la sélection du PIDA-PAP 2 .....	17
2.3.1	Le cas particulier des pays insulaires .....	17
2.3.2	L'examen préalable des projets du PIDA-PAP 1 .....	17
<b>3</b>	<b>Processus d'élaboration du PIDA-PAP 2 .....</b>	<b>18</b>
3.1	Un processus articulé autour des étapes clés de la planification d'infrastructures .....	18
3.2	Calendrier et responsabilités .....	19
<b>4</b>	<b>Conclusion .....</b>	<b>20</b>

## ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

\$	Tous les montants en dollars sont exprimés en dollars américains, sauf indication contraire.
BAD	Banque africaine de développement
AUDA-NEPAP	Agence de Développement de l'Union africaine - Nouveau Partenariat pour le Développement de l'Afrique
UA	Union africaine
SSC	Commission de l'Union africaine
CAPP	Central African Power Pool – Pool d'Electricité de l'Afrique Centrale
COMELEC	Comité Maghrébin de l'Electricité
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
CCE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CPEA	Pool énergétique d'Afrique de l'Est
CEEAC	Communauté économique des États de l'Afrique centrale
CEDEAO	Communauté économique pour les États de l'Afrique de l'Ouest
ICA	Consortium pour les infrastructures en Afrique
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
IGAD	Autorité Intergouvernementale pour le Développement
IXP	Point d'échange Internet
L/RBOs	Organismes de bassin de lacs/rivières
NBI	Initiative du Bassin du Nil
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMVS	Organisation pour la Mise en Valeur du Fleuve Sénégal
PAP	Plan d'action prioritaire
PIDA	Programme pour le développement des infrastructures en Afrique
PPP	Partenariat public-privé
RBO	Organisation de bassin hydrographique
REC	Communauté économique régionale
SADC	Communauté de développement de l'Afrique australe
SAPP	Pool énergétique d'Afrique Australe
TAH	Autoroute transafricaine
TWR	Ressources en eau transfrontalières
GRET	Gestion des ressources en eau transfrontalières
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
UMA	Union du Maghreb Arabe
ONU	Nations Unies
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique

**NOTE STRATÉGIQUE** | L'Approche du Corridor Intégré

"Un cadre stratégique de planification de l'infrastructure pour établir le PIDA-PAP 2

VoIP	Voix sur protocole Internet
EEEOA	Pool Electrique Ouest Africain

# 1 Introduction au PIDA et à l'Approche du Corridor Intégré

## 1.1 Le PIDA: un cadre stratégique pour favoriser l'intégration continentale

Les infrastructures jouent un rôle clé dans la croissance économique et la réduction de la pauvreté. Le manque d'infrastructures affecte la productivité et augmente les coûts de production et d'échanges, ce qui entrave la croissance en réduisant la compétitivité des entreprises et la capacité des gouvernements à mener des politiques de développement économique et social.

Le déficit d'infrastructure en Afrique se traduit par une baisse de la compétitivité des entreprises et impacte négativement les flux d'investissements étrangers directs vers le continent. Cette situation freine à son tour le développement économique et social du continent.

Pour relever ces défis, les chefs d'État et de Gouvernement ont impulsé le Programme pour le Développement des Infrastructures en Afrique (PIDA), afin de construire un cadre stratégique continental en matière de planification et de mise en œuvre d'infrastructures jusqu'en 2040.

Le PIDA a établi une vision visant à mettre en place une infrastructure régionale inclusive, économiquement viable et techniquement durable afin de promouvoir le développement socio-économique de l'Afrique et son intégration dans l'économie mondiale. En tant que tel, le PIDA est un programme de projets d'infrastructure à l'échelle du continent pour le développement d'infrastructures régionales et continentales prioritaires dans les secteurs des transports, l'énergie, les ressources en eau transfrontalières (ROT) et des TIC. Les chefs d'État et de Gouvernement ont adopté le PIDA lors de la 18e session ordinaire tenue à Addis-Abeba, en Éthiopie, les 29 et 30 janvier 2012.

L'importance de l'intégration régionale pour soutenir le développement économique de l'Afrique continue à être reconnue par les dirigeants du continent, qui n'ont cessé d'exprimer leur désir de construire un marché commun pour les biens et services. Fort de cet élan, 52 pays sur 55 ont signé au Niger en juillet 2019, le traité de zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA, ZLEC ou Zlecaf), un accord qui réduira les tarifs douaniers jusqu'à 90 pour cent entre les pays du continent. La ZLECA est l'une des principales priorités de l'Agenda 2063 pour l'Afrique.

L'objectif stratégique global du PIDA s'inscrit dans le droit fil de cette initiative phare puisque le programme vise à accélérer l'intégration régionale du continent. On sait que l'infrastructure est une condition préalable à la production et au commerce à l'échelle du continent. Le PIDA soutient donc la formation de réseaux infrastructurels performants, facilitant la création de la Communauté Economique Régionale Africaine comme prévu par le Traité d'Abuja et ancré dans l'Agenda 2063.

Si le PIDA met l'accent sur le développement des infrastructures en Afrique jusqu'en 2040, il est ensuite décomposé en Plans d'Action Prioritaires (PAP) du programme identifiant les projets prioritaires sur le court terme (10 ans). Ainsi, le premier Plan d'Action Prioritaire du PIDA (PIDA-PAP 1), dont la mise en œuvre était prévue entre 2012 et 2020 comprenait 51 programmes régionaux décomposés en plus de 400 projets individuels dans les secteurs de l'énergie, des transports, des TIC et des ROT<sup>1</sup>.

La période d'exécution du PIDA-PAP 1 arrivant à son terme, les Ministres de 39 pays du continent, réunis lors de la deuxième session du Comité Technique Spécialisé sur les Infrastructures de Transport, l'Energie et les Transports Transcontinentaux et Interrégionaux (STC TTIET) ont, en avril 2019, par la Déclaration du Caire, appelé la Commission de l'Union africaine et l'Agence de Développement de l'Union Africaine (AUDA-NEPAD) à accélérer le développement de la deuxième phase du PIDA, le PIDA-PAP 2 (2021-2030).

Ce deuxième plan d'action prioritaire du PIDA, connu sous le nom de PIDA-PAP 2 (2021-2030), sera soumis pour adoption par les chefs d'État et de Gouvernement au Sommet de l'UA en janvier 2021 et fixera les priorités du développement des infrastructures continentales pour la prochaine décennie.

Le PIDA-PAP 2 est essentiellement un portefeuille de projets hautement prioritaires servant la vision de l'UA. Ce portefeuille est établi à partir d'un inventaire des projets proposés par les Communautés Economiques Régionales (CER) et les États Membres (EM). Cependant, afin de sélectionner, au sein de ces propositions, les projets qui traduisent le mieux la vision de l'UA dans le cadre de l'Agenda 2063 tout en équilibrant les aspirations des CER et des EM respectifs, il est besoin d'établir un processus de planification (identification, sélection et hiérarchisation des projets) clair. La clarté de ce processus permettra aussi d'allouer de manière optimale les ressources disponibles dans le secteur des infrastructures et ce afin de maximiser les bénéfices pour les citoyens africains.

