

IDEV

Évaluation indépendante du développement
Banque africaine de développement

De l'expérience à la connaissance...
De la connaissance à l'action...
De l'action à l'impact



Évaluation de l'intégration de la Croissance verte et du Changement climatique dans les interventions de la BAD :

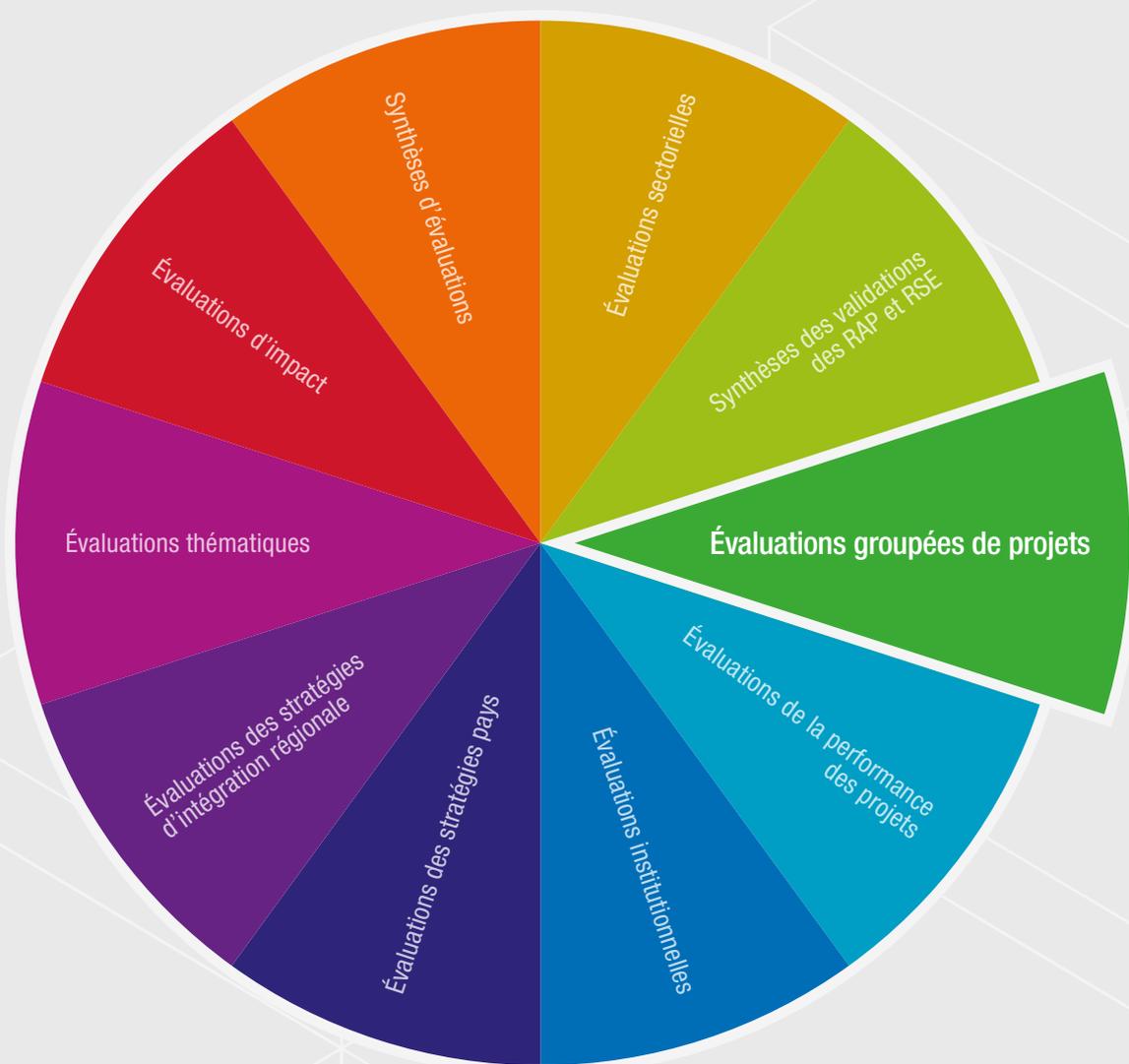
Evaluation groupée des secteurs de l'Énergie et du Transport

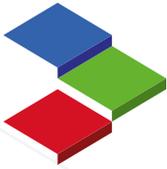


GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE
DE DÉVELOPPEMENT

Mars 2021

Les différents produits qui servent à atteindre les objectifs stratégiques de l'évaluation indépendante





IDEV

Évaluation indépendante du développement
Banque africaine de développement

De l'expérience à la connaissance...
De la connaissance à l'action...
De l'action à l'impact



Évaluation de l'intégration de la Croissance verte et du Changement climatique dans les interventions de la BAD :

Evaluation groupée des secteurs de l'Énergie et du Transport



GRUPE DE LA BANQUE AFRICAINE
DE DÉVELOPPEMENT

Mars 2021

REMERCIEMENTS	
Chef de projet :	Mabarakissa Diomandé , Chargée supérieure de l'évaluation, IDEV.1
Membres de l'équipe :	Benjamin Camara , Consultant, IDEV.1 ; Rita Effah , Jeune professionnelle, IDEV.1
Consultants :	LTS International : John van Mossel , Clarissa Samson , Emilia Runeberg , et Simon Mercer . Experts internationaux : Aurelie Larquemin , Anthony Dane , Denis Valliere , John Colvin et Mark Watson . Experts nationaux : Augusto Razulo , Mohammed Bajeddi , Hilaire Kuate Guifo , Richard Niyongabo , et Serigne Kandji .
Pairs évaluateurs internes :	Svetlana Negroustoueva , Chargée principale, Évaluation IDEV.2 ; Debazou Yantio , Chargé principal, Évaluation, IDEV1 ; Andrew Ajuang Anguko , Conseiller en chef, Qualité et méthodes, IDEV.0
Pairs évaluateurs externes :	Oswaldo Feinstein , Évaluateur-Économiste (Conseiller) ; Alain Serges Kouadio (Ph.D.) , Économiste de l'environnement
Groupe de référence interne de la Banque/Représentant des fonds :	PECG : Al Hamdou Dorsouma , Chef de division ; Charlotte Ako Eyong , Chargée principale de la CV-CC, RDGC ; Olufunso Somorin , Chargé principal de la CV-CC, RDGE ; Balgis Osman-Elasha , Chargé en chef de la CV-CC, RDGN ; Robert Ochieng , Consultant, RDGE ; Timothy Afful-Koomson , Chargé en chef du financement climatique ; Audrey-Cynthia Yamadjako , Chargée supérieure du financement climatique ; et Sara Ovuike , Consultante. Autres départements : Akane Zoukpo-Sanankoua , PIFD ; Ihcen Naceur , PEVP ; Garba Laouali , AHAI ; Cecil Nartey , AHFR ; Ifeyinwa Miriam Emelife , PESD ; Deji Adebola , PESR ; Stefan Atchia , PICU ; Katja Juvonen , SNSP ; Richard Schiere , SNOQ ; Amadou Bamba Diop , RDGC ; Rutebuka Muja Annah , RDGS ; Fatimata Ball , RDGW ; Cosmas Milton Ochieng , CARN ; Francis Daniel Bougaire , AHWS ; Vanessa Ushie , CARN ; Carol Alexandra Litwin , SEFA ; Goran Lima , SEFA ; Eklou Somado Attiogbevi , GAFSPTF ; Jochen Rudolph , IAEAR ; Emmanuel Olet , FAE ; et Mame Soce Sene , FFBC.
Chargés de Gestion des connaissances et communications :	Jayne Musumba , Chargée principale de la gestion des connaissances, IDEV.3 ; Olive Bonga , Consultante en Communication, IDEV.3 ; Cecilia Amaral , Chargée de la gestion des connaissances, IDEV.3 ; et Aminata Kouma Moulod , Assistante des connaissances en évaluation, IDEV.3
Autre assistance/contribution :	Henda Ayari , Assistante de l'équipe, IDEV.1
Remerciements spéciaux :	Tout le personnel de la Banque au siège, dans les bureaux régionaux et pays pour leur contribution et excellente collaboration pendant les phases d'évaluation. Les parties prenantes des gouvernements, les partenaires de développement, le secteur privé dans les pays sélectionnés pour l'étude de cas pour le temps qu'ils ont consacré aux entretiens et à l'organisation des visites sur le terrain. Les banques multilatérales de développement pour leur collaboration lors de la phase d'évaluation comparative.
Chef de division :	Rufael Fassil et Foday Turay (Responsable avant décembre 2019)
Évaluateur général :	Karen Rot-Münstermann (par intérim) ; Roland Michelitsch (Ancien)

© 2021 Groupe de la Banque africaine de développement
Tous droits réservés – Publié Mars 2021

Évaluation de l'intégration de la Croissance verte et du Changement climatique dans les interventions de la BAD : Évaluation groupée des secteurs de l'Énergie et du Transport – Évaluation groupée de projets IDEV ; Mars 2021

Exclusion de responsabilité

Sauf indication contraire expresse, les constatations, interprétations et conclusions exprimées dans cette publication sont celles de ses divers auteurs et ne correspondent pas nécessairement aux vues de la direction de la Banque africaine de développement (la « Banque ») et du Fonds africain de développement (le « Fonds »), de leurs Conseils d'administration, Conseils des gouverneurs ou des pays qu'ils représentent.

Le lecteur consulte cette publication à ses seuls risques. Le contenu de cette publication est présenté sans aucune sorte de garantie, ni expresse ni implicite, notamment en ce qui concerne la qualité marchande de l'information, son utilité à telle ou telle fin et la non-violation de droits de tierce-parties. En particulier, la Banque n'offre aucune garantie et ne fait aucune déclaration quant à l'exactitude, l'exhaustivité, la fiabilité ou le caractère « actualisé » des éléments du contenu. La Banque ne peut, en aucun cas, notamment en cas de négligence, être tenue pour responsable d'un préjudice ou dommage, d'une obligation ou d'une dépense dont on ferait valoir qu'ils sont consécutifs à l'utilisation de cette publication ou au recours à son contenu.

Cette publication peut contenir des avis, opinions et déclarations provenant de diverses sources d'information et fournisseurs de contenu. La Banque n'affirme ni ne se porte garante de l'exactitude, l'exhaustivité, la fiabilité ou le caractère « à jour » d'aucun d'entre eux ni d'aucun autre élément d'information provenant d'une source d'information quelconque ou d'un fournisseur de contenu, ni d'une autre personne ou entité quelle qu'elle soit. Le lecteur s'en sert à ses propres risques.

À propos de la BAD

Le Groupe de la Banque africaine de développement a pour objectif premier de faire reculer la pauvreté dans ses pays membres régionaux en contribuant à leur développement économique durable et à leur progrès social. À cet effet, il mobilise des ressources pour promouvoir l'investissement dans ces pays et leur fournit une assistance technique ainsi que des conseils sur les politiques à mettre en œuvre.

À propos de l'Évaluation Indépendante du Développement (IDEV)

L'évaluation indépendante du développement a pour mission de renforcer l'efficacité des initiatives de développement de la Banque dans ses pays membres régionaux par l'exécution d'évaluations indépendantes et influentes et par des partenariats pour l'échange de connaissances.

Évaluation indépendante du développement (IDEV)

Groupe de la Banque africaine de développement
Avenue Joseph Anoma 01 BP 1387, Abidjan 01 Côte d'Ivoire | Tél : +225 27 20 26 28 41 | Courriel : idevhelppdesk@afdb.org | idev.afdb.org

Table des matières

Sigles et abréviations	v
Résumé analytique	9
Introduction	17
Contexte	17
Approche et méthodes de l'évaluation	17
Limites	20
Évaluation du soutien et de l'intégration par la Banque de la CV et de la LCC dans les interventions en matière d'énergie et de transport	23
Politiques de la BAD dans les secteurs de l'énergie et des transports	23
Amélioration de la gestion des ressources pour appuyer les réformes en matière d'énergie et de transport durables	29
Contribution de la BAD à l'énergie et au transport durables grâce aux programmes de connaissances	31
Modèles d'investissement dans la croissance verte en vue d'infrastructures d'énergie et de transport durables	33
Caractéristiques communes et différences entre les secteurs de l'Énergie et du transport	39
Performance des projets objets de l'évaluation groupée	43
Pertinence des objectifs et de la conception	45
Efficacité du développement	47
Efficience dans l'utilisation des ressources	49
Durabilité des résultats des projets	50
Suivi et évaluation des projets	52
Performance de la Banque	54
Performance des Pays	56
Questions clés et enseignements	59
Questions clés	59
Enseignements	60
Annexes	63

Table des matières

Liste des tableaux

Tableau 1	Nombre et montant des projets de l'énergie et des transports qui intègrent la CV-LCC,2008-2018	18
Tableau 2	Limites méthodologiques relevées et mesures d'atténuation	20
Tableau 3	Utilisation des opérations d'appui programmatique dans les secteurs de l'énergie et des transports	30
Tableau 4	Profil des sept projets sélectionnés dans les secteurs de l'Énergie et du Transport	43
Tableau 5	Résumé des scores de pertinence pour les ERP	45
Tableau 6	Résumé des scores d'efficacité en matière de développement pour les ERP	48
Tableau 7	Résumé des scores d'efficience pour les ERP	49
Tableau 8	Résumé des scores de durabilité pour les ERP	51
Tableau 9	Résumé des scores de suivi-évaluation pour les ERP	53
Tableau 10	Résumé des scores de performance de la Banque pour les ERP	54
Tableau 11	Résumé des scores de performance des pays pour les ERP	56

Sigles et abréviations

AGC	Augmentation générale du capital	GGGI	Institut mondial de la croissance verte
AHAI	Département de l'Agriculture et Agroindustrie	GM	Gouvernement marocain
AHFR	Département du financement agricole et du développement rural	GR	Gouvernement rwandais
AHWS	Département de l'Eau et de l'Assainissement	GRE	Groupe de référence de l'évaluation
AIKP	Programme de connaissances sur les infrastructures en Afrique	GW	Gigawatt
BAD	(Groupe de la) Banque africaine de développement	IAEAR	Initiative pour l'alimentation en eau et l'assainissement en Milieu Rural
CARN	Centre africain des ressources naturelles	IDEV	Évaluation indépendante du développement
CDN	Contribution déterminée au niveau national	LCC	Lutte contre le changement climatique
CENUA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique	MASEN	Agence marocaine pour l'énergie durable
CER	Communauté économique régionale	NDEA	Nouveau pacte pour l'énergie en Afrique
CEV	Coût d'exploitation des véhicules	NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
CDN	Contribution déterminée au niveau national	OAP	Opération d'appui programmatique
CIF	Fonds d'investissement climatiques	ODD	Objectif de développement durable
CTF	Fonds pour les technologies propres	OSAA	Bureau du Conseiller spécial sur l'Afrique
CUA	Commission de l'Union africaine	PDSL	Pays en développement sans littoral
CV	Croissance verte	PECG	Département du Changement climatique et de la Croissance verte
CV-LCC	Croissance verte et lutte contre le changement climatique	PESD	Département en charge du Développement des Systèmes Électriques
DSP	Document de stratégie pays	PESR	Département chargé des solutions financières, de la politique et de la réglementation de l'énergie
ERP	Évaluation des résultats du projet	PEVP	Vice-présidence chargée de l'électricité, de l'énergie, du climat et de la croissance verte
ER	Énergie renouvelable	PICU	Département du Développement des Infrastructures Urbaines
ESG	(Normes) environnementales, sociales et de gouvernance	PIFD	Département du développement du secteur financier
FAD	Fonds africain de développement	PMR	Pays membre régional
FAE	Facilité africaine de l'eau	PPP	Partenariat public-privé
FEM	Fonds pour l'environnement mondial	QE	Question d'évaluation
FFBC	Fonds forestier du bassin du Congo	RAP	Rapport d'achèvement de projet
FVC	Fonds vert pour le climat		

RDGC	Bureau Régional de Développement et de Prestation de Services pour l'Afrique Centrale	SEN	Stratégie énergétique nationale (Maroc)
RDGE	Bureau Régional de Développement et de Prestation de Services pour l'Afrique de l'Est	SNDR	Département de Prestation de services, gestion de la performance et résultats
RDGS	Bureau Régional de Développement et de Prestation de Services pour l'Afrique australe	SNOQ	Département de l'Assurance qualité
RDGW	Bureau Régional de Développement et de Prestation de Services pour l'Afrique de l'Ouest	SNSC	Département de la Sauvegarde et de la Conformité
RISE	Indicateurs réglementaires pour les énergies renouvelables	SNSP	Département de la stratégie et des politiques opérationnelles
RISP	Stratégie d'intégration régionale	SREP	Programme de valorisation à grande échelle des énergies renouvelables
SEAP	Programme d'élargissement de l'accès à l'énergie	SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne
SEFA	Fonds pour l'énergie durable pour l'Afrique	TdC	Théorie du changement
		TRA	Transport rapide par autobus
		UC	Unité de compte
		USD	Dollars des États-Unis



QY50K

XCMG

GUC

总质量: 40400kg



Résumé analytique

Contexte

La transition vers la croissance verte (CV) constitue l'un des deux objectifs principaux de la [Stratégie décennale](#) (2013-2022) de la Banque africaine de développement (BAD ou la Banque). L'amélioration de l'accès à des infrastructures durables et la réduction des déchets et de la pollution sont des résultats clés en matière de développement qui permettent d'appuyer la réalisation de la croissance verte. L'énergie et les transports sont au cœur des Cinq grandes priorités (« Top 5 ») de la Banque — Éclairer l'Afrique et l'alimenter en énergie, Nourrir l'Afrique, Industrialiser l'Afrique, Intégrer l'Afrique et Améliorer la qualité de vie des populations africaines. L'éclairage, l'alimentation en énergie et l'intégration de l'Afrique passent par des solutions énergétiques appropriées qui sont cohérentes avec les objectifs de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique (CV-LCC). Dans le secteur de l'énergie, il existe des besoins croissants qui représentent un défi pour la capacité de production d'électricité, la résilience des réseaux, et la connexion des communautés et des ménages. L'amélioration de l'accès et de la connectivité est essentielle à l'intégration de l'Afrique. Autant l'énergie que les transports ont un rôle clé à jouer dans les trois autres domaines prioritaires que sont Nourrir l'Afrique, Industrialiser l'Afrique et Améliorer la qualité de vie des populations africaines. En tant que partie intégrante du programme de travail du Département de l'évaluation indépendante du développement (IDEV), l'évaluation groupée des interventions de l'Énergie et du Transport est une pièce constitutive de l'évaluation globale sur l'intégration de la Croissance verte et du changement climatique dans les interventions de la BAD. Cette évaluation groupée fournit des enseignements et des bonnes pratiques pour permettre à la Banque d'améliorer la qualité et la performance de ses interventions et éclairer le

nouveau cadre stratégique pour la croissance verte et la lutte contre le changement climatique.

Points évalués

Afin de contribuer à améliorer la performance de la Banque en termes d'intégration des considérations liées à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique dans ses politiques, stratégies et opérations, IDEV a procédé à une évaluation groupée des interventions de la Banque en matière d'énergie et de transport approuvées entre 2008 et 2018. L'évaluation a porté sur : i) la mesure dans laquelle la Banque a intégré les questions liées à la croissance verte et au changement climatique dans ses interventions du secteur de l'Énergie et du Transport (y compris les politiques, stratégies, opérations) ; et ii) la performance des projets de l'infrastructure (Énergie et Transport) de la Banque qui ont intégré la Croissance verte et le changement climatique en termes de pertinence, efficacité, efficience et Durabilité. Cela a conduit à la formulation de leçons, bonnes pratiques et suggestions à considérer pour permettre à la Banque d'améliorer la qualité et la performance de ses interventions (Secteurs de l'Énergie et du Transport) et d'éclairer le nouveau cadre stratégique et de politique de croissance verte et de changement climatique en cours d'élaboration.

But et portée de l'évaluation

La présente évaluation groupée est l'une des six pièces constitutives de l'évaluation globale sur l'intégration de la CV-LCC dans les interventions de la Banque. Le but global de cette évaluation était de faire le point et d'évaluer l'intégration de la croissance verte et du changement climatique dans

les interventions de la BAD approuvées entre 2008 et 2018. La présente évaluation groupée couvre un groupe de sept projets de l'Énergie et du Transport dans cinq pays : Cameroun, Maroc, Mozambique, Rwanda et Sénégal pour une valeur totale de 394 426 740 UC.

Méthodologie

L'évaluation groupée a adopté une approche théorique répartie en « composantes » pour répondre aux principales questions d'évaluation. Les composantes étaient les suivantes : i) une revue des publications existantes s'est intéressée principalement aux documents de politique, aux évaluations indépendantes thématiques et de projets, aux informations tirées des rapports nationaux et aux publications des banques multilatérales de développement et des principaux partenaires de développement ; l'accent mis sur les métadocuments a fourni des indications contextuelles utiles et a permis d'effectuer des analyses comparatives d'une certaine ampleur, tout en offrant un point de triangulation avec les sources au niveau des projets et des pays ; ii) l'analyse des données et des tendances des interventions du secteur de l'énergie et des transports qui intègrent la CV-LCC ; iii) l'élaboration de la théorie du changement ; et iv) l'analyse des évaluations des résultats de projets (ERP) dans les secteurs de l'énergie et des transports. Les sept projets ont été choisis en fonction des six critères ci-après : i) la représentation géographique (cinq régions d'Afrique : Nord, Sud, Est, Ouest et Centre) ; ii) l'existence de la documentation nécessaire, principalement des rapports d'achèvement de projet (RAP) ; iii) la représentativité du type de projet (autonome ou par composante) ; iv) la représentativité sectorielle (énergie, transport), y compris les opérations du secteur privé ; v) l'inclusion d'études de cas pays, grâce à des entrevues au niveau national et des projets et à des échanges de vues au sein de groupes de discussion ; et vi) l'organisation de visites des sites de projets aux fins d'observation physique de ces derniers. La politique d'évaluation de la BAD, les

critères d'évaluation internationaux et le grand livre du Groupe de coopération en matière d'évaluation (ECG) sur les normes de bonnes pratiques ont guidé cette évaluation et une échelle de 4 points a été utilisée pour évaluer la performance des projets. Les données probantes de chacun des six éléments constitutifs ont ensuite été utilisées pour synthétiser les résultats et élaborer un ensemble de leçons apprises.

