

GROUPE DE LA BANQUE AFRICAINE DE DEVELOPPEMENT



**EVALUATION DE LA CONTRIBUTION DES PROJETS ET
PROGRAMMES D'INFRASTRUCTURE MATERIELLE
APPUYES PAR LA BANQUE A LA PROMOTION DE
L'INTEGRATION REGIONALE EN AFRIQUE**

**DEPARTEMENT DE L'EVALUATION DES OPERATIONS
(OPEV)**

12 juillet 2006

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Page</u>
Sigles et abréviations	i
1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE	1
1.1 Nécessité et but de l'étude	1
1.2 Signification de l'intégration régionale	2
1.3 Classification des projets d'infrastructure matérielle à vocation régionale.....	2
1.4 Objectif de fourniture de l'infrastructure matérielle pour le renforcement de l'intégration régionale.....	3
2 PARTICIPATION DE LA BANQUE AUX EFFORTS D'INTÉGRATION RÉGIONALE. 4	
2.1 Politiques et stratégies d'intégration régionale.....	4
2.2 Structures et programmes régionaux	6
2.3 Financement de l'infrastructure	8
3 CHAMP DE L'ÉTUDE	10
3.1 Objectifs de l'étude.....	10
3.2 Rôle des projets d'infrastructure dans l'intégration régionale (TÂCHE A).....	11
3.3 Examen des politiques (TÂCHE B).....	12
3.4 Soutien aux projets et programmes (TÂCHE C).....	12
3.5 Coopération avec les CER (TÂCHE D)	13
3.6 Soutien de la Banque aux projets d'infrastructure régionale (TÂCHE E)	14
3.7 Limites de l'étude	15
4 MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE	16
4.1 Phases.....	15
4.2 Revue des travaux antérieurs et collecte des données	15
4.3 Revue du portefeuille transnational	17
4.4 Examen des programmes d'intégration régionale appuyés par la Banque	19
4.5 Examen approfondi d'un échantillon de projets	20
4.6 Conclusion et recommandations	21
5 PRINCIPAUX EVENEMENTS, ÉTAPES ET CALENDRIER.....	21
5.1 Document d'orientation	21
5.2 Sélection des consultants	21
5.3 Rapport initial	21
5.4 Revue des politiques	22
5.5 Études sommaires	22
5.6 Études sur le terrain	22
5.7 Production de rapports	22
5.8 Procédures de revue	23
5.9 Diffusion	23
5.10 Proposition de calendrier pour l'exécution de la revue de l'intégration régionale du secteur de l'énergie (Phase 1)	24

Le présent document d'orientation a été établi par M. François BOTES, Chargé d'évaluation principal, Département d'évaluation des opérations (OPEV). Pour toute question complémentaire sur le présent document, prière de s'adresser à M. D. A. BARNETT, Directeur p.i., OPEV, poste 2041 ou à M. BOTES, poste 2349.

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

BAD	Groupe de la Banque africaine de développement (“la Banque”)
BM	Banque mondiale
CAE	Communauté de l’Afrique de l’Est
CEDEAO	Communauté économique des États de l’Afrique de l’Ouest
CEEAC	Communauté économique des États de l’Afrique centrale
CER	Communauté économique régionale
CODE	Comité des opérations et pour l’efficacité du développement
COMESA	Marché commun de l’Afrique de l’Est et de l’Afrique australe
IGAD	Autorité intergouvernementale pour le développement
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement en Afrique
OPEV	Département d’évaluation des opérations
PACT	Plan d’action à court terme
PAMLT	Plan d’action à moyen et long terme
PMR	Pays membres régionaux
RAP	Rapport d’achèvement de projet
REPP	Rapport d’évaluation de la performance des projets
SADC	Communauté de développement de l’Afrique australe
SER	Rapport d’évaluation sectorielle
TDR	Termes de référence
UE	Union européenne
UMA	Union du Maghreb arabe

1. CONTEXTE DE L'ÉTUDE

1.1 Nécessité et but de l'étude

1.1.1 À ce jour, la performance de la Banque au titre des projets et programmes d'infrastructure n'a encore fait l'objet d'examen et d'évaluation dans un contexte régional d'intégration. L'évaluation de la performance sur la base des rapports de supervision et d'achèvement des projets montre que les projets d'infrastructure matérielle, surtout ceux du secteur de transport, ont affiché des résultats satisfaisants. En revanche, la performance des lignes de crédit a été mitigée, d'où la nécessité d'une sélectivité plus accrue dans le choix des banques nationales et régionales de développement chargées de la rétrocession des ressources de prêts. Les initiatives axées sur les bassins fluviaux enregistrent également des résultats mitigés, la performance variant d'une région à une région. Face à ces résultats contrastés, il est plus que justifié et prudent de procéder à un examen de la contribution apportée par les projets et programmes d'infrastructure matérielle appuyés par la Banque africaine de développement à l'intégration régionale en Afrique. Les principales raisons de cette étude peuvent se résumer comme suit :

- a) dans la mesure où la Banque n'a pas encore réalisé d'évaluation rétrospective pour plusieurs de ces projets multinationaux, il est difficile de tirer des conclusions précises quant à leur impact sur le développement régional.
- b) On assiste à un regain d'attention à travers le monde et en Afrique en ce qui concerne l'intégration régionale, ce qui inscrit la présente revue au rang des priorités actuelles de la Banque.
- c) L'infrastructure constitue un des principaux domaines d'intervention susceptibles d'appuyer et de favoriser l'intégration régionale.
- d) On note un regain d'intérêt et de priorité de la part des donateurs multilatéraux et bilatéraux pour l'investissement dans l'infrastructure dans les pays en développement.
- e) L'infrastructure est l'un des domaines potentiels dans lesquels la Banque pourrait établir un avantage comparatif.
- f) Une évaluation des progrès enregistrés par les CER dans la mise en œuvre des projets régionaux d'infrastructure, ainsi que du processus du NEPAD, s'avère nécessaire pour établir si ces institutions sont sur la bonne voie en ce qui concerne le niveau de prestation de services attendu d'elles.

1.1.2 L'étude **vis**e donc à apprécier¹ la performance de la Banque à ce jour en ce qui concerne les progrès accomplis dans l'encouragement d'une intégration régionale plus poussée par le biais du financement et du soutien en faveur de ce qui suit :

- a) la mise en œuvre des projets régionaux d'infrastructure ;
- b) les programmes d'intégration régionale qui ont une incidence sur les projets d'infrastructure.

¹ Un examen est une appréciation de la performance d'une action, de façon périodique ou ponctuelle. L'examen tend à souligner les aspects opérationnels et à apprécier la performance du point de vue qualitatif au moyen d'une étude de cas par exemple, tandis que l'évaluation renvoie à une appréciation plus globale et/ou plus approfondie que l'examen, qui utilise souvent des mesures/paramètres spécifiques pour évaluer la performance spécifique des indicateurs.

1.2 Signification de l'intégration régionale

1.2.1 La majorité des documents traitant du thème de l'intégration régionale, dont *La politique en matière de coopération économique et d'intégration régionale*² du Groupe de la Banque africaine de développement ne fournit une définition claire du concept d'intégration régionale et tient pour acquis que le lecteur comprend ce qu'il signifie et recouvre. La définition la plus complète de l'intégration régionale qu'on puisse trouver est celle donnée par Bourenane³ qui le définit comme « ...une mise en commun volontaire des ressources pour un but commun par deux ou plusieurs groupes de partenaires appartenant à différents États. Le processus vise à renforcer les interdépendances structurelles d'ordre technique et économique, avec des effets positifs sur le bien-être économique ». Sur la base de cette définition et du contexte dans lequel la majorité des rapports traite la question, il apparaît clairement i) qu'il n'existe aucune restriction quant à la taille de la région (pourvu qu'elle comprenne au moins deux pays), ii) que la région peut s'étendre au-delà d'un continent, et iii) que « l'intégration » vise un ou plusieurs des domaines d'objectif suivants :

- Intégration physique.
- Intégration économique/financière
- Intégration politique
- Intégration institutionnelle
- Intégration sociale/culturelle

1.2.2 Le principal objectif d'intégration régionale de l'infrastructure matérielle (transport, énergie, communications et installations hydrauliques) est d'assurer l'intégration physique entre les pays. La théorie généralement admise soutient que l'intégration physique est une condition nécessaire, quoique non suffisante, pour atteindre d'autres objectifs d'intégration régionale, tels que l'intégration économique et l'intégration sociale. Cela, à son tour, permettra d'atteindre le but ultime d'intégration régionale (voir section 1.3), à savoir le développement économique durable et la réduction de la pauvreté.