Il est donc reconnu qu'il est nécessaire d'élaborer un cadre décisionnel solide permettant d'évaluer équitablement tous les projets proposés par les États membres et les CER. La première étape de l'élaboration d'un tel cadre consiste à établir le fondement conceptuel des critères de sélection qui seront utilisés pour construire le portefeuille de projets du PIDA-PAP 2.

C'est dans ce cadre que s'inscrit la présente note stratégique qui a pour objectif de proposer (i) les principes sous-jacents qui sous-tendent la sélection des projets à inclure dans le PIDA-PAP 2, (ii) une approche pour développer le PIDA-PAP 2 et le soumettre aux chefs d'Etat et de Gouvernement pour adoption lors du Sommet de l'UA en janvier 2021.

## **1.2 Le concept de l'Approche du Corridor Intégré : un cadre stratégique de planification de l'infrastructure pour établir le PIDA-PAP 2**

La vision de l'UA dans le cadre de l'Agenda 2063 appelle à la mise en place d' « infrastructures inclusives, durables et de classe mondiale ». En effet, l'Agenda 2063 souligne la nécessité d'une croissance et d'un développement inclusifs et durables. Dès lors, pour réaliser cette vision, le futur plan d'infrastructures prioritaires de l'Afrique, le PIDA-PAP 2, doit refléter cette approche axée sur une infrastructure inclusive et durable.

<sup>1</sup> Voir la section 3.2 du rapport principal pour plus d'informations sur le PIDA-PAP 1.

C'est dans cet esprit que la Déclaration de Lomé du Premier Comité Technique Spécialisé (STC) sur les Transports, les Infrastructures Transcontinentales et Interrégionales, l'Energie et le Tourisme (mars 2017), a souligné et recommandé le concept d'Approche du Corridor Intégré pour le développement des infrastructures en Afrique comme une étape clé vers la réalisation de cette vision.

**L'Approche du Corridor Intégré est une approche du développement des infrastructures qui vise à accroître la prospérité de l'Afrique en mettant l'accent sur les projets qui maximisent la création d'emplois et la protection du climat, améliorent la connectivité entre les zones urbaines et rurales et relient entre eux différents secteurs d'infrastructure qui, s'ils étaient développés ensemble, seraient moins coûteux et développeraient des synergies intersectorielles. Les projets planifiés sur la base de l'Approche du Corridor Intégré garantissent également une Afrique axée sur la population, car ils renforcent la sélection de projets sensibles à la dimension de l'inclusion du genre.**

Cette nouvelle approche contraste avec la conception classique d'un corridor d'infrastructure, qui invoque uniquement une route de transport ou une route commerciale reliant des régions ou des pays les uns aux autres. Bien que ce type de corridor d'infrastructure contribue au développement industriel, il contribue moins à la réalisation des ambitions de l'UA en matière de durabilité, de connectivité rurale et d'infrastructures inclusives.

La mise en place du concept de l'Approche de Corridor Intégré pour planifier les projets d'infrastructures a été renforcée lors de la semaine PIDA 2017 qui s'est tenue à Swakopmund, Namibie, du 10 au 14 décembre 2017, où dans le communiqué final, les parties se sont engagées à "*promouvoir le développement de Corridors Intégrés en utilisant des modèles décisionnels fondés sur les données pour établir les priorités des projets*".

Par conséquent, le concept sous-jacent pour la planification du PIDA-PAP 2 est appelé à promouvoir une approche intégrée et multisectorielle du corridor qui soit orientée vers l'emploi, sensible au genre et respectueuse du climat et qui relie les centres urbains et industriels aux zones rurales.

Compte tenu de sa traduction fidèle de l'Agenda 2063, il apparaît essentiel que l'Approche du Corridor Intégré serve de base conceptuelle au PIDA-PAP 2. Ainsi, les projets d'infrastructure appelés à composer le portefeuille du PIDA-PAP 2 doivent être examinés en fonction de cette approche.

### **L'Approche du Corridor Intégré : un cadre stratégique pour la planification du PIDA-PAP 2 et la mise en œuvre des projets du PIDA-PAP 2**

L'Approche du Corridor Intégré telle que définie dans la présente note est un cadre stratégique visant à sélectionner les projets régionaux qui traduisent pleinement la vision de l'UA dans le cadre de l'Agenda 2063. C'est un concept qui, une fois traduit en critères de sélection, permet de sélectionner les projets qui maximisent au mieux les impacts économiques et financiers tout en promouvant la sensibilité au genre, la création d'emplois, la connectivité urbain-rural et le respect du climat conformément à la Vision de l'UA dans l'Agenda 2063.

Cette approche a été développée selon trois perspectives :



- Une analyse comparative des approches par corridor à des fins de planification dans d'autres régions du monde (Amérique du Sud, Asie et Europe). Cette analyse comparative a éclairé les diverses caractéristiques sur lesquelles s'appuie l'approche du corridor intégré<sup>2</sup>,
- L'analyse documentaire de cette étude s'appuie sur une méta-analyse de 234 impacts dans 78 études de corridors d'infrastructure préparées par la Banque mondiale pour comprendre les résultats sous-jacents des projets de corridors d'infrastructure,
- Une consultation approfondie des intervenants avec les parties prenantes du PIDA.

Les détails et les sources de ce qui précède sont présentés dans le rapport principal de l'étude approfondie menée par CPCS. Une liste des sources d'analyse comparative utilisées pour établir l'Approche du Corridor Intégré est également présentée à l'annexe D.

Il convient également de noter que l'Approche du Corridor Intégré servira également de base conceptuelle pendant la phase suivante du PIDA-PAP 2, à savoir la phase de développement des projets du PIDA-PAP 2. L'Approche du Corridor Intégré sera en effet utilisée à ce stade ultérieur à la planification pour identifier les projets du PIDA-PAP 2 qui ont besoin d'être développés davantage. Le « Service Delivery Mechanism » (SDM)<sup>3</sup> et le « label qualité du PIDA »<sup>4</sup> utiliseront donc l'Approche du Corridor Intégré pour assurer une continuité entre la phase de planification et la phase de développement, mais aussi pour s'assurer que les projets du PIDA-PAP 2 qui sont développés en priorité sont ceux qui traduisent le mieux la vision de l'UA dans l'Agenda 2063.

<sup>2</sup> Le rapport principal du CPCS détaille les sources de référence utilisées pour élaborer l'approche intégrée. Voir l'annexe D : Tableau d'analyse comparative

<sup>3</sup> Dirigé par AUDA-NEPAD, le SDM fournit une assistance technique aux pays et aux agences qui sont à l'origine de projets PIDA pour aborder les questions et les défis liés à la préparation des projets à un stade précoce.