L'évaluation a été confrontée aux limites suivantes : i) la BAD ne disposait pas de bases de données facilement comparables dans les secteurs de l'énergie et des transports ; ii) la difficulté à généraliser les résultats sur la base d'un échantillon limité: seuls quatre projets d'énergie et trois projets de transport (représentant 6 pour cent du nombre total de projets d'énergie et de transport approuvés par la Banque au cours de la période d'évaluation) ont fait l'objet d'évaluation des résultats des projets; et iii) Des défis pour définir les projets de la Banque qui ont intégré la Croissance verte et le changement climatique dans le groupe, notamment en ce qui concerne le secteur des transports. Pour surmonter ces défis, IDEV a planifié l'évaluation en collaboration avec le Département du changement climatique et de la croissance verte (PECG) et les bureaux régionaux et pays de la BAD. Outre la revue interne d'IDEV, les résultats de l'évaluation ont été examinés par un groupe de référence de l'évaluation (GRE) composé d'experts des départements concernés du siège et des bureaux décentralisés, et de pairs évaluateurs externes. Des réunions ont été organisées avec le GRE en vue de discuter les constatations émergentes et les leçons apprises.

Constatations

Dans quelle mesure la Banque a-t-elle bien intégré la CV-LCC dans ses interventions relevant des secteurs de l'énergie et des transports (en ce qui concerne notamment les politiques, les stratégies et les opérations) ?

De plus en plus, la Banque renforce l'intégration des principes de la CV-LCC dans ses politiques et stratégies sectorielles, en particulier dans le secteur de l'énergie, davantage que dans celui des transports.

L'évolution de la politique énergétique de la BAD depuis 1994 témoigne clairement de l'accent de plus en plus prononcé qui est mis sur la LCC et les considérations environnementales, et de l'importance accrue du développement à faible intensité de carbone. Cette plus grande prise en compte des considérations liées à la CV-LCC est évidente dans le financement de la Banque au niveau des projets et dans sa contribution aux stratégies panafricaines. Cette constatation fournit des preuves positives à l'appui de l'intégration de la CV-LCC dans les politiques énergétiques de la Banque. Dans le secteur de l'énergie, la BAD a joué un rôle de premier plan en préparant le Cadre d'investissement dans l'énergie propre pour l'Afrique en 2008, qui met en exergue les approches visant à élargir l'accès à l'énergie et à développer les énergies propres, et précise les besoins en ressources et le rôle de la Banque. La politique énergétique de 2012 a pris en considération d'autres défis nouveaux, liés notamment à « des préoccupations accrues au sujet du changement climatique et d'autres questions environnementales ». Les questions cruciales recensées et ajoutées à la mise à jour de la politique témoignent du renforcement de l'intégration des considérations relatives à la CV-LCC et comprennent i) le passage à des solutions à faible émission de carbone ; ii) l'équité sociale dans le développement et l'accessibilité des ressources énergétiques du continent ; et iii) la nécessité d'une approche intégrée de l'électrification en réseau et hors réseau. Le Nouveau pacte pour l'énergie en Afrique (NDEA), lancé en 2016, a pour objectif d'assurer l'accès de tous à l'électricité d'ici 2025 en promouvant des solutions en réseau et hors réseau. Il facilite la coopération entre la BAD, les PMR et le secteur privé pour établir un partenariat novateur sur l'énergie pour l'Afrique.

L'accent explicite mis sur la CV-LCC dans les interventions de la BAD relevant du secteur des transports représente une évolution relativement

nouvelle, et il est plus récent par rapport au secteur de l'énergie. Les notes d'orientation sur le secteur de la croissance verte publiées en 2014 désignent les infrastructures et les services comme points d'entrée de mesures porteuses de transformation. Les publications récentes de la Banque démontrent une reconnaissance croissante de la place centrale qu'occupent les questions de CV-LCC dans le secteur des transports ; il subsiste toutefois un manque de cadre stratégique et de politiques et orientations spécifiques pour appuyer l'intégration pratique des considérations liées à la CV-LCC dans les interventions du secteur des transports.

La Banque a réussi à mobiliser et à exploiter des fonds climatiques pour financer de grands projets d'infrastructures énergétiques.

La Banque a géré et mobilisé avec succès des fonds climatiques pour des projets régionaux, notamment les Fonds d'investissement climatiques, à savoir le Fonds pour les technologies propres (CTF), le Programme de valorisation à grande échelle des énergies renouvelables (SREP) et le projet de financement de l'énergie propre au moyen de capitaux privés, à l'instar du projet marocain d'énergie solaire concentrée de Ouarzazate. La mobilisation de financements supplémentaires permet d'aider les PMR à résoudre les problèmes liés à la CV-LCC dans le cadre de leurs programmes d'infrastructures. Cet effort de mobilisation est en cohérence avec la prise en compte accrue des politiques de la Banque en matière d'énergie et de transport dans la CV-LCC.

Les OAP du secteur de l'énergie ont assuré l'intégration de la CV-LCC dans ce secteur, contrairement à celui des transports où aucune OAP n'a été recensée durant la période visée par l'évaluation.

Les OAP constituent des mécanismes clés grâce auxquels la Banque peut faciliter l'intégration de la CV-LCC dans le secteur des infrastructures. Les éléments de preuve d'une précédente évaluation d'IDEV, appuyés par les données probantes nationales de la présente analyse groupée, soulignent l'importance cruciale d'un engagement durable au niveau de la politique,

soutenu par des programmes nationaux pertinents, pour le succès des OAP en matière d'intégration des considérations liées à la CV-LCC dans les politiques d'infrastructure des PMR.

De plus en plus, la Banque élabore des produits du savoir pertinents pour appuyer l'intégration de la CV-LCC dans les secteurs de l'énergie et des transports. Les programmes de connaissances de la Banque prennent en compte et renforcent l'intégration croissante des considérations liées à la CV-LCC dans les secteurs de l'énergie et des transports. Les programmes de connaissances du secteur de l'énergie ont permis, en particulier dans le cadre du Programme de connaissances sur les infrastructures en Afrique (AKIP), de promouvoir les objectifs de la CV-LCC. Les progrès accomplis dans le secteur des transports sont plus récents, l'accent étant mis depuis 2014 sur l'intégration régionale dans d'importantes publications pertinentes sur la CV-LCC, comme les études économiques et sectorielles ayant trait aux voies ferrées et aux routes.

En dépit de l'augmentation des investissements dans les infrastructures vertes, en particulier dans les énergies renouvelables, les pays en transition doivent encore surmonter des difficultés pour parvenir à un développement à faible intensité de carbone. Si les investissements dans les projets énergétiques liés à la CV-LCC ont connu du succès à l'échelon régional, il reste un certain nombre de défis à relever pour réaliser des investissements de plus grande envergure, notamment le coût, les infrastructures actuelles basées sur les combustibles fossiles, le sous-investissement dans la distribution d'électricité et la faible mobilisation des financements du secteur privé dans les pays en transition.

Dans quelle mesure les projets de l'Énergie et du Transport qui intègrent dans leur conception la croissance verte et le changement climatique et financés par la Banque ont-ils été performants ?

Dans le portefeuille de la Banque, sept projets ont été sélectionnés pour une analyse approfondie (évaluations des résultats de projets ou ERP), quatre dans le secteur de l'énergie et trois dans le secteur des transports. Les données des ERP ont été synthétisées à l'aide de tableaux de bord pour évaluer leur pertinence, leur efficacité, leur efficience et la durabilité de leurs résultats, sur la base d'un examen des documents de projet, des cadres logiques et d'autres documents qui ont ensuite été vérifiés lors des visites sur place dans les pays et lors d'entretiens avec les parties prenantes.

Pertinence : La pertinence globale des 7 projets a été évaluée en fonction de l'alignement de leur conception avec les documents de stratégie pays (DSP) et les documents de stratégie d'intégration régionale (RISP) associés (où ceux-ci se référaient à la CV-LCC au moment où le projet a été développé), ainsi que sur l'alignement moyen des objectifs du projet avec les politiques nationales, les stratégies de la Banque, les outils et les besoins des bénéficiaires qui ont intégré la CV-LCC. La pertinence globale des projets de l'analyse groupée a été jugée satisfaisante. Cinq des sept projets de l'échantillon ont été jugés satisfaisants ou mieux en termes de pertinence. Les trois projets ayant reçu les meilleures notes relevaient tous du secteur de l'énergie témoignant de l'accent clairement mis sur les options d'investissement dans les infrastructures vertes. La performance a été moins bonne dans le secteur des transports, ce qui s'explique par le fait qu'il est rare que les interventions relatives au transport routier dans ce secteur soient totalement écologiques. Les facteurs de réussite présents dans les trois projets les plus performants sont notamment un alignement clair sur la stratégie de la Banque en matière de CV-LCC ; et une conception de projet clairement ciblée sur l'atteinte des objectifs de la CV-LCC et la réduction de la dépendance du pays à l'égard des sources d'énergie non renouvelables. Les projets les moins performants se caractérisent notamment par l'absence d'une théorie du changement ou d'un cadre logique cohérent pour appuyer la CV-LCC, par un manque de prise en compte claire des impacts

environnementaux et par l'existence d'objectifs qui sont manifestement contraires à ceux de la CV-LCC.

Efficience : L'évaluation a examiné l'efficience du projet en termes de budget, d'utilisation du temps, comment le projet avait fait face aux défis qui ont eu un impact significatif sur la performance du projet et si des solutions avaient été trouvées à ces défis pendant la mise en œuvre. L'efficience globale des projets de l'analyse groupée n'était pas satisfaisante. Il ressort de l'analyse des données des ERP que la performance des projets n'est pas satisfaisante du point de vue de l'efficience. Seuls trois des projets de l'échantillon ont été jugés satisfaisants. Aucune différence significative n'a été relevée en matière d'efficience entre les projets énergétiques et ceux de transport. Les facteurs de réussite présents dans les trois projets les plus performants sont notamment : une norme élevée de vérification technique, la participation des parties prenantes à tous les niveaux du processus décisionnel, et les appels d'offres concurrentiels visant à accroître la rentabilité et la qualité de la conception. La faible performance s'explique principalement par la qualité de la conception technique, les retards d'exécution liés aux difficultés techniques et le manque de mobilisation de fonds pour les activités relatives à la CV-LCC.

Efficacité : L'efficacité des projets dans l'atteinte de leurs résultats attendus (extrants et effets) en termes d'intégration de la CV-LCC a été examinée et s'est avérée globalement satisfaisante. La performance de la quasi-totalité des projets de l'échantillon a été satisfaisante. Seul un des projets de l'échantillon a été jugé insatisfaisant. Au nombre des facteurs de réussite présents dans les trois projets les plus performants, on peut citer : le fait de veiller à une prise en compte explicite des considérations environnementales dans l'exécution ; le recours à des contrats de maintenance à durée

déterminée pour optimiser les résultats en matière de CV-LCC ; et la combinaison de l'engagement au niveau de la politique sectorielle. Les projets les moins performants présentent les caractéristiques suivantes : la non-prise en compte d'hypothèses réalistes dans la conception du projet, et un défaut de mise en évidence et de documentation de résultats clairs en matière de CV-LCC.

Durabilité : La durabilité des projets a été évaluée en termes de durabilité globale des résultats des projets (durabilité financière et institutionnelle) et dans quelle mesure les projets avaient pris en compte les risques spécifiques liés à la CV-LCC ou à la durabilité dans leur stratégie de conception ou de sortie, et si les projets étaient susceptibles d'être efficaces à long terme. Globalement, la durabilité des avantages des projets était probable, six des sept projets ayant été jugés satisfaisants ou mieux. Les projets offrant des avantages durables étaient associés à une forte appropriation institutionnelle et à un intérêt évident porté à la pérennité des infrastructures d'énergie et de transport. Les projets des secteurs public et privé présentent des perspectives prometteuses en matière de durabilité. Cinq des sept projets sont générateurs de recettes (tous les projets du secteur de l'électricité et une route à péage), et les deux autres routes au Rwanda et Cameroun sont situées dans des pays où, en ce qui concerne le Rwanda, il existe un engagement public fort en faveur de l'entretien routier, tandis qu'au Cameroun, le secteur routier bénéficie d'un appui important des partenaires au développement destiné à renforcer l'entretien du patrimoine. Les données des ERP de l'échantillon de projets d'énergie et de transport examinés montrent que les interventions qui tiennent explicitement compte de leur impact sur la CV-LCC et respectent les sauvegardes environnementales lors de la mise en œuvre sont plus susceptibles de contribuer durablement aux résultats en matière de CV-LCC que celles qui ne le font pas.

Enseignements

1. L'établissement d'un cadre stratégique sectoriel clair, étayé par des politiques et stratégies complémentaires, peut favoriser l'intégration des considérations liées à la CV-LCC dans les interventions sectorielles. Dans le cas du secteur énergétique, la Politique du secteur de l'énergie, la Stratégie décennale et le Nouveau pacte pour l'énergie en Afrique (NDEA) intègrent tous clairement des considérations liées à la CV-LCC. Le secteur des transports, en revanche, ne dispose pas d'un cadre stratégique global équivalent et n'a commencé que plus récemment à tenir compte de manière substantielle des questions de CV-LCC.
2. Concevoir des interventions clairement alignées sur les objectifs de la CV-LCC est plus difficile pour les projets du secteur des transports. Compte tenu de la complexité et des compromis accrus dans la définition des interventions appropriées relatives à la CV-LCC dans ce secteur, la réalisation d'une analyse approfondie sera bénéfique pour déterminer quelles sont les principales caractéristiques de la CV-LCC dans le secteur des transports pour améliorer la qualité à l'entrée, la mise en œuvre et la supervision. Plus de travail est nécessaire pour aider à définir ce qui constitue la CV-LCC et comment il peut être mesuré au niveau du secteur.
3. Les projets les plus performants évalués dans le cadre de l'analyse groupée sont ceux qui combinent un engagement au niveau de la politique sectorielle avec des interventions de projet dans lesquelles des mesures claires sont adoptées pour garantir une prise en compte explicite des considérations environnementales tout au long de la réalisation et, en ce qui concerne le secteur des transports, des contrats d'entretien à durée déterminée sont utilisés pour maximiser les résultats en matière de CV-LCC.
4. Les projets du secteur énergétique alignés sur la CV-LCC sont réalisés avec succès dans des pays qui ont déjà pris des engagements fermes en faveur des objectifs de la CV-LCC dans leur bouquet énergétique. Si la BAD veut atteindre l'objectif de sa grande priorité d'Éclairer l'Afrique, elle doit faire beaucoup plus dans les pays qui ne donnent pas actuellement la priorité à la CV dans le secteur énergétique. Il incombe à la BAD d'essayer de créer une dynamique en faveur de la CV-LCC dans les pays où la sensibilisation est moindre et où d'autres priorités prennent le dessus. La production d'électricité est une activité à forte intensité de capital et pour y parvenir, il convient de réaliser des investissements novateurs appuyés par des programmes efficaces de partage des connaissances.
5. Un manque de cohérence dans les responsabilités régionales à travers l'Afrique est un obstacle au développement de solutions appropriées relative à la CV-LCC, en particulier en ce qui concerne les normes techniques harmonisées dans le secteur des transports. Malgré cet obstacle, en mettant l'accent sur le développement des couloirs de transit et l'amélioration des passages frontaliers, les investissements de la Banque sont en mesure de tirer parti des gains d'efficacité et d'efficacité liés à la CV-LCC. Ceci est cohérent avec les priorités de la Banque « Top 5 » et les objectifs de la CV-LCC à condition qu'il soit géré avec soin.
6. Les projets qui s'alignent clairement sur les priorités gouvernementales, qui s'appuient sur un engagement sectoriel à long terme et un engagement national, qui établissent des mécanismes institutionnels solides pour appuyer la viabilité financière et qui nouent un dialogue efficace avec les utilisateurs finaux dès le début ont la plus grande probabilité de durabilité.
7. L'élaboration de stratégies et solutions en matière de CV-LCC efficaces et appropriées

au niveau national nécessite du temps, des ressources et des consultations approfondies. La Banque a obtenu les meilleurs résultats dans les secteurs où la CV-LCC est soutenue par un solide leadership national ; lorsque ces conditions ne sont pas réunies, une panoplie

d'instruments, dont les OAP et des produits du savoir et d'appui aux projets peuvent contribuer à créer un environnement favorable à la CV-LCC. Cela donne à penser que l'accent mis sur la CV-LCC doit être maintenu et intégré sur plusieurs cycles de DSP. ■





Introduction

Contexte

La transition vers la croissance verte constitue l'un des deux objectifs principaux de [la Stratégie décennale](#) (2013-2022) de la Banque africaine de développement (BAD ou la Banque). L'amélioration de l'accès à des infrastructures durables et la réduction des déchets et de la pollution sont des résultats clés en matière de développement qui permettent d'appuyer la réalisation de la croissance verte. L'énergie et les transports sont au cœur des Cinq grandes priorités (« Top 5 ») de la Banque — Éclairer l'Afrique et l'alimenter en énergie, Nourrir l'Afrique, Industrialiser l'Afrique, Intégrer l'Afrique et Améliorer la qualité de vie des populations africaines. L'éclairage, l'alimentation en énergie et l'intégration de l'Afrique passent par des solutions énergétiques appropriées qui sont cohérentes avec les objectifs de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique (CV-LCC). Dans le secteur de l'énergie, il existe des besoins croissants qui représentent un défi pour la capacité de production d'électricité, la résilience des réseaux, et la connexion des communautés et des ménages. L'amélioration de l'accès et de la connectivité est essentielle à l'intégration de l'Afrique. Autant l'énergie que les transports ont un rôle clé à jouer dans les trois autres domaines prioritaires que sont Nourrir l'Afrique, Industrialiser l'Afrique et Améliorer la qualité de vie des populations africaines. En tant que partie intégrante du programme de travail du Département de l'évaluation indépendante du développement (IDEV), l'évaluation groupée des interventions de l'Énergie et du Transport est une pièce constitutive de l'évaluation globale sur l'intégration de la Croissance verte et du changement climatique dans les interventions de la BAD. Cette évaluation groupée fournit des enseignements, et des bonnes pratiques pour permettre à la Banque d'améliorer la qualité et la performance de ses interventions et éclairer le

nouveau cadre stratégique pour la croissance verte et la lutte contre le changement climatique.

Le centre d'intérêt de la présente analyse groupée se limite aux secteurs de l'énergie et des transports¹. Ensemble, ces deux secteurs couvrent plus de 40% du portefeuille de la BAD qui intègre la CV-LCC en nombre et près de 60% en volume (tableau 1)². Les objectifs spécifiques de cette évaluation portent sur : i) la mesure dans laquelle la Banque a intégré les questions liées à la croissance verte et au changement climatique dans ses interventions du secteur de l'Énergie et du Transport (y compris les politiques, stratégies, opérations) ; et ii) la performance des projets de l'infrastructure (Énergie et Transport) de la Banque qui ont intégré la Croissance verte et le changement climatique en termes de pertinence, efficacité, efficience et Durabilité.

Au cours de la période d'évaluation (2008-2018), le nombre de projets liés à la CV-LCC dans les secteurs de l'énergie et des transports a augmenté, mais le taux de croissance des prêts dans ces secteurs a été inférieur à celui des autres composantes du portefeuille de la BAD.

Approche et méthodes de l'évaluation

L'évaluation de la performance de la BAD en matière d'évaluation du soutien et d'intégration par la Banque de la CV-LCC dans les interventions relatives à l'énergie et aux transports a adopté une approche à plusieurs volets. Le rapport de démarrage de l'évaluation présente un compte rendu détaillé de l'ensemble des questions d'évaluation (à [l'annexe technique 1](#)), de l'approche et des méthodes, notamment des stratégies d'échantillonnage⁴. Les composantes clés de l'approche adoptée pour l'analyse groupée sont présentées ci-après.

Tableau 1 : Nombre et montant des projets de l'énergie et des transports qui intègrent la CV-LCC, 2008-2018

Année	Nombre de projets			Montant net des prêts (en milliards d'UC)		
	2008-2012	2013-2018	2008-2018	2008-2012	2013-2018	2008-2018
Total (tous les secteurs ³)	290	583	873	8,96	21,7	30,43
Énergie	61	137	198	2,92	5,4	8,32
Transports	58	99	157	3,38	6,35	9,73
Total partiel du groupe (énergie et transports)	119	236	355	6,30	11,76	18,06
Projets de l'analyse groupée (énergie et transports) en % du total des projets	41,0 %	40,5 %	40,7 %	70,3 %	54,2 %	59,3 %

Source : données de la revue du portefeuille par IDEV

Revue de la littérature. Les documents clés (énumérés dans l'annexe technique 7) ont été répertoriés et passés en revue. Les principaux documents, politiques et jalons adoptés par la Banque au cours de la période d'évaluation (2008-2018) et présentant un intérêt pour le groupe « Infrastructures » ont été recensés et résumés. La revue des publications existantes s'est intéressée aux documents de politique, aux évaluations indépendantes thématiques et de projets, aux informations tirées des rapports nationaux et aux publications des banques multilatérales de développement (dont la Banque mondiale, la Banque interaméricaine de développement et la Banque asiatique de développement) et des principaux partenaires de développement (Union européenne, donateurs bilatéraux, etc.). L'accent mis sur les métadocuments a fourni des indications contextuelles utiles et a permis d'effectuer des analyses comparatives d'une certaine ampleur, tout en offrant un point de triangulation avec les sources au niveau des projets et des pays.