1.2.3 Tout comme pour la définition de l'intégration régionale, très peu d'études offrent un système de mesures pour mesurer « l'intégration régionale ». Le principal effort faisant autorité semble être **l'Indice d'intégration africaine** mis au point par la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique. Cet indice est une synthèse du niveau d'intégration en matière de communication, de commerce, de transport, de monnaie et de finance, d'agriculture, d'industrie manufacturière, de ressources humaines et de marchés du travail, ainsi que de l'énergie. Les limites les plus évidentes de l'application de cet indice sont l'omission de la mise en commun des ressources en eau des secteurs retenus, ainsi que l'utilisation limitée de l'indice pour mesurer le niveau d'intégration entre les CER officielles.

1.3 Classification des projets d'infrastructure matérielle à vocation régionale

Premièrement, l'étude a uniquement pour objet l'infrastructure matérielle, ce qui signifie qu'elle exclut par exemple l'infrastructure économique et financière. Plus spécifiquement, il s'agit de projets physiques des secteurs du transport, d'énergie, de communications et de l'eau. Deuxièmement, l'étude porte sur le rôle de l'infrastructure matérielle dans la réalisation de l'intégration régionale. L'infrastructure matérielle des secteurs individuels ci-dessus sera

² Le Groupe de la Banque définit le régionalisme comme « des accords d'échanges préférentiels entre un sous-ensemble de pays ».

³ Naceur, B. *Regional Integration and Cooperation in West Africa: Theoretical and Strategic Approaches*.

donc classée comme « ayant une vocation régionale » sur la base des caractéristiques d'intégration régionale propres à chaque secteur, qui se déclinent comme suit :

- a) Transport :
 - aéroports internationaux ;
 - ports internationaux ;
 - un tronçon d'un axe de transport qui traverse deux ou plusieurs pays, y compris des corridors de transport routier, des cours d'eau et des oléoducs.
- b) Énergie :
 - pool d'énergie et partage d'énergie ;
 - interconnexion de réseaux électriques.
- c) Communications :
 - réseaux et services de transmissions partagés par plus d'un pays ;
 - réseaux et installations de communication partagés par plus d'un pays ;
- d) Ressources en eau :
 - installations sur les cours d'eau partagés par plus d'un pays.

1.4 **Objectif de fourniture de l'infrastructure matérielle pour le renforcement de l'intégration régionale**

1.4.1 Sur la base de la revue de la littérature disponible sur « l'intégration régionale », il est juste de conclure que le premier objectif de l'intégration régionale en Afrique est le développement économique et la réduction de la pauvreté. Les rapports varient quant au degré auquel ils apportent la preuve du lien de cause à effet qui existe entre le renforcement de l'intégration régionale et l'objectif de développement économique et de réduction de la pauvreté. Un argument courant en faveur de ce lien est que le coût de l'infrastructure matérielle a un impact direct sur l'avantage concurrentiel des produits africains sur les marchés locaux et internationaux. Il constitue par conséquent un des principaux facteurs déterminants des prix des produits. Le déficit d'infrastructure entraîne donc un manque d'efficacité dans les autres secteurs de production. Ces inefficacités peuvent être mesurées en termes de « différentiel de coût », qui peut se définir comme étant la différence entre le coût réel d'un service et ce que devrait être son coût selon les normes internationalement acceptées. Le différentiel de coût comprend les éléments du prix du service ainsi que la qualité du service. Le NEPAD considère le déficit d'infrastructure comme étant l'un des principaux facteurs qui entravent la croissance économique et la création d'emplois en Afrique. Le document déclare en effet qu'il « ne peut y avoir de développement réel sans échanges commerciaux, et il ne peut y avoir d'échanges commerciaux sans infrastructures adéquates et fiables »⁴.

1.4.2 Cependant, les prix des produits, y compris le coût de production et de transport, doivent être compétitifs avant toute chose afin de créer un marché pour les produits africains. Ce n'est qu'alors que les économies d'échelle pourront aider à consolider et étendre un marché établi. La nécessité de combler le fossé en matière d'infrastructure a, par conséquent,

⁴ NEPAD. 2002. *Plan d'action à court terme (Rapport principal)*.

été identifiée comme un élément important pour promouvoir l'intégration régionale en Afrique. Le développement de l'infrastructure régionale est essentiel pour soutenir le développement économique et des échanges au sein de la région. Ce point de vue est soutenu par les autres organismes de développement, notamment la Banque mondiale, qui a fait de l'intégration régionale un instrument prioritaire de promotion de la croissance économique et de la réduction de la pauvreté.

2. PARTICIPATION DE LA BANQUE AUX EFFORTS D'INTÉGRATION RÉGIONALE

2.1 Politiques et stratégies d'intégration régionale

2.1.1 Les politiques et stratégies en matière de planification et de mise en place de l'infrastructure peuvent s'appréhender à deux échelons. Le premier échelon concerne les politiques fondamentales de la Banque relatives à la coopération économique et à l'intégration régionale. Il s'agit notamment de la *Politique en matière de coopération économique et d'intégration régionale*, de la *proposition de la Direction visant à créer une unité spéciale sur l'intégration régionale* et de la politique de la Banque relative à la coopération avec les CER (en cours d'élaboration). Le second niveau vise à guider l'approche générale de planification et de mise en œuvre des secteurs spécifiques aux fins de l'intégration régionale. La politique d'intégration régionale de ces secteurs spécifiques souligne l'accent et les priorités de la Banque en ce qui concerne le choix et l'appui aux projets et programmes spécifiques de chaque secteur. Les politiques et stratégies sont succinctement présentées aux paragraphes 2.1.2 à 2.1.9 ci-dessous.

2.1.2 La *Politique en matière de coopération économique et d'intégration régionale* de la Banque stipule que la Banque devra chercher à renforcer l'avantage compétitif dont elle jouit en tant que première banque de développement d'Afrique, en concentrant son intervention dans les domaines thématiques ci-après :

- opérations à l'appui des réformes ;
- **coopération régionale dans le domaine des infrastructures ;**
- promotion du secteur privé ;
- renforcement institutionnel ;
- promotion du développement durable.

2.1.3 La Banque a mis en œuvre certaines des recommandations de la Proposition de la Direction visant à créer une unité spéciale sur l'intégration régionale. Toutefois, la mise en place de l'Unité chargée de l'infrastructure n'est pas encore devenue réalité, en raison de la préoccupation quant au risque de chevauchement entre ses activités et celles de l'Unité infrastructure du NEPAD.

2.1.4 Une politique de coopération avec les CER est actuellement en cours de préparation, dont l'avant-projet a été distribué pour avis. Ce document souligne la politique de la Banque, notamment en ce qui concerne le choix des CER avec lesquelles l'institution entretiendra des relations de coopération sur les questions d'intégration régionale, des domaines de coopération avec les CER et du type de coopération qui existera entre elle et les CER.

2.1.5 La *Politique sectorielle de transport* de la Banque prévoit les options de stratégie ci-après pour la promotion de l'intégration régionale :

- soutenir le développement des accords de transports internationaux ;
- élaborer des politiques susceptibles de favoriser le transport transfrontalier et la coordination ;
- améliorer les liaisons routières choisies ;
- améliorer l'organisation et la gestion des associations portuaires ;
- promotion la mise en commun des avions et des moyens de maintenance au sol ;
- encourager la consolidation des services aériens dans les aéroports régionaux.

2.1.6 La *Politique sectorielle de l'énergie* de la Banque, en ce qui concerne le *sous-secteur du pétrole et du gaz*, stipule que l'institution s'attachera à atteindre les objectifs ci-après :

- faciliter et encourager la coordination des actions et la coopération au niveau régionale dans tous les domaines au niveau de tous les domaines d'activités possibles du sous-secteur ;
- supprimer les barrières commerciales entre les États ;
- promouvoir l'utilisation du gaz naturel aux échelons local et régional, dans les pays disposant de réserves de gaz et de pétrole, en particulier quand ce gaz est brûlé pour libérer le pétrole destiné à l'exportation.