<sup>4</sup> Le label de qualité PIDA est un processus utilisé pour certifier les projets régionaux qui excellent dans la préparation de projets selon un ensemble de critères techniques prédéfinis.

## 2 | Approche de sélection des projets pour le PIDA-PAP 2: critères, notation et pondération

L'Approche du Corridor Intégré est la base conceptuelle pour s'assurer que le PIDA-PAP 2 sera établi comme un portefeuille de projets d'infrastructure visant à traduire au mieux la vision de l'UA dans le cadre de l'Agenda 2063. A cet égard, la **traduction de l'Approche du Corridor Intégré en critères de sélection** des projets proposés par les EM et les CERs permet de sélectionner les projets d'infrastructure régionaux qui traduisent le mieux la vision de l'UA.

Cependant, la sélection des projets d'infrastructure et l'établissement des priorités sont reconnus comme étant des processus complexes, appelant ainsi à la mise en place d'un cadre décisionnel solide permettant d'évaluer équitablement tous les projets proposés par les CER et les EM.

Le cadre proposé ci-dessous s'articule autour des étapes communément admises de la planification d'infrastructures : identification, sélection et hiérarchisation des projets.

### 2.1 Identification des projets

Le premier pilier de ce cadre est l'"Identification des projets" visant à identifier les projets qui pourraient faire partie du PIDA-PAP 2. A cet égard, le processus utilisé pour le PIDA-PAP 2 suivra une approche "bottom-up", où les projets identifiés proviendront des CER et des EM sur la base de leurs Schémas Directeurs nationaux et régionaux respectifs. Cette approche permet de renforcer le portefeuille en l'ancrant dans les réalités des CERs et de leurs EM respectifs, garantissant ainsi que le PIDA-PAP 2 reflète les priorités des principales parties prenantes qui seront finalement chargées de la mise en œuvre des projets.

Le processus spécifique d'identification des projets est proposé comme suit :

- Les États membres proposeront des projets aux CER.
- Sur la base des propositions des États membres et de leurs Schémas Directeurs existant, les CER seront chargés de soumettre des propositions de projets à la CUA et à l'AUDA-NEPAD pour examen et inclusion dans le PIDA-PAP 2.
  - Un formulaire spécifique sera fourni aux CER pour assurer la disponibilité des informations clés nécessaires à la sélection des projets. Un modèle de ce formulaire de soumission est présenté à l'annexe B.
  - La CUA et l'AUDA-NEPAD assisteront les CER en cas de questions durant la phase d'identification du projet qui se terminera par la soumission des propositions.

Il est important de noter que ce processus ne s'inscrit ni en substitution, ni en contradiction avec les efforts des EM et des CER pour planifier des projets régionaux. Le processus PIDA-

PAP 2 est complémentaire de ces initiatives et s'appuie pleinement sur les initiatives impulsées par les CERs et les EM. La soumission des projets à soumettre par les EM et les CER au processus de sélection du PIDA PAP-2 devrait être générée directement à partir des plans directeurs des EM et des CER. Les critères d'admissibilité dans le cadre du processus de sélection, tels que décrit ci-dessous, traduisent cette approche.

## 2.2 Critères d'éligibilité et de sélection des projets

Une fois les projets identifiés à travers cette approche "bottom-up", ils seront examinés pour prioriser les projets qui traduisent le mieux l'Approche du Corridor Intégré et, en fin de compte, la vision de l'UA dans le cadre d'Action 2063. L'objectif à cette étape sera ainsi d'analyser, de noter et de classer par ordre de priorité les projets qui ont été soumis.

Le processus d'établissement des projets prioritaires du PIDA-PAP 2 peut être divisé en deux piliers généraux : (i) les critères d'éligibilité qui aideront à dresser la longue liste des projets admissibles au PIDA-PAP 2 ; et (ii) les critères de sélection qui seront utilisés pour classer les projets afin de déterminer ceux qui traduisent le mieux la Vision de l'UA, et sont donc prioritaires.

Tous les projets proposés par les CER et les EM dans tous les secteurs ciblés seront évalués, sélectionnés et classés en fonction de ces critères.

### 2.2.1 Critères d'éligibilité

L'éligibilité des projets sera déterminée par deux éléments clés traduisant l'impératif d'Intégration Régionale tel que porté par le PIDA:

- **Alignement stratégique et Engagement Régional.** Les projets proposés devront obtenir l'aval des pays concernés, traduisant leur accord pour mettre en place le projet.
- **Caractère régional du projet.** Selon la définition au titre du PIDA, le projet proposé doit être un projet régional, c'est-à-dire soit un projet transfrontalier, soit un projet national ayant un impact régional. Ainsi, ce critère d'éligibilité s'assure que la mise en œuvre du projet favorise l'intégration régionale.

Les critères d'éligibilité sont appliqués sur une base binaire : rencontre ou ne rencontre pas le critère. Cette approche garantira que seuls les projets régionaux prioritaires pour les CER et les EM seront pris en compte pour le PIDA-PAP 2, traduisant ainsi l'objectif d'intégration régionale.

### 2.2.2 Critères de sélection

Le processus de priorisation du PIDA-PAP 2 s'appuie sur 8 critères de sélection. Ces critères reflètent l'Approche de Corridor Intégré tel que définie pour traduire la vision de l'UA sous l'Agenda 2063. Les projets obtiendront une note sur chacun des 8 critères, la note moyenne générale établissant son degré de priorité.

Premièrement, les projets doivent comporter une **planification multisectorielle des infrastructures**. Conformément à la nature intégrative de l'approche, les projets envisagés pour inclusion dans le PIDA-PAP 2 devront être planifiés dans le même espace géographique d'actifs d'infrastructure existants ou des projets d'infrastructure déjà prévus, et ce dans un secteur

différent du projet considéré. La cartographie SIG permet de vérifier si un projet donné chevauche géographiquement au moins une autre infrastructure. Plus le projet s'aligne sur une infrastructure existante ou planifiée d'un autre secteur, plus le score qu'il obtiendra sera élevé.

Deuxièmement, les projets doivent **catalyser la création d'emplois**. Comme le montre l'analyse menée pour préparer le PIDA-PAP 2, les secteurs des infrastructures ne génèrent pas d'emplois de manière égale. Ainsi, les projets qui promettent le plus grand impact sur l'emploi sont ceux qui devront être mis en avant. Nous utiliserons la boîte à outils de <sup>5</sup>[création d'emplois du PIDA](#) (PIDA Job Toolkit) pour estimer le nombre moyen d'emplois annuels moyens créés par le projet et ce sur la durée de vie estimée du projet. Le projet qui crée le plus grand nombre d'emplois annuels moyens par million de dollars dépensés obtiendra le score le plus élevé. Les autres projets sont notés en proportion.