Analyse des évaluations des résultats de projets (ERP) des secteurs de l'énergie et des transports. Des ERP ont été réalisées dans le cadre d'une activité de base distincte qui a consisté en une évaluation approfondie de 20 projets (dont 4 pour chacun des 5 pays visés par les études de cas) échantillonnés dans la base de données de la Banque, (préparée par IDEV), sur les

projets ayant intégré la CV-LCC. Les ERP reposaient principalement sur des documents relatifs aux projets, notamment les rapports d'évaluation de projet, les rapports d'achèvement de projet (RAP), les notes d'évaluation des RAP (NE-RAP), les rapports de supervision élargie (XSR), les notes d'évaluation des rapports de supervision élargie (XSREN), et les rapports d'évaluation de la performance des projets. L'équipe d'évaluation a aussi mené des entretiens avec les parties prenantes nationales et des projets et a organisé des échanges de vues au sein de groupes de discussion avec les bénéficiaires des projets, ainsi que des visites sur les sites des projets afin d'éclairer les rapports d'ERP. L'analyse groupée met l'accent sur la performance de l'échantillon de sept projets d'énergie et de transport sur les 20 projets passés en revue, avec une valeur totale de 394 426 740 UC. Les sept projets ont reçu des notes pour leur performance globale par rapport aux critères d'évaluation internationaux.

L'analyse a permis d'évaluer : la pertinence des projets par rapport aux stratégies et politiques nationales et de la BAD en matière de CV-LCC, l'efficacité de leur mise en œuvre, l'efficacité des interventions et la durabilité de leurs résultats (en ce qui concerne leur profil de durabilité tant global que spécifique à la CV-LCC). De plus, l'équipe d'évaluation a apprécié la performance globale de la Banque et la valeur ajoutée qu'elle apporte en appuyant les aspects du projet liés à la CV-LCC,

ainsi que la performance du pays par rapport à ses engagements à soutenir les projets de CV-LCC. Une échelle de notation à quatre niveaux (très satisfaisant — 4, satisfaisant — 3, insatisfaisant — 2, et très insatisfaisant — 1) a été appliquée à chacun des projets. Les critères d'évaluation de la qualité de la pertinence, de l'efficacité, de l'efficacé et de la durabilité du portefeuille de la CV-LCC de la BAD sont définis dans la fiche de notation figurant dans [l'annexe technique 3](#).

L'analyse a facilité le recensement des enseignements dégagés des schémas de similitudes et de différences entre les projets concernés. Les constatations de la synthèse du groupe de projets complètent les rapports des études de cas pays et ont été particulièrement utiles pour éclairer l'analyse de la performance du groupe de projets.

Analyse des données et des tendances. La base de données d'IDEV sur les projets qui intègrent la CV-LCC a servi de point de départ à l'analyse

des données et des tendances qui a quantifié les grandes tendances en ce qui concerne la CV-LCC et, plus précisément, les programmes d'infrastructures de la BAD dans ces domaines. En particulier, cette analyse a permis à l'évaluation groupée de rendre compte des progrès accomplis durant la période d'évaluation et des différences entre les régions et les sous-secteurs.

Élaboration de la théorie du changement.

Une théorie du changement combinée (TdC) a été préparée pour le groupe « Infrastructures » qui rassemble les sous-secteurs des infrastructures de l'énergie et des transports ([l'annexe technique 2](#)). Cette TdC synthétique a été reconstituée par l'équipe d'évaluation en l'absence d'une TdC actuelle sur les infrastructures. Elle illustre les trajectoires de changement et offre un cadre pour l'examen des résultats au niveau tant des projets individuels que du groupe de projets, tout en soulignant et en reliant les caractéristiques communes des deux sous-secteurs.

Limites

Tableau 2: Limites méthodologiques relevées et mesures d'atténuation

Limites	Mesures d'atténuation
<p>Bien que les projets d'énergie et de transport aient des liens techniques, ils sont gérés par des départements distincts à la BAD. Les sources de données ne sont pas totalement cohérentes et l'agrégation des données est difficile.</p>	<p>L'impact de ce défi a été minimisé en assurant la revue d'un large éventail de documents divers, guidée par des discussions avec le personnel clé de la Banque et les parties prenantes à plus grande échelle. Les incohérences entre ces sources documentaires ont été notées et prises en compte dans l'analyse groupée.</p>
<p>Dans la plupart des cas, l'énergie et les transports relèvent de ministères distincts dans les PMR. Dans bien des cas, les responsabilités sont davantage diluées en raison du rôle des entreprises étatiques, des autorités et organismes routiers, des organismes indépendants de réglementation et des exploitants du secteur privé.</p>	<p>Ce défi a été directement abordé dans le cadre du travail d'évaluation sur le terrain. Dans les délais impartis, les parties prenantes nationales ayant une bonne connaissance des dimensions institutionnelles et de gouvernance nationales pertinentes pour le groupe de projets ont été consultées afin de garantir la coopération avec tous les organismes concernés.</p>
<p>Seuls quatre projets d'énergie et trois de transport ont fait l'objet d'une évaluation des résultats de projet (ERP). Il n'est pas judicieux de généraliser les conclusions autonomes tirées à partir des paramètres de performance (pertinence, résultats de développement, etc.), compte tenu de la petite taille de l'échantillon d'ERP.</p>	<p>Étant donné que l'échantillon est petit et que les caractéristiques et les contextes des projets sont très différents, la revue s'est appuyée sur des sources d'information secondaires et primaires. Si les constatations relatives à des projets spécifiques visés par l'ERP sont considérées comme solides, toutes les précautions ont été prises pour éviter toute généralisation lors de la formulation de conclusions plus larges au niveau du portefeuille.</p>
<p>Il est difficile de définir les projets qui intègrent la CV-LCC dans le groupe, notamment en ce qui concerne le secteur des transports. De ce fait, la classification des projets qui couvrent plusieurs secteurs constitue un défi. L'évaluation de la progression de l'intégration dans le temps au niveau du portefeuille s'est aussi trouvée limitée.</p>	<p>Compte tenu de la nature multidimensionnelle des investissements dans le secteur des infrastructures, nous avons pris soin, tout au long de la présente analyse groupée, de tenir compte de cette complexité et d'éviter les conclusions trop simplistes. À titre d'exemple, un réseau de métro léger alimenté en électricité d'origine hydraulique pourrait contribuer aux objectifs de la CV-LCC car : i) il utilise une énergie propre ; et ii) il réduit l'utilisation des véhicules et diminue l'empreinte carbone, avec pour résultat la « réduction des émissions de gaz à effet de serre ». Pourtant, l'énergie hydroélectrique nécessite souvent la construction de barrages qui peuvent avoir une incidence négative sur l'environnement et contribuer à la perte de terres productives.</p>





Évaluation du soutien et de l'intégration par la Banque de la CV et de la LCC dans les interventions en matière d'énergie et de transport

Politiques de la BAD dans les secteurs de l'énergie et des transports

Énergie

Constatation 1. Des éléments probants positifs attestent de l'intégration de la CV-LCC dans les politiques énergétiques de la Banque. L'évolution de la politique énergétique de la BAD depuis 1994 témoigne clairement de l'accent de plus en plus prononcé qui est mis sur la LCC et les considérations environnementales, et de l'importance accrue du développement à faible intensité de carbone. Cette plus grande prise en compte des considérations liées à la CV-LCC est évidente dans le financement de la Banque au niveau des projets et dans sa contribution aux stratégies panafricaines.

Le cadre stratégique du secteur énergétique est défini par la [Politique du secteur de l'énergie](#) (2012), la [Stratégie décennale](#) (2013-2022) et le [Nouveau pacte pour l'énergie en Afrique](#) (NDEA : 2016-2025). Ces trois documents stratégiques définissent les priorités opérationnelles des activités de la Banque et les principes directeurs sur lesquels elles reposent. Les principes interdépendants énoncés dans le NDEA comprennent le renforcement des aspirations en matière de résolution des défis énergétiques de l'Afrique, l'établissement d'un partenariat novateur pour l'énergie en Afrique, la mobilisation de capitaux nationaux et internationaux en vue de financements

novateurs dans le secteur énergétique de l'Afrique, l'appui aux gouvernements africains pour le renforcement de la politique, de la réglementation et de la gouvernance du secteur énergétique, et l'augmentation des investissements de la Banque dans le financement énergétique et climatique. Les priorités opérationnelles du secteur de l'énergie s'appuient sur ces principes et comprennent :

- L'amélioration et la modernisation des infrastructures énergétiques ;
- Le renforcement de la capacité des institutions du secteur à élaborer et à mettre en œuvre des projets, ainsi qu'à assurer la gestion et l'entretien des infrastructures développées ;
- L'amélioration de l'accès des entreprises et des ménages ;
- L'intégration régionale grâce aux infrastructures énergétiques ; et
- La promotion de l'investissement privé dans les infrastructures énergétiques.

Évolution de la politique : La précédente politique énergétique de la BAD a été élaborée en 1994⁵. Nombre des problèmes relevés à l'époque restent critiques aujourd'hui, notamment le manque de capitaux d'investissement, la dépendance vis-à-vis des produits pétroliers importés, la volatilité des prix

et les risques de change, le manque de compétences techniques, le mauvais entretien des infrastructures énergétiques, la coopération régionale limitée, les obstacles à une tarification efficace de l'énergie et une gestion inadéquate de la demande.

La politique énergétique de 2012 a pris en considération d'autres défis nouveaux, liés notamment à « des préoccupations accrues au sujet du changement climatique et d'autres questions environnementales »⁶. Les questions cruciales recensées et ajoutées à la mise à jour de la politique témoignent d'une plus grande prise en compte des considérations liées à la CV-LCC et comprennent :

- Le passage à des solutions à faible intensité de carbone ;
- L'équité sociale dans le développement des ressources énergétiques du continent et l'accès à celles-ci ; et
- La nécessité d'une approche intégrée de l'électrification en réseau et hors réseau.

Avant la période d'évaluation, la Banque comptait sur le secteur privé pour accroître les investissements et l'accès à l'énergie, ce qui entraînait un déficit de financement. Au milieu des années 2000, la BAD a commencé à accroître le financement du secteur public. Cette évolution a coïncidé avec l'accroissement de l'attention accordée aux options énergétiques durables liées au climat, et a amené la Banque à lancer le Programme de financement des services énergétiques à l'intention des petits utilisateurs d'énergie (FINESSE) afin d'aider les PMR à constituer une réserve de projets d'investissement dans les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique.

La BAD a joué un rôle de premier plan dans la préparation du [Cadre d'investissement dans les énergies propres](#) pour l'Afrique en 2008 et de la [Stratégie de gestion des risques climatiques et d'adaptation](#) en 2009. Le Cadre met en exergue les approches visant à élargir l'accès à l'énergie et à

développer les énergies propres, ainsi qu'à préciser les besoins en ressources et le rôle de la Banque. Pour réduire les vulnérabilités au changement et à la variabilité climatiques dans les PMR et promouvoir la résilience climatique, les investissements axés sur le développement financés par la Banque au titre de la Stratégie sont répartis entre trois domaines d'intervention : i) les investissements visant la « protection contre les perturbations climatiques » ; ii) les réformes juridiques, réglementaires et de la politique ; et iii) la production du savoir et le renforcement des capacités.

Lancé en 2016, le **NDEA** reflète le fait évident qu'à peu près 60 % de la population de l'Afrique subsaharienne — soit plus d'un demi-milliard de personnes — n'ont toujours pas accès à l'électricité. La situation est encore pire dans les zones rurales, où seul un Africain sur quatre a accès à l'électricité. La consommation d'énergie par habitant en Afrique subsaharienne, à l'exclusion de l'Afrique du Sud, demeure extrêmement faible à 180 kWh, contre 13 000 kWh par habitant aux États-Unis, 6 500 kWh en Europe et 2 000 kWh dans les autres pays en développement. Le NDEA a pour objectif de parvenir à l'accès pour tous à l'électricité d'ici 2025⁷ en promouvant des solutions énergétiques en réseau et hors réseau. Il facilite la coopération entre la BAD, les PMR et le secteur privé pour établir un partenariat novateur sur l'énergie pour l'Afrique.

La prise en compte croissante, dans la politique de la Banque, des questions relatives à la CV-LCC est mise en évidence dans le financement au niveau des projets. La part des projets d'énergie renouvelable dans le portefeuille d'investissements de la Banque dans la production d'électricité est passée de 14 % en 2007-2011 à 64 % en 2012-2016. La BAD a atteint un taux d'investissement de 100 % dans les énergies renouvelables en 2017, un jalon important qui démontre une fois de plus l'engagement de l'institution en faveur des énergies propres et de l'efficacité⁸.

Inversement, si le portefeuille énergétique global devient plus écologique, il reste que durant la période

de l'évaluation, des investissements majeurs ont été réalisés par la BAD dans la capacité de production d'électricité à partir de combustibles fossiles, par exemple dans la grande centrale électrique de Medupi (Afrique du Sud), dont la capacité est de 1 588 MW et qui fonctionne au charbon. Ce complexe électrique a connu de graves problèmes de qualité de construction et de fiabilité des générateurs, qui ont eu une incidence négative sur la désulfuration. Bien que ce projet n'ait pas été inclus dans l'évaluation groupée, il importe de noter que ces investissements contrastent avec une évolution plus large de la Banque vers les énergies renouvelables et sont incompatibles avec les objectifs de la CV-LCC.

En dépit du Nouveau pacte, l'aide de la BAD pour l'électrification rurale est généralement restée faible. Seules 20 des 201 opérations énergétiques financées par la BAD entre 1999 et 2013 concernaient les énergies renouvelables. Ces opérations ont fourni un financement de 494 millions d'UC sur les 7 milliards d'UC investis dans le secteur de l'électricité⁹. Les engagements en matière d'électrification rurale ont totalisé 257 millions d'UC sur la période 2009-2013, mais ont ensuite diminué pour ne s'établir qu'à 132 millions d'UC durant la période 2014-2018¹⁰.

Les solutions hors réseau présentent un potentiel considérable, comme l'a démontré le Rwanda, mais ne reçoivent qu'une faible part du financement de la BAD. Il est essentiel d'accroître l'appui à l'électrification rurale, étant donné la faible couverture électrique des zones rurales de l'Afrique subsaharienne. Il semble exister une logique claire dans le fait, pour la BAD, de chercher à soutenir tous les niveaux de distribution d'électricité en vue d'atteindre l'objectif de la grande priorité du Top 5 « Éclairer l'Afrique et l'alimenter en énergie ».

Transports

Constatation 2. L'accent explicite mis sur la CV-LCC dans les interventions de la BAD relevant du secteur des transports représente une évolution relativement nouvelle, et il est plus récent que dans le secteur de l'énergie. Les publications récentes de la Banque

démontrent une reconnaissance croissante de la place centrale qu'occupent les questions de CV-LCC dans le secteur des transports ; il subsiste toutefois un manque de cadre stratégique ainsi que de politiques et d'orientations spécifiques pour appuyer l'intégration pratique des considérations liées à la CV-LCC dans les interventions du secteur des transports.

La vision du Groupe de la BAD pour combler le déficit d'infrastructures du continent met l'accent, du point de vue stratégique, aussi bien sur le niveau national que régional¹¹.

Au **niveau national**, les projets de transport financés par la Banque devraient contribuer à réduire les pénuries d'infrastructures, en vue de stimuler la croissance économique. La réalisation de cet objectif passe par :

- La sélection des projets en fonction de leur potentiel à contribuer à la croissance économique ; et
- Le renforcement des capacités locales de gestion et de mise en œuvre des projets, au moyen de mesures d'accompagnement conçues de concert avec les départements opérationnels.

Au **niveau régional**, les projets devraient contribuer à faciliter l'échange de biens et de services entre les pays. Cet objectif se traduira par :

- Le financement de projets et programmes stratégiques régionaux, mis en œuvre en étroite collaboration avec le NEPAD¹², l'Union africaine et les commissions économiques régionales (CER) ; les programmes financés devraient contribuer à l'intégration régionale et à l'expansion des marchés ;
- Le renforcement de la capacité des régions à gérer et à mettre en œuvre les opérations.

Tant au niveau régional que national, la BAD a mis un accent particulier sur l'établissement de partenariats

public-privé (PPP) pour mobiliser les financements nécessaires à la satisfaction des besoins recensés.

La [politique du secteur des transports de la BAD de 1993](#) constitue le fondement des interventions dans ce secteur et s'articule autour de deux piliers stratégiques : la promotion du commerce intra-africain et international et de l'intégration économique par l'amélioration des systèmes de transport ; et le développement de secteurs ou « zones » au potentiel économique avéré. La question du climat n'est pas considérée comme un enjeu principal pour le secteur des transports dans cette politique qui considère plutôt l'entretien et la réhabilitation des infrastructures de transport, les questions réglementaires et de politique, les obstacles au trafic international, les services de transport rural, l'utilisation de technologies appropriées et la sécurité comme les questions clés auxquelles le secteur est confronté.

L'accent mis sur la CV-LCC dans le secteur des transports est une évolution plus récente. Les notes d'orientation sur le secteur de la croissance verte publiées en 2014¹³ désignent l'énergie, les infrastructures et les services comme des points d'entrée de mesures porteuses de transformation. Les projets ci-après y sont cités comme des exemples de bonnes pratiques :

- Les ports de Bujumbura et de Mpulungu (sur le lac Tanganyika) ;
- Le transport rapide par autobus d'Abuja ;
- Le projet de capacité ferroviaire Tanger-Marrakech ;
- La phase III du corridor routier de Nacala au Mozambique ; et
- Le transport urbain durable dans les villes de l'Afrique de l'Est.

Ces projets mettent l'accent sur une gamme variée de types d'interventions cadrant avec les

priorités stratégiques nationales et régionales. Les interventions comprennent des investissements dans les voies navigables intérieures, l'amélioration des systèmes de transport public, le fret ferroviaire et le renforcement des capacités des institutions de transport, et elles tiennent compte de l'évolution plus large de l'appui de la Banque dans le secteur des transports pour intégrer des projets comportant des objectifs spécifiques en matière de CV-LCC.

[L'évaluation des transports en Afrique](#)¹⁴ effectuée par IDEV en 2014 apporte des éléments probants supplémentaires de cette évolution de la réflexion. Cette évaluation a mis l'accent sur la mobilité et l'accessibilité, la contribution à l'intégration régionale et les PPP. Elle ne s'est certes pas concentrée sur la CV-LCC, mais le rapport a clairement désigné le changement climatique comme un nouveau défi majeur de développement dans le secteur. Le rapport a reconnu la prise en compte limitée des questions de LCC dans les projets de transport de la BAD dans le cadre de la politique de transport de 1994, et il recense une série de considérations liées à la CV-LCC à inclure dans les politiques futures. S'agissant de la lutte contre le changement climatique dans le secteur, le rapport a souligné la nécessité de repérer les projets de transport dans lesquels on peut s'attendre à une incidence de l'évolution du climat et d'élaborer une politique spécifique par rapport à ces projets. Parmi les autres considérations pertinentes plus spécifiques à la CV-LCC qui sont soulignées dans le rapport, on peut citer le besoin d'activités visant à faciliter la croissance du transport ferroviaire, des mesures destinées à améliorer l'efficacité du transport urbain, sous forme notamment d'une meilleure intégration des transports publics, l'instauration et l'application de normes d'émissions, et l'amélioration des aménagements pour piétons et cyclistes.

Les publications plus récentes^{15,16} de la Banque illustrent cette prise en compte accrue des questions liées la CV-LCC. Au nombre des activités spécifiques figurent la participation de la Banque à la Journée des transports et des villes de la COP 24 et le dialogue sur les défis et opportunités qui se présentent aux

villes africaines en termes de résilience urbaine, d'émissions dues aux transports, de réalisation d'infrastructures à faible émission de carbone et de mise en œuvre de politiques qui améliorent la qualité de l'air au niveau national et local. Il est clair que la Banque a un rôle important à jouer dans l'appui au développement d'infrastructures adaptées aux défis posés par la croissance de la variabilité et du changement climatiques sur le continent. Des exemples récents, comme ceux susmentionnés, d'appui de la Banque aux gouvernements africains, montrent des investissements effectués dans des initiatives de transport durable à l'épreuve du climat pour soutenir le développement urbain durable et renforcer la résilience face au changement climatique.

La place centrale qu'occupent les questions liées à la CV-LCC dans le secteur des transports est certes de plus en plus reconnue, mais des efforts plus importants sont nécessaires dans ce domaine. Il n'existe actuellement pas de politique claire spécifique aux transports qui donne une orientation et un appui à l'intégration des considérations relatives à la CV-LCC dans les interventions sectorielles. Compte tenu de la complexité de la question et des arbitrages associés aux considérations liées à la CV-LCC dans le secteur des transports, il existe une lacune potentiellement importante.

Outre ces documents sectoriels, la BAD a élaboré diverses initiatives sous-sectorielles pertinentes pour la CV-LCC. Dans le secteur ferroviaire, la Banque a préparé un rapport sur les options¹⁷ de financement, qui montre qu'à quelques exceptions près¹⁸, les chemins de fer africains ont pris du retard sur ceux d'autres régions du monde, d'où la désuétude des infrastructures due à de mauvaises conditions économiques, technologiques et institutionnelles. Récemment, la situation s'est inversée dans certaines régions et d'importants investissements ferroviaires sont en cours, notamment le premier projet de train à grande vitesse en Afrique et la construction de nouvelles lignes de chemin de fer en Afrique de l'Est. Le principal investisseur et constructeur a été la Chine. L'aide chinoise est attrayante pour

les emprunteurs car sa mise en œuvre peut être plus rapide, les procédures d'approbation étant simplifiées¹⁹. Toutefois, des inquiétudes ont été exprimées quant à la possibilité que les sauvegardes environnementales et sociales soient moins rigoureuses que pour les projets financés par la Banque et que les projets soient moins alignés sur les objectifs plus larges de la CV-LCC.