2.1.7 La *Politique sectorielle de l'énergie* de la Banque, *pour ce qui est du sous-secteur de l'électricité* stipule que l'institution s'attachera à promouvoir l'interconnexion, à l'échelon régional, et à investir en priorité dans des programmes conçus à cette fin et dans d'autres activités s'inscrivant dans le cadre d'une vraie coopération régionale.

2.1.8 La *Politique sectorielle de l'eau et de l'assainissement* ne fait aucune référence spécifique à l'intégration régionale.

2.1.9 La *Politique de gestion intégrée des ressources en eau* fait observer que, s'il existe au moins 54 cours d'eau qui traversent ou constituent des frontières internationales en Afrique, très peu font l'objet d'une gestion concertée. Dans ce contexte, la dépendance des pays situés en aval de ceux qui sont en amont pour l'accès aux ressources en eau et leur mise en valeur constitue une menace potentielle pour la stabilité et la paix régionales. Une approche intégrée de la gestion des ressources en eau passe par la coopération régionale pour une gestion concertée des cours d'eau internationaux. Le fonctionnement efficace des organisations de bassins fluviaux transfrontaliers au plan régional et international constitue une priorité majeure. La Banque appuiera les efforts communs déployés par les pays riverains visant à mettre au point des stratégies pour la gestion intégrée des ressources en eau et apportera un concours afin d'accroître les ressources financières des organisations multinationales et régionales ainsi que des autorités des bassins fluviaux.

2.2 Structures et programmes régionaux

2.2.1 Le tableau 1 ci-dessous présente un résumé des rôles et responsabilités de chaque échelon, à savoir les pays, les communautés économiques sous-régionales, les organisations régionales et les organismes de développement.

Tableau 1
Résumé des rôles et responsabilités en matière de mise en œuvre du PACT
et du PAMLT

ÉCHELON	RÔLE	RESPONSABILITÉS
Pays	Noyau, appropriation	Appropriation, mise en oeuvre
Communautés économiques sous-régionales (CER)	composantes de base	Coordination, suivi et revue, établissement des priorités
Organisations régionales (UA, NEPAD)	Promoteur	Facilitation, mobilisation des ressources, évaluation par les pairs
Banque africaine de développement, et les autres organismes de développement et les bailleurs de fonds tels que les banques sous-régionales de développement, l'UE, la CEA, la BM, les organismes bilatéraux)	Partenaires	Appui technique, renforcement des capacités, mobilisation des ressources

2.2.2 L'équipe spéciale du Groupe de la Banque chargée de l'infrastructure du NEPAD a un triple rôle. Premièrement, elle devra mobiliser les CER et les autres organismes d'exécution, y compris la dissémination du programme à court terme et les directives de mise en oeuvre, l'établissement de références et de cibles pour les programmes sous-sectoriels et la compilation des plans d'action et du calendrier harmonisés. Deuxièmement, elle s'attachera à mobiliser le financement en consultation avec la Banque mondiale, l'UE et les autres donateurs dans le cadre de tournées de présentation visant à rechercher du financement auprès des financiers potentiels, à travers l'organisation de forums d'investissement international en faveur de la sous-région et la mise en place/la gestion d'une Facilité de financement de la préparation/l'exécution des projets du NEPAD. Troisièmement, elle procédera à une étude des perspectives à long terme, y compris la finalisation des termes de référence et la mobilisation de financement pour l'étude, le recrutement de consultants en vue d'entreprendre et de réaliser cette étude.

2.2.3 S'agissant des mesures institutionnelles et organisationnelles, le Secrétariat du NEPAD a, depuis mars 2003, commencé à engager des experts pour aider la structure à assurer le suivi de l'avancement de la mise en oeuvre du programme d'infrastructure. Le Groupe de la Banque a procédé au recrutement d'un expert en infrastructure censé être détaché auprès du Secrétariat du NEPAD. En outre, la Banque a constitué une équipe spéciale d'experts en infrastructure chargée de prêter main-forte au Secrétariat du NEPAD pour le lancement et la mise en oeuvre du Plan d'action à court terme. Il s'agit en effet pour cette équipe d'aider le Secrétariat dans le cadre du lancement et de l'exécution du Plan d'action de l'infrastructure du NEPAD.

2.2.4 Au nombre des contributions spécifiques de la Banque figure la mise sur pied d'une équipe spéciale d'experts en infrastructure chargée d'apporter une assistance aux fins de la mise en œuvre du Plan à court terme. Par ailleurs, un montant d'environ 1,3 million de dollars EU a été alloué sur le budget administratif de la Banque en faveur du financement des activités liées au NEPAD. La Banque a également apporté un concours et une assistance à la préparation du plan à moyen et long terme de l'infrastructure, et administré le fonds fiduciaire du Canada (10 millions de \$ canadiens) mis en place pour appuyer les initiatives de développement institutionnel et de renforcement des capacités dans le cadre du développement de l'infrastructure au titre du NEPAD. D'autre part, il a été approuvé un financement BAD en faveur de 4 projets/études en 2002, un autre ensemble de cinq projets/études du plan d'action à court terme devant faire l'objet d'examen pour financement par la Banque en 2003.

2.2.5 L'approche adoptée par la Banque dans l'élaboration du programme d'infrastructure du NEPAD comporte deux volets, à savoir : un plan d'action à court terme (PACT) et un plan à moyen et long terme (PAMLT).

2.2.6 Le PACT repose sur une enquête menée dans les pays et les communautés économiques régionales (CER). Les secteurs couverts comprennent l'énergie, le transport, l'eau et l'assainissement, les technologies de l'information et des communications. Le PACT a été entériné par le Sommet de l'Union africaine en juillet 2002. Le processus de sélection des projets du PACT a été guidé par les critères suivants :

- les projets qui sont à un stade de préparation avancé et qui peuvent être exécutés rapidement ;
- les projets qui appuient à la fois une approche régionale de la fourniture de l'infrastructure et de l'intégration régionale ;
- les projets qui sont bloqués pour des raisons politiques et pour lesquels l'intervention du NEPAD pourrait avoir un impact significatif ;
- les initiatives qui permettent de surmonter les contraintes de politiques, réglementaires ou institutionnelles au plan régional.

2.2.7 Les projets du PACT ont été répartis dans les catégories suivantes :

- facilitation, avec l'établissement de politiques d'orientation et de cadres réglementaires et institutionnels destinés à créer un environnement propice ;
- initiatives de renforcement des capacités, visant particulièrement à habiliter les structures d'exécution ;
- projets physiques ou d'investissement ;
- études pour la préparation de nouveaux projets prioritaires.

2.2.8 Le PAMLT est lié au Programme d'action à moyen et long terme qu'il complète. Il comprendra les projets et initiatives dont la préparation et la mise au point nécessitent beaucoup plus de temps.

2.2.9 Outre la mobilisation des ressources pour le financement du volet infrastructure du PACT du NEPAD, les défis à relever pour le succès de la mise en œuvre du programme se situent trois niveaux :

2.3.2 Depuis la création de la Banque, 2573 projets ont été financés, dont 679 (25 %) concernent l'infrastructure, c'est-à-dire s'inscrivent dans les secteurs du transport, de l'énergie, des communications ou la catégorie multisectorielle (infrastructure). La part du total des prêts alloués aux projets d'infrastructure du montant net des prêts est pratiquement similaire à celle de l'infrastructure dans le nombre des projets, soit 26 % du total. Cependant, par rapport au coût total de tous les projets, les projets d'infrastructure représentent près de 60 %. Au regard de ce qui précède, on peut déduire que la taille moyenne des prêts en faveur de l'infrastructure n'est aucunement plus considérable que celle de tout autre type de projet ; par contre, la taille des prêts, par rapport au total des projets, est bien plus petite pour les projets d'infrastructure que pour les autres projets.

2.3.3 On note une nette variation dans la tendance de financement des projets d'infrastructure par la Banque. Le nombre de projets d'infrastructure financés par l'institution a décliné, passant de 25 % dans l'ensemble à 20 % depuis 1990, et à 18 % depuis 1995. Depuis 1990, le montant total de financement accordé aux projets est passé à 23 % (de 26 % dans l'ensemble) pour s'établir à ce niveau depuis lors.

