

9

Améliorer la connectivité grâce aux investissements dans les infrastructures

Ce chapitre examine le contexte actuel des investissements en infrastructures dans la région MENA, en particulier dans les secteurs des transports, des TIC et de l'énergie. Il passe en revue les défis posés par le développement des infrastructures et fournit un aperçu des récentes réformes pour stimuler les investissements et leur financement des infrastructures, notamment via des partenariats public-privé. Il présente également des actions publiques à prendre en compte pour améliorer les cadres juridiques et institutionnels régissant l'investissement dans les infrastructures.

Résumé et considérations intéressant l'action publique

Des infrastructures de haute qualité sont essentielles pour assurer une croissance durable et inclusive. Les infrastructures dans les secteurs du transport, de l'énergie et des technologies de l'information et de la communication (TIC) sont indispensables pour créer un contexte propice à l'investissement et favoriser la connectivité, le développement industriel et la diversification économique dans les économies étudiées de la région MENA. Pourtant, plusieurs points faibles persistent dans tous les secteurs des infrastructures. Si ces économies ont accompli des progrès en matière de développement d'infrastructures physiques de base, la performance de leurs infrastructures de transport (routières, portuaires et aéroportuaires notamment) restent faibles, avec pour conséquences des échanges commerciaux ralentis et plus coûteux. En réalité, plus que le manque d'infrastructures, c'est la mauvaise logistique qui nuit au commerce et à l'investissement. En moyenne, 24 % des entreprises manufacturières des économies étudiées de la région MENA identifient les problèmes de transport comme un frein majeur à leurs activités.¹

Les économies de la région MENA sont confrontées à des goulets d'étranglement dans les infrastructures de transport, ferroviaires notamment, à une insuffisance du transport multimodal et à la fragmentation du système portuaire. Dans l'ensemble de la région MENA², au moins 100 milliards USD par an devront être investis au cours des cinq à dix années à venir pour entretenir les infrastructures existantes et en construire de nouvelles (Banque mondiale, 2020^[1]). Les déficits de financement sont présents dans tous les secteurs des infrastructures, mais touchent surtout les infrastructures transfrontalières, le transport routier et l'énergie.

Si l'infrastructure des TIC est relativement bien développée dans toute la région MENA, des investissements importants dans le haut débit fixe et mobile sont nécessaires pour stimuler les investissements nationaux et étrangers. Le développement du secteur des TIC est essentiellement limité par l'absence de concurrence effective et de réglementation appropriée (Gelvanovska, Rogy et Rossotto, 2014^[2]). De nombreux pays se heurtent encore à des obstacles de taille à l'accessibilité d'Internet, qui entravent les activités des entreprises. Actuellement, seuls 8 % des PME de l'ensemble de la région MENA ont une présence sur Internet (contre 80 % aux États-Unis) et seulement 1.5 % des détaillants de la région pratiquent la vente en ligne (McKenna, 2017^[3]).

Les infrastructures sont principalement financées par le secteur public par l'intermédiaire d'entreprises publiques, la participation du secteur privé restant relativement faible. Les partenariats public-privé (PPP), aujourd'hui limités, offrent d'importantes possibilités de tirer parti des ressources et de l'expertise du secteur privé. Ces dernières années, certains gouvernements de la région MENA ont redoublé d'efforts pour instaurer des conditions propices à ces partenariats en mettant à jour leurs lois en la matière et en créant des organismes ou unités spécifiquement consacrés aux PPP au sein d'institutions existantes (par exemple en Jordanie, au Maroc, en Tunisie et en Égypte). Bien que les cadres réglementaires et institutionnels régissant les PPP diffèrent, ces derniers bénéficient d'un soutien politique croissant dans la plupart des pays de la région MENA. Une participation accrue du secteur privé au développement des infrastructures par le biais de PPP aurait pour avantages non seulement d'améliorer l'efficacité des infrastructures et d'apporter de nouvelles technologies et compétences, mais aussi d'alléger le fardeau financier pesant sur les budgets publics.

L'amélioration de la gouvernance des infrastructures permettrait également d'attirer davantage d'investissements privés. Les économies étudiées de la région MENA pourraient améliorer la gestion et l'efficacité des investissements publics, de même que la transparence des procédures de passation des marchés publics et d'évaluation des fournisseurs potentiels. Planifier le développement des infrastructures de manière globale, en appliquant les bonnes pratiques de gouvernance des infrastructures, peut contribuer à aplanir certaines des difficultés de la région tout en y dynamisant les investissements.

Considérations intéressant l'action publique

- Clarifier le cadre réglementaire des investissements en infrastructures afin que les investisseurs potentiels disposent de politiques et de réglementations claires, transparentes, prévisibles et cohérentes. En effet, il est fréquent que les lois sur les PPP coexistent avec d'autres modalités de passation de marchés publics en infrastructures, dont la législation relative aux services publics et un certain nombre de lois sectorielles.
- Veiller à ce que les stratégies relatives aux infrastructures concordent avec les stratégies nationales et régionales en matière d'échanges et de développement, notamment en ce qui concerne les investissements, le développement de la logistique et les réformes de gouvernance. Bien souvent, les pays de la région MENA ont mis en place des infrastructures matérielles sans avoir mené les réformes connexes des réglementations du commerce et du secteur privé ou n'ont pas adopté une approche multimodale pour obtenir les résultats escomptés.
- Entreprendre de nouvelles réformes propices à la concurrence dans le secteur des TIC afin que les règles du jeu soient plus équitables pour les nouveaux arrivants et les fournisseurs établis. À l'instar d'autres secteurs clés, celui des TIC est généralement dominé par un petit nombre d'acteurs privés et d'entreprises publiques, et par conséquent difficilement accessible aux nouveaux investisseurs. Les réformes devraient prévoir la levée de certaines barrières à l'entrée dans le secteur des télécommunications.
- Assouplir ou lever les restrictions aux investissements étrangers dans les secteurs de l'énergie et des transports. Actuellement, les huit économies étudiées imposent des restrictions plus rigoureuses que la moyenne de l'OCDE dans les secteurs des transports maritime et aérien, de la construction et des télécommunications, mais aussi, dans certains cas, dans celui de la distribution et de la production d'électricité. Dans les cas où pareilles mesures sont jugées nécessaires pour réaliser les objectifs de développement national, les autorités publiques doivent veiller à ce qu'elles ne soient pas plus restrictives que nécessaire (voir chapitre 4).
- Promouvoir le dialogue entre les secteurs public et privé. Les possibilités pour le secteur privé de participer davantage au développement des infrastructures dans la région sont considérables. Le secteur public devrait collaborer plus étroitement avec les parties prenantes du secteur privé pour libérer le climat d'investissement de ses entraves et élaborer des réglementations nationales appropriées qui favorisent la compétitivité, en particulier dans les secteurs des services de base.
- Renforcer les capacités et la coordination entre les ministères et les entités liées qui participent à la planification des infrastructures et à l'établissement des priorités. Dans la région MENA, le développement des infrastructures s'effectue souvent en vase clos, sans être systématiquement intégré aux autres actions des pouvoirs publics, notamment aux stratégies en matière de développement industriel.

Principaux problèmes liés aux infrastructures nuisant à l'investissement dans la région MENA

Pour les huit économies étudiées de la région MENA, la mise en place d'infrastructures qui améliorent la connectivité constitue un volet essentiel des politiques visant à promouvoir une croissance inclusive et durable. Avec une croissance démographique prévue de 40 % portant le nombre d'habitants à 586 millions d'ici 2030, une accélération de l'urbanisation au cours des prochaines décennies et une classe moyenne en pleine expansion, la région doit s'attendre à une intensification de la tension exercée sur ses infrastructures actuelles (Kandeel, 2019^[4]). Par ailleurs, les conséquences économiques de la pandémie de Covid-19 appellent des infrastructures technologiquement évoluées, durables et résilientes, capables de concourir à la reprise économique. Les infrastructures – dans les domaines des transports, de l'énergie et des TIC, mais aussi des services associés – sont essentielles pour favoriser l'investissement tout en stimulant le développement industriel et la diversification économique des économies étudiées de la région MENA. Or, tous les secteurs des infrastructures présentent actuellement plusieurs faiblesses qui limitent le potentiel d'accroissement des investissements et la contribution des infrastructures à une croissance durable et inclusive.

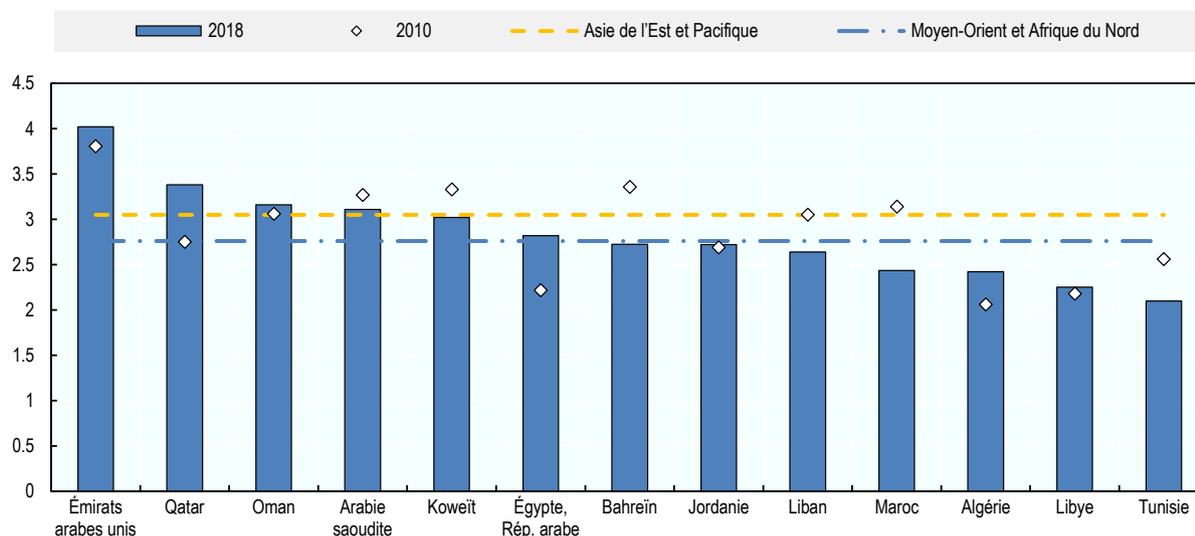
La qualité des infrastructures matérielles et immatérielles dans la région MENA reste faible