Troisièmement, les projets du PIDA-PAP 2, pour traduire la Vision de l'UA, doivent constituer des **infrastructures régionales respectueuses de l'environnement**. Dans l'esprit de l'atténuation des changements climatiques, l'approche de sélection des projets privilégie les projets qui émettent le moins de CO2 durant leur construction et leur exploitation. Diverses méthodologies (détaillées dans le rapport d'analyse) seront appliquées pour mesurer les émissions de CO2 par dollar pour chaque type d'infrastructure proposé par les EM et les CERs. Le projet qui émet le moins de CO2 par dollar obtient la note la plus élevée. Les autres projets sont notés en proportion.

Quatrièmement, les projets doivent tenir compte de la **planification et de la mise en œuvre d'infrastructures sensibles au genre**. Ainsi, les projets régionaux proposés seront analysés à leur capacité à mettre l'accent sur une participation accrue des femmes dans la chaîne de valeur des infrastructures<sup>6</sup>. La chaîne de valeur simplifiée suivante sera envisagée : (1) le niveau des intrants, (2) pendant la mise en œuvre du projet ; (3) le fonctionnement et l'entretien ; et (4) les liens et les partenariats, par exemple, au sein des sous-secteurs et entre ceux-ci. A chaque étape de la chaîne de valeur, le projet identifiera les avantages potentiels de la réduction des écarts entre genres grâce à un examen des contributions et des contraintes des femmes. La méthode de sélection proposée s'appliquera à tous les secteurs et sous-secteurs de l'infrastructure visés par la vision du PIDA. L'appui spécifique du Réseau africain des Femmes dans l'Infrastructure (ANWIn) aidera les États membres et les CER à mettre en œuvre cette approche.

---

<sup>5</sup> Outil de création d'emplois du PIDA : <http://jobs.au-pida.org/index.html#/> La boîte à outils de création d'emplois vise à maximiser les emplois africains résultant de la préparation, de la construction et de l'exploitation des projets d'infrastructure en Afrique. Les propriétaires de projets, les partenaires techniques et les décideurs politiques gouvernementaux peuvent estimer l'impact total de leurs projets sur l'emploi (y compris les emplois indirects, induits et les retombées économiques) et réfléchir aux moyens d'accroître le nombre et la qualité des emplois en Afrique.

<sup>6</sup> Un projet peut proposer des actions sensibles au genre : (i) les actions susceptibles de soutenir l'acquisition préférentielle de PME appartenant à des femmes ou d'entreprises certifiées en tant que sous-traitants, (ii) le renforcement des capacités des entrepreneurs et des institutions publiques en matière de méthodologies pour accroître la participation des femmes ; (iii) la formation des femmes chefs d'entreprise pour obtenir une certification nationale appropriée ; (iv) les critères d'évaluation dans les dossiers de soumission qui sont élaborés dans le but d'encourager les femmes fournisseurs ou vendeurs, (v) les normes que devront respecter les soumissionnaires en matière de promotion des activités qui prennent en considération le genre ; et (vi) l'établissement de systèmes de suivi et de rapports qui prennent en considération la problématique homme/femme

Cinquièmement, les projets doivent veiller à **relier les zones urbaines et rurales**. Un corridor d'infrastructure inclusif et intégratif devrait mettre l'accent sur la connectivité entre les pôles urbains et les zones rurales. Ainsi, les projets présentant un tracé connectant le plus de population rurale, offrant ainsi un plus grand accès aux services de ladite infrastructure, seront évalués favorablement. Par conséquent, le projet qui touche le plus grand nombre de population rurale de la région/pays recevra le score le plus élevé. Les autres projets sont notés en proportion.

Sixièmement, le PIDA-PAP 2 doit valoriser les **projets d'infrastructure économiquement viables**. L'Indice de développement des infrastructures (AIDI), tel que développé par la Banque Africaine de Développement, apparaît comme pertinent pour évaluer l'impact économique des projets dans une région donnée. En effet, il apparaît cohérent que les projets qui auront les impacts économiques les plus importants sont ceux mis en œuvre dans les régions où la qualité et/ou l'accès aux infrastructures sont les plus faibles. Par conséquent, les projets proposés dans les régions/pays ayant les scores AIDI les plus bas seront favorisés<sup>7</sup>. Plus précisément, un projet situé dans une région dont l'indice AIDI est inférieur à 10 obtient la note la plus élevée. Inversement, un projet situé dans une région dont l'indice AIDI est supérieur à 50 obtient la note la plus faible.

Septièmement, le portefeuille doit être composé de **projets financièrement attractifs**, car les investissements privés pourraient constituer un complément significatif du financement des projets d'infrastructure et répondre ainsi aux enjeux de financement exclusivement public constaté dans le secteur des infrastructures sur le continent. Cependant, tous les secteurs (et sous-secteurs) de l'infrastructure ne sont pas identiquement attractifs pour le secteur privé. Ainsi, les projets des secteurs et sous-secteurs attirant historiquement le plus les investissements du secteur privé (sur la base des observations faites sur investissements privés en infrastructures ces dix dernières années) sont considérés comme les plus intéressants au titre du présent critère. Par exemple, alors que les infrastructures de connectivité terrestre (dorsale des TIC) ou les barrages polyvalents (secteur de l'énergie et de l'eau) recevront la note la plus élevée en raison de leur capacité à attirer des investissements privés, alors que les lignes de transport d'électricité ou les projets de transfert d'eau obtiendront des notes plus faibles.

Enfin, le PIDA-PAP 2 devra inclure des projets qui présentent des **approches/technologies innovantes**, car il est démontré que l'innovation et la technologie peuvent à la fois améliorer la prestation des infrastructures essentielles et tirer davantage profit des infrastructures existantes. Le but du processus de planification du PIDA-PAP 2, fondé sur les directives de la CST, est de favoriser les projets qui présentent une forte innovation technique, l'objectif étant de planifier et de mettre en œuvre, pour la prochaine décennie, des infrastructures qui s'alignent sur les tendances sectorielles et les caractéristiques technologiques avancées.

**Une fois combiné, ces critères de sélection des projets inspirés de l'Approche du Corridor Intégré traduisent pleinement la vision de l'infrastructure adoptée dans l'Agenda 2063 2063. Les projets à considérer comme faisant partie du portefeuille du PIDA-PAP 2 devront ainsi**

---

<sup>7</sup> Pour les projets de production d'énergie, la mise en œuvre de ces critères se fera en fonction des lignes de transport associées ou de la distribution régionale prévue de l'électricité.

**obtenir une note élevée pour chacun de ces huit critères de sélection afin de traduire au mieux la vision de l'UA.<sup>8</sup>**

### **2.2.3 Pondération**

La note finale de chaque projet est obtenue en calculant une moyenne des notes obtenues selon chaque critère. En plus des notes obtenues sous chaque critère, un élément supplémentaire est également considéré pour assurer un calcul correct de la note moyenne. Il s'agit de la pondération établie pour chaque critère. La pondération des critères est essentiellement un choix politique. La pondération peut être uniforme, tous les critères étant pris en compte de façon égale, ou elle peut être établie de façon subjective, c.-à-d. avec des pondérations reflétant l'importance relative des critères de sélection.