2.3.4 Les projets de transport représentent approximativement 65 % de tous les projets d'infrastructure appuyés par la Banque (en termes de nombre de projets et de montant). Environ 66 % de ces projets de transport appartiennent à la sous-catégorie « transport routier/routes ». La Banque a également mis davantage d'accent sur les projets de transport, notamment les projets de transport routier/de route. Le pourcentage des projets de transport financés par la Banque est passé à 66 % depuis 1990, puis à 68 % depuis 1995. De même, la part des projets de transport routier/de route de l'ensemble des projets de transport a augmenté, passant de 66 % dans l'ensemble à 68 % depuis 1990, et à 70 % depuis 1995.

2.3.5 Le nombre de projets dans le secteur de production d'électricité est resté constant, se situant autour de 25 % de l'ensemble des projets d'infrastructure. Cela dit, on note une baisse marquée du financement accordé à ces projets, passant de 25 % depuis la création de la Banque à seulement 16 % depuis 1995. Dans le secteur des communications, le montant de financement reste constant, s'établissant à environ 8 %, le nombre de projets déclinant cependant de 9 % dans l'ensemble à 2 % depuis 1995.

2.3.6 Seulement 6 % de l'ensemble des projets d'infrastructure appartiennent à la sous-catégorie « multinational ». Il convient de noter que ce pourcentage ne reflète pas fidèlement la participation de la Banque aux efforts d'intégration régionale, car la taille et la nature de plusieurs projets d'infrastructure sont telles que les interventions profitent à la région même si les prêts ont été consentis à un pays (les ports, par exemple). Dans d'autres cas, un projet régional donné peut être décomposé en plusieurs volets à exécuter au sein de pays différents (par exemple, la route Trans-Kgalagadi). Les projets d'infrastructure classés dans la catégorie "multinational" n'ont bénéficié que de 3 % du total des prêts-projets et le coût des projets ne représente que 1 % du coût de l'ensemble des projets d'infrastructure. L'examen des opérations révèle que plusieurs de ces projets prévoient le financement d'études plutôt que la construction de l'infrastructure matérielle.

2.3.7 Selon la base de données d'OPEV, les rapports d'achèvement de projet (RAP) ont été préparés pour seulement 12 projets entrés en service avant 1990. En conséquence, cette base de données ne fournit pas d'information insuffisante pour permettre de tirer des conclusions pertinentes sur la performance de la Banque avant 1990. Toutefois, recours sera fait aux RAP des projets initiés avant 1990 pour évaluer la performance des projets individuels, s'il y a lieu.

2.3.8 L'examen de la base des données sur les RAP montre par ailleurs que seuls 10 projets multinationaux, dont seulement 5 sont des projets d'infrastructure. Trois de ces projets sont des projets de production d'énergie électrique/d'électricité. Seuls 112 des projets d'infrastructure mis en oeuvre depuis 1990 disposent de RAP. Il s'agit notamment de 71 projets de transport/de route (sur 197 exécutés), de 28 projets d'électricité (sur 77 exécutés) et de 13 projets de télécommunications (sur 17 exécutés).

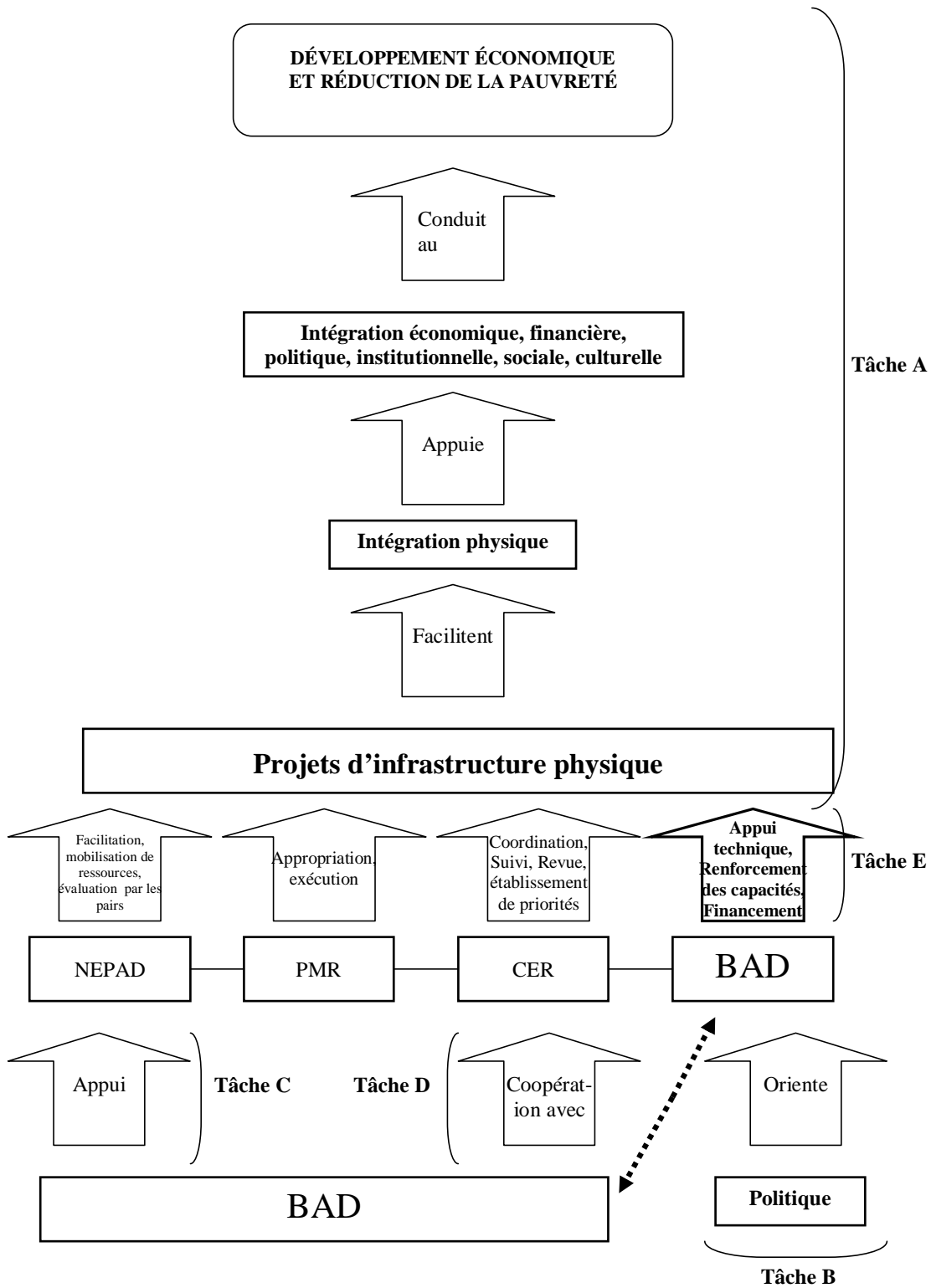
3. CHAMP DE L'ÉTUDE

3.1 Objectifs de l'étude

3.1.1 La performance de la Banque en matière d'intégration régionale devra être appréciée dans le contexte du succès général de l'intégration régionale et des structures mises en place pour la promouvoir. Afin d'y parvenir, les principaux **objectifs** ci-après ont été identifiés. Chaque groupe d'objectifs s'est vu assigner un numéro de tâche, également indiqué sur le schéma à la Figure 1.

- a) **TACHE A** : confirmer les hypothèses suivantes en fournissant des données et des résultats de recherche les plus récents sur le thème (voir également la section 3.2) :
 - les projets d'infrastructure contribuent de manière significative à renforcer davantage l'intégration régionale ;
 - l'intégration régionale un impact positif considérable sur le développement économique durable et la réduction de la pauvreté.
- b) **TACHE B** : procéder à une évaluation de l'adéquation et de la pertinence de (voir également la section 3.3):
 - la politique de coopération économique et d'intégration régionale de la Banque ;
 - la priorité accordée à l'intégration régionale par les politiques sectorielles respectives de la Banque en matière d'infrastructure ;
 - des politiques et stratégies de la Banque relatives aux CER.
- c) **TÂCHE C** : évaluer l'appui de la Banque aux projets et programmes visant à promouvoir l'intégration régionale par le biais des projets et programmes d'infrastructure avec un accent particulier sur la participation de l'institution à l'initiative du NEPAD (voir également la section 3.4)
- d) **TÂCHE D** : le succès de la coopération **de** la Banque avec les CER dans le domaine de la mise en oeuvre des projets régionaux d'infrastructure (voir également la section 3.5).
- e) **TÂCHE E** : déterminer la performance de la Banque dans le financement des projets et programmes d'infrastructure mettant l'accent sur l'infrastructure régionale (voir également la section 3.6).