Malgré les progrès accomplis dans la région en matière de développement d'infrastructures physiques de base ces dernières années, les infrastructures des transports (portuaire, routier et aéroportuaire en particulier) demeurent peu performantes, avec pour effets des échanges commerciaux ralentis et plus coûteux. Selon l'*Indice de performance logistique* de la Banque mondiale, les performances des infrastructures varient considérablement dans les huit économies étudiées (Graphique 9.1). De tous les pays de la région, c'est l'Égypte qui a le plus progressé au cours des dix dernières années grâce à une augmentation des investissements, tandis que le Maroc accuse un recul de ses performances, en partie entravées par des faiblesses au niveau des services des douanes mais aussi du suivi et de la traçabilité des envois (Chauffour, 2018^[5]). L'Algérie a également enregistré une amélioration depuis 2010, tandis qu'en Tunisie et au Liban, la marge de progression demeure importante. Dans l'ensemble, la région continue de faire face à d'importants handicaps en matière d'infrastructures, notamment dans les domaines des transports, des TIC et de l'énergie, comme le montrent divers indicateurs internationaux (Annexe 9.A).

La région MENA souffre d'une faible logistique qui nuit davantage aux échanges et à l'investissement que le manque réel d'infrastructures, de sorte que ses économies sont hors normes par rapport à celles d'autres régions en termes de performance logistique. Les problèmes de logistique peuvent être multiples et variés. Le coût des installations portuaires dans les pays d'Afrique du Nord est environ 40 % supérieur à la norme mondiale, en raison d'une longue durée d'entreposage des conteneurs, de longs délais de traitement des documents et de retards dans la délivrance des autorisations de mouvement des navires (AfDB, 2019^[6]). En conséquence, 70 % des retards accusés dans le transport de marchandises résultent du temps perdu dans les ports. La région MENA représente moins de 7 % des échanges intrarégionaux du commerce international de marchandises, contre 40 % pour l'Asie de l'Est et 50 % pour l'Europe. Enfin, les monopoles détenus par le secteur public sur les infrastructures de transport dans la plupart des économies de la région MENA sapent les incitations à la réforme (Banque mondiale, 2020^[1]).

Graphique 9.1. Indice de performance logistique de la Banque mondiale, indicateur des infrastructures

Score de 1 à 5 (meilleure performance)



Note : Les données pour le Maroc datent de 2012. L'indicateur des infrastructures est l'une des six dimensions sur lesquelles se fonde l'Indice de performance logistique de la Banque mondiale pour évaluer la chaîne d'approvisionnement logistique. Cette évaluation repose sur une enquête mondiale menée auprès d'opérateurs logistiques sur le terrain, dont le retour d'information renseigne sur la « convivialité » logistique des pays dans lesquels ceux-ci exercent leurs activités et de ceux avec lesquels ils entretiennent des échanges commerciaux. Cet indicateur mesure les performances de la chaîne d'approvisionnement logistique selon ces six dimensions : 1) l'efficacité du processus de dédouanement (c'est-à-dire la rapidité, la simplicité et la prévisibilité des formalités) exécuté par les organismes de contrôle aux frontières, y compris les douanes ; 2) la qualité des infrastructures liées au commerce et aux transports (par exemple, les ports, les chemins de fer, les routes et les technologies de l'information) ; 3) la facilité d'organisation des envois à des prix compétitifs ; 4) la compétence et la qualité des services logistiques (transporteurs et commissionnaire en douane, par exemple) ; 5) la capacité de suivi et de localisation des envois ; 6) leur livraison à destination dans les délais prévus ou attendus.

Source : base de données de l'Indice de performance logistique de la Banque mondiale

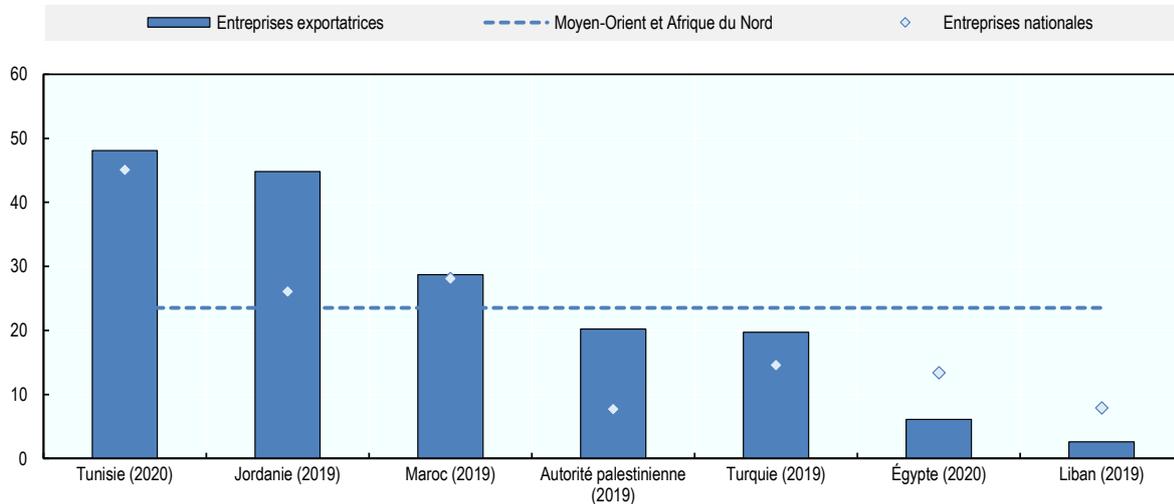
Connectivité des transports

La mauvaise qualité des infrastructures de connectivité freine le secteur manufacturier

Le dysfonctionnement de la logistique et des infrastructures de transport dans la région MENA constitue un obstacle majeur à l'accroissement des échanges et des investissements, limitant la croissance des entreprises manufacturières en particulier. Dans plusieurs économies étudiées, les entreprises identifient les problèmes de transport comme un frein important à leurs activités (Graphique 9.2). Selon *l'Enquête sur les entreprises* de la Banque mondiale, ces difficultés sont particulièrement constatées en Jordanie, au Maroc et en Tunisie. Par ailleurs, les entreprises exportatrices sont souvent confrontées à des problèmes de transport plus importants que les entreprises locales, notamment en Tunisie, en Jordanie et dans l'Autorité palestinienne.

Graphique 9.2. Les entreprises exportatrices de certaines économies de la région MENA identifient les coûts de transport comme un obstacle majeur

En % des entreprises manufacturières



Note : Les entreprises exportatrices désignent les entreprises dont les exportations directes représentent 10 % ou plus de leur chiffre d'affaires et les entreprises locales, celles qui n'exportent pas. Moyenne de la région MENA pour les huit économies étudiées, à l'exception de l'Algérie et de la Libye en raison de l'absence de données.

Source : Enquêtes sur les entreprises de la Banque mondiale pour 2019 et 2020

Les réseaux maritimes de la région MENA sont fragmentés

Contrairement aux autres secteurs des transports, celui des infrastructures portuaires a bénéficié d'investissements publics considérables de la part des gouvernements de la région MENA. Si de nombreux pays ont construit des infrastructures portuaires visant à accéder aux marchés européens, il y a matière à renforcer les échanges régionaux. À peine 5 % du trafic de marchandises dans la région méditerranéenne passe par les pays de la région MENA, contre 70 % entre les ports européens et 15 % entre l'Europe et l'Afrique du Nord (IMF, 2019^[7]). De fait, le nombre de liaisons portuaires ou de routes reliant deux ports en Méditerranée a diminué, passant de 2 279 en 2009 à 1 532 en 2016. Par exemple, la Tunisie n'a de liaisons directes qu'avec ses partenaires commerciaux européens les plus proches (Arvis et al., 2019^[8]). Il existe très peu de lignes directes de transport maritime entre les pays du Maghreb, qui transportent dès lors leurs marchandises intrarégionales via des ports de pays tiers, comme ceux de Marseille, d'Almeria ou même de Rotterdam. Ce parcours occasionne des surcoûts et limite la compétitivité des prix des produits exportés.

De nombreux ports de la région offrent des perspectives très intéressantes aux fabricants étrangers en quête de sites à proximité des marchés d'Europe, du Moyen-Orient et d'Afrique, mais ce potentiel n'est pas exploité dans de nombreux pays. Selon le FMI, seuls quelques ports sont compétitifs au regard des normes internationales, le Maroc se classant en tête avec le port de Tanger, devenu une plateforme logistique pour la région et désormais considéré comme le plus grand port à conteneurs d'Afrique en termes de chiffre d'affaires. En Égypte, l'extension du canal de Suez en 2015 et la création de la zone économique du canal de Suez, afin d'offrir des services plus compétitifs aux compagnies de transport maritime et investisseurs du monde entier, devraient également permettre de capter jusqu'à 25 % du commerce méditerranéen conteneurisé de l'Égypte (Arvis et al., 2019^[8]).