La BAD mobilise des ressources supplémentaires pour les infrastructures durables

Constatation 3. La BAD a géré et mobilisé avec succès des fonds climatiques destinés à une utilisation régionale, les Fonds d'investissement climatiques (CIF), dont en particulier le Fonds pour les technologies propres (CTF), le Programme de valorisation à grande échelle des énergies renouvelables (SREP), en plus du Fonds pour l'environnement mondial (FEM) et du financement de l'énergie propre au moyen de capitaux privés. La mobilisation de financements supplémentaires permet d'aider les PMR à résoudre les problèmes liés à la CV-LCC dans le cadre de leurs programmes d'infrastructures ; cet effet de levier correspond bien à une plus grande prise en compte des politiques de la Banque en matière d'énergie et de transport dans la CV-LCC.

Comme l'illustre la TdC relative aux secteurs de l'énergie et des transports ([l'annexe technique 2](#)), la mobilisation de ressources supplémentaires est une composante importante des contributions de la BAD et de ses investissements groupés dans les secteurs de l'énergie et des transports. La Banque doit jouer un rôle crucial dans l'appui aux PMR en mobilisant des ressources supplémentaires pour développer des infrastructures durables. L'Initiative africaine pour les énergies renouvelables, dont l'objectif est de fournir 300 gigawatts (GW) d'énergie renouvelable en 2030 et 10 GW d'ici 2020, est basée à la Banque²⁰. La Banque est un partenaire clé du FEM, qui a mobilisé des dons de 313 millions d'USD depuis 2007²¹. La Banque est aussi une entité accréditée du Fonds vert pour le climat (FVC) qui a mobilisé près de 200

millions d'USD depuis 2018 pour des projets liés à l'atténuation et à l'adaptation, et un organisme de mise en œuvre des CIF. Les CIF, qui disposent de 8,3 milliards d'USD, appuient un développement à faible intensité de carbone et résilient face au climat, le tiers des ressources des CIF étant destiné à l'Afrique²².

Les CIF fournissent des dons, des prêts concessionnels, des instruments d'atténuation du risque, et des fonds propres qui permettent de mobiliser des financements importants auprès du secteur privé, des banques multilatérales de développement et d'autres sources. Dans le cadre de l'engagement de la BAD à appuyer l'évolution de l'Afrique vers un développement à l'épreuve du changement climatique, la Banque élargit l'accès aux financements internationaux de la lutte contre le changement climatique. Avec l'appui des CIF, la BAD a financé 39 plans d'investissement dans 27 pays afin de transformer les économies par le biais des énergies renouvelables, de transports durables, de la résilience climatique et de solutions forestières durables. Les CIF comprennent deux programmes clés qui sont d'une utilité directe pour les secteurs de l'énergie et des transports, à savoir, le CTF et le SREP.

Le CTF appuie les programmes d'investissement dans les technologies²³ à faible intensité de carbone qui soutiennent (i) l'efficacité énergétique et la gestion de la demande ; (ii) le secteur des transports ; (iii) les centrales solaires thermodynamiques à concentration ; (iv) les centrales électriques à cycle combiné à gazéification intégrée ; (v) l'énergie éolienne à grande échelle ; et (vi) l'éclairage résidentiel.

En décembre 2018, la BAD avait approuvé 22 projets d'un montant de 2,5 milliards d'USD (dont 1,8 milliard d'USD de la BAD et 0,7 milliard d'USD des CIF)²⁴. Un rapport de la BAD publié en novembre 2018, qui résumait les progrès accomplis au cours des 10 premières années, a révélé que la BAD et les CIF avaient mobilisé 12,3 milliards d'USD

supplémentaires en cofinancements²⁵. Les projets clés financés par la BAD à ce jour sont notamment les suivants :

- Maroc : Projets de centrales solaires thermodynamiques à concentration Noor 1, 2 et 3
- Maroc : Programme d'énergie éolienne
- Afrique du Sud : Projets d'appui aux énergies renouvelables d'Eskom et parc éolien de Sere
- Afrique du Sud : Programme d'accélération des énergies durables et projet Xina Solar One
- Nigéria : Ligne de crédit pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique
- Kenya : DPSP II : Programme de financement concessionnel pour la production d'énergie géothermique et projet géothermique de production indépendante d'électricité de 35 MW²⁶.

La BAD met aussi en œuvre le SREP en Éthiopie, au Kenya et au Mali. La Banque aide ses PMR à coordonner leurs actions avec celles de leurs secteurs privés respectifs, la société civile et d'autres parties prenantes pour élaborer les plans d'investissement du SREP. La BAD prévoit de cofinancer par ses propres ressources les projets du SREP approuvés, en plus de canaliser les fonds du SREP.

Le SREP peut fournir un appui stratégique et une assistance technique pour l'élaboration des stratégies nationales en matière d'énergie renouvelable. Il peut aussi prendre en charge les coûts d'investissement supplémentaires et les risques associés aux investissements dans les énergies renouvelables, ainsi que d'autres instruments visant à réduire les risques pour les investisseurs. Les investissements éligibles sont notamment les suivants :

- Technologies d'énergie renouvelable : solaire, éolienne, bioénergie, géothermique et petites centrales hydroélectriques de moins de 10 MW ;

- Applications de lancement des énergies renouvelables : production d'électricité, applications thermiques, opérations mécaniques ;
- Moyens technologiques : réseau national ou régional connecté, production hors réseau, production autonome ou distribuée ;
- Améliorations de l'interconnexion liées aux programmes d'intensification des énergies renouvelables.

La BAD mobilise aussi d'autres investissements du secteur privé. Il s'agit notamment d'un investissement de 20 millions d'USD effectué en 2017 dans le Fonds Evolution II — un fonds de capital-investissement panafricain pour les énergies propres et durables. Evolution II est un fonds à capital fixe de dix ans basé en Afrique du Sud, qui a pour mission d'effectuer des prises de participation et des placements liés aux actions dans deux principaux types d'investissement : les investissements dans les infrastructures de développement et de financement de projets dans le domaine des énergies propres et durables, et les investissements en actions de croissance dans les entreprises spécialisées dans l'efficacité énergétique et l'utilisation rationnelle des ressources, et les chaînes de valeur qui les soutiennent²⁷.

La présente analyse montre que la Banque a mobilisé d'importants financements supplémentaires et des ressources pour appuyer des programmes d'énergie et de transport écologiques et à l'épreuve du changement climatique. Les facteurs clés de succès, examinés plus en détail dans la section *Performance des projets objets de l'évaluation groupée* en ce qui concerne le projet Noor 1 du Maroc, comprennent notamment l'efficacité des dirigeants du pays ainsi que l'existence d'un groupe d'investissements et d'un appui solide sous forme d'assistance technique et de passation des marchés.

Amélioration de la gestion des ressources pour appuyer les réformes en matière d'énergie et de transport durables

Constatation 4. Les opérations d'appui programmatique (OAP) constituent un mécanisme clé grâce auquel la Banque peut faciliter l'intégration de la CV-LCC dans le secteur des infrastructures. Des éléments de preuve d'une précédente évaluation d'IDEV, appuyés par les données probantes nationales de la présente analyse groupée, soulignent l'importance cruciale d'un engagement durable au niveau de la politique, soutenu par des programmes nationaux pertinents, pour le succès des OAP en matière d'intégration des considérations liées à la CV-LCC dans les politiques d'infrastructure des PMR.

La BAD appuie les infrastructures durables au niveau des projets, mais pour soutenir efficacement l'intégration des considérations liées à la CV-LCC dans les secteurs de l'énergie et des transports, un engagement politique efficace est également essentiel. Les OAP sectorielles offrent à la Banque un instrument clé pour faciliter les réformes et la gestion des secteurs de l'énergie et des transports, avec la possibilité d'appuyer la CV-LCC. La BAD a utilisé les OAP plus abondamment dans le secteur énergétique que dans celui des transports, comme l'illustre le tableau 3²⁸. Aucun projet des OAP ne se classait dans le secteur des transports durant la période considérée, même si le titre d'un projet multisectoriel mentionne les transports. Cela cadre avec une intégration plus poussée de la CV-LCC dans les politiques énergétiques de la Banque par rapport à celles du secteur des transports, dont il est question à la section *Politiques de la BAD dans les secteurs de l'énergie et des transports*.

Une évaluation des OAP du secteur énergétique commandée par IDEV a fourni des indications sur l'utilisation des OAP dans ce secteur²⁹. Cette évaluation a porté sur cinq pays dont les

Tableau 3 : Utilisation des opérations d'appui programmatique dans les secteurs de l'énergie et des transports

Nombre de projets	Intitulé du projet	Classification du secteur	Valeur en milliers d'UC	Année d'approbation
Angola	Programme d'appui au secteur de l'électricité	Électricité	49 000	2014
Tanzanie	Programme d'appui à la réforme et à la gouvernance du secteur de l'électricité	Électricité	20 000	2015
Madagascar	Programme d'appui à la réforme du secteur de l'énergie (PARSE)	Électricité	13 770	2016
Bénin	Programme d'appui au secteur de l'énergie (PSRGSP)	Électricité	19 920	2017
Nigéria	Gouvernance économique et du secteur des transports	Multisecteur	194 636	2013

programmes ont été exécutés entre 2012 et 2017. Les enseignements clés tirés sont les suivants:

I Programmation. Le succès des OAP dans le secteur de l'énergie nécessite un engagement à moyen terme : les objectifs de réforme structurelle visés par les OAP ne peuvent, dans la plupart des contextes, être atteints que par un changement continu et progressif que l'on opère en vue de consolider les améliorations au lieu d'essayer de forcer un changement rapide. Le plus souvent, des OAP pluriannuelles soutenues sont nécessaires pour susciter un changement important.

I Programmation. Pour maximiser les effets de la contribution de l'OAP à la marge de manœuvre budgétaire, il faut que la conception et la programmation de l'OAP tiennent compte des besoins financiers immédiats du pays et des réformes structurelles appropriées à moyen et long terme. Lorsque la plupart des PMR s'adressent à la Banque pour lui demander d'effectuer des OAP, ils s'intéressent principalement à l'appui financier à court terme destiné à contribuer à protéger la marge de manœuvre budgétaire ou à faciliter la stabilisation macroéconomique. L'enseignement qui se dégage est qu'il convient d'accorder une attention particulière à la manière dont cette marge budgétaire est utilisée pour s'attaquer aux contraintes structurelles et répondre aux besoins à court terme. Les OAP devraient viser à établir un « pont » entre l'aide macroéconomique à court

terme et la réforme structurelle à moyen et à long terme.

I Action stratégique. La contribution à la marge de manœuvre budgétaire est l'avantage le plus évident des OAP et devrait donc être utilisée stratégiquement pour desserrer les contraintes structurelles en vue d'appuyer les réformes à long terme. Les OAP devraient tenir compte de cette réalité et fournir des orientations explicites permettant d'évaluer la contribution à la marge de manœuvre budgétaire et de cibler son utilisation.

I Performance. Pour que les OAP réussissent à moyen terme, le personnel et l'assistance technique doivent être en place. Les bureaux pays dotés d'un personnel approprié devraient être en mesure de mener un dialogue continu, stratégique et analytique.

Ces enseignements sont d'une utilité directe pour intégrer la CV-LCC dans les OAP et sont conformes aux constatations de la présente évaluation au niveau des pays. L'échantillon de l'évaluation de la CV-LCC a montré que les OAP induisent des changements lorsque le PMR est intéressé de manière réciproque par la mise en œuvre de la CV-LCC. Quand c'est le cas, un engagement soutenu dans le cadre des OAP se traduit, chez les PMR, par un accroissement de la prise en compte des questions de CV-LCC sur le plan de la politique. Au Maroc et au Rwanda, par exemple, un engagement ferme au niveau de la politique en faveur de la réforme de l'énergie et des transports

ainsi que de l'intégration des considérations liées à la CV-LCC dans ces secteurs a été rendu possible grâce à un appui soutenu à ces pays au fil du temps au moyen des OAP, et à un financement ciblé d'interventions présentant un intérêt direct pour les objectifs de la CV-LCC de la Banque, comme le projet solaire Noor de Ouarzazate au Maroc.

Contribution de la BAD à l'énergie et au transport durables grâce aux programmes de connaissances

Constatation 5. Les programmes de connaissances de la Banque prennent en compte et renforcent l'intégration croissante des considérations liées à la CV-LCC dans les secteurs de l'énergie et des transports. Les programmes de connaissances du secteur de l'énergie ont permis, en particulier dans le cadre du Programme de connaissances sur les infrastructures en Afrique, de promouvoir les objectifs de la CV-LCC. Les progrès accomplis dans le secteur des transports sont plus récents, d'importantes publications pertinentes sur la CV-LCC étant disponibles depuis 2014.

Énergie

Le **Programme de connaissances sur les infrastructures en Afrique (AIKP)** est hébergé par la BAD et vise à créer une dynamique en faveur du Top 5 de la Banque dans le secteur de l'énergie. Un rapport technique³⁰ de l'AIKP récemment publié pour appuyer la **feuille de route du NDEA** analyse en détail les coûts du Nouveau pacte que doit supporter un pays qui poursuit des solutions énergétiques basées sur la CV. Il fait remarquer :

« Les coûts supplémentaires liés à la poursuite par l'Afrique d'un développement à faible émission de carbone ... donnent à la BAD l'occasion de sensibiliser la communauté internationale, qui souhaite voir l'Afrique suivre une « voie de développement propre ». La plupart des bailleurs de fonds internationaux ne sont plus disposés à

financer les sources de production d'électricité à base de combustibles fossiles. Plus précisément, le scénario à faible émission de carbone implique un surcroît de 10 milliards d'USD d'investissements annuels et de 5, 8 milliards d'USD de coûts annuels pour le système à partir de 2030, par rapport au scénario de référence ».

Le rapport fournit à la BAD un point de départ pour faire valoir les arguments de l'Afrique en faveur d'une couverture de ces coûts par la communauté internationale. Dans le cadre de l'AIKP, la Banque a appuyé et guidé l'élaboration et la mise en œuvre de la feuille de route du Nouveau pacte pour l'énergie en Afrique (NDEA). Le Nouveau pacte encourage le passage aux énergies renouvelables et l'écologisation du réseau ; il a permis d'accomplir des progrès dans ce sens dans un certain nombre de pays du continent.

Une nouvelle capacité sans précédent de 80 GW est actuellement en construction en Afrique. Cela limite le besoin d'investissements supplémentaires jusqu'en 2025 et crée même des excédents probables en Afrique orientale et australe. Environ 49 % (39 GW) de cette nouvelle capacité est ajoutée en Afrique du Nord, qui devrait abandonner une capacité de 19 GW au cours de cette période. L'Afrique centrale, en revanche, n'a qu'un seul GW en construction, contre 12 GW pour l'Afrique de l'Est. Au niveau continental, ces chiffres indiquent qu'il existe déjà une dynamique appuyée par l'AIKP pour atteindre les objectifs du Nouveau pacte, bien que des mesures de plus grande ampleur soient nécessaires pour s'attaquer au problème de l'inégalité d'accès sur le continent.

Le cas du Kenya offre un exemple particulièrement frappant de ce qui peut être réalisé avec un niveau suffisant d'investissements financiers et d'appui en matière de politique et de connaissances. Le pays, qui a déjà été confronté à des déficits énergétiques, pourrait atteindre l'objectif d'accès pour tous à l'électricité d'ici 2022 s'il poursuit sa politique actuelle qui a permis d'intégrer une large

part d'énergies renouvelables dans le bouquet énergétique. L'Éthiopie pourrait suivre cet exemple vers la fin de la décennie.

Transports

Le secteur des transports a évolué au cours de la période de l'évaluation (2008-2018), passant d'une situation où peu d'attention est accordée aux produits de la connaissance et l'engagement politique est modeste à une autre où, guidé par le Top 5, l'on s'emploie à appuyer l'intégration régionale en termes de corridors de transport et de renforcement de la connectivité.

Une évaluation d'IDEV datant de décembre 2014 a établi que la BAD n'a pas joué un rôle de premier plan dans les programmes de connaissances du secteur des transports³¹. Elle a constaté que « *Les projets de la Banque dans le secteur des transports ont rarement été mis à profit pour faire avancer la concertation sur les politiques à suivre ou les études économiques et sectorielles. Les études de cas nationales et régionales ont révélé que les activités*

hors prêt n'ont pas non plus été utilisées pour ouvrir le débat sur d'autres défis du sous-secteur au-delà des questions de gestion de projet ».

Depuis l'évaluation de 2014, le Département des transports et de développement urbain de la Banque a accru l'accent mis sur la consolidation des études économiques et sectorielles en termes d'analyses régionales. Des produits clés ont été préparés pour les modes de transport tant ferroviaire que routier qui sont pertinents pour la CV-LCC, notamment les documents intitulés « Les infrastructures ferroviaires en Afrique : les options de politique de financement »³² et « Corridors routiers transfrontaliers : la quête de l'intégration de l'Afrique »³³. Les chemins de fer ont généralement moins d'externalités négatives en termes d'accidents, de pollution de l'air, de changement climatique et de bruit, ainsi qu'un impact plus faible sur le paysage et les pertes de biodiversité par rapport aux autres modes de transport, en ce qui concerne notamment les routes et les zones urbaines. L'analyse des corridors routiers recense les contributions de la BAD aux principaux corridors qui appuient le commerce et



raccourcissent la durée et la distance des trajets, ce qui est favorable aux objectifs de la CV-LCC.

Dans l'ensemble, dans le secteur énergétique comme dans celui des transports, la BAD a préparé des produits et des programmes de connaissances à forte valeur ajoutée. Dans le secteur de l'énergie, l'AIKP a élaboré des projections importantes sur la nécessité et le coût de la réalisation des objectifs de la CV-LCC. Dans le secteur des transports, la BAD a renforcé son rôle depuis 2014.

Modèles d'investissement dans la croissance verte en vue d'infrastructures d'énergie et de transport durables

Énergie

Si les investissements dans les projets énergétiques liés à la CV-LCC ont connu du succès à l'échelon régional, il reste un certain nombre de défis à relever pour réaliser des investissements de plus grande envergure, notamment le coût, les infrastructures actuelles basées sur les combustibles fossiles, le sous-investissement dans la distribution d'électricité et la faible mobilisation des financements du secteur privé.

Constatation 6. Des investissements novateurs sont nécessaires pour aider les PMR à retirer leurs capacités de production d'énergie à partir de combustibles fossiles. Ces centrales à combustibles fossiles (fioul lourd et charbon) pourraient être reconverties pour fournir une capacité de production de réserve, ce qui réduirait leur niveau d'émission global tout en renforçant leur résilience. Tel est déjà le cas au Rwanda où des combustibles plus propres, notamment ceux produits par Kivuwatt, remplacent les centrales électriques existantes fonctionnant au fioul lourd.

Constatation 7. Les possibilités de financement de l'électricité en Afrique devraient augmenter à mesure de l'accroissement de la dynamique en faveur de la CV-LCC dans la communauté des investisseurs. Le

défi consiste, pour la BAD, à exploiter et à « attirer » les investissements en contribuant à accroître la transparence et la prévisibilité du marché de l'énergie.

Certaines régions d'Afrique, dont l'Afrique de l'Est, connaissent un niveau d'investissement très élevé dans la production d'électricité au moyen de méthodes mixtes qui renforcent la résilience du système³⁴. Malgré cela, il existe des défis à relever pour répondre aux aspirations du Nouveau pacte :

- En dépit de l'amélioration de la viabilité, les coûts d'investissement augmentent en cas d'utilisation des technologies vertes ;
- Jusqu'à récemment, la Banque a financé la production d'énergie à partir de combustibles fossiles, même avec un changement d'orientation des investissements (c'est le cas par exemple de la centrale de Dibamba au Cameroun qui utilise du fioul lourd, et de la centrale au charbon de Medupi en Afrique du Sud) ;
- Beaucoup de problèmes de fourniture d'électricité aux populations africaines sont liés à la distribution en milieu rural comme urbain, mais à ce jour, la Banque n'investit pas massivement dans la distribution d'électricité ; et
- En matière de production d'électricité, la BAD a investi principalement dans des projets du secteur public ; cependant, la réalisation de l'essentiel du potentiel de mobilisation de ressources financières supplémentaires pour le secteur de l'énergie passe par des financements et une gestion privée.

Abandon des combustibles fossiles. La BAD a récemment pris des engagements importants en matière d'appui aux PMR pour la mise hors service des centrales thermiques. M. Akinwumi Adesina, Président de la BAD, a rendu publics des plans ambitieux pour la fermeture des centrales au charbon à l'échelle continentale et le passage aux énergies renouvelables, lors des négociations des Nations Unies sur le climat en septembre 2019³⁵. Il a présenté les plans de fermeture des centrales à charbon et de construction de la « plus grande

zone solaire du monde » dans la ceinture aride du Sahel. Il a fait remarquer que « *le charbon relève du passé et les énergies renouvelables représentent l'avenir. Quant à nous, à la Banque africaine de développement, nous abandonnons le charbon* ». Le Président a noté que les plans d'investissements de 20 milliards d'USD dans les énergies solaires et propres permettraient de fournir 10 000 MW d'électricité aux 250 millions d'habitants de la région. Le défi consiste à concrétiser cette vision grâce à des programmes ambitieux, comme l'initiative³⁶ « Desert to Power » qui est en cours de lancement.

Secteur privé. L'un des moteurs clés de l'investissement dans l'énergie est l'attrait croissant de l'énergie verte pour les investisseurs. Les facteurs de risque liés au changement climatique sont devenus plus importants depuis l'accord de Paris sur le changement climatique de 2015. Les marchés financiers lient la croissance verte à la classification plus large des normes environnementales, sociales et de gouvernance (ESG). Certaines parties prenantes, dont Amundi Asset Management, affirment que l'industrie des fonds adoptera fort probablement un modèle basé à près de 100 % sur les normes ESG d'ici 2030³⁷. Les recherches d'Amundi ont montré que l'investissement selon les normes ESG dans les actions n'a pas apporté de valeur ajoutée sur la période 2010-2013. Dans les régions où le niveau d'adoption des normes ESG a été plus élevé, comme en Europe, les marchés ont récompensé les facteurs ESG en intégrant leurs risques dans la tarification.