Les pratiques exemplaires en matière de planification de l'infrastructure suggèrent que la pondération subjective doit être fondée sur des délibérations avec les principales parties prenantes afin de refléter l'importance relative des indicateurs. La force de cette approche de pondération réside ainsi dans la consultation des parties prenantes afin de dégager l'importance relative des indicateurs vis-à-vis des objectifs politiques. Grâce à plusieurs consultations des parties prenantes du PIDA tout le long de l'étude, il a été décidé d'utiliser un système de pondération axé sur l'impact économique et l'attrait financier lors de la sélection des projets pour le PIDA-PAP 2.

#### **Pondération ajustée en fonction de l'objectif d'impact économique et des besoins de financement des infrastructures**

La Banque Africaine de Développement estime que les besoins d'infrastructure en Afrique se situent entre 130 et 170 milliards de dollars par an ; cependant, le financement des infrastructures africaines se situe actuellement entre 68 à 108 milliards de dollars par an<sup>9</sup>.

La construction d'infrastructures est une activité onéreuse qui ne peut être surmontée par un financement public traditionnel. C'est pourquoi le Sommet de Dakar sur le financement de l'infrastructure en Afrique a mis davantage l'accent sur la mobilisation des investissements privés pour la mise en œuvre durable du PIDA.

Cette nécessité de mobiliser davantage de financement du secteur privé pour la mise en œuvre des projets est également essentielle pour ouvrir la voie à la mise en œuvre réussie des projets du PIDA-PAP 2. C'est sur ces bases qu'il a été décidé par les parties prenantes du PIDA d'accorder plus de poids au critère d'attractivité financière lors de l'exercice de sélection et priorisation des projets.

Parallèlement, il ne fait aucun doute que la planification et la mise en œuvre des infrastructures régionales visent à accroître les avantages économiques pour les populations, afin notamment d'augmenter l'accès aux infrastructures, de réduire les coûts et de favoriser le commerce intérieur et extérieur. Cet objectif est ainsi traduit également dans la méthode de pondération utilisée pour classer les projets candidats au PIDA-PAP 2.

<sup>8</sup> Des détails précis sur les critères de sélection et la notation connexe sont fournis dans le rapport principal du CPCS aux sections 5.2 et 5.3.

<sup>9</sup> "Lignes de vie : The Resilient Infrastructure Opportunity ". Banque mondiale 2019

Le tableau ci-dessous présente la pondération suggérée des critères de sélection à appliquer pour élaborer le PIDA-PAP 2.

Figure 2-1 : Pondération de l'approche pour les critères de sélection dans l'élaboration du PIDA-PAP 2

Critère	Pondération
Impact Economique	25%
Attractivité financière pour l'investissement privé	20%
Planification de corridor	15%
Climat	10%
Création d'emplois	10%
Sensibilité au Genre	10%
Connection Rurale	5%
Degré d'innovation	5%

#### 2.2.4 Regroupement des critères en catégories

Suite à la consultation des parties prenantes au PIDA, il a été recommandé de regrouper les critères de sélection proposé en catégories reflétant la Vision de l'UA sous l'Agenda 2063. Ce regroupement permet ainsi de mieux communiquer sur les critères mais aussi de favoriser leur internalisation par les parties prenantes.

Ainsi, les critères de sélection et d'éligibilité proposés ont été regroupés comme suit :

- **Intégration Régionale**
- **Inclusion et durabilité**
- **Impact économique et financier**

Le tableau ci-dessous représente les catégories, les critères les composant ainsi que la pondération associée.

Figure 2-2: Regroupement des critères de sélection et d'éligibilité, et pondération associée.

Catégories	Critères	Pondération
<b>Intégration Régionale</b>	Project Régional	Oui/Non
	Accord entre les pays concernés	Oui/Non
<b>Impact économique et financier</b>	Impact Economique	25%
	Attractivité financière pour l'investissement privé	20%
	Planification de corridor	15%
	Création d'emplois	10%
	Innovation	5%
<b>Inclusion et durabilité</b>	Sensibilité au Genre	10%
	Climat	10%
	Connection Rurale	5%

### 2.2.5 Liste des projets prioritaires : le PIDA-PAP 2

Afin de déterminer la liste finale de projets régionaux d'infrastructures composant le PIDA-PAP 2, les critères de sélection et leur pondération respective sont utilisées dans un outil de notant et hiérarchisant les propositions de projets d'infrastructure soumises par les CER et les EM. Un tableau multicritères (modèle fourni en annexe) sera utilisé pour calculer la note globale de chaque projet en fonction des critères élaborés et des pondérations attribuées à chaque critère. La liste des projets d'infrastructure prioritaires est ainsi établie en calculant et en triant la note totale du plus haut au plus bas. Le PIDA-PAP 2 sera le portefeuille constitué des **50 premiers projets les mieux notés avec une représentativité de 10 projets par région géographique du continent (Nord, Est, Ouest, Centre, Sud)**. Parmi ces 10 projets par région, au moins un projet par secteur PIDA (Transport, Energie, TIC et Eaux Transfrontalières) sera sélectionné.

#### Le PIDA-PAP 2 : un portefeuille avec un nombre limité de projets mais associé à une approche de rotation glissante

Le PIDA-PAP 2 sera un portefeuille de projets d'infrastructures régionales sélectionnés en fonction de leur capacité à répondre au mieux à l'Approche du Corridor Intégré au service de la vision de l'UA dans le cadre d'Action 2063.

Concrètement, tous les projets proposés par les CERs et les EM recevront une note basée sur les critères de sélection adoptés. Cette note servira à classer les projets dans une longue liste. Les 10 premiers projets classés de chaque région seront considérés comme faisant partie du PIDA PAP 2.

Il convient en effet de noter que tous les projets ne peuvent faire partie du portefeuille prioritaire PIDA-PAP 2. En effet, les enseignements tirés du PIDA-PAP 1 appellent à limiter le nombre total de projets prioritaires. Les consultations des parties prenantes ont permis de suggérer de sélectionner ainsi **50 projets, 10 par région du continent (Nord, Est, Ouest, Sud et Centre)**.

Cette approche présente deux avantages principaux :

- Afin d'éviter les chevauchements régionaux entre plusieurs CERs, il est proposé que les projets du PIDA-PAP 2 soient finalement présentés par région géographique. Alors que la sélection des projets sera confirmée au niveau des CERs, la présentation du PIDA-PAP 2 se fera en fonction des frontières régionales.
- Comme il ressort de l'examen à mi-parcours du PIDA-PAP 1, le nombre limité de projets permettra de fournir un meilleur cadre pour la mise en œuvre des projets, contribuera à renforcer le suivi et l'évaluation des projets et accroîtra *in fine* la capacité de suivi et de présentation des résultats.