Énergie et connectivité des TIC

De nombreux pays de la région MENA sont bien dotés en ressources énergétiques renouvelables mais n'ont pas suffisamment diversifié leur approvisionnement en électricité

Les économies étudiées de la région MENA disposent de généreuses sources d'énergies renouvelables, telles que le solaire et l'éolien, mais la part que celles-ci représentent dans le bouquet énergétique varie selon les pays (voir également le chapitre 2 sur les tendances des IDE et les avantages pour le développement). Ces ressources pourraient faire baisser le prix des énergies renouvelables et renforcer considérablement les capacités de production. Cela dit, la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie varie considérablement d'un pays à l'autre : 0.1 % en Algérie, entre 5 et 5.5 % en Égypte et en Jordanie, et entre 10 et 12 % au Maroc et en Tunisie (IEA, 2020^[9]). De même, la part qu'elles représentent dans la production d'électricité atteint 35 % au Maroc, mais n'est que de 8.5 % en Égypte.

Certains pays ont montré leur détermination à renforcer l'utilisation des énergies renouvelables. Ainsi, la Jordanie, qui est – avec le Maroc – l'un des plus grands importateurs d'énergie de la région MENA (le pays importe plus de 93 % de son offre énergétique), a lancé un vaste programme en faveur des énergies renouvelables axé sur l'éolien et le solaire (Abu-Rumman, Khair et Khair, 2020^[10]). Le Maroc, qui lui aussi importe 93 % de son énergie, entend augmenter la part des énergies renouvelables afin de réduire sa vulnérabilité aux chocs de l'offre et autres perturbations causées par sa forte dépendance aux importations (IFC, 2019^[11]). Sa Stratégie énergétique nationale, mise en œuvre par l'Agence marocaine pour l'énergie durable, vise à porter la part des énergies renouvelables à 52 % de la capacité totale de production d'énergie installée à l'horizon 2030 (ibid). Le défi commun à relever est de créer un terreau propice aux solutions à faible intensité en carbone et résilientes au dérèglement climatique. Les pays doivent en particulier encourager la concurrence et l'entrée d'investisseurs privés dans le secteur des énergies renouvelables.

L'infrastructure des TIC s'est développée rapidement, mais les entreprises de la région restent confrontées à des coûts élevés

L'infrastructure des TIC est relativement bien développée dans l'ensemble de la région MENA, grâce aux investissements des pouvoirs publics et du secteur privé. D'après l'Indice de connectivité mobile de 2019³, qui mesure les performances des pays au regard des principaux facteurs d'adoption de l'Internet mobile (infrastructure, accessibilité financière, état de préparation des consommateurs, contenu et services), de nombreuses économies de la région MENA sont en phase de « transition »⁴. Parmi les économies étudiées, le Liban enregistre le score le plus élevé, suivi de près par la Tunisie et le Maroc ; la Jordanie, l'Égypte et l'Algérie se classent légèrement plus bas dans l'indice (GSMA Intelligence, 2020^[12]). Les technologies et services mobiles représentent 4.5 % du PIB de la région MENA, pourvoyant un million d'emplois directs et indirects et rapportant plus de 18 milliards USD d'impôts. Au total, ils ont généré une valeur ajoutée de 191 milliards USD, et celle-ci devrait franchir la barre des 222 milliards d'ici 2023. Par ailleurs, la technologie 4G devrait dépasser la 3G dans la région d'ici 2021 (ibid).

Il n'empêche que pour répondre à la demande croissante, des investissements importants sont nécessaires afin d'augmenter la capacité de transmission des lignes haut débit fixes et mobiles dans les huit économies étudiées. Les principaux freins au développement du secteur des TIC en Algérie, en Égypte, au Maroc, en Libye, en Tunisie et en Jordanie sont l'absence de concurrence effective et de réglementation appropriée (Gelvanovska, Rogy et Rossotto, 2014^[2]). En Jordanie, le manque de concurrence s'est traduit par des services de mauvaise qualité et par des prix de l'Internet mobile et fixe qui comptent parmi les plus élevés de la région. Une amélioration de l'infrastructure des TIC pourrait favoriser les investissements, notamment en permettant aux entreprises d'accéder plus facilement aux

marchés locaux et internationaux et de communiquer de façon fréquente et ininterrompue avec leur siège (Latif et al., 2018^[13]).

Une compétitivité accrue dans le secteur des TIC permettrait aux entreprises de pénétrer de nouveaux marchés et de contribuer au programme de transformation numérique des économies étudiées de la région MENA. Comme beaucoup d'autres, ce secteur est généralement dominé par un certain nombre d'entreprises en place, qu'elles soient privées ou publiques, ce qui rend difficile l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché (Banque mondiale, 2019^[14]). Des services haut débit améliorés permettraient à tous les secteurs de tirer parti d'une économie numérique plus moderne (ibid). En outre, ils ouvriraient de nouvelles perspectives commerciales aux PME, leur permettant d'accéder à des marchés inexplorés.

Bon nombre de pays se heurtent encore à d'importants obstacles en matière d'accessibilité d'Internet. Actuellement, seulement 8 % des PME de la région MENA ont une présence en ligne (contre 80 % aux États-Unis) et à peine 1.5 % des détaillants de la région sont actifs sur Internet (McKenna, 2017^[3]). Si l'on exclut les pays à revenu élevé de la moyenne, la région MENA compte en moyenne 100 abonnements à la téléphonie mobile pour 100 habitants. Le Maroc et la Tunisie dépassent la moyenne (avec respectivement 128 et 124 abonnements pour 100 habitants), tandis que d'autres pays se situent en dessous de la moyenne : Liban (64) et Jordanie (88) (WEF, 2019^[15]).

Le déficit d'infrastructures dans la région MENA

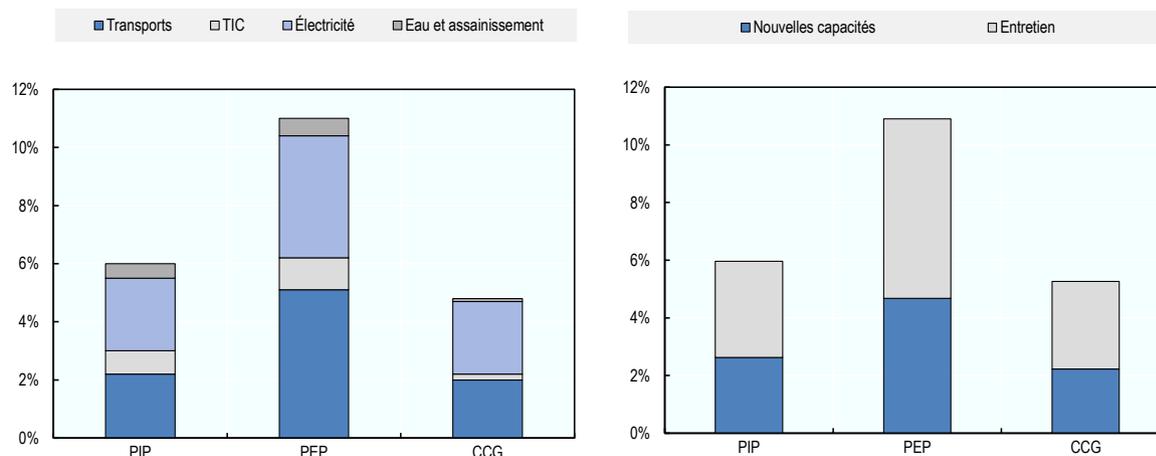
La région devrait consacrer 7 % de son PIB pour combler ses besoins d'investissement

La région MENA aura besoin de plus de 100 milliards par an (soit 7 % de son PIB annuel) au cours des cinq prochaines années pour entretenir ses infrastructures actuelles et en créer de nouvelles, selon la Banque mondiale⁵ (Graphique 9.3). Les pays en développement exportateurs de pétrole devront engager l'équivalent de 11 % de leur PIB chaque année. Les pays importateurs de pétrole ainsi que les pays du Conseil de coopération du Golfe (CCG) exportateurs de pétrole devront, quant à eux, consacrer respectivement environ 6 % et 5 % de leur PIB à l'investissement dans les infrastructures. Les déficits existent dans tous les secteurs, mais touchent surtout les infrastructures transfrontalières, le transport routier et l'énergie. Le transport et l'électricité représentent environ 43 % des besoins d'investissement totaux ; viennent ensuite les TIC (9 %), puis l'eau et l'assainissement (5 %). La dépense à consentir pour l'électricité à elle seule équivaut à 3 % du PIB annuel de la région. Les pays importateurs de pétrole devront en outre déboursier environ 86 milliards USD pour moderniser leurs réseaux de transport. Il faut non seulement construire de nouvelles infrastructures, mais aussi assurer un entretien adéquat des équipements existants et les contrôles de qualité requis.

Le Global Infrastructure Hub a récemment estimé que l'Égypte, le Maroc et la Tunisie devront investir, à eux trois, 997 milliards USD dans les infrastructures jusqu'en 2040 (GIHub, 2017^[16]). L'Égypte accuse le déficit le plus important : dans l'hypothèse d'une croissance de 4 % de son PIB chaque année, elle devra dépenser 675 milliards USD (soit 5 % de son PIB) en moyenne à l'horizon 2040. Compte tenu des niveaux de dépenses actuels, son déficit d'investissement est évalué à 1.7 % de son PIB. Le Maroc devra quant à lui investir 37 milliards USD dans ses infrastructures (soit 0.90 % de son PIB en supposant que celui-ci augmente de 3.6 % par an). D'après des estimations plus récentes, les besoins d'investissement totaux varient entre 11.5 % et 18.3 % selon trois scénarios de croissance, à savoir faible, stable ou élevée (IFC, 2019^[11]). De même, la Tunisie devra allouer une enveloppe moyenne de 75 milliards USD (soit 4.4 % de son PIB) à ses infrastructures jusqu'en 2040.

Graphique 9.3. Besoins annuels d'investissement en infrastructures dans la région MENA

Investissement en % du PIB estimé, par secteur



Notes : CCG : Conseil de coopération du Golfe ; PIB : produit intérieur brut ; TIC : technologies de l'information et de la communication ; E : entretien ; MENA : Moyen-Orient et Afrique du Nord ; N : nouvelle capitale ; PIP : pays importateur de pétrole ; PEP : pays en développement exportateur de pétrole.