Un modèle d'investissement consiste à mettre sur un pied d'égalité les critères financiers et ceux de durabilité. Cette approche prévoit l'intégration des facteurs ESG dans l'analyse fondamentale classique en vue d'améliorer le rendement des portefeuilles, suivie d'un dialogue actif avec les actionnaires afin d'obtenir des informations et de susciter des changements au niveau des questions ESG les plus pertinentes. L'un des défis clés consiste à définir et à mesurer les résultats, en isolant l'impact des facteurs ESG purs de celui des autres facteurs, les uns étant intimement liés aux autres. Cela nécessite des compétences spécialisées dans trois domaines

distincts : (i) la sélection des facteurs ESG qui sont importants pour une entreprise ; (ii) leur intégration à d'autres facteurs de valeur afin d'obtenir des rendements supérieurs à long terme ajustés en fonction des risques ; et (iii) la concertation avec les entreprises bénéficiaires des investissements pour s'assurer qu'elles gèrent les risques financiers et non financiers qui sont importants pour leur survie et leur croissance.

L'évaluation indique que la BAD a investi dans des projets énergétiques relatifs à la CV dans des pays comme le Maroc et le Rwanda, où le gouvernement a déjà piloté des efforts visant à appuyer les investissements liés à la CV-LCC. Le soutien aux formes d'énergie durables a été moins important dans les pays où les dirigeants nationaux n'ont pas fait preuve d'esprit d'initiative. Un des défis clés consiste donc à créer, dans un plus grand éventail de PMR, une dynamique susceptible d'attirer à son tour vers le secteur énergétique davantage d'investissements du secteur privé qui mettent l'accent sur les normes ESG.

Transports

Constatation 8. Il existe une vision africaine claire de l'avenir des transports sur le continent qui intègre les considérations liées à la CV-LCC. Cependant, en dépit de l'existence d'un large cadre de coordination institutionnelle à l'échelon régional, beaucoup de responsabilités se chevauchent, d'où la difficulté pour la BAD et les autres parties prenantes d'intégrer efficacement les objectifs de la CV-LCC au niveau de la politique, des stratégies et des projets. Les autres facteurs supplémentaires sont notamment les suivants :

- la BAD a réussi à mettre davantage l'accent sur les corridors terrestres régionaux, notamment en résolvant le problème des temps de passage aux frontières, et ce renforcement de la connectivité cadre bien avec une intensification des échanges commerciaux parallèlement à l'amélioration de l'efficacité du transport ;

■ avec l'urbanisation rapide, la nécessité de mettre davantage l'accent sur le transport en milieu urbain est de plus en plus pressante du point de vue de la CV et de la LCC ; la BAD accroît l'attention qu'elle porte à l'appui du transport public, notamment aux investissements ferroviaires.

L'Agenda 2063³⁸ de la Commission de l'Union africaine (CUA) offre une vision de l'avenir qui prévoit des transports abordables, efficaces et sûrs pour faciliter l'intégration économique et sociale du continent africain. Il s'inspire des initiatives continentales en faveur de la croissance verte et du développement durable et cherche à accélérer leur mise en œuvre.

La BAD est engagée dans des initiatives régionales dans le secteur des transports, notamment :

- Le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD), adopté à Lusaka en juillet 2001 ;
- Le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) ;
- Les mesures prises par les huit commissions économiques régionales (CER) d'Afrique pour renforcer la fourniture et la gestion des infrastructures de transport ;
- L'investissement dans les infrastructures et dispositions relatives aux corridors clés, notamment le corridor Nord, le corridor central, le corridor de Dar es-Salaam, le corridor de Walvis Bay, le corridor de Maputo et le corridor Abidjan-Lagos ;
- Le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) visant à appuyer la réforme du secteur des transports et les mesures de renforcement des capacités ; et
- L'initiative présidentielle pour la promotion du développement des infrastructures (PICl).

Si la vision énoncée dans l'Agenda 2063 est claire, les structures de gouvernance en place comportent des responsabilités qui se chevauchent. Comme l'indique le site web de la CUA, un facteur clé de réussite de la mise en œuvre est la capacité d'appropriation et de contribution des institutions, décrite comme la « domestication de l'Agenda ». En Afrique, les responsabilités régionales en matière de transport et, dans une moindre mesure, d'énergie, manquent de clarté. Cette absence de cohérence constitue un obstacle à l'élaboration de solutions appropriées en matière de CV-LCC, notamment en ce qui concerne les normes techniques harmonisées.

La formulation des priorités de la CV-LCC dans le domaine des transports a été facilitée par la BAD dans le cadre des initiatives de corridors³⁹. Les économies de temps réalisées grâce aux corridors clés, combinées à des postes-frontières à guichet unique, augmentent l'efficacité des transports en il s'en suit une réduction de la durée des trajets et des économies sur le carburant. Bien que les investissements dans les transports soient intrinsèquement importants, compte tenu de la faible connectivité régionale et nationale dans bien des régions du continent, des éléments probants portent à croire qu'en dépit du cadre de la CV, la réponse à la CV-LCC n'a généralement pas intégré de réorientation majeure des investissements vers des systèmes de transport plus durables (p. ex. les trains et les systèmes de métro léger, et les systèmes de transport rapide par autobus — TRA). Les contraintes à la réalisation des objectifs de la CV-LCC dans le secteur des transports tiennent aux problèmes ci-après.

L'urbanisation contribue à la congestion, à la pollution et aux temps de déplacement.

La croissance économique et démographique, conjuguée à une urbanisation rapide, crée des défis et des opportunités. Si la mobilité s'améliore, la pollution et la congestion sont des problèmes croissants dans les villes africaines. En 2010, la part de la population africaine vivant en milieu urbain s'élevait à environ 36 % et devrait passer à 50 % et 60 % en 2030 et 2050 respectivement⁴⁰.

Le transport routier est à l'origine de 10 % des émissions mondiales de GES et de plus de 70 % des émissions du secteur des transports. La croissance des zones urbaines contribue à l'augmentation du taux de motorisation, ce qui accroît encore leur empreinte carbone⁴¹. La population urbaine de l'Afrique du Nord est plus nombreuse (47,8 %) que celle de l'Afrique subsaharienne (32,8 %).

L'amélioration des transports urbains peut contribuer à réduire les inégalités de revenu en offrant à la population la possibilité d'accéder à des emplois mieux rémunérés et à des opportunités d'éducation, ce qui renforce la mobilité sociale. Elle est aussi clairement liée aux résultats en matière de CV-LCC avec une urbanisation et une motorisation rapide, combinées à une capacité limitée de gestion du trafic, d'où la congestion urbaine et l'augmentation rapide des émissions de GES dues au transport urbain⁴². Les solutions de transport rapide par autobus et de métro léger peuvent offrir des approches appropriées en matière de CV-LCC dans les zones urbaines, mais n'ont pas été des domaines d'investissement importants pour la BAD jusqu'à présent.

Pour faire face à l'urbanisation rapide de l'Afrique et aux défis inhérents à celle-ci (comme l'augmentation des émissions de GES en milieu urbain, l'accès insuffisant aux services essentiels et la croissance de l'insécurité et de la pauvreté), la BAD a créé un fonds fiduciaire thématique multidonateurs, à savoir le Fonds de développement urbain et municipal, hébergé par le Département des infrastructures et du développement urbain (PICU)⁴³.

Le temps requis pour effectuer des échanges transfrontaliers a une incidence négative sur la **connectivité**. Les résultats de l'édition 2017 de l'enquête *Doing Business*⁴⁴ de la Banque mondiale montrent que les pays d'Afrique subsaharienne se classent en moyenne à la 130^e place sur les 190 pays étudiés dans l'indicateur « commerce transfrontalier ». L'Organisation mondiale du commerce note qu'en Afrique, le développement est plus entravé par les questions de facilitation des échanges et des transports que dans toute autre

région⁴⁵. Le niveau du commerce intrarégional est faible en Afrique, ce qui est à la fois une cause et un effet du manque de liaisons de transport⁴⁶. L'indice de similarité commerciale de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CENUA) met en lumière les effets durables de ces caractéristiques dans les statistiques commerciales qui montrent que le total des échanges intra-africains s'établit au faible taux de 12 %⁴⁷. Une récente Analyse de l'économie politique de l'Union africaine⁴⁸ tend à indiquer qu'en dépit de la proximité géographique, des affinités culturelles et de la taille de l'économie, « l'Afrique ne fait pas assez d'échanges avec elle-même »⁴⁹. La lenteur des délais de passage aux frontières augmente la charge liée à la CV-LCC, car les camions sont bloqués aux postes-frontières, où leurs moteurs tournent au ralenti dans les files d'attente et contribuent aux émissions provenant de carburants.

Pays enclavés. Les 16 pays enclavés d'Afrique sont confrontés à de graves problèmes de connectivité commerciale. L'absence d'accès territorial direct à la mer, l'éloignement et l'isolement des principaux marchés internationaux rendent les pays en développement sans littoral (PDSL) d'Afrique fortement tributaires des pays de transit pour le commerce maritime. Les frontières supplémentaires à franchir et l'éloignement des principaux marchés, associés à des procédures de transit lourdes et un manque d'infrastructures, augmentent considérablement le coût total du transport et partant, érode l'avantage concurrentiel des PDSL, réduit la croissance économique et nuit à leur capacité à promouvoir le développement social et la durabilité environnementale⁵⁰. Dans le cas du Rwanda, par exemple, la majeure partie du carburant du pays (essence, fuel lourd et diesel) doit être acheminée par camion car il n'existe, à ce jour, ni oléoduc ni accès ferroviaire (même si la construction d'un chemin de fer à écartement normal reliant Isaka à Kigali est en préparation)⁵¹. Les PDSL doivent faire face à des coûts commerciaux beaucoup plus élevés que les pays côtiers africains⁵². Sans un développement important des infrastructures de transport écologiques, y compris les chemins de fer

pour le transport de passagers et de marchandises, et les oléoducs, cette situation restera une contrainte importante pour la CV.

Gouvernance des transports. Comme c'est le cas pour nombre d'aspects de la gouvernance des transports, une dimension clé du défi consiste à répartir les responsabilités en matière de fixation des normes ainsi que de facilitation de leur mise en place et de leur application. La CUA, les CER et les gouvernements nationaux ont tous un rôle à jouer à cet égard, mais il existe une vive opposition de la part des acteurs du secteur aux mesures qui imposent aux principales parties prenantes, comme les entreprises de transport, les coûts supplémentaires nécessaires pour appuyer les objectifs de croissance verte et de lutte contre le changement climatique. Dans certains PMR, les personnalités politiques sont des parties prenantes directes dans le secteur du transport routier, avec des intérêts financiers dans la propriété ou le contrôle d'entreprises opérant dans le secteur⁵³. L'utilisation accrue des OAP permettrait à la BAD de traiter plus largement les questions de tarification routière, de taxation des carburants et de droits d'accise sur les véhicules, afin d'appuyer les opérations de transport efficaces sur le plan de la CV.

Les rapports annuels 2017 et 2018 du Département des infrastructures et du développement urbain⁵⁴ montrent qu'une part importante des dépenses de la Banque continue à être consacrée aux autoroutes, aux aéroports et, certaines années, aux ports. Ces infrastructures jouent un rôle essentiel en termes de commerce régional et national, en particulier pour les pays enclavés, mais elles peuvent ne pas résoudre les problèmes de pollution, car elles facilitent l'augmentation du trafic automobile. Plusieurs facteurs peuvent contribuer à la prédominance des investissements de la BAD dans la circulation routière :

- La BAD jouit d'un avantage comparatif dans les grands projets autoroutiers, et avec la croissance

rapide du nombre de véhicules, la demande d'amélioration des routes émanant des PMR reste élevée ;

- Le Gouvernement chinois finance des projets portuaires et ferroviaires partout en Afrique dans le cadre de son initiative « Belt and Road ». Ce financement, bien que largement lié du point de vue de la passation des marchés, est attrayant pour les emprunteurs car la mise en œuvre peut être plus rapide en raison de la simplification des processus d'approbation⁵⁵.

Les investissements dans le transport routier, bien qu'ils ne soient pas totalement écologiques, peuvent réduire la congestion et les coûts d'exploitation des véhicules (CEV). Même les routes rurales, une fois transformées en routes praticables en tout temps, sont susceptibles d'améliorer la connectivité et de contribuer à un ou plusieurs objectifs du Top 5.

La BAD augmente ses investissements dans le transport aérien. Elle a publié un cadre et des directives pour appuyer le secteur aéronautique en 2019⁵⁶. Ce cadre mentionne de façon limitée la CV-LCC, en proposant par exemple que les friches industrielles soient utilisées pour les investissements aéroportuaires dans la mesure du possible et en approuvant le choix d'aéronefs à couloir unique. Il note que sur les vols court et moyen-courrier, les aéronefs à couloir unique améliorent la performance des compagnies aériennes (meilleurs coefficients de remplissage, taux d'utilisation plus élevé des avions et coûts d'exploitation plus faibles) et constituent les options les plus viables pour les compagnies aériennes qui exploitent des liaisons intra-africaines à faible trafic. Les nouveaux aéronefs à couloir unique contribueront à réduire les coûts d'exploitation et de maintenance ainsi que le bruit et les émissions de CO₂. La couverture globale du secteur aéronautique semble se situer en grande partie dans une perspective de croissance et de connectivité plutôt que dans celle de la CV-LCC. ■



Caractéristiques communes et différences entre les secteurs de l'Énergie et du Transport

Constatation 9. L'intégration claire des principes de la CV-LCC dans les documents de stratégie pays constitue un mécanisme important pour la prise en compte systématique de ces principes dans la programmation pays à l'échelle des deux secteurs. Les entraves communes à une plus grande intégration des questions de CV-LCC dans les interventions sectorielles comprennent les défis liés à l'investissement en milieu urbain, les obstacles structurels et temporels à la participation du secteur privé, et l'efficacité comparative de la concentration du financement sur les grands investissements en capital. Une différence clé entre les secteurs réside dans la facilité avec laquelle les interventions peuvent être classées comme étant des investissements verts.

La demande d'énergie et de transport est généralement une demande dérivée, comme moyen d'atteindre une fin. L'énergie est nécessaire à l'industrie, au commerce, aux transports, à la consommation domestique (chauffage, refroidissement, etc.) ; de même, les transports sont normalement un moyen d'appuyer la diversification économique, le commerce, la mobilité, etc.

Les secteurs de l'énergie et des transports peuvent comporter des externalités positives et négatives. Les externalités positives, du point de vue de la CV-LCC, comprennent le potentiel de création d'emplois, d'accroissement de la mobilité, etc. Parmi les externalités négatives figurent la pollution atmosphérique, sonore et par les poussières, les effets sur le climat, la destruction et la dégradation des services écosystémiques, de la biodiversité, etc.

Il existe des synergies inhérentes entre les deux sous-secteurs. L'énergie est nécessaire pour alimenter le transport, tandis que le transport est nécessaire pour faciliter la production d'énergie. Les secteurs de l'énergie et des transports sont confrontés à des défis contextuels similaires en ce qui concerne la CV-LCC.

Entraves à l'investissement dans la CV en milieu urbain. Il est difficile d'investir rapidement et à grande échelle dans les réseaux d'électricité et de transport dans les villes, en raison de responsabilités institutionnelles complexes comme le chevauchement des limites des villes et des municipalités, le coût élevé de l'acquisition des terres (qui incombe normalement au PMR et non à la BAD) et le manque de clarté des titres fonciers. Dans bien des cas, des mesures de sauvegarde empêchent l'acquisition obligatoire de terres. Une revue du portefeuille effectuée pour le Comité des opérations (OPSCOM) de la BAD a établi que l'acquisition foncière était une cause fréquente de retards dans l'atteinte du stade de l'entrée en vigueur des projets⁵⁷.

Supervision réglementaire du secteur privé. Les secteurs de l'énergie et des transports ont tous deux des possibilités sélectives d'accroître les investissements du secteur privé grâce à des contrôles et une surveillance réglementaires appropriés. Si les investissements privés dans la production d'électricité sont courants, le plus souvent, les réseaux de distribution d'électricité, qui sont en fait des monopoles, restent dans le secteur public⁵⁸.

S'agissant des transports, bien qu'il existe une possibilité d'accroître les investissements du secteur privé dans les routes à péage, on souhaite généralement, pour des raisons d'équité, que les routes parallèles ne soient pas à péage. Cette situation peut avoir des incidences négatives sur la CV-LCC en raison des terrains supplémentaires nécessaires. L'acquisition de terrains a retardé certains investissements routiers du secteur privé. Ce problème se pose en Ouganda avec le projet autoroutier Kampala-Entebbe⁵⁹ financé par la Chine et le projet autoroutier Kampala-Jinja⁶⁰. L'une des raisons expliquant pourquoi les investissements extérieurs en provenance de Chine sont souvent attrayants pour les PMR est qu'ils sont perçus comme étant plus rapides à mobiliser et assortis d'une charge plus faible de sauvegardes, lesquelles, tout en créant les freins et contrepoids nécessaires, ralentissent les processus d'approbation et retardent l'atteinte du stade d'« entrée en vigueur »⁶¹.

Échéancier du secteur privé. Certains investisseurs privés considèrent que les investissements en infrastructures du secteur privé axés sur la CV-LCC sont inabordable ou à trop long terme. Bien que la gestion du secteur public soit solidement orientée vers la CV-LCC, la réponse du secteur privé aux objectifs en matière de CV-LCC a été faible, ce qui constitue une entrave à la mise en place d'infrastructures d'énergie et de transport durables. C'est ce qu'a démontré le travail de terrain effectué durant l'évaluation au Rwanda. Le ministère rwandais de l'Environnement a observé que des éléments de la CV « relèvent du domaine public, comme la réduction de la pollution, et sont difficiles à monétiser pour le secteur privé ». Il a été noté que « la participation du secteur privé (à ce jour) a été très faible. Le secteur privé a besoin d'un rendement rapide alors que la CV est coûteuse et à long terme. Il est difficile pour le secteur privé de rembourser les prêts » [et de réaliser un rendement positif du capital utilisé].

Cadre de la CV. Pour les secteurs de l'énergie et des transports, l'intégration des principes de la CV dans les documents de stratégie pays (DSP) et les

programmes constitue un mécanisme clé de mise en œuvre. Selon le cadre, « *Les stratégies liées à la mise en œuvre des cinq piliers prioritaires de la BAD ont déjà bien contribué à l'intégration de la CV* ». Plusieurs piliers guident les interventions de la BAD dans les secteurs de l'énergie et des transports et sont directement intégrés aux principes de la CV. Il s'agit notamment de :

- Garantir la sécurité énergétique et d'élargir l'accès de tous, en promouvant la résilience et l'efficacité ;
- S'orienter vers une trajectoire énergétique plus propre et de réduire la pollution ;
- Améliorer la gouvernance au niveau national, en réalisant des gains d'efficacité et de bien-être ;
- Promouvoir la responsabilité sociale et environnementale, en assurant l'inclusion et la durabilité ; et
- Intégrer une riposte au changement climatique, qui renforce la résilience.

Orientation sectorielle. En matière d'énergie et de transport, une part importante des financements de la BAD a été consacrée à de grands investissements en capital et non à des systèmes de distribution de niveau inférieur. Dans le secteur de l'électricité, ces investissements ont été effectués dans la production d'électricité et les réseaux de transport régionaux et nationaux, plutôt que dans les réseaux locaux de distribution d'électricité (il convient de reconnaître que certains investissements ont été réalisés récemment dans la distribution et les connexions du dernier kilomètre, comme les programmes de connectivité du dernier kilomètre au Kenya). Dans le secteur des transports, le gros des investissements a été consacré aux routes principales, notamment les autoroutes, et non aux routes de desserte. L'une des raisons en est que, dans nombre de cas, les routes de desserte relèvent de la responsabilité de l'administration locale plutôt que des autorités nationales. La gestion des investissements de

niveau inférieur peut se révéler plus difficile⁶², même si les méthodes de paiement basé sur les résultats utilisés au Rwanda pour des projets comme celui d'élargissement de l'accès à l'énergie (SEAP) montrent qu'il est possible qu'elle soit assurée avec succès.

Définitions de la CV au niveau sectoriel. Le secteur énergétique a une approche beaucoup plus binaire de ses options d'investissement dans les infrastructures écologiques. Le Conseil de la BAD peut facilement déterminer si une centrale électrique fonctionne aux combustibles fossiles (charbon, pétrole et gaz) ou à partir de sources renouvelables (éolienne, solaire, hydroélectrique). Il existe des points de croisement comme le gaz méthane à renouvellement naturel utilisé par KivuWatt au Rwanda, mais il s'agit là de l'exception et non de la norme.

En revanche, dans le secteur des transports, il existe un large éventail de caractéristiques permettant de déterminer si un projet peut être « vert/écologique », et les définitions sont floues. Les projets routiers peuvent encourager une utilisation accrue des voitures privées (généralement non écologiques), bien qu'ils puissent aussi être utilisés pour les services de transport public. La conception des projets peut intégrer certaines caractéristiques écologiques, comme la plantation d'arbres, l'utilisation de la végétation naturelle pour la stabilisation des pentes et l'incorporation de plastiques recyclés dans le bitume. Elle est toutefois

moins binaire : les définitions et les classifications des caractéristiques écologiques n'ont pas été adoptées sur une base universelle. Il est difficile de déterminer si les investissements dans les ports, les aéroports et les aéronefs constituent des investissements verts. Une deuxième piste dans un aéroport peut réduire la congestion et le temps passé par les avions à tourner en rond en attendant un créneau d'atterrissage, mais elle peut aussi contribuer à l'accroissement des voyages aériens. L'investissement dans des aéronefs modernes peut être plus écologique que l'utilisation de vieux avions moins économes en carburant, mais il peut aussi contribuer à l'augmentation des déplacements aériens en général.