En même temps, si le PIDA-PAP 2 constituera la première série de priorités convenues résultant de l'analyse et de l'examen des critères fondés sur l'Approche du Corridor Intégré et des consultations avec les CER et les EM, le PIDA-PAP 2 n'est pas un portefeuille statique et devra être régulièrement mis à jour pour refléter les progrès réalisés dans les projets afin de faire place à de nouvelles priorités. Cette dynamique traduit la caractéristique d'un programme glissant. Autrement dit, une fois qu'un projet dans une région est terminé ou



n'est plus considéré comme une priorité, le projet ayant obtenu la note la plus élevée suivante devient intègre le PIDA-PAP 2.

Par conséquent, le PIDA-PAP 2 ne doit pas être considéré comme une liste unique de projets coulée dans le béton, mais comme un programme glissant dans lequel les projets non sélectionnés à ce stade pourraient entrer à un stade ultérieur, en fonction de leur degré de préparation ou des besoins régionaux afin d'atteindre les résultats prioritaires des CER et des EM.

## 2.3 Description des cas spéciaux à la sélection du PIDA-PAP 2

### 2.3.1 Le cas particulier des pays insulaires

Compte tenu de la solidité du cadre de sélection fondé sur l'Approche du Corridor Intégré, les projets d'infrastructure soutenus par les États Membres insulaires pourraient ne pas répondre aux critères de sélection établis. Pour s'assurer que le PIDA-PAP 2 est inclusif de ces EM de l'UA, et basé sur la consultation des parties prenantes, il est proposé d'inclure 1 projet par pays insulaire.

Le projet proposé sera toujours examiné au regard de sa contribution aux principes du PIDA de l'UA. Les projets qui relient les principaux ports et aéroports ou la fibre optique sous-marine pour relier l'île au continent principal constituent de bons exemples qui pourraient être inclus dans le PIDA-PAP 2.

### 2.3.2 L'examen préalable des projets du PIDA-PAP 1

Sur la base des résultats de l'examen à mi-parcours du PIDA-PAP 1, plusieurs projets inclus dans le PIDA-PAP 1 sont encore au stade de la planification ou leur développement est encore cours. Les États membres ne devraient pas nécessairement cesser leurs efforts pour mettre en œuvre ces projets prioritaires inclus dans le PIDA-PAP 1.

Nous suggérons que les CER continuent à proposer des projets PIDA-PAP 1 jugés prioritaires par leurs États membres et que ces projets soient passés au crible à travers le processus proposé reflétant l'Approche du Corridor Intégré afin de les inclure éventuellement dans le PIDA-PAP 2.

# 3 | Processus d'élaboration du PIDA-PAP 2

## 3.1 Un processus articulé autour des étapes clés de la planification d'infrastructures

Sur la base des enseignements tirés du PIDA-PAP 1 et à la lumière des meilleures pratiques en matière de planification des infrastructures, un processus spécifique a été élaboré pour construire le PIDA-PAP 2 et le présenter pour adoption aux Chefs d'Etats et de Gouvernement lors du Sommet de l'UA en Janvier 2021. Ce processus se compose de cinq étapes clés.

- **Étape 1 : Principes du PIDA-PAP 2.** Cette étape est mise en œuvre à travers la définition dans cette étude de l'Approche du Corridor Intégré sur la base de la Déclaration de Lomé du Premier Comité Technique Spécialisé (CST). Ainsi, l'optimisation de la planification des différents actifs d'infrastructure, leurs impacts économiques et sociaux, leurs impacts sur le climat, leurs potentiels de création d'emplois et leurs sensibilités au genre sont les principes de base de la construction du PIDA-PAP 2. Les consultations menées jusqu'à présent auprès des parties prenantes montrent que l'Approche du Corridor Intégré a été généralement bien accueillie. La Semaine PIDA 2019 planifiée à la fin Novembre 2019 servira de plateforme pour l'adoption de cette approche par un large éventail de parties prenantes du PIDA.
- **Étape 2 : Identification du projet.** L'identification des projets dans le PIDA-PAP 2 sera basée sur une approche "ascendante". Une fois l'Approche du Corridor Intégré adoptée, les États membres auront six mois (janvier-juin 2020) pour proposer des projets à leurs CER. Par la suite, les CER seront chargées de soumettre des propositions de projets à la CUA et à l'AUDA-NEPAD pour examen et inclusion dans le PIDA-PAP 2. Ce processus "ascendant" garantit que le PIDA-PAP 2 reflète les priorités des principales parties prenantes qui seront finalement chargées de la mise en œuvre des projets. Au cours de cette étape, la CUA, l'AUDA-NEPAD et leurs partenaires techniques apporteront leur soutien aux CER et aux EM pour identifier les projets et remplir le formulaire de soumission de projet.
- **Étape 3 : Consolidation du portefeuille.** Parallèlement à l'identification du projet (étape 2), la CUA et l'AUDA-NEPAD entreprendront également des consultations régionales pour faciliter le processus d'identification des projets par les parties prenantes du PIDA. Ce processus de consolidation assure une certaine harmonie entre les CER et les parties prenantes en ce qui concerne la base conceptuelle du PIDA-PAP 2 pour assurer l'alignement avec la vision continentale élaborée dans l'Agenda 2063 et traduite dans l'approche du Corridor Intégré. Cette étape se déroulera entre janvier et juin 2020.
- **Étape 4 : Sélection des projets.** Une fois que les CER ont soumis leurs propositions de projets, la CUA et l'AUDA-NEPAD peuvent passer au processus de sélection afin de prioriser les meilleurs projets. Comme nous l'avons mentionné, cette étude offre un outil