Le CCG comprend les pays suivants : Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Oman, Qatar ; les PEP sont l'Algérie, l'Iran, l'Irak, la Libye, la République arabe syrienne, la République du Yémen et la République islamique ; les PIP sont l'Égypte, la Jordanie, le Liban, le Maroc et la Tunisie.

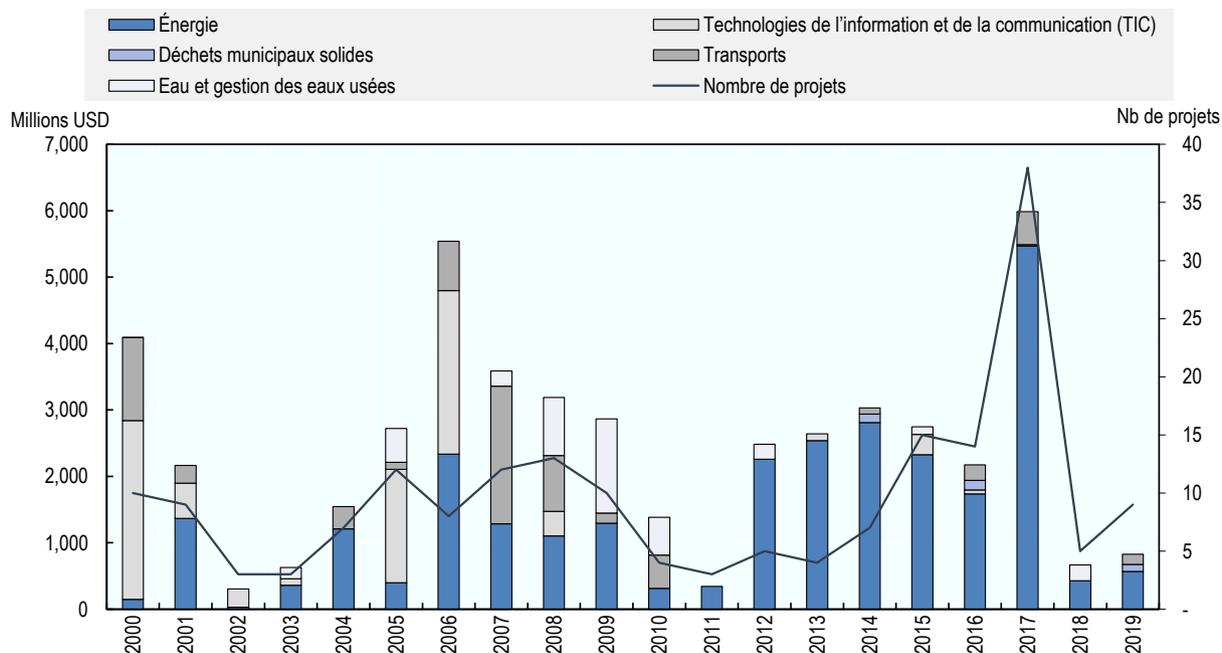
Source : Estimations de la Banque mondiale fondées sur (Freund et Ianchovichina, 2012^[17]).

La région MENA est en retard par rapport aux autres régions en termes de financement privé

Depuis le début des années 2000, les investissements privés dans les infrastructures ont augmenté de façon constante dans la plupart des régions, mais pas dans la région MENA. De fait, plusieurs de ses pays ont connu un net déclin des investissements en infrastructures de la part du secteur privé sur la période 2010-2012. Bien que ces investissements aient depuis lors retrouvé leur niveau d'avant 2010, cette hausse est principalement due à quelques grands projets concentrés dans le secteur de l'électricité au Maroc. Les secteurs des transports et de l'eau ont enregistré une activité très limitée au cours des cinq dernières années (Graphique 9.4). Ces trois dernières années, les investissements privés dans les infrastructures ont été très concentrés géographiquement. Les deux tiers des projets ont eu lieu en Jordanie, en partie grâce à son programme national de promotion des énergies renouvelables, visant notamment les centrales solaires photovoltaïques. Toutefois, en termes de dépenses d'investissement, le Maroc a bénéficié d'une part de près de 75 %, grâce à ses grands projets d'énergie solaire concentrée de Ouarzazate Noor I et Noor II ainsi qu'à sa centrale électrique au charbon de Safi d'une capacité de 1 360 MW, située à Safi, dans le sud-ouest du pays (OCDE, 2017^[18]).

Le financement des projets d'infrastructure menés dans la région MENA au cours des trois dernières années a essentiellement été assuré par des prêteurs multilatéraux et bilatéraux, la Banque européenne d'investissement (BEI), la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD) et la Banque islamique de développement comptant parmi les investisseurs les plus actifs. Les prêteurs bilatéraux proviennent d'un large éventail de pays, dont l'Allemagne, la France et le Japon, entre autres. L'aide apportée par les prêteurs multilatéraux et bilatéraux a presque exclusivement revêtu la forme de dettes. Les banques internationales ont également participé à un certain nombre de projets, mais toujours en collaboration avec un prêteur multilatéral ou un prêteur bilatéral de premier plan. Les banques commerciales locales n'ont joué qu'un rôle marginal, sauf dans le cas de l'usine de dessalement d'Agadir au Maroc, pour laquelle elles ont été la seule source de financement par l'emprunt (OCDE, 2017^[18]).

Graphique 9.4. Investissements du secteur privé dans les infrastructures de la région MENA, 2000-2019 (par secteur)



Source : Banque mondiale – PPIAF, base de données des participations privées dans les infrastructures (PPI)

Créer les conditions propices aux investissements en infrastructures

Pour stimuler la participation du secteur privé aux infrastructures, les pays de la région MENA doivent veiller à ce que les priorités en matière d'infrastructures fassent partie intégrante des stratégies de développement économique et soient étayées par un cadre réglementaire et institutionnel clairement établi. Il arrive souvent que des infrastructures matérielles soient conçues sans que soient menées les réformes appropriées en matière de réglementations du commerce ou du secteur privé, ou qu'elles n'aient pas bénéficié de l'approche multimodale nécessaire pour produire les résultats escomptés. Il est impératif de remédier à pareille fragmentation pour affermir le climat d'investissement et tirer parti des retombées positives de la connectivité régionale.

Stratégies de développement des infrastructures et instruments de financement

Dans les pays de la région MENA où les infrastructures sont habituellement financées grâce aux recettes issues des ressources naturelles, la faiblesse des prix du pétrole obligera les pouvoirs publics à revoir leurs plans et leurs stratégies d'investissement pour le long terme (Rice, 2015^[19]). Les bouleversements sociaux et politiques de la dernière décennie, associés à la pandémie de Covid-19, ont engendré de nouveaux défis, faisant notamment ressortir la nécessité d'améliorer la gouvernance pour inciter le secteur privé à investir dans les infrastructures en toute confiance.

Le développement des infrastructures constitue une priorité pour la région. Les économies étudiées ont pour beaucoup lancé des stratégies nationales qui soulignent la nécessité de moderniser les infrastructures afin de promouvoir le développement durable. Deux projets en particulier ont conjugué l'investissement en infrastructures et un programme stratégique à vocation industrielle : l'extension du canal de Suez et le développement de la zone économique du canal de Suez et le complexe portuaire

marocain Tanger Med (encadré 9.1). L'Égypte a exposé ses projets d'amélioration de la connectivité dans sa stratégie Vision 2030, les objectifs étant d'augmenter la capacité du secteur des transports et d'accroître la part du pays dans les volumes de transport aux niveaux international et régional. Le pilier de développement économique de la Vision 2030 comprend des projets de très grande envergure, tels ceux du canal de Suez et de la zone économique du canal de Suez. Au niveau sectoriel, le schéma directeur 2027 pour les transports vise à mettre en place des chaînes de transport multimodales entre les centres nationaux, régionaux et de transit, mais aussi à renforcer le rôle tenu par le secteur privé dans les projets liés aux transports, en termes d'investissement et de participation.

Au Maroc, tous les secteurs des infrastructures ont élaboré des plans d'investissement associant des objectifs ambitieux et des échéances à long terme pour augmenter à la fois les stocks et leur qualité. Par exemple, la stratégie ferroviaire à l'horizon 2040 (Plan Rail Maroc) vise à développer le réseau de chemin de fer et ses différentes composantes sur l'ensemble du territoire d'ici 2040 et à favoriser le développement territorial (ONCF, 2020^[20]). La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030 a pour but de consolider les ports du Maroc afin d'augmenter les volumes de fret et la capacité portuaire, pour un investissement total de 6 milliards USD, provenant principalement du secteur public (Rensma et Hamoumi, 2018^[21]).

Encadré 9.1. Grands projets d'infrastructure de la région MENA

Les investissements conséquents consentis par plusieurs économies étudiées de la région MENA ont joué un rôle moteur dans le développement des infrastructures de la zone. Deux exemples sont à ce titre particulièrement marquants : le nouveau pôle de transbordement du projet de développement du canal de Suez et le port Tanger Med, qui facilitent encore les transports et les échanges internes et transfrontaliers, et jouent un rôle important non seulement pour le développement économique de l'Égypte et du Maroc, mais aussi pour la région méditerranéenne.