Figure 1 : Schéma présentant le contexte des activités de l'étude



3.1..2 Les objectifs ci-dessus représentent les principaux domaines dans lesquels la performance de la Banque sera évaluée.

3.2 Rôle des projets d'infrastructure dans l'intégration régionale (TÂCHE A)

Cet objectif vise à établir un résumé des données primaires disponibles et des résultats de la recherche les plus récents sur le rapport de cause à effet entre la mise en place d'infrastructures à vocation régionale et l'intégration économique régionale et le développement économique dans les pays en développement. Cette revue sera effectuée à la lumière de la préoccupation exprimée par certaines sources faisant état de ce que l'intégration régionale serait plus bénéfique pour les économies émergentes que (peut-être même au détriment des) les économies moins développées. Il s'agit également de répondre à la question suivante : quelles sont les avantages de l'intégration régionale pour les États fragiles et les pays sans littoral ?

3.3 Examen des politiques (TÂCHE B)

L'examen des politiques s'attachera à répondre aux trois questions suivantes :

- a) La politique répond-elle à toutes les questions pertinentes et présente-t-elle des insuffisances ?
- b) Les politiques abordent-elles les questions comme il se doit ?
- c) Existe-t-il un lien suffisant entre les questions d'intégration régionale et les différentes politiques, et ces politiques reflètent-elles un point de vue cohérent sur l'approche de la Banque en matière d'intégration régionale ?

3.4 Soutien aux projets et programmes (TÂCHE C)

3.4.1 Cette évaluation de la performance de la Banque portera sur les thèmes spécifiques suivants :

- a) les contributions spécifiques du Groupe de la Banque à la mise sur pied d'une équipe spéciale d'experts en infrastructure en vue d'aider à la mise en œuvre du Plan à court terme du NEPAD ;
- b) Le financement des activités et projets d'infrastructure au titre du NEPAD ;
- c) l'efficacité des structures de la Banque en termes de promotion de l'intégration régionale et les progrès accomplis au sein de la Banque en matière de priorité accordée à l'intégration régionale dans la sélection, la planification et l'exécution des projets, y compris la mise en œuvre des politiques en vigueur qui touchent à l'infrastructure ;
- d) le degré de priorité accordé à l'infrastructure, c'est-à-dire le volume de ressources allouées aux projets d'infrastructure par rapport aux autres types de projets spécifiques (projets infrastructurels et non infrastructurels) ;
- e) le degré de priorité accordé à l'intégration régionale, c'est-à-dire le volume de ressources allouées aux « projets régionaux » par rapport aux projets spécifiques en faveur des pays ;

- d) la performance générale des projets achevés ayant fait l'objet de financement par la Banque dans les programmes du PACT et du PAMLT ;
- e) l'examen des progrès accomplis en ce qui concerne les projets programmés, ainsi que les projets actuels/en cours d'exécution ;
- f) l'analyse des progrès accomplis au niveau des mécanismes visant à harmoniser la coordination et l'efficacité des interventions des différents partenaires participant aux efforts d'intégration régionale.

3.4.2 Évaluation des progrès accomplis par le NEPAD dans la mise en oeuvre des mesures institutionnelles et organisationnelles et l'exécution du Plan d'action à court terme et le Plan d'action pour l'infrastructure. Cette évaluation portera sur les domaines spécifiques ci-après :

- a) mobilisation des CER et des autres organismes d'exécution, y compris la dissémination du programme à court terme et les directives de mise en oeuvre, l'établissement de références et de cibles pour les programmes sous-sectoriels et la compilation des plans d'action et du calendrier harmonisés ;
- b) mobilisation de financement en consultation avec la Banque mondiale, l'UE et les autres donateurs dans le cadre de tournées de présentation visant à rechercher du financement auprès des financiers potentiels, à travers l'organisation de forums d'investissement international en faveur de la sous-région et mise en place/gestion d'une Facilité de financement de la préparation/l'exécution des projets du NEPAD ;
- c) étude des perspectives à long terme, y compris la finalisation des termes de référence et la mobilisation de financement pour l'étude, le recrutement de consultants en vue d'entreprendre l'étude, et réalisation de l'étude.

3.5 Coopération avec les CER (TÂCHE D)

3.5.1 Trois (3) communautés économiques régionales (CER) sont considérées comme étant les principaux cadres de promotion de l'intégration régionale. Tous les PMR appartiennent au moins à une CER. Les sept CER ci-après ont été identifiées par le NEPAD⁵ comme étant principalement chargées de l'intégration de l'infrastructure afin d'atteindre les buts du NEPAD :

- CEDEAO : Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- CEEAC : Communauté économique des États de l'Afrique centrale
- IGAD : Autorité intergouvernementale pour le développement
- CAE : Communauté de l'Afrique de l'Est
- COMESA : Marché commun de l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe
- SADC : Communauté de développement de l'Afrique australe
- UMA : Union du Maghreb Arabe

⁵ Banque africaine de développement, 2003. Plan d'action à court terme du NEPAD – Infrastructures (PACT) *Revue de l'état d'exécution du PACT et voie à suivre pour aller de l'avant*, p.8.

3.5.2 Cette analyse sera entreprise en ayant à l'esprit trois considérations. Premièrement, chaque CER appréhende l'importance et la priorité de l'infrastructure dans le cadre de son mandat et poursuit un ensemble spécifique de buts et objectifs. Deuxièmement, chaque CER dispose de plusieurs sources de ressources à sa disposition ainsi que des capacités pour la planification et la mise en œuvre des projets d'infrastructure.

3.5.3 Troisièmement, il existe un chevauchement important dans la composition des membres, un facteur qui pourrait affecter la manière dont les CER abordent les projets individuels, si l'on tient compte de la complexité des relations qui existent entre les CER. Comme l'illustre le résumé des groupements régionaux au tableau 3, 76 % des États sont membres de plus d'une CER et 31 % des pays, à plus de deux CER. À cet égard, la Banque mondiale avait souligné que le fait que des institutions régionales aient en commun certains membres pourrait entraîner un risque de « chevauchement ou d'incohérence des décisions susceptible de compliquer ou de retarder le processus général d'intégration⁶ ». Le Lesotho, par exemple, a dû surseoir à son adhésion au COMESA en raison d'un possible conflit d'intérêt quant à son appartenance à la SADC. La politique et la pratique de la Banque en matière de coopération avec les CER devront donc être revues, en tenant compte du fait que l'institution pourrait être confrontée à des difficultés politiques si elle ne choisit que quelques CER avec lesquelles coopérer. Par la même occasion, il faudra admettre que la solution à long terme consisterait à rationaliser les CER et/ou le chevauchement de leurs membres. Les progrès accomplis par la Banque dans l'adoption de ces solutions devront être évalués.

Tableau 3
Résumé des groupements régionaux en Afrique
directement responsables des infrastructures de transport⁷

	PAYS	COMESA	CEN-SAD	CAE	CEEAC	CEDEAO	IGAD	SADC	UMA
1	Algérie								X
2	Angola	X			X			X	
3	Bénin		X			X			
4	Botswana	X						X	
5	Burkina Faso		X			X			
6	Burundi				X				
7	Cameroun				X				
8	Cap Vert					X			
9	République centrafricaine		X		X				
10	Tchad		X		X				
11	Comores	X							
12	Congo				X				
13	Congo, RD	X			X			X	
14	Côte d'Ivoire		X			X			
15	Djibouti	X	X				X		
16	Égypte	X	X						
17	Guinée équatoriale				X				

⁶ The World Bank 2001. *Memorandum of the President of the International Development Association to the Executive Directors on a Regional Integration Assistance Strategy for West Africa*. Report No. 22520-AFR, July 11, p vii.

⁷ La CAE, la CEEAC, la CEDEAO, LA SADC et l'UMA ont été désignées par l'OUA, actuellement UA, pour représenter chacune des cinq sous-régions. (Voir Moore, C. 2004. *Regional Integration and Regional Governance Under the new African Initiatives: A Critical Appraisal*. Centre for Policy Studies, Johannesburg. p 4.)