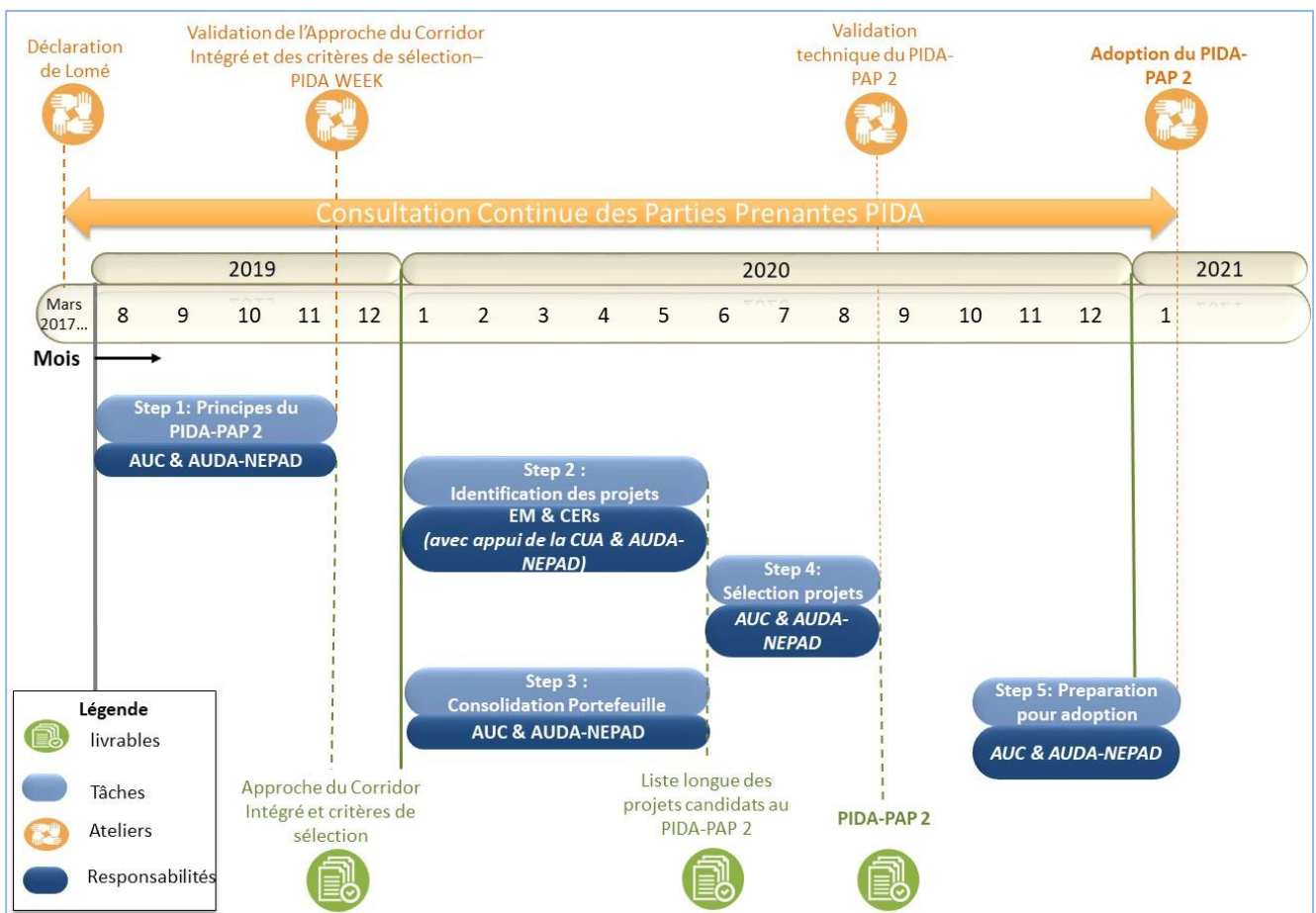
d'examen préalable complet <sup>10</sup> qui saisit toutes les caractéristiques de l'Approche du Corridor Intégré ainsi qu'un mécanisme de notation pondérée pour classer les projets proposés en conséquence. Cet examen préalable aura lieu entre juillet et octobre 2020.

- **Étape 5 : Adoption du PIDA-PAP 2.** La dernière étape est la soumission du PIDA-PAP 2 à la Conférence de l'UA en janvier 2021 pour adoption par les chefs d'État et de Gouvernements. Ceci implique la préparation par la CUA et l'AUDA-NEPAD de la documentation de base nécessaire qui sera présentée à l'Assemblée de l'UA. Cette étape sera mise en œuvre entre octobre 2020 et janvier 2021.

### 3.2 Calendrier et responsabilités

Le schéma ci-dessous présente le calendrier et les responsabilités proposées pour la mise en œuvre du processus PIDA-PAP 2 tel que décrit précédemment.

Figure 3-1 : Processus de préparation du PIDA-PAP 2



<sup>10</sup> Voir l'annexe C

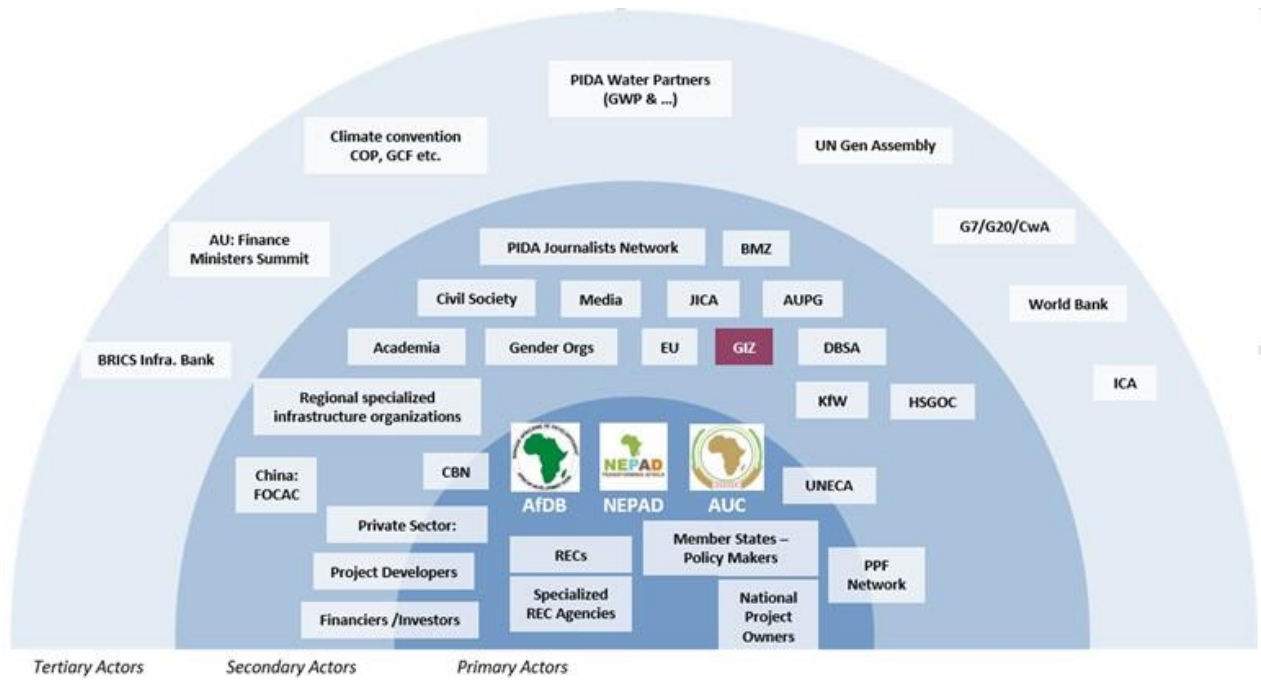
# 4 | Conclusion

En avril 2019, les ministres de 39 pays réunis à la deuxième session du CST TIIET ont demandé, à travers la Déclaration du Caire, la Commission de l'Union Africaine et l'Agence de Développement de l'Union africaine (AUDA-NEPAD) d'accélérer l'élaboration de la deuxième phase du PIDA, le deuxième Plan d'Action Prioritaire connu sous l'appellation PIDA-PAP 2. Les ministres africains ont exhorté les institutions responsables à intégrer les dimensions genre, climat et jeunesse dans le PIDA-PAP 2 pour mieux traduire la vision de l'UA dans le cadre de l'Agenda 2063. Cette préparation implique un processus de planification s'appuyant sur des principes clairs visant à rencontrer la Vision de l'UA. Une fois prêt, le PIDA-PAP 2 sera soumis pour adoption par les Chefs d'États et de Gouvernements au Sommet de l'UA en janvier 2021 et fixera les priorités pour le développement des infrastructures régionales au cours de la prochaine décennie.