Le projet de développement de la zone du canal de Suez

Ce projet comprend trois grands volets qui visent à renforcer la position du canal de Suez en tant que route commerciale maritime à l'échelle mondiale et à exploiter son potentiel d'attraction des investissements et de croissance axée sur les exportations :

- Le « nouveau canal de Suez » bénéficie d'une extension considérable du canal pour augmenter sa capacité et permettre le passage des navires dans les deux sens simultanément, de façon à ramener le délai d'attente de 18 à 11 heures dans la plupart des cas et de permettre à 97 navires de l'emprunter chaque jour au lieu de 49, soit le double. Ce projet devrait permettre d'accroître la capacité de transit et l'activité industrielle dans la région, ce qui rehaussera le rayonnement de l'Égypte en tant que plaque tournante logistique et industrielle à l'échelon international.
- Le projet de développement « Zone est de Port-Saïd » comprend la construction d'un canal latéral de 9.5 km contournant l'entrée du canal de Suez et des travaux d'extension portuaire. Il prévoit en outre une nouvelle zone industrielle, un centre logistique ainsi que quatre nouveaux tunnels est-ouest pour accroître la connectivité entre les canaux et relier la péninsule du Sinaï au continent égyptien.
- La « zone économique du canal de Suez » (SCZone), qui s'étend sur 461 km² de terrain et six ports maritimes stratégiquement situés le long de la voie navigable internationale avec accès direct aux ports, servira de plateforme logistique internationale et accueillera les industries légère, moyenne et lourde, mais aussi des installations commerciales et des quartiers résidentiels.

Tanger Med

Situé à 40 km à l'est de Tanger, au Maroc, Tanger Med est le plus grand port de marchandises de la Méditerranée et d'Afrique en termes de capacité. Centre logistique et industriel majeur, il constitue également une zone de passage stratégique pour les importations et les exportations du Maroc, puisqu'il est relié à 186 ports dans le monde. La première phase du projet (Tanger MED 1), bouclée en 2007, a permis d'atteindre une capacité initiale de plus de 3.5 millions de conteneurs, tandis que la deuxième phase (Tanger MED II), qui s'est achevée en 2019 pour un coût de 1.5 milliard USD, a porté la capacité à 9 millions de conteneurs. Le projet s'inscrit dans le cadre du plan de diversification du Maroc visant à attirer de nouveaux investissements et à créer des emplois en offrant diverses incitations à l'investissement, l'accès aux accords de libre-échange, à une main-d'œuvre qualifiée, ainsi qu'à une logistique bien coordonnée aux entreprises désireuses de relocaliser leur production. Tanger Med accueille actuellement environ 900 entreprises dans quatre zones industrielles situées autour des installations portuaires, créant au total plus de 70 000 emplois. Près de la moitié de ces entreprises sont européennes et sont liées au secteur automobile, ce qui fait de Tanger Med le plus grand centre de fabrication d'automobiles d'Afrique et de la région MENA. Aujourd'hui, le secteur automobile est le premier secteur exportateur du Maroc. Les deux constructeurs automobiles les plus influents sont Renault Tanger Med et Peugeot, qui assemblent actuellement de nouveaux véhicules et moteurs pour les exporter vers les marchés européens et africains.

Source: (Bank of Alexandria, 2014^[22]), (N Gage Consulting, 2016^[23]), (EuroMesco, 2019^[24]), www.suezcanal.gov.eg.

Le développement des infrastructures figure également au rang des grandes priorités stratégiques de l'Algérie. Le plan d'investissement 2015-2019 a été élaboré pour soutenir le développement de divers projets de connectivité, concernant notamment les systèmes ferroviaires, les routes, la modernisation des aéroports et les ports (Oxford Business Group, 2017^[25]). Comme la grande majorité des échanges du pays passe par ses 11 ports commerciaux (95 % des importations arrivent par voie maritime), l'un des objectifs prioritaires consiste à moderniser les ports afin d'augmenter leur capacité d'accueil des grands navires et de faire de l'Algérie une plaque tournante en Méditerranée (ITA, 2019^[26]). Parmi les autres priorités figure l'extension du réseau de chemin de fer, en vue de réduire l'encombrement des routes et d'augmenter le transport ferroviaire de marchandises au sein du pays et avec les pays voisins. Les efforts déployés en faveur de la connectivité régionale sont également soutenus par l'ouverture d'une ligne ferroviaire reliant Annaba à la Tunisie (Oxford Business Group, 2017^[25]).

Le plan Jordanie 2025 met l'accent sur le rôle des infrastructures pour faire du développement des exportations un moteur efficace de transformation économique (Harake, 2019^[27]). Les priorités en matière d'infrastructures sont définies dans le plan de croissance économique de la Jordanie 2018-2022 pour chaque secteur. Ce plan établit plusieurs objectifs pour le secteur des transports, notamment achever et moderniser les réseaux de transport (aéroportuaire et portuaire notamment), accroître la capacité du système de fret terrestre et développer un système de transport multimodal. En particulier, les pouvoirs publics aspirent à mettre en place un réseau ferroviaire spécialement conçu pour le transport de marchandises qui relie les principales villes industrielles et les centres logistiques au niveau national, mais également la Jordanie à ses pays voisins et à l'Europe (Jordan Economic Policy Council, 2018^[28]). L'investissement requis pour construire un tel réseau est estimé à 2.1 milliards USD, que les autorités espèrent allouer grâce à des partenariats avec le secteur privé (ibid).

La mobilisation des ressources nécessaires aux investissements en infrastructures dans la région MENA exige une planification et une hiérarchisation efficaces des projets. Dans les divers pays, de nombreux projets sont élaborés dans le cadre de différentes stratégies relatives aux infrastructures. Souvent, l'allocation du budget s'effectue sur une base annuelle. Pour accroître la fiabilité des projets d'infrastructure, les pays de la région MENA doivent privilégier le moyen terme lors de la définition des

plans et de l'affectation des fonds. Jusqu'à présent, l'Algérie et la Jordanie ont adopté un cadre budgétaire à moyen terme (Banque mondiale, 2013^[29]) offrant la possibilité d'une planification sectorielle pluriannuelle afin que les dépenses d'investissement soient motivées par les priorités stratégiques et les objectifs budgétaires. Une meilleure coordination entre les différents ministères permettrait également de mieux hiérarchiser les projets d'investissement.

Améliorer le cadre réglementaire s'appliquant aux investissements en infrastructures

Pour que le secteur privé participe aux projets d'infrastructure, il faut un cadre réglementaire adéquat, ce qui exige d'éliminer les lourdeurs administratives et d'améliorer la réglementation (voir chapitre 3). Ces dernières années, certains pays de la région MENA ont redoublé d'efforts afin de créer un contexte fiable pour les partenariats public-privé (PPP). Pour ce faire, ils ont mis à jour leurs lois en la matière et créé des organismes ou unités spécifiquement consacrés aux PPP au sein d'institutions existantes. Ces améliorations ont donné lieu à une multiplication des PPP ces dernières années. Une participation accrue du secteur privé aux infrastructures pourrait non seulement renforcer l'efficacité de ces investissements et apporter de nouvelles technologies et compétences, mais aussi réduire la charge qui grève les budgets publics.

Les cadres juridiques des partenariats public-privé peuvent apporter des options de financement aux projets d'infrastructure

Les cadres réglementaires et juridiques varient considérablement d'un pays à l'autre : certains pays séparent clairement les PPP des autres formes de passation de marchés publics, tandis que d'autres les inscrivent dans une politique de passation de marchés plus large. Un certain nombre de pays de la région, dont la Jordanie, le Maroc, la Tunisie et l'Égypte, ont récemment actualisé leurs lois sur les PPP et constitué un organisme ou une unité spécifiquement dédié à ces partenariats pour apporter davantage de clarté et de transparence à leurs régimes de PPP, conformément aux bonnes pratiques (tableau 9.1) (OCDE, 2019^[30]). En Jordanie, les investissements des PPP se sont chiffrés à 2 % du PIB annuel au cours des cinq dernières années et une loi révisée sur les PPP a été soumise au Parlement. La loi égyptienne révisée sur les PPP a permis de simplifier les contrats de PPP, notamment en réduisant le délai de publication des appels d'offres pour les projets de PPP et en introduisant de nouveaux mécanismes pour la sous-traitance au secteur privé (Enterprise, 2019^[31]).

Cela dit, une grande partie des investissements privés dans la région ont été réalisés dans des secteurs où la viabilité financière est plus facile à atteindre, dans le cadre de projets de production d'électricité par exemple. Dans les secteurs autres que l'énergie, comme l'eau, il est plus difficile d'attirer les investissements car les projets sont généralement moins susceptibles de rapporter de l'argent et offrent moins de perspectives de liquidités futures. En Jordanie, la plupart des investissements en PPP sont allés aux énergies renouvelables. Un cadre de PPP remanié s'impose pour promouvoir les projets dans des domaines où une aide plus importante des pouvoirs publics est nécessaire pour attirer les investissements privés, comme la construction de routes à péage. L'Égypte dispose d'un cadre général relatif aux PPP parallèlement à d'autres formes de passation de marchés pour les projets d'infrastructure, dont le système des entités économiques publiques, la législation sur les services publics et un certain nombre de lois s'appliquant à un secteur ou projet particulier (EBRD, 2018^[32]).

Au Maroc, si la loi sur les PPP (loi n° 86-12) offre un cadre pour ces partenariats, elle n'a pas remplacé d'autres lois spécifiques, ce qui crée un chevauchement de la législation relative aux investissements privés dans les infrastructures et engendre une certaine confusion quant aux lois applicables à tel ou tel contrat. Les lois sectorielles prévoient la possibilité de conclure des contrats de sous-traitance avec des parties privées dans un certain nombre de secteurs, tels que les ports, les énergies renouvelables, la production d'électricité, le dessalement et les aéroports. Cela s'est traduit par un déphasage dans la sélection des projets, l'évaluation préalable des projets, les clauses minimales et les garanties. En outre,

souvent subventionnées (à hauteur de 0.5 % du PIB environ) grâce au budget public pour les besoins d'investissement et d'activité, les entreprises publiques chargées des infrastructures peuvent sélectionner directement des partenaires privés pour constituer des coentreprises en vertu du droit commercial et investir dans des opérateurs privés, et ce même lorsqu'ils sont en concurrence avec eux sur le marché. En vue de remédier à ces carences, le ministère des Finances a pris des mesures pour rationaliser la participation au marché des entreprises publiques, obtenant toutefois des résultats mitigés, tandis que le ministère de l'Économie prépare actuellement un amendement à la loi sur les PPP.