18	Érythrée	X	X				X		
19	Éthiopie	X					X		
20	Gabon				X				
21	Gambie		X			X			
22	Ghana		X			X			
23	Guinée-Bissau		X			X			
24	Guinée Conakry					X			
25	Kenya	X		X			X		
26	Lesotho							X	
27	Libéria		X			X			
28	Libye		X						X
29	Madagascar	X							
30	Malawi	X						X	
31	Mali		X			X			
32	Mauritanie								X
	PAYS	COMESA	CEN-SAD	CAE	CEEAC	CEDEAO	IGAD	SADC	UMA
33	Maurice (île)	X						X	
34	Maroc		X						X
35	Mozambique	X						X	
36	Namibie	X						X	
37	Niger		X			X			
38	Nigeria		X			X			
39	Rwanda	X			X				
40	Rép. Arabe Sahraoui Dem.								
41	Sao Tomé et Príncipe				X				
42	Sénégal		X			X			
43	Seychelles	X						X	
44	Sierra Leone		X			X			
45	Somalie		X				X		
46	Afrique du Sud							X	
47	Soudan	X	X				X		
48	Swaziland	X						X	
49	Tanzanie	X		X				X	
50	Togo		X			X			
51	Tunisie		X						X
52	Ouganda	X		X			X		
53	Zambie	X						X	
54	Zimbabwe	X						X	

3.6 Soutien de la Banque aux projets d'infrastructure régionale (TÂCHE E)

3.6.1 Cet appui sera évalué en tenant compte du fait que la plupart des pays africains ont de par leur histoire des réseaux d'infrastructure introvertis. Les principaux corridors de transport, par exemple, ont été créés pendant l'époque coloniale souvent dans l'unique but d'assurer l'exportation des matières premières et l'importation des biens manufacturés des pays industrialisés. Après les indépendances, plusieurs pays ont poursuivi cette pratique d'échange commerciaux et d'investissement, en l'accompagnant d'une politique économique introvertie doublée de protectionnisme. Par ailleurs, il existe de faibles niveaux de biens échangeables, étant donné que plusieurs pays produisent des types similaires de biens et services. Ces facteurs expliquent la faiblesse du niveau des échanges mutuels entre les économies africaines constatée à ce jour.

3.6.2 Cette politique de repli sur soi a été davantage exacerbée par le fait que l’Afrique, plus que tout autre continent, compte 15 pays sans littoral. Les pays ayant des ports ne partagent pas nécessairement les priorités des pays enclavés en ce qui concerne le développement de certaines infrastructures, partant, n’accordent pas le même degré de priorité de financement à ce type de projet.

3.6.3 Les politiques et stratégies de la Banque concernant le financement et l’appui des projets à vocation régionale au niveau des pays devront, par conséquent, être examinées à la lumière de son soutien aux projets spécifiques (locaux) aux pays. Dans sa forme extrême, un accent démesuré sur les projets spécifiques aux pays peut saper les efforts d’intégration régionale efforts et continuer de renforcer les conceptions selon lesquelles les pays devraient être des îles autarciques. Il importe également que les projets locaux et régionaux soient intégrés et que tous les projets, tant régionaux que locaux, fassent partie d’un plan directeur stratégique intégré. Il pourrait exister des contraintes en fonction desquelles la Banque limite son appui financier au titre des interventions régionales et sous-régionales, en particulier lorsque ces projets sont réalisés sous les auspices des CER. Il conviendra de mettre en évidence ces contraintes.

3.7 Limites de l’étude

Les objectifs susmentionnés seront poursuivis dans les limites suivantes :

- a) Toutes les opérations d’infrastructure matérielle approuvées depuis 1990 seront incluses dans l’ensemble initial des projets à analyser. Tous les projets pouvant être considérés comme ayant une vocation régionale seront sélectionnés de l’ensemble initial pour une analyse plus approfondie.
- b) Par infrastructure matérielle, on entend les projets relevant des secteurs du transport, de l’énergie et des communications.
- c) L’infrastructure comprend la mise en place, la gestion et l’entretien de l’infrastructure matérielle.
- d) Un examen est une appréciation de la performance d’une action, périodiquement ou de façon ad hoc. L’examen tend à souligner les aspects opérationnels et à apprécier la performance du point de vue qualitatif au moyen d’une étude de cas par exemple, tandis que l’évaluation envoie à une appréciation plus globale et/ou plus profonde que l’examen, qui utilise souvent des mesures/paramètres spécifiques pour évaluer la performance spécifique des indicateurs.

4. MÉTHODOLOGIE DE L’ÉTUDE

4.1 Phases

4.1.1 Vu l’ampleur des projets d’infrastructure devant faire l’objet de l’examen, l’étude sera exécutée selon les phases suivantes :

- Examen des projets d’électricité
- Examen des projets de transport
- Examen des projets de communications et d’alimentation en eau

- Rapport de synthèse (à publier sous forme de document à papier lustré pour une large diffusion).
- Tournée de présentation.

4.1.2 Chaque phase de l'évaluation fera l'objet d'une étude séparée, sanctionnée par un rapport distinct. On prévoit que le format et la méthodologie de revue de base soient les mêmes pour le rapport de chaque secteur. Des modifications pourraient s'avérer nécessaires, en fonction de l'expérience acquise à chaque étape successive, ainsi que pour tenir compte de des caractéristiques propres à chaque secteur de l'infrastructure. A l'issue des revues sectorielles, il sera préparé un Rapport sommaire qui récapitulera la performance de la Banque dans tous les secteurs de l'infrastructure. Le rapport sommaire sera présenté de manière à être publié comme document de prestige pour une plus large diffusion. Le travail de diffusion sera poursuivi dans le cadre d'une série d'ateliers à organiser à la fois au Siège de la Banque et dans les bureaux régionaux/nationaux.

4.2 **Revue des travaux antérieurs et collecte des données**

4.2.1 L'étude démarrera par une vaste revue des travaux antérieurs et l'exploitation statistique des données et informations pertinentes sur le thème. Il s'agira des documents produits par la Banque, ainsi que des rapports de recherche indépendante et des documents préparés par les autres organismes de développement.

4.2.2 Il a été constaté dans le cadre de la revue préliminaire des travaux antérieurs qu'il existe une base importante de connaissances concernant le rôle que peut jouer l'infrastructure dans la facilitation de l'intégration économique régionale, ainsi que l'incidence des projets de ce type sur le développement. L'expérience acquise et les enseignements à tirer de ces rapports permettront d'avoir une compréhension générale de l'environnement dans lequel la Banque entreprend ses activités à cet effet. Cela permettra également de suivre les changements intervenus au niveau des tendances des échanges internationaux et intra-régionaux sur la période d'évaluation.

4.3 **Revue du portefeuille transnational**

4.3.1 La première étape de la revue du portefeuille transnational aura pour objet d'identifier tous les projets d'infrastructure approuvés pour financement par la Banque. Les projets multinationaux d'infrastructure seront regroupés selon les cinq sous-régions (Nord, Sud, Centre, Est et Ouest) convenues dans le cadre de l'Accord d'Accra. L'évaluation régionale sera effectuée par rapport à ces cinq régions. Lorsque des projets multinationaux couvrent plus d'une région, ils seront regroupés séparément dans une nouvelle région virtuelle « sixième région », car il est également important d'enregistrer et de noter la mesure dans laquelle les projets recourent les principales régions.

4.3.2 Le fait de procéder à la revue du portefeuille transnational par région ne constitue nullement une façon pour l'étude d'entériner les sous-régions. Il s'agit en effet de passer en revue les projets dans le contexte de ces sous-régions reconnues afin d'apprécier la pertinence ou non de cette délimitation historique des sous-régions.