Le PIDA-PAP 2 consistera en une liste de projets hautement prioritaires, établie après examen préliminaire des projets proposés par les CER et les EM. C'est dans ce cadre que la présente note stratégique s'inscrit afin de :

- Présenter les caractéristiques de l'Approche du Corridor Intégré comme base conceptuelle du PIDA-PAP 2 et montrer comment elle s'aligne sur les valeurs énoncées dans l'Agenda 2063. Cette approche concrétise ensuite ces valeurs en caractéristiques mesurables afin d'identifier les projets régionaux d'infrastructure à inclure dans le PIDA-PAP 2. Ainsi, l'Approche du Corridor Intégré exige que les futurs projets d'infrastructure soient 1) complémentaires d'une infrastructure existante ou planifiée; 2) axés sur l'emploi ; 3) respectueux du climat ; 4) sensibles au genre ; 5) intégrant les zones rurales ; 6) économiquement viables ; 7) financièrement attractifs et 8) innovant sur le plan technologique.
- Fournir un processus de sélection de ces projets à travers des critères pour chacune de ces caractéristiques afin que les projets proposés par les EM et les CER puissent être évalués d'une manière à la fois transparente et systématique. Une grille d'évaluation uniforme, ainsi qu'une suggestion de pondération, sont proposées pour classer les projets par ordre de priorité.
- Indique certains cas particuliers auxquels les critères de sélection ne s'appliqueraient pas.
- Détaille les étapes du processus d'élaboration du PIDA-PAP 2 jusqu'à son submission pour adoption par les Chefs d'État et de Gouvernement lors du Sommet de l'UA en janvier 2021.

# Appendix A Cartographie des parties prenantes aux PIDA



# Appendix B Ébauche du formulaire de soumission de projet



## PIDA-PAP 2 Formulaire de Soumission des projets régionaux

Date:

Titre du projet		Nom	
Secteur PIDA:		PIDA Sous-secteur:	
Etat Membre:			
Communauté Economique Régionale:			
Région:			
Institution porteuse du projet:	Ministère/Division		
Source dans la Plan National de Développement			
Source dans le Schéma Directeur Régional (CER)			
Brève description du projet			
Objectifs du projet			
Spécificités du Projet			
<i>A remplir le plus exhaustivement possible</i>			
Location/Site	Fournir location/tracé du projet (si existantes, fournir les données SIG)		
Dimensionnement	Fournir la capacité du projet (Si Energie MW, Si Transport, linéaire and trafic attendu, Si Eau, M <sup>3</sup> /s, si ITC, longueur de la dorsale, etc.)		
Institution de mise en œuvre	Indiquer l'institution en charge de la mise en œuvre du projet (peut différer de l'institution porteuse du projet – en cas d'une CER par exemple)		
Infrastructure existante ou planifiée dans la zone du projet (secteurs PIDA)	Indiquer si le projet proposé se trouve sur une zone géographique où une infrastructure d'un autre secteur PIDA est existante ou planifiée.		
Spécification techniques	Technologie utilisée (ex : Solaire, Hydro, etc.) Pour les centrales régionales, proportion de la puissance (en MW) à distribuer parmi les pays de la région		
Marché	Information pertinente sur les personnes impactées par le projet et/ou la demande projetée pour l'utilisation du projet considéré		
Aspects financiers	CAPEX estimé OPEX estimé Autre information financière disponible		
Jalons clés du projet	Date de début et fin du projet Jalon intermédiaire Dernier Jalon connu		
Étapes de développement du projet	S0, S1, S2, S3, S4		

# Appendix C Capture d'écran de l'outil de présélection des projets du PIDA-PAP 2

En construction

S.No	Project	Region	REC	Countries	Sectors		Project Cost (US \$ million)	Project Capacity (MWh, Passengers, etc.)	Length of Project, if applicable (Km)	Scoring							
					Sector 1	Sub-Sector 1				Multi-Sectoral Planning	Job creation	Climate Friendliness	Gender Sensitive	Economic Viability	Financial Attractiveness		
1	Project X	East Africa	EAC		ICT	Terrestrial connectivity infrastructure											
2	Project X																
3	Project X																
4	Project X																
5	Project X																

## Appendix D Sources de banchmar pour les notions de corridor

Le tableau suivant présente les différentes sources de corridor analysées dans le cadre de l'étude pour construire l'Approche du Corridor Intégré.

		Nom du corridor
Transport	Routes	→ Réseau transeuropéen de transport
		→ Kazakhstan Ouest de la Chine Europe de l'Ouest
		→ Autoroute de l'Ouest
		→ Autoroute Géorgie - Est-Ouest (de la mer Noire à l'Azerbaïdjan)
		→ Facilitation du commerce et des transports en Europe du Sud-Est (TTFSE)
		→ TRACECA - Corridor de transport Europe-Caucase-Asie
		→ Corridor Nord (Afrique de l'Est et Afrique centrale)
		→ Corridor économique de la sous-région du Grand Mékong
		→ Le corridor bi-océanique
Transport	Rail	→ Ligne Yiwu - London Rail (Chine - Europe)
Transport	Voies navigables	→ Corridor Rhin-Danube
Énergie	Transport et production	→ Turkménistan - Afghanistan (jusqu'au Pakistan)
		→ Union européenne de l'énergie
		→ Asia Super Grid (Japon, Chine, Corée du Sud, Russie)
		→ Réseau de transport d'électricité de l'Afrique de l'Ouest
		→ Projet de transport d'électricité transfrontalier entre l'Inde et le Népal
Énergie	Transport / Pipelines	→ Causes Sud - Gazoduc - Gazoduc
		→ Yamal - Europe Pipeline (Gaz)
		→ Gazoduc transméditerranéen (Algérie vers Italie)
		→ Gazoduc Nigeria - Ghana (Afrique de l'Ouest)
		→ Bolovia - Gazoduc Gasbol au Brésil
TIC		→ NorthConnect (Écosse et Norvège)
Corridor climatique/biodiversité		→ Corridor biologique méso-américain