Tableau 9.1. Pratiques internationales en matière de projets de PPP

Étape préparatoire des PPP	Étape de passation de marchés des PPP	Étape de gestion des contrats
Le ministère des Finances ou l'autorité budgétaire de l'administration centrale approuve (le cas échéant) l'impact financier à long terme du projet.	La commission d'évaluation des offres possède les compétences techniques appropriées.	Le pouvoir adjudicateur dispose d'un système pour gérer l'exécution du contrat de PPP, notamment d'une équipe de gestion du contrat qui participe au projet dès le début de la procédure de passation du contrat.
Les projets de PPP sont régis par un cadre de comptabilité/de présentation de l'information.	Le pouvoir adjudicateur publie l'avis de marché sur Internet, en laissant aux soumissionnaires potentiels au moins 30 jours pour envoyer leurs offres.	Le pouvoir adjudicateur met en place un système de suivi de l'état d'avancement et de l'achèvement des travaux de construction dans le cadre du contrat de PPP, les informations pertinentes étant rendues publiques.
Les projets de PPP sont évalués par ordre de pertinence par rapport à tous les autres projets d'investissement public des plans nationaux de portée générale.	Les entreprises étrangères sont autorisées à participer aux marchés publics à PPP.	Des systèmes de suivi et d'évaluation sont en place pour superviser l'exécution du contrat de PPP après la phase de construction, les informations pertinentes étant accessibles au public.
Les résultats de l'évaluation des PPP et les documents d'appel d'offres sont publiés sur Internet.	Les documents d'appel d'offres énoncent les critères de sélection en toute transparence, et le pouvoir adjudicateur organise une conférence préalable à l'appel d'offres pour diffuser l'information.	Il n'est pas interdit aux entreprises étrangères de rapatrier les revenus issus de la réalisation d'un projet de PPP.
Le projet de PPP est justifié de façon adéquate à la lumière des évaluations socio-économiques, budgétaires, financières et environnementales et des analyses des risques.	L'avis d'adjudication du contrat au soumissionnaire retenu et les motifs de la sélection sont rendus publics.	Tout changement de la structure de propriété du partenaire privé est expressément régi par des règles, exigeant notamment que seule une entité au moins aussi qualifiée que le partenaire initial puisse le remplacer.
Le pouvoir adjudicateur élabore une ébauche du contrat et la rend publique avant approbation.	Après l'adjudication prévue du contrat, un délai suspensif est accordé aux autres soumissionnaires pour qu'ils puissent contester la décision.	La modification et la renégociation du contrat font l'objet de dispositions expresses afin de réduire les risques que le partenaire privé ou le pouvoir adjudicateur ne les utilisent à son avantage.
Pour garantir la cohérence et l'efficacité de la procédure, le pouvoir adjudicateur a standardisé les contrats types de PPP.	Le contrat de PPP signé et ses avenants sont rendus publics.	Des mécanismes de règlement des litiges doivent être mis en place et les circonstances particulières (telles que des problèmes de mise en œuvre, un refinancement, des changements de la loi, etc.) doivent être prises en compte, en veillant à exposer clairement les motifs de la résiliation du contrat et ses conséquences.

Source : (Banque mondiale, 2018^[33])

Les PPP bénéficient d'un soutien politique croissant dans la plupart des économies de la région MENA. Les lois et règlements qui les régissent pourraient créer un environnement qui protège à la fois le secteur public et le secteur privé. Lorsque des PPP sont utilisés, il est important que, entre autres principes, le processus soit transparent et prévisible, et qu'il garantisse des conditions équitables à tous les soumissionnaires (encadré 9.2). L'adoption des PPP n'est pas chose aisée. Il faut du temps aux pouvoirs publics pour développer les capacités nécessaires à la mise en œuvre de programmes de PPP fiables. Toutefois, il y a un véritable engagement, et un soutien multilatéral, pour aider les pays à mettre en place et gérer les PPP, pouvant aboutir à une multiplication des infrastructures qui améliorent la connectivité régionale.

Encadré 9.2. Principes de l'OCDE applicables à la gouvernance publique des partenariats public-privé

La Recommandation de 2012 du Conseil de l'OCDE sur les principes applicables à la gouvernance publique des partenariats public-privé fournit aux responsables publics des orientations concrètes sur la marche à suivre pour nouer des partenariats public-privé propices à une optimisation de la dépense publique.

Établir un cadre institutionnel clair, prévisible et légitime s'appuyant sur des autorités compétentes et dotées de ressources suffisantes

1. Les responsables politiques devraient veiller à ce que la population ait connaissance des coûts, avantages et risques relatifs des partenariats public-privé par rapport aux modes traditionnels de passation des marchés. Toutes les parties prenantes, y compris les utilisateurs du service, devraient être associés à l'élaboration des projets de PPP et au suivi de la qualité de l'infrastructure.
2. Le rôle des institutions concernées doit être clairement défini et contrôlé. Ainsi, il faut conférer des mandats clairs et des moyens suffisants aux autorités chargées de la passation des marchés, aux unités dédiées aux PPP, aux autorités budgétaires centrales, aux institutions de contrôle des finances publiques et aux autorités de tutelle sectorielles, pour que la passation des marchés s'effectue de façon efficace et dans le respect du principe de redevabilité.
3. Les cadres réglementaires régissant les PPP doivent être clairs et transparents, et doivent être appliqués.

Fonder le choix des partenariats public-privé sur un objectif d'optimisation de la dépense publique

1. Les pouvoirs publics devraient fixer et poursuivre des objectifs stratégiques concernant le développement des infrastructures, en prenant les décisions au plus haut niveau politique. Il ne devrait y avoir aucun parti-pris d'ordre institutionnel, procédural ou comptable en faveur ou en défaveur de tel ou tel autre PPP.
2. Pour chaque projet envisagé, les grands facteurs de risque et les principales caractéristiques devraient être évalués afin de déterminer la méthode d'investissement la plus indiquée pour optimiser la dépense publique. En testant au préalable les options possibles de passation du marché, les autorités devraient pouvoir déterminer s'il y a lieu d'examiner plus avant la possibilité d'un partenariat public-privé.
3. Les risques devraient être définis, identifiés, mesurés et mis à la charge de la partie la plus à même de les supporter et de les réduire.
4. Les autorités chargées de la passation des marchés publics devraient être préparées à la phase d'exploitation du partenariat public-privé, qui exige une vigilance particulière et des efforts similaires à ceux déployés avant la mise en route du projet.

5. Lors de toute renégociation, les pouvoirs publics ne devraient envisager d'accorder une indemnisation au partenaire privé que si les circonstances ont changé du fait de décisions résultant d'actions publiques discrétionnaires.
6. Les autorités devraient veiller à ce qu'il y ait suffisamment de concurrence sur le marché et à ce que les règles du jeu soient équitables tout au long de la procédure d'appel d'offres.

Utiliser de manière transparente la procédure budgétaire pour réduire au minimum les risques budgétaires et assurer l'intégrité de la procédure de passation du marché

1. L'autorité budgétaire centrale devrait s'assurer que le projet de PPP ait un coût abordable, dans le respect de la politique budgétaire.
2. La transparence est de mise tout au long du processus budgétaire. L'ensemble des coûts et des passifs éventuels doivent être révélés.
3. Les pouvoirs publics devraient se prémunir contre le gaspillage des ressources et la corruption.

Source : Principes de l'OCDE applicables à la gouvernance publique des partenariats public-privé

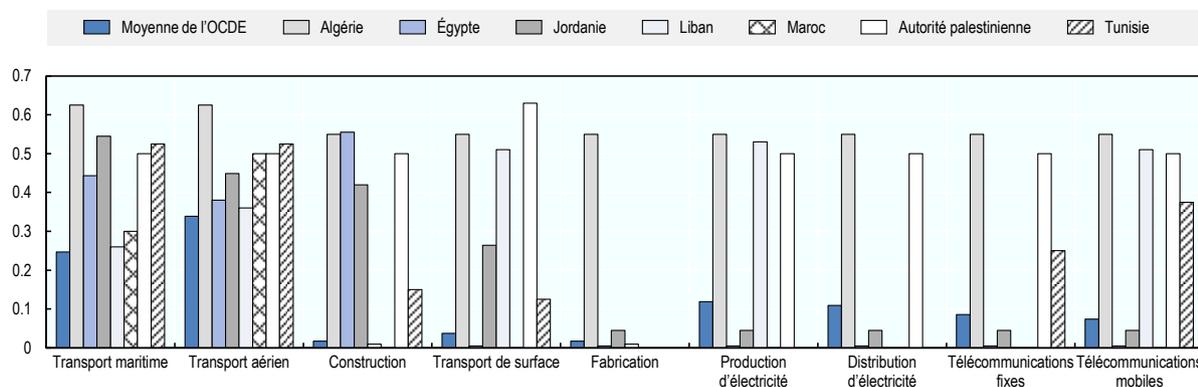
Les restrictions appliquées aux investissements étrangers dans les secteurs en rapport avec la connectivité mériteraient d'être révisées

Même si certaines économies de la région MENA sont ouvertes aux investissements étrangers, ceux-ci font encore l'objet de restrictions relativement élevées par rapport à la moyenne de l'OCDE, notamment dans le domaine des services d'infrastructure et le secteur de la construction. Selon l'indice de restrictivité de la réglementation de l'IDE établi par l'OCDE (voir chapitre 4), les économies étudiées de la région MENA appliquent un régime plus strict aux secteurs des transports maritime et aérien et de la construction que la moyenne des pays de l'OCDE (Graphique 9.5). C'est l'Algérie qui est la plus restrictive pour tous les secteurs concernés (à l'exception du transport de surface). La Jordanie impose également des restrictions relativement sévères dans le secteur des transports. Au Maroc, plusieurs secteurs, y compris celui des transports maritime et aérien, sont soumis à des restrictions en matière de propriété étrangère. Par exemple, la participation d'investisseurs étrangers dans une compagnie de transport aérien ne peut dépasser 49 % de son capital, tandis que dans le transport maritime, pour qu'un navire puisse battre pavillon marocain, soit il doit être détenu à 75 % par des Marocains, soit la majorité des membres de son conseil d'administration ou de son conseil de surveillance doivent être de nationalité marocaine (OCDE, 2017a).