Le Département du changement climatique et de la croissance verte (PECG) de la BAD, créé en 2015, appuie la prise en compte systématique des principes de la CV-LCC dans tous les départements opérationnels de la Banque afin de réduire les incidences négatives du changement climatique sur le continent africain et de tirer parti des opportunités qu'il pourrait présenter. Étant donné les complexités supplémentaires associées à la CV-LCC dans le secteur des transports, et le manque d'intégration claire de ces thèmes dans la politique de transport de la Banque, PECG a un rôle important à jouer dans l'analyse du développement et des arbitrages relatifs à la CV-LCC dans le secteur et dans la fourniture de l'appui et des conseils nécessaires à la programmation de la Banque. ■



Performance des projets objets de l'évaluation groupée

Cette section du rapport présente les résultats et l'analyse de la performance des sept projets sélectionnés pour être soumis à l'évaluation groupée, afin de répondre à la deuxième question principale de l'évaluation, qui est de savoir dans quelle mesure les projets d'infrastructure financés par la BAD et ayant intégré la CV-LCC (dans l'énergie et les transports) ont enregistré une bonne performance en terme de pertinence, efficacité, efficience et durabilité ?

Le secteur de l'énergie et des transports couvre sept projets sur 20 dans quatre des cinq pays où des travaux s'effectuent sur le terrain, à savoir le Maroc, le Rwanda, le Sénégal et le Cameroun (Tableau 4). Aucun projet éligible dans les domaines de l'énergie et des transports n'a été trouvé dans le portefeuille du Mozambique.

Les sept projets comprennent 4 dans le secteur de l'Énergie et 3 dans le secteur des Transports.

Les données de l'ERP ont été synthétisées à l'aide de tableaux de bord pour évaluer leur pertinence, leur efficacité, leur efficience et la durabilité de leurs résultats, sur la base d'un examen préalable des documents de projet, des cadres logiques et d'autres documents qui ont ensuite été vérifiés lors de visites sur place dans les pays et par des entretiens avec les parties prenantes. [L'annexe technique 3](#) fournit des informations sur la méthodologie de notation de la performance du portefeuille. Les sept projets présentant un intérêt particulier pour cette évaluation sont résumés ci-dessous.

Tableau 4 : Profil des sept projets sélectionnés dans les secteurs de l'Énergie et du Transport

Pays	Nom du projet	Secteur	Prêt Net (USD)	Année d'approbation
Cameroun	Centrale électrique de Dibamba	Énergie	25 663 495	2010
Cameroun	Cameroun/Congo : route Ketta-Djoum (phase I)	Transport	173 284 005	2009
Rwanda	Projet de route Butare-Kitabi-Ntendezi	Transport	18 836 201	2009
Rwanda	Élargissement de l'accès à l'électricité (SEAP)	Énergie	39 134 412	2013
Rwanda	KivuWatt	Énergie	25 917 193	2011
Maroc	Complexe solaire Ouarzazate - Phase I - Centrale Noor I	Énergie	218 896 394	2012
Sénégal	Autoroute Dakar-Diamniadio	Transport	62 334 033	2009
	Total		564 065 733	

Maroc :

1. **La centrale solaire Ouarzazate (Noor 1) (approuvée en avril 2012).** Est la première d'un complexe novateur de centrales solaires, d'une capacité de 160 MW.

Rwanda :

2. **KivuWatt 1 (approuvé en janvier 2011).** Cette installation privée d'extraction de méthane et de production d'électricité de 28 MW sur le lac Kivu utilise des gaz qui se renouvellent naturellement et sont extraits du fond du lac Kivu, un lac volcanique adjacent à la République démocratique du Congo. L'installation achemine le gaz vers la rive où il est converti en électricité pour alimenter le réseau électrique national. La BAD a accordé une ligne de crédit au développeur/opérateur, Contour Global, qui dispose d'une concession à terme avec le Gouvernement du Rwanda.
3. **Programme d'élargissement de l'accès à l'électricité (SEAP) (approuvé en juin 2013).** Il s'agit d'un projet de distribution d'électricité qui vise à prolonger le réseau électrique en modernisant et en remettant en état des sous-stations existantes ; la construction de réseaux de distribution moyenne et basse tension et la connexion des ménages, des écoles et des bureaux au réseau.
4. **Projet de route Butare-Kitabi-Ntendezi (approuvé en septembre 2009).** Ce projet a permis de remettre en état des parties d'une route principale importante qui traverse la réserve nationale forestière de Nyungwe et revêt une grande importance d'un point de vue environnemental.

Sénégal :

5. **Projet d'autoroute Dakar-Diamniadio (approuvé en juillet 2009).** Cette autoroute à péage vise à faciliter les liaisons entre le centre de Dakar et Diamniadio, qui est la porte d'entrée d'un nouveau pôle de développement économique ; et à renforcer l'intégration régionale par l'amélioration de la compétitivité du port de Dakar et des systèmes de transport sous-régionaux.

Cameroun :

6. **Centrale électrique de Dibamba (approuvée en avril 2010).** Le projet comprend la conception technique, le financement et la construction d'une centrale thermique de 86 MW et d'une station de commutation à Dibamba, dans la banlieue de Douala, ainsi qu'une ligne de transport de 90 kV de deux kilomètres de long reliant la centrale au réseau national. La centrale de Dibamba est alimentée au fioul lourd (HFO).
7. **Route Ketta-Djoum (approuvé en septembre 2009).** Le projet vise à améliorer le niveau de service de la chaîne logistique des transports sur l'axe routier Yaoundé-Brazzaville. Le projet évalué couvrait la première phase (Djoum-Mintom).

Les détails complets de ces projets sont fournis à l'[annexe technique 4](#) et ont servi à éclairer les constatations de l'évaluation des groupes.

Pertinence des objectifs et de la conception

La pertinence des sept projets a été notée en fonction de leur alignement sur les politiques et les stratégies de la Banque et des pays, ainsi qu'en fonction de la réponse que ces projets ont apportée aux besoins des bénéficiaires locaux. Le tableau 5 résume les scores de pertinence par projet.

Constatation 10. La pertinence globale des projets de l'analyse groupée est satisfaisante, car leurs objectifs et leurs conceptions sont alignés sur les politiques et stratégies de la Banque et des pays en matière de croissance verte et de lutte contre le changement climatique, et répondent aux besoins des bénéficiaires locaux. Les projets énergétiques ont obtenu des scores plus élevés que les projets exécutés dans le domaine des transports.

Dans l'ensemble, les objectifs et la conception des projets pris en compte dans l'analyse groupée sont alignés sur les politiques et stratégies nationales et de la Banque en matière de croissance verte et de lutte contre le changement climatique (telles qu'elles sont présentées à la section *Politiques de la BAD dans les secteurs de l'énergie et des transports*) et répondent aux besoins des bénéficiaires locaux. On note cependant au sein du groupe de projets une variabilité considérable entre les projets en ce qui concerne l'alignement ; et les projets énergétiques se sont avérés plus pertinents que les projets menés dans le domaine des transports.

Trois projets sur les sept projets de l'analyse groupée (à savoir les projets 1, 2 et 3) se sont avérés très pertinents. Il s'agit du projet de « Centrale solaire Ouarzazate (Noor 1) » exécuté au Maroc, et des projets intitulés « KivuWatt 1 » et « Programme d'élargissement de l'accès à l'électricité (SEAP) » réalisés au Rwanda. Deux des sept projets (le 4 et le 7) étaient pertinents, à savoir la « Route Butare-Kitabi-Ntendezi » (au Rwanda) et le projet de « Route Ketta-Djoum » (au Cameroun). Les deux autres projets (5 et 6), en l'occurrence le projet d'« Autoroute Dakar-Diamniadio » (au Sénégal) et le projet de « Centrale électrique de Dibamba » (au Cameroun), ont été jugés peu pertinents.

Les projets jugés très pertinents avaient pris en considération les enjeux de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique, en veillant parallèlement à ce que les stratégies nationales (de croissance verte) fassent partie intégrante des objectifs de ces projets qui ont été conçus pour réduire la dépendance des pays à l'égard des sources d'énergie non renouvelables. Le projet 1 au Maroc était le premier d'un complexe de quatre centrales solaires dans le pays qui ont permis d'améliorer la technologie et la viabilité de l'investissement dans l'énergie solaire, avec l'intention explicite d'induire des résultats positifs sur le plan du développement durable. Les projets 2 et 3 exécutés au Rwanda ont été financés de façon spécifique pour réduire d'une part la dépendance à l'égard des générateurs d'électricité polluants, de la biomasse traditionnelle à l'origine du déboisement, et l'érosion des sols d'autre part, et pour réduire les risques de pollution

Tableau 5 : Résumé des scores de pertinence pour les ERP

Score du projet	Projet
Très satisfaisant (4)	1, 2, 3
Satisfaisant (3)	4, 7
Insatisfaisant (2)	5, 6
Très insatisfaisant (1)	Aucun
	Score moyen : 3,14



et/ou d'exposition des populations locales aux gaz toxiques.

Les projets 4 et 7 n'avaient pas de théorie cohérente du changement ni de cadre logique pour appuyer la croissance verte et la lutte contre le changement climatique et manquaient d'éléments factuels concrets susceptibles de mettre en évidence les avantages de la CV-LCC. Les deux projets ont néanmoins contribué à une connectivité régionale de l'électricité ou de l'infrastructure de transport pour appuyer l'amélioration des conditions de vie des communautés touchées. En outre, le changement climatique a été considéré comme un objectif clair dans ces deux projets.

Les projets jugés peu pertinents sont ceux pour lesquels aucun aspect environnemental n'a été clairement pris en compte et où des solutions de

rechange différentes en matière de transport ou d'électricité auraient donné lieu à des résultats plus avantageux relativement à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique, compte tenu du contexte géographique. Malgré la réalisation d'études d'impact environnemental et social, le projet 5 présentait des risques environnementaux. Les effets du changement climatique n'ont toutefois pas été explicitement intégrés aux objectifs du projet ni à sa conception. L'objectif du projet 6 exécuté au Cameroun était de résorber d'environ 38 MW le déficit d'approvisionnement tout en répondant à la demande croissante d'énergie grâce à la construction d'une centrale thermique de 86 MW. En ayant pour but d'accompagner l'expansion industrielle, le projet risquait d'avoir de grandes répercussions négatives sur le bien-être environnemental et social, sans pour autant prendre en compte dans ses objectifs et sa conception les implications et l'alignement par

rapport à la CV-LCC. En outre, il s'agit d'une centrale thermique au fioul lourd qui ne serait pas approuvée par la Banque eu égard aux politiques actuelles, car elle ne cadre pas avec les objectifs de l'institution en ce qui concerne la croissance verte et la lutte contre le changement climatique.

Comme nous l'avons vu à la section *Caractéristiques communes et différences entre les secteurs de l'Énergie et du Transport*, il existe une approche binaire claire des options d'investissement dans les infrastructures vertes dans le secteur de l'énergie. La situation est moins claire dans le secteur des transports. L'amélioration de la connectivité des transports est essentielle, mais les routes sont rarement totalement vertes, comme nous l'avons vu à la section *Modèles d'investissement dans la croissance verte en vue d'infrastructures d'énergie et de transport durables*. Par exemple, le projet 4 au Rwanda est un projet stratégique de construction de route présentant un potentiel commercial (partie intégrante d'une initiative de corridor reliant le pays à la République démocratique du Congo), la route traverse une zone forestière écologiquement sensible. De plus, la durée de vie de la route n'était que de 15 ans, ce qui est relativement court comparé aux normes de conception d'autres routes dont la durée de vie a par la suite été portée à 20 ans. Cela fait ressortir le caractère non binaire de la détermination des aspects liés à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique dans l'investissement routier – d'autant plus qu'il y a des aspects à considérer au cas par cas. Pour ce qui est du projet 5 qui concerne une autoroute à péage au Sénégal, par exemple, l'intervention est susceptible d'accroître les volumes de trafic. En outre, il s'agit là d'une autoroute à péage (nécessitant un itinéraire parallèle sans péage) qui vient accentuer le volume de trafic, les émissions de gaz à effet de serre et les perturbations environnementales au sens large. C'est donc dire que ce projet ne cadre pas avec les objectifs de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique.

Les trois projets les mieux cotés étaient menés tous dans le secteur de l'énergie, ce qui reflète l'approche

binaire claire des options d'investissement dans les infrastructures « vertes ». Les performances dans le secteur des transports ont été moins fortes, ce qui traduit le fait que les interventions de transport routier dans ce secteur sont rarement totalement écologiques.

Les facteurs de réussite présents dans les projets les plus performants comprennent une harmonisation claire avec la stratégie de la Banque en matière de CV-LCC, une conception de projet clairement ciblée pour atteindre les objectifs de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique et la réduction de la dépendance des pays à l'égard des sources d'énergie non renouvelables.

Les caractéristiques des projets moins performants comprennent le manque de théorie cohérente du changement ou de cadre logique d'appui à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique, l'absence de prise en compte claire des effets sur l'environnement et la nette contradiction entre les objectifs des projets et les buts définis en matière de croissance verte et de lutte contre le changement climatique.

Efficacité du développement

L'efficacité des sept projets a été évaluée à l'aune des résultats obtenus en terme de produits et d'effets. Le tableau 6 résume les scores d'efficacité par projet.

Constatation 11. L'efficacité globale des projets de l'analyse groupée est satisfaisante en ce qui concerne les produits et les effets obtenus, avec un score moyen légèrement plus élevé que celui de la pertinence. Les différences dans les résultats en matière de développement entre les secteurs de l'énergie et des transports ont également été moins marquées.

L'annexe technique 4 présente les résultats obtenus pour chacun des projets en ce qui concerne les capacités et la production d'énergie, les tonnes

Tableau 6 : Résumé des scores d'efficacité en matière de développement pour les ERP

Score du projet	Projet
Très satisfaisant (4)	1, 2, 4
Satisfaisant (3)	3, 5, 7
Insatisfaisant (2)	6
Très insatisfaisant (1)	Aucun
	Score moyen : 3,28

de dioxyde de carbone réduites, le pourcentage des énergies renouvelables, le nombre de routes construites, la connectivité et l'accès aux services d'énergie et de transport, de même que la réduction du temps de déplacement et de circulation des véhicules. Trois des sept projets ont été jugés très satisfaisants par rapport aux produits et aux résultats en lien avec la croissance verte et la lutte contre le changement climatique. Les projets 1 et 2 ont montré que les solutions de production d'énergies renouvelables de substitution peuvent générer des avantages importants liés à la CV-LCC, et le projet 4 a garanti une protection appropriée des forêts affectées pendant la construction des routes et un entretien approprié par la suite.

Le projet de distribution d'électricité au Rwanda met en évidence la nécessité d'utiliser des hypothèses réalistes concernant les prix de l'énergie et l'accessibilité pour mettre en route la croissance verte. L'une des préoccupations majeures est de savoir si le prix de l'électricité peut être rendu abordable pour les populations rurales, notamment en ce qui concerne son utilisation pour la cuisson afin de réduire la consommation de bois de chauffage et d'autres produits de la biomasse tels que le charbon de bois. Les solutions hors réseau deviennent plus efficaces et abordables et peuvent être soutenues pour accroître l'équité (par exemple pour les agriculteurs de subsistance incapables de payer des factures de services publics) à l'appui des objectifs définis au titre du Top 5 de la BAD. Ceci pourrait aider les plus pauvres qui n'ont pas les moyens de payer des factures de services publics,

et ceux des régions les plus éloignées. De façon plus générale, ces solutions renforcent la nécessité de combiner la mobilisation au niveau des politiques sectorielles (peut-être par le biais des opérations d'appui programmatique sectorielles) ainsi qu'au niveau des projets.

Dans le secteur des transports, les projets routiers (en l'occurrence les projets 4, 5 et 7) ont rarement des résultats totalement écologiques sur le plan du développement, mais leurs avantages peuvent être optimisés par l'utilisation de contrats d'entretien à durée déterminée (tels qu'ils sont mis en œuvre dans le projet 4) et d'accords de PPP (comme dans le projet 5 au Sénégal). Les avantages des projets routiers sur le plan du développement reflètent généralement l'amélioration de la connectivité et le potentiel de croissance et de diversification économiques. Le projet 4 au Rwanda a obtenu un résultat très satisfaisant, car il a permis de réduire les émissions dans l'atmosphère et le temps de déplacement a diminué de six à trois heures, tout en soutenant l'intégration régionale par la réduction des temps de déplacement vers l'est de la République démocratique du Congo. Les deux autres projets exécutés dans le domaine des transports (projets 5 et 7) ont obtenu un score satisfaisant. Le projet 5 au Sénégal a contribué à la réduction du temps de déplacement, qui est passé de 90 minutes à 30 minutes grâce aux économies réalisées sur les coûts d'exploitation des véhicules, mais attire beaucoup moins de poids lourds que prévu. Ceux-ci utiliseront probablement des routes sans péage et plus embouteillées. Le projet 7, au Cameroun, fonctionne

très bien d'un point de vue technique, mais constitue uniquement la première phase de développement d'un corridor régional et n'en tirera donc pas encore tous les dividendes.

Le projet 3 au Rwanda a obtenu des résultats satisfaisants. Seul le projet 6 a reçu un score insatisfaisant, puisque son principal avantage est de réduire les pannes de courant de 500 heures par année pour environ 76 000 consommateurs. Si l'objectif de production d'électricité est atteint, il reste que du point de vue de la CV-LCC, cette production n'est pas propre, même si la documentation indique que cela représente une quantité négligeable des émissions mondiales.

Les facteurs de réussite présents dans les projets les plus performants s'articulent notamment comme suit : veiller à ce que les préoccupations d'ordre environnemental soient explicitement prises en compte dans les prestations servies ; utiliser des contrats d'entretien à terme pour maximiser les résultats en matière de croissance verte et de lutte contre le changement climatique ; et coaliser l'engagement au niveau des politiques sectorielles. Les caractéristiques des projets moins performants comprennent l'incapacité de tenir compte d'hypothèses réalistes dans la conception du projet et l'incapacité de démontrer et de documenter des résultats clairs dans le domaine de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique.

Efficiences dans l'utilisation des ressources

Les projets ont été notés selon que les ressources ont été utilisées en temps voulu et de façon rentable et qu'il y a eu des problèmes de retard ou d'allocation financière de la Banque. Le tableau 7 résume les scores d'efficacité par projet.

Constatation 12. L'efficacité a obtenu le score le plus faible par rapport aux autres critères d'évaluation, avec plus de la moitié des projets de l'échantillon ayant obtenu un score insatisfaisant en raison principalement de retards dans l'exécution. Aucune différence majeure n'a été observée en matière d'efficacité entre les projets énergétiques et les projets exécutés dans le domaine des transports.

Les données sur les ERP recueillies des échantillons de projet examinés indiquent que les projets ne sont pas performants à un niveau satisfaisant du point de vue de l'efficacité, essentiellement en raison des retards de mise en œuvre. Cela s'explique par leur complexité, y compris la qualité technique des interventions dans les secteurs de l'énergie et des transports.

Dans le secteur de l'énergie, l'économie de l'énergie solaire s'améliore grâce aux progrès techniques couplés à la possibilité de mise à l'échelle. Le projet 1 au Maroc a enregistré un résultat très satisfaisant, car il a bénéficié d'une vérification technique excellente et approfondie, d'un prix d'adjudication

Tableau 7 : Résumé des scores d'efficacité pour les ERP

Score du projet	Projet
Très satisfaisant (4)	1
Satisfaisant (3)	3, 4,
Insatisfaisant (2)	2, 5, 6, 7
Très insatisfaisant (1)	
Score moyen :	
2,57	

concurrentiel et d'une exécution efficace. Le processus d'appel d'offres international visant à sélectionner le consortium privé pour la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien a été très concurrentiel, ce qui a permis d'obtenir des offres de qualité (c'est-à-dire un meilleur rapport qualité-prix).

Le projet 3 au Rwanda a obtenu un score satisfaisant, étant entendu que ce projet a été bien exécuté dans l'ensemble. Les intervenants locaux ont indiqué que les ressources ont été utilisées rationnellement et que les processus ont exigé un degré élevé de participation et de prise de décision ascendante. Cependant, des retards ont été enregistrés parce qu'un entrepreneur n'a pas livré les prestations attendues dans les délais prescrits, ce qui a entraîné une prolongation du projet d'une année supplémentaire.

Deux projets exécutés dans le secteur de l'énergie ont obtenu des scores insatisfaisants. Le projet 2 – Kivu watt I – a été retardé de trois ans du fait de problèmes techniques et de différends avec des fournisseurs, eu égard à la complexité technologique de la production d'énergie qui passe par l'extraction à grande échelle de méthane et de dioxyde de carbone du lac Kivu au Rwanda. Le projet 6 au Cameroun, qui est un projet porté par le secteur privé, a également subi des retards en raison des allocations financières et des problèmes de décaissement des fonds, qui sont en cours de résolution.

Les deux projets exécutés dans le domaine des transports (projets 5 et 7) ont enregistré des scores satisfaisants. Dans le cas du projet 5 réalisé au Sénégal, le taux de rendement financier est insuffisant à cause d'un déficit avoisinant 50 % dans la circulation des véhicules lourds, probablement afin d'éviter les péages. Il s'agit d'un désavantage écologique puisque les mêmes véhicules circuleront sur les routes urbaines ordinaires⁶³. Pour le projet 7 au Cameroun, on a noté quelques difficultés dans la réception des fonds de contrepartie pour les mesures environnementales liées à la croissance verte et, par conséquent, les activités prévues au

titre de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique n'ont pas été réalisées.