4.3.3 Dans les cas où les projets régionaux ne sont pas classés comme "multinational", on devra procéder à une sélection éclairée, vu que la base de données ne fournit aucune information quant à savoir si un projet bénéficie à plus d'un pays. Par conséquent, tous les autres projets d'infrastructure, c'est-à-dire les projets ayant été financés en tant que projets

spécifiques à un pays, feront l'objet d'une étude sommaire afin d'établir s'ils ont une vocation régionale. Les projets seront, à partir d'une analyse exhaustive du contenu de leurs RAP, classés comme « local » et « régional » en fonction des critères suivants :

- a) Transport :
 - aéroports internationaux ;
 - ports internationaux ;
 - un tronçon d'une voie internationale continue de transport (route revêtue, oléoduc, voie ferrée ou cours d'eau) qui traverse deux ou plusieurs pays. , y compris des corridors de transport routier, des cours d'eau et des pipelines.
- b) Énergie :
 - pool d'énergie et partage d'énergie ;
 - interconnexion de réseaux électriques.
- c) Communications :
 - réseaux et installations de communication partagés par plus d'un pays.
- d) Ressources en eau :
 - installations sur les cours d'eau partagés par plus d'un pays.

4.3.4 Lorsque les RAP n'ont pas été élaborés pour les projets achevés, ou l'information requise n'a pu être obtenue dans le RAP, ou si les projets sont toujours en cours, l'information sera obtenue auprès des chefs de projet à travers des entretiens ou recherchée dans le Fichiers des opérations et le SAP.

4.3.5 La revue du portefeuille sera effectuée pour les projets achevés et en cours afin de les classer selon le pays, la région, le sous-secteur, le type de prêt (Banque africaine de développement ou Fonds africain de développement ou les deux), le coût du projet, le montant du prêt et le nombre de projets dans chaque catégorie. Cette information sera obtenue notamment par une recherche dans la banque de données des projets et dans les RAP, des entretiens avec les chefs de projet et la revue des données secondaires sur les indicateurs socio-économiques et physiques concernant les pays respectifs dans lesquels les projets ont été exécutés.

4.3.6 Le niveau d'appui de l'infrastructure de la Banque dans une région sera établi en totalisant le nombre, la taille (mesurée par le coût du projet) et le type de projets au niveau de chaque région. Ce résultat sera comparé au niveau d'appui à l'infrastructure apporté par les pays et les autres organismes de développement, ainsi que la performance globale en matière de développement économique par région.

4.3.7 En plus des projets qui ont été financés par la Banque, il y a lieu d'inclure certains projets choisis qui n'ont pas été directement financés par l'institution, la Banque ayant pris une part active au processus général de planification et de soutien du NEPAD. La raison en est que la Banque peut également apprendre de l'expérience de ces projets. Toutefois, ces projets devront faire l'objet d'une catégorie séparée.

4.4 Examen des programmes d'intégration régionale appuyés par la Banque

4.4.1 L'examen des programmes visera à apprécier les succès et les progrès enregistrés par les pays pris individuellement, les CER et la Banque dans les domaines d'intervention suivants :

- prise en compte du NEPAD au niveau national et régional ;
- création et consolidation des capacités en vue de la mise en oeuvre réussie des projets et programmes régionaux ;
- mise en oeuvre des programmes et projets spécifiques du NEPAD identifiés dans le PACT ;
- coordination et suivi des CER et des pays ;
- mise en oeuvre de mesures visant à éliminer les obstacles.

4.4.2 Comme souligné à la section 3.5 ci-dessus, l'appui de la Banque aux CER devra être évalué dans le cadre des documents de stratégie des CER, ainsi que la politique générale de la Banque en matière de coopération avec les CER. Il est donc impératif que les CER fassent l'objet d'une revue afin de permettre à la Banque prendre une décision éclairée quant à comment traiter chaque CER. À cet effet, seules les CER dont la mission principale concerne les projets d'infrastructure (voir le tableau 3 pour la liste) seront prises en compte dans l'analyse.

4.4.3 On trouvera ci-après une proposition de cadre dans lequel les critères d'efficacité et d'efficience pourraient être définis pour refléter des mesures substitutives de l'ampleur de l'efficacité des CER en matière de fourniture de produits et services. À un échelon élevé, la réalisation de l'intégration régionale répond à trois objectifs :

- politique macroéconomique et intégration monétaire ;
- développement de l'infrastructure ;
- facilitation des échanges commerciaux.

4.4.4 Dans le cadre de ces objectifs, les critères spécifiques ci-après pourraient être utilisés pour évaluer l'efficacité et l'efficience de la prestation des services par les CER (Il convient de noter que seuls les critères pertinents pour les domaines d'intervention d'une CER donnée seront appliqués) :

- a) efficacité dans la réalisation des objectifs généraux d'intégration régionale par le biais du développement de l'infrastructure ;
- b) capacité institutionnelle et efficience dans l'accomplissement de la mission :
 - aspects techniques et de gestion ;
 - efficacité du secrétariat ;
 - point focal national ;
 - coût de transaction (efficience des dépenses) ;
 - mobilisation de ressources.
- c) engagement (adhésion) des États membres et durabilité
 - autofinancement ;
 - valeur ajoutée ;

- capacité nationale ;
 - nature complémentaire de la mission (ses domaines d'intervention complètent-ils ceux des autres CER de la région ou sont-ils en conflit ?).
- d) profil des pays membres :
- degré de vocation régionale ;
 - nombre de membres en dehors de la région ;
 - pourcentage de pays au sein de la région qui y sont membres.

4.5 Examen approfondi d'un échantillon de projets

4.5.1 Tous les « projets régionaux » achevés seront passés en revue afin d'évaluer leur performance en ce qui concerne la réalisation de l'intégration économique régionale. À cet égard il est important de noter qu'en plus des critères d'évaluation standard de « d'efficacité de développement » des RAP, les projets seront également évalués par rapport à la mesure dans laquelle ils ont contribué à l'intégration régionale. Cela repose sur l'hypothèse selon laquelle il existe une relation positive de cause à effet entre l'intégration régionale et les critères d'efficacité de développement de l'évaluation normale du RAP. Les retombées positives d'un projet qui a contribué avec succès à l'intégration régionale entraîneront donc systématiquement la réalisation des objectifs de développement attendus.

4.5.2 On effectuera un examen approfondi d'un échantillon représentatif de projets par secteur. L'échantillon des projets choisis pour la revue sera représentatif de l'ensemble des projets d'infrastructure mis en œuvre pour promouvoir l'intégration régionale. À cet égard, il conviendra de ne pas perdre de vue que tous les projets ayant une incidence potentielle d'intégration régionale seront inclus dans l'ensemble des projets, qu'ils aient été conçus comme projet multinational ou non. La section 4.3.3 ci-dessus donne une description plus détaillée des critères de choix des projets régionaux d'infrastructure.

4.5.3 L'examen portera sur l'ensemble du cycle de projet, notamment à partir de la date de prise d'effet, afin de tirer des enseignements de l'expérience durant le cycle de mise en œuvre, ainsi qu'après l'achèvement. Quoique des mesures chiffrées ne seront pas utilisées (il s'agit d'un examen et non d'une évaluation), les études de cas suivront un format particulier servant de cadre structuré par rapport auquel elles seront menées. Ce format se décline comme suit :

- pertinence du projet pour l'intégration régionale ;
- efficacité (réalisation des objectifs d'intégration régionale) ;
- efficacité ;
- durabilité ;
- impact sur le développement institutionnel régional ;
- performance de l'emprunteur ;
- performance de la Banque.

4.5.4 Une méthode d'échantillonnage statistique généralement admise sera utilisée pour tirer un échantillon représentatif sans biais. La taille de l'échantillon sera déterminée par la formule suivante élaborée par Yamane : $n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$ avec n = la taille de l'échantillon, N = l'ensemble des projets et e = le niveau de confiance voulu. Afin de réduire au minimum le niveau de variabilité, la taille de l'échantillon sera déterminée séparément pour les différents secteurs de l'infrastructure.

4.6 **Conclusion et recommandations**

Des conclusions seront tirées de l'analyse qui précède et les enseignements tirés seront consignés par écrit. Des recommandations seront formulées sur la base des conclusions et enseignements tirés.

5. **PRINCIPAUX ÉVÉNEMENTS, ÉTAPES ET CALENDRIER**

5.1 **Document d'orientation**

L'adoption du présent document d'orientation marquera le démarrage officiel du projet.