En Égypte, les investissements étrangers dans le secteur maritime ne sont autorisés que sous la forme de coentreprises dans lesquelles la part de capital détenue par des investisseurs étrangers n'excède pas 49 % (OCDE, 2017a). Dans les transports, l'offre reste dominée par le secteur public, avec quelques concessions privées dans les ports et les aéroports. La loi sur la construction (1992) limite également les investissements étrangers aux coentreprises dans lesquelles les apports étrangers n'excèdent pas 49 %. En ce qui concerne les câblages électriques et autres services d'achèvement et de finition des bâtiments, la participation étrangère n'est autorisée que pour les projets d'un montant supérieur à 10 millions USD (ibid). Ces restrictions nuisent à la concurrence sur le marché et limitent la qualité de la prestation de services.

Graphique 9.5. Indice de restrictivité de la réglementation de l'IDE établi par l'OCDE pour un échantillon de secteurs d'infrastructure (2019)

Fermé=1 ; Ouvert=0



Source : Indice de restrictivité de la réglementation de l'IDE établi par l'OCDE

Une meilleure gouvernance des infrastructures permettrait d'attirer davantage d'investissements privés

Une bonne gouvernance et une vision stratégique peuvent améliorer la gestion des projets d'infrastructure et assurer l'assise nécessaire pour renforcer la participation du secteur privé à leur financement, leur réalisation et leur exploitation. Dans un certain nombre de pays de la région, la mise en place d'infrastructures s'est accompagnée de dépenses d'investissement élevées, alors qu'il aurait été possible d'accroître l'efficacité des investissements publics. Une meilleure gestion des affaires publiques passe notamment par le renforcement des procédures de passation des marchés, d'évaluation et de sélection, et par l'amélioration de leur transparence. Une approche globale de la planification du développement des infrastructures, conforme aux grands principes de l'OCDE en matière de gouvernance des infrastructures (encadré 9.3), peut contribuer à garantir une utilisation et une affectation efficaces des ressources.

En Algérie, si l'efficacité de l'investissement public pour les grands projets s'est améliorée au cours des dix dernières années, réduisant les retards dans l'achèvement des chantiers et les dépassements de coûts, elle reste inférieure à celle des autres pays exportateurs de pétrole de la région et bien en deçà de la moyenne mondiale (IMF, 2018^[34]). Ce manque d'efficacité s'est traduit par des projets d'investissement public coûteux. De fait, le coût unitaire des projets de construction de routes en Algérie est environ 34 % plus élevé que dans la plupart des pays de la région. D'après une estimation, avec un dispositif institutionnel plus solide pour la gestion des investissements publics, le même montant d'investissement aurait permis de financer 60 % de projets d'infrastructure supplémentaires (ibid).

Encadré 9.3. Projet de Recommandation de l'OCDE sur la gouvernance des infrastructures

Le projet de Recommandation de l'OCDE sur la gouvernance des infrastructures élaboré par le Comité de la gouvernance publique a été élaboré en tenant compte des expériences, besoins et attentes concernant cette question à l'échelle internationale.

Afin de garantir l'utilisation et l'affectation efficaces des ressources, le projet de Recommandation énonce dix recommandations exhaustives concernant l'action publique :

1. Définir une vision stratégique à long terme en matière d'infrastructures
2. Préserver l'équilibre budgétaire, la faisabilité financière et l'optimisation de la dépense publique
3. Garantir l'efficacité et l'efficacités de la passation de marchés publics portant sur des projets d'infrastructure
4. Permettre une implication transparente, systématique et effective des parties prenantes
5. Coordonner la politique en matière d'infrastructures entre les différents niveaux d'administration
6. Promouvoir un cadre réglementaire cohérent, efficient et fiable
7. Appliquer une approche mobilisant l'ensemble de l'administration pour gérer les menaces pesant sur l'intégrité
8. Promouvoir la prise de décision en matière d'infrastructure reposant sur des données probantes
9. Veiller à ce que l'actif assure sa fonction tout au long du cycle de vie
10. Accroître la résilience des infrastructures stratégiques

Ces recommandations prennent en compte les grandes orientations stratégiques afin de mettre en évidence les domaines sur lesquels devraient se concentrer les États membres et non membres adhérant aux projets (Adhérents). Le projet de Recommandation sur la gouvernance des infrastructures servira de base aux examens de l'OCDE, mais également de boîte à outils utile aux Adhérents tout au long des projets d'infrastructure publique, de la planification au suivi de leur réalisation en passant par la prise de décision.

Source : (OCDE, 2020^[35])

Références

- Abu-Rumman, G., A. Khair et S. Khair (2020), « Current status and future investment potential in renewable energy in Jordan: An overview », *Heliyon*, vol. 6/2, p. e03346, <http://dx.doi.org/10.1016/j.heliyon.2020.e03346>. [10]
- AfDB (2019), *African Economic Outlook 2019*, African Development Bank, Abidjan, https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/2019AEO/AEO_2019-EN.pdf. [6]
- Arvis, J. et al. (2019), *Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean*, World Bank Group, Washington, DC, <http://dx.doi.org/10.1596/978-1-4648-1274-3>. [8]

- Bank of Alexandria (2014), *Egypt Country Report: On the Road to Recovery*, Bank of Alexandria, [22]
<https://www.alexbank.com/document/documents/ALEX/Retail/Research/Country-Profile/AR/Egypt-Country-Report-2014.pdf>.
- Banque mondiale (2020), *Convergence: Five Critical Steps toward Integrating Lagging and Leading Areas in the Middle East and North Africa*, World Bank, Washington, DC, [1]
<http://dx.doi.org/10.1016/978-1-4648-1450-1>.
- Banque mondiale (2019), *MENA Economic Update: Reaching New Heights: Promoting Fair Competition in the Middle East and North Africa*, World Bank, <http://dx.doi.org/10.1596/978-1-4648-1504-1>. [14]
- Banque mondiale (2018), *Procuring Infrastructure PPPs 2018*, World Bank Group, Washington, DC, [33]
<https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/library/procuring-infrastructure-ppps-2018> (consulté le 12 février 2021).
- Banque mondiale (2013), *Beyond the Annual Budget : Global Experience with Medium-Term Expenditure Frameworks*, World Bank, Washington, DC, <http://dx.doi.org/10.1596/978-0-8213-9625-4>. [29]
- Chauffour, J. (2018), *Morocco 2040: Emerging by Investing in Intangible Capital*, World Bank Group, Washington, DC, <http://dx.doi.org/10.1596/978-1-4648-1066-4>. [5]
- EBRD (2018), *Public-Private Partnership Assessment 2017-2018 Review: Egypt*, European Bank for Reconstruction and Development, <https://ppp-ebd.com/review.php?country=Egypt> (consulté le 12 février 2021). [32]
- Enterprise (2019), *Egypt's Finance Ministry finalizes PPP law amendments*, Enterprise, [31]
<https://enterprise.press/stories/2019/06/20/egypts-finance-ministry-finalizes-ppp-law-amendments/> (consulté le 12 février 2021).
- EuroMesco (2019), *Infrastructures and Power in the Middle East and North Africa: The Crossroads of Regional and Global Geopolitics*, EuroMesco, Rome, [24]
<https://www.euromesco.net/wp-content/uploads/2020/02/Report-28-Infrastructures-and-Power.pdf>.
- Freund, C. et E. Ianchovichina (2012), *Infrastructure and Employment Creation in the Middle East and North Africa*, World Bank Group, Washington, DC, [17]
<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/10853> (consulté le 12 février 2021).
- Gelvanovska, N., M. Rogy et C. Rossotto (2014), *Broadband Networks in the Middle East and North Africa: Accelerating High-Speed Internet Access*, World Bank Group, Washington, DC, [2]
<http://dx.doi.org/10.1596/978-1-4648-0112-9>.
- GIHub (2017), *Global Infrastructure Outlook: infrastructure investment needs, 50 countries, 7 sectors to 2040*, Global Infrastructure Hub, Oxford Economics, <https://gihub-webtools.s3.amazonaws.com/umbraco/media/1530/global-infrastructure-outlook-factsheet-24-july-2017.pdf>. [16]
- GSMA Intelligence (2020), *The Mobile Economy: Middle East and North Africa 2019*, GSMA Intelligence, [12]
https://www.gsma.com/mobileeconomy/wp-content/uploads/2020/03/GSMA_MobileEconomy2020_MENA_Eng.pdf.