Les facteurs qui déterminent le succès dans les projets les plus performants sont, mais pas exclusivement : une norme élevée de vérification technique ; la participation des intervenants de tous les niveaux à la prise de décisions ; et des appels d'offres concurrentiels pour accroître la rentabilité et la qualité de la conception.

Parmi les caractéristiques des projets moins performants, on peut citer : les insuffisances dans la qualité de la conception technique ; les retards dans l'exécution inhérents aux problèmes techniques ; et l'incapacité à mobiliser des fonds pour les activités se rapportant à la CV-LCC.

Le score d'efficacité des groupes de projet composites est de 2,57, le principal facteur limitant étant attribué aux retards, mais aussi aux problèmes associés aux composantes environnementales pour deux des projets routiers.

Durabilité des résultats des projets

La durabilité du projet a été évaluée en termes de durabilité globale des résultats du projet (durabilité financière⁶⁴ et institutionnelle⁶⁵) et dans quelle mesure les projets avaient pris en compte les risques spécifiques liés à la CV-LCC ou à la durabilité dans leur stratégie de conception ou de sortie, et si les projets étaient susceptibles d'être efficaces à long terme. Le tableau 8 résume les scores de durabilité par projet.

Constatation 13. La durabilité globale des projets de l'analyse groupée est satisfaisante et aucune différence marquée n'a été décelée entre les secteurs de l'énergie et des transports.

La durabilité globale des projets examinés est supérieure à un score satisfaisant, avec une forte appropriation institutionnelle et des intérêts particuliers dans la continuité des infrastructures

énergétiques et de transport. Les projets menés par les secteurs public et privé offrent des perspectives prometteuses en termes de durabilité. Cinq des sept projets sont générateurs de revenus (tous les projets du secteur de l'électricité et une autoroute à péage), et les deux autres au Rwanda et au Cameroun (projets 4 et 7) se trouvent dans des pays où, dans le cas du Rwanda, le public est fortement engagé dans l'entretien des routes, tandis qu'au Cameroun, le secteur routier bénéficie d'un important soutien des bailleurs de fonds pour renforcer l'entretien du patrimoine.

Deux projets du secteur de l'énergie (le projet 1 et le projet 3) ont obtenu un score de 4 et ont donc été jugés très satisfaisants, puisque les avantages de la CV-LCC qui en découlent démontrent la longévité des stratégies de durabilité et de sortie. Le projet 1 montre que l'intervention fonctionne à une échelle optimale, étant la première des quatre usines. Entre-temps, le Gouvernement du Maroc a marqué son engagement à long terme en faveur de l'énergie solaire renouvelable. La viabilité financière et économique des projets a été assurée par la mise en place d'un mécanisme institutionnel garantissant l'équilibre financier de chaque projet et couvrant tous les coûts de construction, de réparation et d'entretien des équipements. Le projet 3 au Rwanda se singularise par le degré d'appropriation dont font montre la plupart des utilisateurs finaux – les ménages souhaitent effectivement être raccordés au réseau et bénéficier d'une alimentation électrique fiable, ce qui met la pression sur l'entreprise de services publics

pour qu'elle assure un approvisionnement fiable en électricité.

Le projet 2 exécuté au Rwanda a obtenu un score de 3 parce que l'accent est mis sur la sécurité, compte tenu du fait que l'opération est intrinsèquement à haut risque (les fuites de méthane du fond du lac Kivu demeurent une menace et le lac fait partie de la frontière avec la République démocratique du Congo). Le projet 6 au Cameroun a reçu un score de 2, car même s'il est financièrement viable, ce projet constitue une source de pollution ; il ne préconise pas de solutions durables du point de vue environnemental.

Dans le secteur des transports, le projet 4 au Rwanda a enregistré des résultats très satisfaisants eu égard à l'existence d'un contrat d'entretien périodique, et au regard d'un niveau d'engagement stratégique élevé sur le plan sécuritaire et de la volonté manifeste du Gouvernement rwandais à mobiliser des ressources pour financer les infrastructures routières. Le projet 5 a obtenu un score satisfaisant – une autoroute à péage au Sénégal, adossée sur un contrat de partenariat public-privé couvrant une période de 30 ans –, ce qui constitue une indication d'un investissement majeur financièrement viable. Toutefois, du point de vue de la croissance verte, le projet induira plus de circulation, et représente donc une source de pollution à long terme. Enfin, le projet 7 exécuté au Cameroun n'est pas encore exploité à la pleine mesure de ses capacités. La Banque mondiale a contribué à hauteur de 200 millions de dollars US à l'entretien des routes et au renforcement

Tableau 8 : Résumé des scores de durabilité pour les ERP

Score du projet	Projet
Très satisfaisant (4)	1, 3, 4
Satisfaisant (3)	2, 5, 7
Insatisfaisant (2)	6
Très insatisfaisant (1)	
Score moyen : 3,28	



institutionnel sur la base d'un réseau, de sorte que le projet obtient un score satisfaisant. Mais, pour les mêmes raisons que les autres infrastructures routières, ce projet est susceptible d'être une plus grande source de pollution à cause de la congestion accrue de la circulation dans les années à venir.

Les facteurs de réussite présents dans les projets les plus performants comprennent l'alignement sur les priorités du gouvernement et l'engagement à long terme vis-à-vis du secteur d'intervention ; la mise en place de dispositifs institutionnels solides pour appuyer la viabilité financière ; ainsi que la pertinence par rapport aux utilisateurs finals et leur adhésion dès le départ.

Si le projet jugé insatisfaisant a présenté certains éléments de durabilité, le fait de ne pas tenir compte

de la durabilité environnementale ni des mesures de sauvegarde dans l'exécution constitue la preuve que cette intervention n'est pas durable.

Les données sur les ERP issues de l'analyse de l'échantillon des projets d'énergie et de transport examinés montrent que les interventions qui tiennent compte explicitement de leur impact sur la croissance verte et la lutte contre le changement climatique et maintiennent les mesures de protection de l'environnement pendant l'exécution sont plus susceptibles d'apporter une contribution soutenue à la CV-LCC que les projets qui n'offrent pas de telles mesures de protection de l'environnement.

Suivi et évaluation des projets

Le suivi et l'évaluation des projets de la Banque dans les secteurs de l'énergie et du transport échantillonnés pour cette évaluation groupée ont été évalués selon deux dimensions : si le système de S&E est en place et intégré tout au long du cycle du projet et les activités de renforcement du système de S&E et le suivi des progrès dans la mise en œuvre du S&E concernant la CV-LCC. Le tableau 9 résume les scores de suivi-évaluation par projet.

Constatation 14. Les performances globales des sept projets échantillons analysés ont été jugées satisfaisantes en matière de suivi-évaluation.

Les données sur les ERP issues de l'analyse de l'échantillon des projets d'énergie et de transport examinés montrent que si les performances en matière de suivi-évaluation sont variables dans l'ensemble du portefeuille, les projets dans leur globalité affichent une performance satisfaisante en rapport avec le suivi-évaluation de la CV-LCC.

Deux projets dans le domaine de l'énergie (en l'occurrence le projet 1 et le projet 3) ont été jugés très satisfaisants. Au Maroc, le projet 1 a fait l'objet d'une surveillance technique élevée (par l'Agence marocaine pour l'énergie durable – en abrégé MASEN). Le suivi du projet a été amélioré parce qu'il devait répondre aux critères édictés par plusieurs partenaires de développement et que des missions de supervision conjointes ont été menées. La Banque a participé à toutes les missions de supervision conjointes. Des indicateurs de résultats et de niveau d'impact ont aussi été inclus pour

surveiller la part cible des énergies renouvelables dans l'approvisionnement énergétique du Maroc et la porter à 370 GWh au plus tard en 2016, bien que les cibles de construction de la centrale solaire aient été atteintes et dépassées (la production étant de 414 GWh à la date d'achèvement du projet). En outre, le cadre logique du projet 1 comprenait des indicateurs de résultats des cibles de réduction des gaz à effet de serre, qui ont quasiment été atteints à la date de fin du projet. Dans l'ensemble, le projet 1 a induit une réduction de 217 000 tonnes de dioxyde de carbone (la cible de réduction était de 240 000 tonnes de dioxyde de carbone). Le projet 3 a réalisé des bénéfices en instaurant le « paiement par produits » qui a permis de mettre réellement l'accent sur la conformité aux principaux jalons. Cela justifie une application plus large. De plus, le projet 3 comprenait des indicateurs de résultats pour surveiller le nombre de ménages et d'établissements prioritaires dans les provinces du nord et de l'ouest du Rwanda ayant accès à l'électricité au moyen de sous-stations (réhabilitées). Grâce au projet, en tout 25 438 ménages et 179 écoles ont été raccordés au réseau électrique national, comme l'ont été 29 centres de santé et 25 bureaux sectoriels et d'administration de cellules dans la zone du projet, ce qui représentait 70 % de l'objectif total.

Pour les autres interventions du secteur de l'énergie, le projet 2 ne comportait pas d'indicateurs du cadre logique enregistrés relatifs à une réduction des émissions de gaz à effet de serre qui serait due à l'utilisation de l'énergie provenant du méthane contenu dans le lac Kivu. Toutefois, des rapports

Tableau 9 : Résumé des scores de suivi-évaluation pour les ERP

Score du projet	Projet
Très satisfaisant (4)	1, 3, 4, 5
Satisfaisant (3)	2
Insatisfaisant (2)	6
Très insatisfaisant (1)	7
Score moyen : 3,14	

financiers, techniques et environnementaux trimestriels de qualité ont été établis dans le cadre de ce projet, y compris certains rapports vérifiés de façon indépendante portant sur le « panache » de déchets rejetés dans le lac Kivu. En revanche, le projet 6 au Cameroun a pâti d'une supervision insuffisante de la BAD pendant les deux premières années, et a donc été jugé insatisfaisant dans le cadre des systèmes de suivi et d'évaluation du projet et n'offrait aucun élément factuel permettant de rendre compte ou de surveiller des activités liées à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique.

S'agissant des projets exécutés dans le secteur des transports, on note que le projet 4 a été jugé très satisfaisant en raison de l'excellente supervision dont a fait preuve un gestionnaire de tâches expérimenté de la Banque dans le pays. Un consultant a été recruté pour contrôler et superviser les travaux routiers, sensibiliser les populations affectées aux mesures de sécurité et de protection de l'environnement et assurer le respect des lois et réglementations nationales. De même, le projet 5 concernant l'autoroute à péage au Sénégal, a obtenu des résultats très satisfaisants ; ce projet de PPP a bénéficié de l'apport de plusieurs bailleurs de fonds et d'un haut degré de responsabilisation. Ainsi, les recommandations formulées et les mesures convenues lors des diverses missions de supervision de la Banque pour le projet 5 ont été pleinement mises en œuvre. Au Cameroun, en revanche, le projet 7 a été jugé très insatisfaisant par rapport au suivi-évaluation de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique.

Ici, la cellule d'exécution du projet ne comprenait aucun environnementaliste et les rapports sur l'état d'exécution du projet ne couvraient pas comme il se doit les facteurs environnementaux, et rien n'indiquait que les activités de plantation d'arbres ont été réalisées comme prévu pour réduire l'impact environnemental de la construction de routes.

Les facteurs de réussite présents dans les projets les plus performants comprennent la présence d'un niveau élevé de supervision technique, les missions régulières de supervision conjointe, la supervision par un responsable de mission expérimenté de la Banque dans le pays, l'inclusion des indicateurs relatifs à la CV-LCC dans le cadre logique du projet et l'obligation de rendre compte à plusieurs partenaires de développement.

En revanche, les caractéristiques des projets moins performants sont liées à une supervision insuffisante de la part du personnel de la BAD et à un manque d'apport et de supervision de la part des spécialistes de l'environnement, ce qui a limité la prise en compte des impacts de la croissance verte et de la lutte contre le changement climatique dans les rapports.

Le score combiné pour le suivi-évaluation est de 3,14. Un bon suivi-évaluation nécessite d'être bien structuré, planifié et pourvu en effectif adéquat. De plus, il convient d'envisager la possibilité de structurer un plus grand nombre de marchés de manière à fournir un « paiement par produits » (ou effets), étant entendu que cela recouvre l'examen des performances.

Tableau 10 : Résumé des scores de performance de la Banque pour les ERP

Score du projet	Projet
Très satisfaisant (4)	1, 2, 3, 4
Satisfaisant (3)	
Insatisfaisant (2)	5, 6
Très insatisfaisant (1)	7
	Score moyen : 3

Performance de la Banque

La performance de la Banque a été évaluée en fonction des ressources financières et humaines, des procédures et de la capacité de la Banque à exécuter le projet de manière adéquate. En ce qui concerne la croissance verte et la lutte contre le changement climatique, il a également été évalué si le projet démontrait que la Banque avait apporté une valeur ajoutée et fait preuve d'un partenariat efficace au titre des projets liés à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique. Le tableau 10 résume les scores de performance de la Banque par projet.

Constatation 15. La performance globale de la Banque concernant les projets de l'analyse groupée a été jugée satisfaisante, même si les résultats au niveau des projets ont été mitigés.

Les données des évaluations des résultats des projets fournissent la preuve que la performance du groupe de projets d'énergie et de transport financés par la BAD est globalement satisfaisante, même si l'on y note un haut degré de variabilité. Trois des quatre projets énergétiques (projets 1, 2 et 3) ont été « très satisfaisants » et ont obtenu un score de 4. Le projet 1 a obtenu un financement des Fonds d'investissement climatiques et des Fonds pour les technologies propres (CIF-CTF), ce qui a constitué un point de départ important pour l'opérationnalisation de la première des quatre centrales solaires au Maroc. Il a également été prouvé que le contrôle et la surveillance des coûts étaient adéquats tout au long de la construction du projet et que la Banque avait fait appel à l'appui technique du chef de projet de la Banque, ainsi qu'à son expertise environnementale et sociale. Le projet 2 était relativement facile à gérer, car la BAD ne fournissait qu'une ligne de crédit et était l'un des nombreux bailleurs de fonds, mais la Banque a tout de même réalisé une bonne performance du point de vue de la supervision en apportant les preuves que les questions clés étaient suivies. Il en a été de même pour le projet 3, sur lequel aucune difficulté n'a été signalée, et la

Banque a coprésidé le groupe de travail sectoriel sur l'accès à l'énergie.

Le projet 6 a été jugé insatisfaisant compte tenu de son faible niveau de supervision par la BAD pendant les deux premières années d'exécution, ce qui a eu une incidence négative sur sa performance. Bien que la supervision se soit améliorée par la suite, de nombreuses contraintes à l'exécution du projet n'ont pas été identifiées suffisamment tôt. La Banque a plus tard apporté son concours à l'amélioration de la gestion de ses ressources, renforçant davantage sa collaboration avec les partenaires du programme.

Parmi les projets du secteur des transports, le projet 4 a été jugé « très satisfaisant » en raison de l'expertise avérée du bureau extérieur. La Banque s'est impliquée activement dans toutes les questions techniques et liées à l'exécution, tout comme dans le suivi, afin de faire avancer la réalisation du projet. En outre, l'appui de la BAD au projet a ouvert la voie à la mobilisation de ressources auprès de la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA).

Au Sénégal, le projet 5 a été jugé insatisfaisant, principalement parce que le problème de la décharge de Mbeubeuss n'a pas été résolu, même s'il a été utilisé de manière évidente pour justifier le projet d'un point de vue environnemental. La collaboration des parties prenantes clés lors des visites de sites a permis de constater que, pour de nombreux Sénégalais, cette décharge constitue une source importante de pollution de l'air, de l'eau et du sol. Enfin, au Cameroun, le projet 7 a été jugé très insatisfaisant d'un point de vue environnemental. Un audit a révélé que le projet n'était conforme ni à la Politique environnementale de la BAD (2004), ni aux Procédures d'évaluation environnementale et sociale (PEES) à cause, entre autres, du manque de paramètres de suivi mesurables dans les PEES.

Parmi les facteurs de réussite des projets les plus performants, on peut citer : la mobilisation efficace de financements supplémentaires pour la croissance

verte et la lutte contre le changement climatique ; la continuité de la gestion et de la supervision des projets ; un contrôle rigoureux des coûts ; et l'accès à l'appui technique approprié en matière de CV-LCC, y compris l'expertise des bureaux extérieurs.

Les projets les moins performants se caractérisent par : une supervision insuffisante de la part de la BAD au cours de l'exécution initiale pour pouvoir détecter rapidement les contraintes d'exécution ; et, plus fondamentalement, l'incapacité à répondre à des préoccupations environnementales claires ou à respecter les procédures de la Banque au cours de la conception et de l'exécution.

Le score composite du groupe pour la performance de la Banque est de 3. Une bonne continuité de la gestion des projets par les chefs de projet nationaux dans les pays peut faire une énorme différence, comme le montrent les projets 1 et 4.

Performance des pays

Ces scores ont été attribués en fonction de la question de savoir si le projet et les DSP indiquent que le pays a adopté des politiques et des stratégies, qu'il dispose des structures institutionnelles nécessaires pour soutenir les opérations menées dans le cadre des projets relatifs à la CV-LCC. Les scores attribués à chacun des sept projets ci-dessous (tableau 11) ont été déterminés en fonction de l'engagement politique à long terme du projet

et des mesures d'incitation mises en place pour atteindre les objectifs fixés en matière de CV-LCC.

Constatation 16. La performance globale du groupe de projets par rapport à la performance des pays a été jugée satisfaisante. Deux projets ont été jugés insatisfaisants et aucune différence claire n'est apparue entre le secteur de l'énergie et celui des transports.

Dans le secteur de l'énergie, les projets 1 et 3 ont obtenu un score « très satisfaisant ». Le projet 1 a par ailleurs obtenu une bonne note dans le cadre de l'examen de l'état de préparation de la BAD/GGGI. Il a été jugé « vert » en vertu des indicateurs réglementaires pour les énergies renouvelables (RISE), sur la base d'un degré élevé d'alignement du leadership stratégique et politique sur les objectifs en matière de croissance verte et de lutte contre le changement climatique, soutenu par une stratégie claire, la Stratégie nationale de l'énergie (SNE), 2009. MASEN, en tant que maître d'ouvrage, s'est montré tout à fait capable de soutenir les opérations du projet suivant une perspective axée sur la CV-LCC. Le projet 3 au Rwanda a aussi obtenu un score très satisfaisant pour la remarquable appropriation dont il a fait preuve au niveau des services publics et des districts, et pour l'adéquation de ses systèmes de surveillance.

Le projet 2 a obtenu un score satisfaisant en raison des problèmes financiers et de tarification résultant de mauvaises relations entre le ministère des Finances et Contour-Global, le partenaire du projet.

Tableau 11 : Résumé des scores de performance des pays pour les ERP

Score du projet	Projet
Très satisfaisant (4)	1, 3, 4
Satisfaisant (3)	2, 5
Insatisfaisant (2)	6, 7
Très insatisfaisant (1)	
	Score moyen : 3,14

Au Cameroun, le projet 6 a été jugé insatisfaisant, car les activités ayant trait à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique n'ont pas mis en évidence la nécessité de traiter de façon explicite les questions environnementales tout au long de l'exécution du projet.

Dans le secteur des transports, le projet 4 a obtenu un score très satisfaisant compte tenu de la présentation de stratégies sectorielles claires dans le pays – par exemple, toutes les routes doivent inclure la plantation d'arbres et des considérations environnementales, et des mesures d'atténuation ont été définies lors des étapes de conception du projet. Le projet 5 n'a obtenu qu'un score satisfaisant parce qu'il a dû faire face à des problèmes d'acquisition de terres, ce qui relève de la responsabilité du gouvernement. Au Cameroun, le projet 7 a été jugé insatisfaisant en raison d'un manque de capacités de gestion environnementale dans le cadre de son exécution.

Le score composite du groupe de projets pour la performance des pays était de 3,14. La performance des pays a varié considérablement, avec de grands écarts entre d'une part le Maroc et le Rwanda, qui obtiennent de très bons résultats, et d'autre part le Cameroun et le Sénégal, où les performances ne sont pas bonnes, notamment en ce qui concerne l'alignement sur les aspects liés à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique dans les stratégies nationales. Les engagements politiques à long terme en faveur des projets relatifs à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique sont plus apparents au Rwanda et au Maroc en ce qui concerne les

objectifs d'atténuation et d'adaptation en matière de croissance verte et de lutte contre le changement climatique. Cette constatation est conforme aux conclusions de l'examen de l'état de préparation. [L'annexe technique 6](#) présente une revue détaillée de l'évolution des DSP et de la prise en compte des questions relatives à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique dans les cinq pays visés par des études de cas.

Parmi les facteurs de réussite présents dans les pays les plus performants, on peut citer : un degré élevé de leadership stratégique et politique ; l'alignement sur les objectifs de croissance verte et de lutte contre le changement climatique de la Banque ; une stratégie claire ; l'appropriation à tous les niveaux d'intervention ; et des systèmes de surveillance solides. Les pays les moins performants se caractérisent entre autres par de mauvaises relations avec les principales institutions concernées et les partenaires des projets, ainsi que par l'incapacité à atteindre les objectifs spécifiques relatifs à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique ; ils tendent à les traiter uniquement comme une problématique transversale plutôt que comme un objectif d'intervention central.

Le score global obtenu sur les projets par rapport à la performance des pays s'est avéré fortement tributaire des liens entre l'ambition en matière de CV-LCC et les stratégies des pays. Cela démontre l'importance de l'implication de la Banque au niveau politique pour créer un environnement propice qui prend en compte les interventions axées sur la croissance verte et la lutte contre le changement climatique. ■



Questions clés et enseignements

Questions clés

La présente évaluation groupée vise à répondre à deux questions majeures d'évaluation, à savoir : *Dans quelle mesure la Banque a-t-elle bien intégré la CV-LCC dans ses interventions relevant des secteurs de l'énergie et des transports ? Et dans quelle mesure les projets liés aux infrastructures (énergie et transport) financés par la Banque qui intègrent dans leur conception la croissance verte et le changement climatique ont-ils été performants en termes de pertinence, d'efficacité, d'efficience et de durabilité ?* L'analyse présentée dans ce rapport a permis d'identifier un certain nombre de problématiques importantes en rapport avec ces questions.