5.2 **Sélection des consultants**

OPEV dispose de l'expertise et de compétences internes pour entreprendre toutes les revues portant sur les questions socio-économiques et financières. Une part considérable du travail pourrait donc réalisée en interne par le personnel de la Banque au sein d'OPEV. Toutefois, OPEV aura besoin de l'assistance d'un expert reconnu en matière de politiques régionales, de structures et de programmes d'intégration. Cet expert assistera le personnel d'OPEV en ce qui concerne la revue des politiques, ainsi que l'évaluation des structures et programmes. OPEV aura également besoin des services d'un assistant/consultant en recherché pour aider à la collecte et l'analyse des données, et à l'enregistrement des résultats des études sommaires et de terrain. Les termes de référence pour le consultant et l'assistant seront préparés pendant la phase de mise en route du projet.

5.3 **Rapport initial**

Au cours de cette brève étape initiale, les TDR seront passés en revue par les consultants et examinés avec OPEV afin de parvenir un accord sur la portée, la méthodologie et le calendrier avec le consultant. Cela donnera lieu à un Rapport initial concis qui décrira les méthodes (y compris les pays et les projets à sélectionner), les tâches, les extraits et le calendrier par rapport auxquels les progrès seront évalués. Un cadre détaillé de projet constituera la partie la plus importante de ce rapport. En outre, le rapport présentera de manière plus détaillée les hypothèses et les questions, ainsi que les méthodes et sources qui serviront à y répondre.

5.4 **Revue des politiques**

Il s'agira d'un examen exhaustif de la stratégie d'intégration régionale actuelle de la Banque ainsi que de ses politiques sous-sectorielles, au regard de l'évaluation de la performance des projets, des pays et des CER. Les principales sources de données pour cette revue seront les rapports publiés et non publiés, et les communications avec les principaux inspirateurs de politiques tant en Afrique qu'ailleurs, par téléphone, par courrier électronique, ou à travers des entretiens personnels. La politique de la Banque sera évaluée par rapport aux dernières approches et aux bonnes pratiques au plan international concernant le lien entre la fourniture d'infrastructure de transport, l'intégration économique régionale et le développement. Les principaux éléments de la politique et de la stratégie d'intégration régionale, feront, avec les résultats et les conclusions de la revue de la littérature, l'objet d'un résumé constituant le **Rapport d'étape n°1**. L'évaluation finale de la politique et des recommandations de la Banque pour l'avenir n'interviendra que dans le rapport final, après l'évaluation des pays, des CER et des projets individuels.

5.5 **Études sommaires**

5.5.1 L'étude sommaire comprendra deux grands volets, à savoir : a) des entretiens avec le personnel, la documentation et la gestion des projets, et b) l'examen des documents sur les processus. Un échantillon du volume substantiel de documents de projet (évaluation, supervision, rapports d'achèvement, revues sectorielles, évaluation d'aide pays et documents de dons) liés à l'infrastructure de transport entre 1990 et 2005 fera l'objet d'une étude. L'information réunie des rapports sera complétée par des entretiens et des échanges (individuellement ou en groupe) avec les membres du personnel et les chefs de projets. Les données obtenues des documents de projet serviront à éclairer la prochaine étape, notamment les études sur le terrain. Ces informations ne seront donc pas consignées dans un rapport d'avancement.

5.5.2 On procédera à une revue exhaustive des documents sur les processus afin de parvenir à une compréhension totale et une évaluation détaillée de tous les processus qui ont une incidence sur l'efficacité des activités de la Banque dans le domaine de l'infrastructure ayant une vocation d'intégration régionale. Il s'agira des directives et des règles qui régissent toutes les étapes du cycle de projet, plus la gestion du portefeuille, du budget et des ressources humaines. Encore une fois, l'exploitation des documents sera complétée par des réunions avec le personnel clé. Les conclusions de l'évaluation des processus feront l'objet du **Rapport d'étape n°2**.

5.6 **Études sur le terrain**

5.6.1 L'étude sur le terrain couvrira deux aspects. Premièrement, elle portera pour l'essentiel sur la performance, les résultats et l'impact des projets, ainsi que les évaluations de la performance de la Banque et de l'Emprunteur. Deuxièmement, elle complétera les informations réunies dans le cadre de l'étude sommaire sur la relation entre les pays et les CER, et les ressources disponibles sur au niveau des pays et des CER pour le succès de la mise en œuvre des projets d'infrastructure de transport à vocation d'intégration régionale. On procédera également à l'évaluation de la qualité et de l'efficacité des partenariats établis par la Banque dans le secteur rural à travers les interactions avec les informateurs clés au niveau des pays et ailleurs.

5.6.2 Le principal défi pour les études sur le terrain consistera à couvrir un nombre suffisant de projets en cours et achevés dans assez de sous-secteurs et de pays pour rendre les conclusions crédibles et convaincantes. Cela nécessitera la prise en compte du grand nombre possible de données des rapports d'achèvement des projets (RAP), des rapports d'évaluation de la performance des projets (REPP) et des rapports d'évaluation sectorielle (RES) de la Banque concernant l'infrastructure pour le transport. Cela dit, ces rapports traitent effectivement de la question d'intégration régionale de manière spécifique. Des études extensives sur le terrain sont donc inévitables. Les données probantes de chaque pays seront rassemblées, analysées et standardisées, rendues facilement accessibles. L'ensemble des données tirées de ces composantes de base, ajouté à celles provenant des projets obtenues dans le cadre des études sommaires fera l'objet d'un **Rapport d'étape n° 3** sur les enquêtes de terrain (projets).

5.7 **Production de rapports**

Des rapports seront produits tout au long de l'étude afin de s'assurer que le travail est conforme aux TDR et que les principales étapes ont été respectées. Au nombre des rapports spécifiques figurent un rapport initial, un rapport sur l'état d'avancement à mi-parcours et des Documents intermédiaires faisant foi respectivement de la revue des politiques, de la conduite des études sommaires et des études sur le terrain..

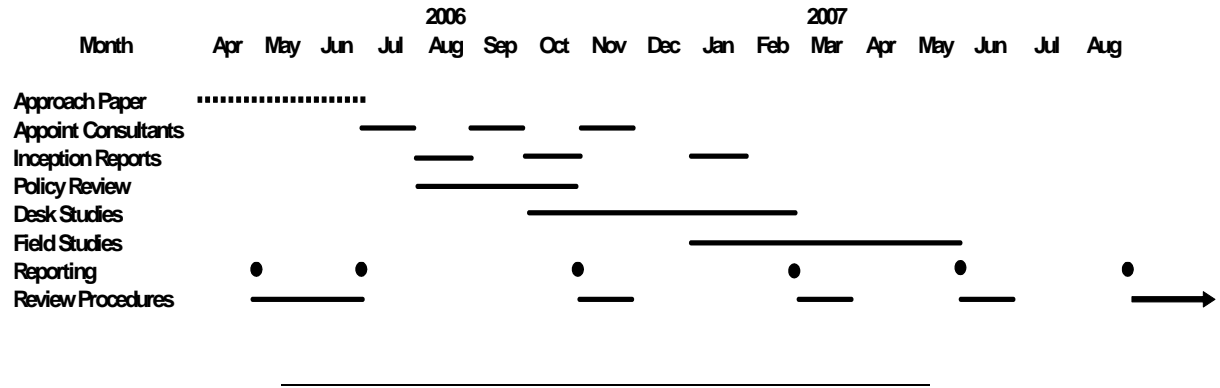
5.8 **Procédures de revue**

Tous les rapports seront passés en revue par le chef de projet d'OPEV et un réviseur externe. Le projet de Rapport final sera révisé en interne au sein d'OPEV et approuvé par le Directeur d'OPEV, avant d'être soumis pour approbation finale.

5.9 **Diffusion**

Une fois finalisé, le projet de Rapport final sera, à la discrétion du Directeur d'OPEV passé en revue par CODE. Ensuite, il sera distribué à un plus grand public au sein et à l'extérieur de la Banque. En interne, le rapport sera posté sur le réseau Intranet, et un atelier organisé à l'intention de tous les fonctionnaires de la Banque intervenant dans le domaine de l'infrastructure. Au plan externe, le rapport sera communiqué aux parties prenantes et aux principaux partenaires de la Banque.

5.10 Proposition de calendrier d'exécution de la revue de l'intégration régionale du secteur de l'énergie (Phase 1)



- Document d'orientation
- Sélection des consultants
- Rapports initiaux
- Revue des politiques
- Études sommaires
- Études sur le terrain
- Production de rapports
- Procédures de revue