- Harake, W. (2019), *Strategic Assessment : The 2019 Project Pipeline for Jordan and Investment Opportunities*, World Bank Group, Washington, DC, <https://documents.worldbank.org/en/publication/documents-reports/documentdetail/445051554135426057/strategic-assessment-the-2019-project-pipeline-for-jordan-and-investment-opportunities> (consulté le 12 février 2021). [27]
- IEA (2020), *Data and statistics: Renewable share in final energy consumption*, IEA, <https://www.iea.org/data-and-statistics?country=ALGERIA&fuel=Renewables%20and%20waste&indicator=SDG72> (consulté le 12 février 2021). [9]
- IFC (2019), *Creating Markets in Morocco: A second generation of reforms boosting private sector growth, job creation and skills upgrading*, IFC, Washington DC, <https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/d0c0f18c-26b7-4861-b4c5-14896aaba7f1/201910-CPSD-Morocco-EN.pdf?MOD=AJPERES&CVID=m-LGA3X> (consulté le 12 février 2021). [11]
- IMF (2019), « Economic Integration in the Maghreb : An Untapped Source of Growth », *Developmental Paper Series*, n° No. 19/01, IMF, Washington, DC, <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2019/02/08/Economic-Integration-in-the-Maghreb-An-Untapped-Source-of-Growth-46273> (consulté le 12 février 2021). [7]
- IMF (2018), *Algeria: Selected Issues. Country Report NO. 18/169*, IMF, Washington, DC, <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2018/06/13/Algeria-Selected-Issues-45987> (consulté le 15 février 2021). [34]
- ITA (2019), *Algeria: Public Works, Infrastructure Development, and Water Resources*, International Trade Administration (ITA), US Department of Commerce, <https://www.stopfakes.gov/article?id=Algeria-Public-Works-Infrastructure-Development-and-Water-Resources> (consulté le 12 février 2021). [26]
- Jordan Economic Policy Council (2018), *Jordan Economic Growth Plan: 2018-2022*, Jordan Economic Policy Council, <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/jor170691.pdf>. [28]
- Kandeel, A. (2019), *Freshwater Resources in the MENA Region: Risks and Opportunities*, Middle East Institute, <https://www.mei.edu/publications/freshwater-resources-mena-region-risks-and-opportunities#:~:text=In%202018%2C%20the%20region%20had,1.7%20percent%20as%20of%202017.&text=The%20region's%20population%20is%20projected,and%20731%20million%20by%202050>. (consulté le 12 février 2021). [4]
- Latif, Z. et al. (2018), « The dynamics of ICT, foreign direct investment, globalization and economic growth: Panel estimation robust to heterogeneity and cross-sectional dependence », *Telematics and Informatics*, vol. 35/2, pp. 318-328, <http://dx.doi.org/10.1016/j.tele.2017.12.006>. [13]
- McKenna, J. (2017), *The Middle East's start-up scene: explained in five charts*, World Economic Forum, <https://www.weforum.org/agenda/2017/05/what-you-need-to-know-about-the-middle-east-start-up-scene-in-five-charts/> (consulté le 12 février 2021). [3]

- N Gage Consulting (2016), *The Suez Canal Economic Zone: A Strategic Location and Modern Day Innovation*, N Gage Consulting, <https://www.ngage-consulting.com/downloads/SuezCanal%20report%20July%202016-NGAGE%20CONSULTING.pdf>. [23]
- OCDE (2020), *OECD Recommendation on the Governance of Infrastructure*, <http://www.oecd.org/gov/infrastructure-governance/recommendation/> (consulté le 12 février 2021). [35]
- OCDE (2019), *Corporate governance in MENA: Building a Framework for Competitiveness and Growth*, OECD Publishing, <https://doi.org/10.1787/20776535>. [30]
- OCDE (2017), *Supporting the Development of the Suez Canal Economic Zone: Identifying Priority Actions for a Dynamic and Sustainable Economic Zone*, OECD, Paris. [18]
- ONCF (2020), *Plan Rail Maroc 2040*, ONCF, <https://www.oncf.ma/en/Development/Strategy/Morocco-s-2040-rail-strategy> (consulté le 12 février 2021). [20]
- Oxford Business Group (2017), *Algeria focuses on transport infrastructure and housing*, Oxford Business Group, <https://oxfordbusinessgroup.com/overview/building-possibilities-focus-remains-transport-infrastructure-and-housing> (consulté le 12 février 2021). [25]
- Rensma, M. et S. Hamoumi (2018), *Dutch business opportunities: Transport & Logistics sector Morocco*, Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands, Barendrecht/Casablanca, <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2018/05/Transport-and-Logistics-sector-Morocco.pdf>. [21]
- Rice, J. (2015), *Why infrastructure is key to a stable Middle East*, World Economic Forum, <https://www.weforum.org/agenda/2015/05/why-infrastructure-is-key-to-a-stable-middle-east/> (consulté le 12 février 2021). [19]
- WEF (2019), *Global Competitiveness Report 2019: How to end a lost decade of productivity growth*, World Economic Forum, <https://www.weforum.org/reports/how-to-end-a-decade-of-lost-productivity-growth> (consulté le 12 février 2021). [15]

Annexe 9.A. Indicateurs de comparaison des infrastructures dans la région MENA

	Égypte	Maroc	Arabie saoudite	Tunisie	Émirats arabes unis	Algérie	Jordanie	Libye	Liban	Autorité palestinienne	Moyen-Orient et Afrique du Nord*
Électricité											
Accès à l'électricité (% de la population), 2017	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100	100	70.1	100	100	97.8
Pertes d'électricité lors de la transmission et de la distribution (% de la production), 2014	11	15	7	15	7	17	11	70	10	-	14
Qualité de l'approvisionnement en électricité (sur une échelle de 1 à 7, 7 étant le meilleur score), WEF 2017-2018	5.0	5.6	6.2	5.1	6.5	4.2	5.7	Non disp.	1.7	-	5.1
TIC											
Abonnements à la téléphonie mobile (pour 100 habitants), 2018	95	124	123	128	209	112	88	91	64	90	106
Utilisateurs d'Internet (% de la population), 2016	47	65	93	64	98	49	67 (2017)	22 (2017)	78	64	43
Abonnements aux services d'accès haut débit sur ligne fixe (pour 100 habitants), 2018	6.7	4.3	20.2	8.8	31.4	7.26	4.01	4.83	0.14	7.49	9.6
Transports											
Qualité des infrastructures routières (sur une échelle de 1 à 7, 7 étant le meilleur score), WEF 2019	5.1	4.7	5.2	3.6	6.0	4.0	4.2	N/A	2.6	-	-
Qualité des infrastructures ferroviaires (sur une échelle de 1 à 7, 7 étant le meilleur score), WEF 2017-2018	3.3	3.9	3.3	2.8	-	3.4	2.2	-	-	-	-

	Égypte	Maroc	Arabie saoudite	Tunisie	Émirats arabes unis	Algérie	Jordanie	Libye	Liban	Autorité palestinienne	Moyen-Orient et Afrique du Nord*
<i>Indice de connectivité des expéditions par cargo (valeur maximum en 2004 = 100)³, 2019</i>	66.7	58.2	63	7.8	71.5	12.8	33.9	14.7	38.5	-	-
<i>Efficacité des services portuaires (sur une échelle de 1 à 7, 7 étant le meilleur score), WEF 2019</i>	4.8	5.1	4.8	3.4	5.5	3.9	4.4	-	3.6	-	-
<i>Efficacité des services de transport aérien (sur une échelle de 1 à 7, 7 étant le meilleur score), WEF 2019</i>	5.1	5.3	5.4	3.6	6.0	4.0	5.2	-	4.3	-	-

Note : * La moyenne de la région MENA est calculée d'après les données des pays suivants : Algérie, Arabie saoudite, Bahreïn, Cisjordanie et Gaza, Djibouti, Égypte, Émirats arabes unis, Iran, Irak, Israël, Jordanie, Koweït, Liban, Libye, Malte, Maroc, Oman, Qatar, République arabe syrienne, Tunisie et Yémen.

Source : Base de données des indicateurs du développement dans le monde de la Banque mondiale, Indice de compétitivité mondiale du Forum économique mondial (2018).

Notes

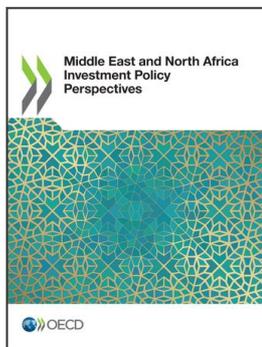
¹ D'après les réponses aux Enquêtes sur les entreprises de la Banque mondiale ; la moyenne ne tient pas compte de l'Algérie et de la Libye en raison de l'absence de données pour ces pays.

² Sauf indication contraire, l'expression « ensemble de la région MENA » est utilisée dans ce chapitre pour désigner les huit économies étudiées ainsi que l'Arabie saoudite, Bahreïn, Djibouti, les Émirats arabes unis, l'Iran, l'Irak, le Koweït, Oman, le Qatar, la Syrie et le Yémen.

³ L'Indice de connectivité mobile est un indice axé sur les ressources (intrants) qui mesure les performances de 163 pays (représentant 99 % de la population mondiale) en utilisant comme indicateurs une série de facteurs essentiels à la création d'un environnement propice à l'adoption de l'Internet mobile. La mesure des résultats (extrants) correspondante serait le nombre de personnes qui accèdent à l'Internet via un appareil mobile. La GSMA inclut les économies suivantes dans la moyenne de la région MENA : États arabes du CCG (Qatar, Émirats arabes unis, Bahreïn, Koweït, Libye, Liban et Arabie saoudite), Afrique du Nord (Tunisie, Maroc, Israël, Iran et Algérie), autres États arabes (Égypte, Oman, Turquie, Jordanie et Mauritanie) et autres (Syrie, Irak, Soudan, Autorité palestinienne, Yémen, Somalie, Comores et Djibouti).

⁴ Les pays en transition (score supérieur à 50) obtiennent de bons résultats pour au moins deux facteurs et ont généralement un taux de pénétration de l'Internet mobile compris entre 30 et 50 %.

⁵ Ces estimations reposent sur une étude d'Estache et. al de 2013, toujours considérée comme valable à l'heure actuelle.



Extrait de :
Middle East and North Africa Investment Policy Perspectives

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/6d84ee94-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2021), « Améliorer la connectivité grâce aux investissements dans les infrastructures », dans *Middle East and North Africa Investment Policy Perspectives*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/82a85b74-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document, ainsi que les données et cartes qu'il peut comprendre, sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région. Des extraits de publications sont susceptibles de faire l'objet d'avertissements supplémentaires, qui sont inclus dans la version complète de la publication, disponible sous le lien fourni à cet effet.

L'utilisation de ce contenu, qu'il soit numérique ou imprimé, est régie par les conditions d'utilisation suivantes :
<http://www.oecd.org/fr/conditionsdutilisation>.