Au niveau de la Banque, des éléments factuels évidents attestent que l'engagement s'est accru à l'égard des considérations relatives à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique depuis la publication en 2013 de la stratégie en matière de CV-LCC. L'évolution de la politique énergétique de la Banque depuis 2012 reflète clairement cette tendance (constatation 1). Si l'accent explicite mis sur la croissance verte et la lutte contre le changement climatique dans les interventions de la BAD dans le secteur des transports est plus récent, les toutes dernières publications de la Banque font état d'une intégration plus marquée des considérations liées à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique dans les opérations sectorielles (constatation 2). Cette analyse groupée a mis en exergue un certain nombre de problèmes majeurs, notamment la nature moins binaire des interventions dans le secteur des transports (qui sont rarement entièrement axées sur la CV-LCC), et le manque de politique sectorielle claire et d'orientations sur la façon dont les considérations en matière de croissance verte et de lutte contre

le changement climatique peuvent être évaluées équitablement dans les interventions menées au titre du secteur des transports.

Comme cela a été présenté dans la section *Amélioration de la gestion des ressources pour appuyer les réformes en matière d'énergie et de transport durables* et résumé dans la constatation 3, un autre problème important lié à la croissance verte et à la lutte contre le changement climatique au niveau de la Banque est la disponibilité et l'accès à un financement climatique plus large. La BAD a fait preuve d'une impressionnante capacité à mobiliser des fonds supplémentaires substantiels auprès d'un éventail de sources, singulièrement le Fonds pour les technologies propres, le Programme de valorisation à grande échelle des énergies renouvelables (SREP), le Fonds pour l'environnement mondial et le Fonds vert pour le climat. La disponibilité croissante de ressources pour financer les interventions dans les domaines de la CV-LCC par l'entremise de ces sources peut contribuer à l'écologisation des futures interventions de la BAD dans le secteur des infrastructures, tout en restant en cohérence avec l'intégration croissante des questions de CV-LCC dans les politiques de la Banque relatives à l'énergie et aux transports.

Outre le renforcement manifeste de l'engagement des politiques sectorielles envers la croissance verte et la lutte contre le changement climatique et l'accès au financement climatique, la BAD dispose d'un certain nombre d'outils qui se sont avérés efficaces pour soutenir l'intégration des aspects liés à la CV-LCC dans les politiques, stratégies et opérations de la Banque. L'engagement soutenu au niveau des politiques moyennant des opérations d'appui programmatique s'est avéré un moyen efficace d'intégrer les considérations de CV-LCC dans le secteur des infrastructures lorsqu'il est étayé par

une programmation pays pertinente (constatation 4). Les programmes de la BAD dédiés au partage des connaissances jouent un rôle majeur dans ce domaine en favorisant l'atteinte des objectifs de CV-LCC dans les interventions sectorielles (constatation 5). Comme indiqué ci-dessus, les progrès sont plus avancés dans le secteur de l'énergie comparativement au secteur des transports.

Même si le portefeuille énergétique de la Banque est plus clairement aligné sur les objectifs de CV-LCC, il demeure nécessaire d'élargir la portée géographique de ces interventions au-delà du nombre relativement restreint de pays où elle a déjà fait ses preuves et où l'engagement en faveur de la croissance verte dans le bouquet énergétique est manifeste. Les défis liés à l'extension des investissements signifient que des flux de financement innovants sont nécessaires pour appuyer cet élargissement et aider les pays membres régionaux à abandonner la production d'électricité à base de combustibles fossiles (constatations 6, 7, 8). Comme indiqué ci-dessus, de nombreuses possibilités subsistent dans l'accès au financement pour les interventions énergétiques axées sur la croissance verte et la lutte contre le changement climatique, ce qui pourrait aider à doper cette croissance.

Une autre question essentielle, en particulier pour le secteur des transports, se trouve être le rythme rapide de l'urbanisation sur le continent qui non seulement crée des problèmes importants, mais représente aussi une source de possibilités. S'attaquer efficacement au défi de l'urbanisation dans les deux secteurs est une question cruciale pour la Banque. En raison d'une croissance démographique de plus de 80 % prévue dans les villes du continent africain au cours des 30 prochaines années, cette question va continuer à gagner en importance, parallèlement à l'impératif de traiter efficacement les problèmes de croissance verte et de lutte contre le changement climatique dans l'ensemble du groupe « Infrastructures » de la Banque.

Au niveau du groupe de projets, le portefeuille d'infrastructures durables axées sur la croissance

verte et la lutte contre le changement climatique affiche des notes satisfaisantes à l'aune de tous les critères d'évaluation édictés par le Comité d'aide au développement de l'Organisation pour la coopération et le développement économiques. Parmi les points clés identifiés dans la section *Performance des projets objets de l'évaluation groupée*, on peut citer la différence marquée entre le secteur de l'énergie et celui des transports en ce qui concerne la facilité avec laquelle les interventions peuvent être classées comme des investissements portant sur la croissance verte et la lutte contre le changement climatique, ce qui se traduit par des scores de pertinence plus élevés pour les interventions réalisées dans le secteur de l'énergie.

Outre la pertinence, l'évaluation groupée indique que les projets les plus performants dans les deux secteurs du groupe présentaient des caractéristiques similaires, notamment la continuité de la gestion par le personnel de la Banque par l'entremise des chefs de projet généralement basés dans le pays ; l'accès à l'expertise technique appropriée en matière de CV-LCC ; et un environnement propice au niveau du pays.

Enseignements

1. L'établissement d'un cadre stratégique sectoriel clair, étayé par des politiques et stratégies complémentaires, peut favoriser l'intégration des considérations liées à la CV-LCC dans les interventions sectorielles. Dans le cas du secteur énergétique, la Politique du secteur de l'énergie, la Stratégie décennale et le Nouveau pacte pour l'énergie en Afrique (NDEA) intègrent tous clairement des considérations liées à la CV-LCC. Le secteur des transports, en revanche, ne dispose pas d'un cadre stratégique global équivalent et n'a commencé que plus récemment à tenir compte de manière substantielle des questions de CV-LCC.
2. Concevoir des interventions clairement alignées sur les objectifs de la CV-LCC est plus difficile

- pour les projets du secteur des transports. Compte tenu de la complexité et des compromis accrus dans la définition des interventions appropriées relatives à la CV-LCC dans ce secteur, la réalisation d'une analyse approfondie sera bénéfique pour déterminer quelles sont les principales caractéristiques de la CV-LCC dans le secteur des transports pour améliorer la qualité à l'entrée, la mise en œuvre et la supervision. Plus de travail est nécessaire pour aider à définir ce qui constitue la CV-LCC et comment il peut être mesuré au niveau du secteur.
3. Les projets les plus performants évalués dans le cadre de l'analyse groupée sont ceux qui combinent un engagement au niveau de la politique sectorielle avec des interventions de projet dans lesquelles des mesures claires sont adoptées pour garantir une prise en compte explicite des considérations environnementales tout au long de la réalisation et, en ce qui concerne le secteur des transports, des contrats d'entretien à durée déterminée sont utilisés pour maximiser les résultats en matière de CV-LCC.
 4. Les projets du secteur énergétique alignés sur la CV-LCC sont réalisés avec succès dans des pays qui ont déjà pris des engagements fermes en faveur des objectifs de la CV-LCC dans leur bouquet énergétique. Si la BAD veut atteindre l'objectif de sa grande priorité d'Éclairer l'Afrique, elle doit faire beaucoup plus dans les pays qui ne donnent pas actuellement la priorité à la CV dans le secteur énergétique. Il incombe à la BAD d'essayer de créer une dynamique en faveur de la CV-LCC dans les pays où la sensibilisation est moindre et où d'autres priorités prennent le dessus. La production d'électricité est une activité à forte intensité de capital et pour y parvenir, il convient de réaliser des investissements novateurs appuyés par des programmes efficaces de partage des connaissances.
 5. Un manque de cohérence dans les responsabilités régionales à travers l'Afrique est un obstacle au développement de solutions appropriées relative à la CV-LCC, en particulier en ce qui concerne les normes techniques harmonisées dans le secteur des transports. Malgré cet obstacle, en mettant l'accent sur le développement des couloirs de transit et l'amélioration des passages frontaliers, les investissements de la Banque sont en mesure de tirer parti des gains d'efficacité et d'efficacité liés à la CV-LCC. Ceci est cohérent avec les priorités de la Banque « Top 5 » et les objectifs de la CV-LCC à condition qu'il soit géré avec soin.
 6. Les projets qui s'alignent clairement sur les priorités gouvernementales, qui s'appuient sur un engagement sectoriel à long terme et un engagement national, qui établissent des mécanismes institutionnels solides pour appuyer la viabilité financière et qui nouent un dialogue efficace avec les utilisateurs finaux dès le début ont la plus grande probabilité de durabilité.
 7. L'élaboration de stratégies et solutions en matière de CV-LCC efficaces et appropriées au niveau national nécessite du temps, des ressources et des consultations approfondies. La Banque a obtenu les meilleurs résultats dans les secteurs où la CV-LCC est soutenue par un solide leadership national ; lorsque ces conditions ne sont pas réunies, une panoplie d'instruments, dont les OAP et des produits du savoir et d'appui aux projets peuvent contribuer à créer un environnement favorable à la CV-LCC. Cela donne à penser que l'accent mis sur la CV-LCC doit être maintenu et intégré sur plusieurs cycles de DSP. ■



Annexes

Annexes techniques	64
Annotations	65

Annexes Techniques

Les annexes ne sont disponibles qu'en anglais. Le document « Technical Annexes » se trouve sur la page suivante:

<https://idev.afdb.org/fr/document/evaluation-de-lintegration-de-la-croissance-verte-et-du-changement-climatique-dans-les-0>

1. Questions d'évaluation détaillées
2. Théorie du changement
3. Tableaux de bord « scorecard » du portefeuille
4. Performance d'Évaluations des résultats des projets
5. Synthèse des résultats de l'ARP au niveau du cluster
6. Stratégies pays CV-CC/Politiques pour les secteurs de l'énergie et des transports
7. Documents examinés

Annotations

- 1 L'analyse groupée n'a pas pris en compte d'autres secteurs d'infrastructures, comme l'eau et l'assainissement. Dans le présent document, le terme « infrastructure » est utilisé uniquement pour désigner les secteurs de l'énergie et des transports, sauf indication contraire.
- 2 Les projets, interventions ou portefeuille de la Banque dans le contexte de cette évaluation groupée se réfèrent à ceux qui ont intégré la CV-LCC dans leurs conceptions. Étant donné que les systèmes de la Banque ne classent ni ne marquent les projets de cette manière, l'équipe d'évaluation a parcouru la base de données des projets de la Banque et a entrepris l'identification elle-même.
- 3 Le terme « tous les secteurs » renvoie à la totalité des projets financés par la BAD et classés comme pertinents pour la CV-LCC.
- 4 Compte tenu de l'ampleur et de la diversité des 873 interventions de la BAD liées à la CV-LCC et de la portée limitée de l'évaluation, un échantillon de 5 pays faisant l'objet d'une étude de cas a été sélectionné comme centre d'intérêt de l'évaluation en fonction de la représentativité géographique et de la disponibilité de projets disposant d'une bonne documentation et représentant autant de caractéristiques du portefeuille que possible. Pour chaque pays, quatre projets ont été retenus en vue d'une évaluation et d'une revue plus approfondies des résultats sur la base des mêmes critères que ceux de choix des pays (représentativité géographique, existence d'une documentation de RAP, représentativité du type de projet, couverture sectorielle et inclusion de certaines opérations privées).
- 5 « Politique du secteur énergétique du Groupe de la BAD », 1994.
- 6 Voir annexe 3, Politique énergétique de la BAD, 2012.
- 7 Taux d'accès de 100 % en milieu urbain et 95 % en milieu rural.
- 8 <https://www.afdb.org/en/news-and-events/african-development-bank-achieves-100-investment-in-green-energy-projects-in-2017-17721>.
- 9 Évaluation groupée par IDEV : rapport d'évaluation groupée sur la Stimulation du développement socio-économique local grâce à l'électrification rurale, mars 2018.
- 10 Rapport de revue du portefeuille par IDEV, Évaluation du secteur énergétique, juillet 2018.
- 11 <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/sectors/transport>.
- 12 Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique.
- 13 Notes d'orientation de la BAD sur le secteur de la croissance verte, septembre 2014.
- 14 BAD. « Transport en Afrique — Interventions et résultats de la Banque africaine de développement au cours de la dernière décennie », publié par IDEV en décembre 2014.
- 15 BAD, 2018. Département des infrastructures et du développement urbain — Rapport annuel 2018.
- 16 BAD, 2019. Préparation de la voie à des infrastructures adaptées au changement climatique : construire des villes durables et promouvoir une mobilité à faible émission de carbone en Afrique.
- 17 « Options de la politique de financement des infrastructures en Afrique », Département des transports, du développement urbain et des TIC, 2015.
- 18 Principalement en République d'Afrique du Sud (RSA) et en Afrique du Nord.
- 19 ICAI (Commission indépendante sur l'impact de l'aide). DFID, « Investissements dans les infrastructures urbaines et de transport », 2018.
- 20 <https://unfccc.int/news/africa-renewable-energy-initiative-increasing-renewable-energy-capacity-on-the-african-continent>.
- 21 Partenariat BAD-FEM, 2019. Intégrer le changement climatique et la gestion des ressources naturelles en vue du développement durable en Afrique.
- 22 <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/climate-investment-funds-cif>
- 23 « Programmes d'investissement indicatifs du Fonds pour les technologies propres » — Réunion de conception sur les fonds d'investissement climatiques, Potsdam (Allemagne), 21-22 mai 2008, Banque mondiale CIF/DM.2/Inf.2/Rev.1 15 mai 2008.
- 24 <https://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/climate-investment-funds-cif>.
- 25 https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/Towards_a_climate-smart_Africa_The_AfDB_and_CIF_driving_Africa_s_climate_action_-_November_2018.pdf.
- 26 Voir l'annexe 3 pour plus de plus amples détails.
- 27 <https://inspiredevolution.co.za/funds/evolution-two-fund/>.
- 28 IDEV. Évaluation indépendante des opérations d'appui programmatique de la BAD (2012-2017) : rapport de synthèse, octobre 2018.
- 29 IDEV. Évaluation des opérations d'appui programmatique du Groupe de la Banque africaine de développement : groupe « Gouvernance de l'énergie », avril 2019.
- 30 « Estimation des besoins d'investissement dans le secteur de l'électricité en Afrique 2016-2025 », AIKP, septembre 2019.
- 31 Les transports en Afrique : interventions de la BAD et résultats de la dernière décennie, Rapport d'évaluation sommaire, IDEV, décembre 2014.
- 32 Les infrastructures ferroviaires en Afrique : les options de politique de financement, Département des transports, de développement urbain et des TIC, 2015.

- 33 Corridors routiers transfrontaliers : la quête de l'intégration de l'Afrique, Département de développement urbain et des infrastructures, BAD, 2019.
- 34 Rapport d'AITB, septembre 2019 (ibid.).
- 35 <https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/unga-2019-no-room-coal-africas-renewable-future-akinwumi-adesina-30377>.
- 36 Initiative visant à produire et à fournir 10 GW d'énergie solaire d'ici 2025 pour alimenter 250 millions de personnes en électricité verte. Source : <https://www.afdb.org/en/news-and-events/desert-to-power-initiative-for-africa-18887#:~:text=Seol%20in%20the%20AfDB's%20Desert,of%20the%20world's%20poorest%20countries>.
- 37 Pascal Blanqué, Chargé en chef de l'investissement chez Amundi Asset Management, Financial Times, 13 novembre 2019.
- 38 <https://www.au.int/web/agenda2063/about>.
- 39 Corridors routiers transfrontaliers : la quête de l'intégration de l'Afrique.
- 40 <https://www.afdb.org/en/blogs/afdb-championing-inclusive-growth-across-africa/post/urbanization-in-africa-10143>.
- 41 Source : Programmes d'investissement indicatifs du Fonds pour les technologies propres — Réunion de conception sur les fonds d'investissement climatiques, Potsdam (Allemagne), 21-22 mai 2008, Banque mondiale
- 42 Préparation de la voie à des infrastructures adaptées au changement climatique : construire des villes durables et promouvoir une mobilité à faible émission de carbone en Afrique.
- 43 Source : Département des infrastructures et du développement urbain de la BAD — Rapport annuel 2017.
- 44 http://www.doingbusiness.org/reports/~/_/media/WBG/DoingBusiness/Documents/Profiles/Regional/DB2017/SSA.pdf.
- 45 <http://www.ictsd.org/bridges-news/bridges-africa/news/promoting-african-intra-regional-trade-through-trade-facilitation>.
- 46 Forum économique mondial (FEM). 2014. « Initiative en faveur des infrastructures stratégiques de l'Afrique : Gestion des programmes d'infrastructures transnationales en Afrique — défis et meilleures pratiques », Genève.
- 47 CENJA. 2013. Rapport sur le commerce international et intra-africain. 8e session du Comité du commerce. Coopération et intégration régionales, Addis-Abeba, 6-8 février 2013. Addis-Abeba : Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
- 48 ECDPM. Économie politique de l'intégration régionale en Afrique : Union africaine, Jan Vanheulekelom, janvier 2016.
- 49 Citation tirée de l'analyse de rentabilité effectuée par le DFID, 2014.
- 50 « Rapport de la réunion régionale africaine de revue de la mise en œuvre du Programme d'action d'Almaty, tenue à Addis-Abeba (Éthiopie) », Addis-Abeba (Éthiopie), 16-18 juillet 2013.
- 51 Le chemin de fer à écartement normal Isaka-Kigali, une voie ferrée commune aux gouvernements du Rwanda et de la Tanzanie, est en cours de réalisation.
- 52 Bureau du conseiller spécial pour l'Afrique (OSAA). Note de politique « Financement du développement des infrastructures en Afrique », 2015.
- 53 « Gouvernance du secteur des transports en Afrique — Gestion du secteur des transports (TSM) ». Mise en œuvre de l'appui au Programme de développement du secteur des transports EuropeAid/135595/IH/SER/Multi par Mark Q Watson et Yonas Bekele.
- 54 Rapports annuels 2017 et 2018 du Département des infrastructures et du développement urbain
- 55 ICAI (Commission indépendante sur l'impact de l'aide), DFID. « Investissements dans les infrastructures urbaines et de transport », 2018.
- 56 Cadre et directives pour l'appui au secteur aéronautique, BAD 2019.
- 57 « Améliorer la performance du portefeuille du Groupe de la Banque africaine de développement : Programme d'action », Oxford Policy Management, septembre 2013.
- 58 Même si leur gestion est assurée par des organes statutaires ou des entreprises étatiques.
- 59 https://www.newvision.co.ug/new_vision/news/1502580/kampala-entebbe-expressway.
- 60 <https://www.icsglobal.com/kampala-jinja-expressway.html>
- 61 Source : ICAI (ibid.).
- 62 Constatation de la revue du portefeuille effectuée pour le compte d'OPSCOM, 2014 (ibid.)
- 63 BAD Evaluation of Bank Strategies and Programmes in Senegal 2004 – 2013 Summary Report, IDEV, janvier 2016. Source des données techniques : Mott MacDonald.
- 64 Financial sustainability refers to whether the future financing of a given activity was included in an exit strategy; whether the interventions planned to continue after the end of the project lifetime were financially sustained/self-sustaining or otherwise sustainability funded at the end of the project.
- 65 Institutional sustainability refers to the systems, institutions, policies and procedures at the local level that need to be in place and function after the end of the project to support the continued impact of the project. With institutional sustainability, end users, beneficiaries, authorities and service providers at the local/national level have clear roles, tasks and responsibilities, and are capable of fulfilling these roles effectively.





IDEV

Évaluation indépendante du développement
Banque africaine de développement



À propos de cette évaluation

Cette évaluation groupée de projets est une pièce constitutive de l'évaluation globale sur l'intégration de la croissance verte et du changement climatique dans les interventions de la BAD. Elle couvre un groupe de sept projets de l'Énergie et du Transport dans cinq pays : Cameroun, Maroc, Mozambique, Rwanda et Sénégal pour une valeur totale de 564 millions USD.

L'évaluation a examiné dans quelle mesure la Banque a intégré la croissance verte et le changement climatique dans ses interventions du secteur d'énergie et de transports, et dans quelle mesure ces projets financés par la Banque ont fonctionné en termes de pertinence, d'efficacité, d'efficience et de durabilité.

Dans l'ensemble, l'évaluation indique que la Banque a de plus en plus renforcé l'intégration des principes de la CV-LCC dans ses politiques, stratégies et opérations sectorielles, en particulier dans le secteur de l'énergie, davantage que dans celui des transports. La Banque a également réussi à mobiliser et à tirer parti des fonds climatiques pour financer de grands projets d'infrastructure énergétique.

Les projets ont été jugés pertinents en termes d'alignement de leur conception sur les politiques, les stratégies et les besoins des bénéficiaires, et efficaces dans l'atteinte de leurs résultats attendus (extrants et effets) en termes d'intégration de la CV-LCC, mais l'efficience a été jugée insatisfaisante. La durabilité des avantages des projets a été jugée probable.

L'évaluation fournit des enseignements et des bonnes pratiques pour permettre à la Banque d'améliorer la qualité et la performance de ses interventions et éclairer le nouveau cadre stratégique pour la croissance verte et la lutte contre le changement climatique.



IDEV

Évaluation indépendante du développement
Banque africaine de développement

Groupe de la Banque Africaine de Développement
Avenue Joseph Anoma 01 BP 1387, Abidjan 01 Côte d'Ivoire
Tél. : +225 27 20 26 28 41
Courriel : idevhelpdesk@afdb.org

