

■ RAPPORT DE RÉFÉRENCE · CORRIDORS AFRICAINS

Roads Forward

*Connecter l'Afrique pour une
prospérité partagée*



Sommaire

Résumé exécutif

Le diagnostic : un continent fragmenté par ses routes

L'argument mission-oriented : pourquoi le marché seul ne suffit pas

Les résultats empiriques

L'architecture de financement

Recommandations

Annexes

Bibliographie

Résumé exécutif

L'Afrique ne souffre pas d'un déficit routier marginal : il lui manque un réseau. Avec 6,84 kilomètres de routes pour 100 km² — contre 23 en Asie du Sud et 104 en Europe — et un réseau dont l'efficacité plafonne à 63 % de son potentiel, le continent paie sa fragmentation au prix fort : franchir une frontière africaine coûte, en termes commerciaux, autant que parcourir 1 043 kilomètres de route supplémentaires. À l'heure où la Zone de libre-échange continentale entre en vigueur, cette friction physique menace de vider la libéralisation tarifaire de ses effets.

Ce rapport part d'un constat et propose une méthode. Le constat : le marché seul ne financera pas l'infrastructure dont dépend l'intégration continentale, parce que celle-ci cumule des défaillances structurelles — externalités de réseau, coordination transfrontalière, horizon long, bien public. La méthode : un cadre **orienté-mission**, qui traite l'investissement routier non comme le résultat de la transformation structurelle, mais comme sa condition.

Trois faits structurent l'analyse.

- **L'entretien rend plus que la construction.** Moderniser le réseau existant génère +42 % d'accès au marché, contre +14 % pour l'ensemble des liaisons neuves combinées. La première priorité n'est pas de bâtir, mais de maintenir et de mettre à niveau.
- **Les frictions invisibles coûtent plus que les distances.** Porter un poste-frontière au standard de deux heures équivaut à construire 500 kilomètres de route. Les interventions immatérielles — guichet unique, reconnaissance mutuelle des documents — offrent souvent le meilleur rendement par dollar investi.
- **L'exposition géopolitique n'est pas uniforme.** Le risque géopolitique pèse davantage sur les corridors à dominante extractive — les flux les plus lourds, les plus difficiles à réacheminer en cas de choc. C'est une **carte de priorisation de la résilience**, et non l'affirmation que la route protégerait du risque : l'analyse établit *où* se concentre la vulnérabilité, sans prétendre en quantifier une quelconque assurance.

Représentations et réalité. On croit que le problème africain est le manque de routes neuves ; les données montrent que l'entretien et les frontières rendent davantage. On croit que la route crée de l'activité là où elle passe ; elle réalloue surtout la main-d'œuvre vers des marchés plus productifs. On croit qu'optimiser le réseau au sens économique suffit ; cette optimisation reste silencieuse sur l'exposition au risque, qui appelle un critère distinct.

Ce que nous proposons. Le réseau continental est un **bien commun** : sa valeur naît de sa connexité, qu'aucun investisseur isolé ne peut internaliser. Sa production relève donc d'une **mission** — *connecter l'Afrique pour une prospérité partagée d'ici 2040* — adossée à trois sous-missions datées : corridors sans couture en 2030, réseaux résilients au climat en 2035, accès rural universel en 2040, chacune dotée d'une cible, d'un responsable et d'une source de vérification. La mission est pilotée par un **conseil de mission** (ancré AUDA-NEPAD / ZLECAf) qui publie un tableau de bord annuel. Au niveau de chaque pays ou corridor, un **Roads Compact** — transposé du mécanisme des compacts du programme Water For-

ward de la Banque mondiale — rend opposables les engagements de réforme (guichet unique douanier, régulation du transport), une trajectoire décennale de financement de l’entretien, et des **conditionnalités inversées** qui engagent les opérateurs bénéficiant de l’argent public (emploi local, maintenance décennale, transparence des prix). Pour la France et le G7, le levier est concret et le calendrier ouvert : la France préside le G7 en 2026, l’Agence française de développement est le premier bailleur bilatéral en Afrique francophone, et le Partenariat pour les infrastructures et l’investissement mondial (PGII) — dont le corridor de Lobito est le précédent vivant — offre le cadre de coordination. Nous proposons d’en faire un **instrument-corridor** doté d’un test mesurable : une tranche décaissable PGII à plancher chiffré et échéance, et un tableau de bord d’engagement des financeurs qui distingue, au seuil de 70 % de décaissement effectif, celui qui s’engage de celui qui se contente d’annoncer.

Tableau de synthèse

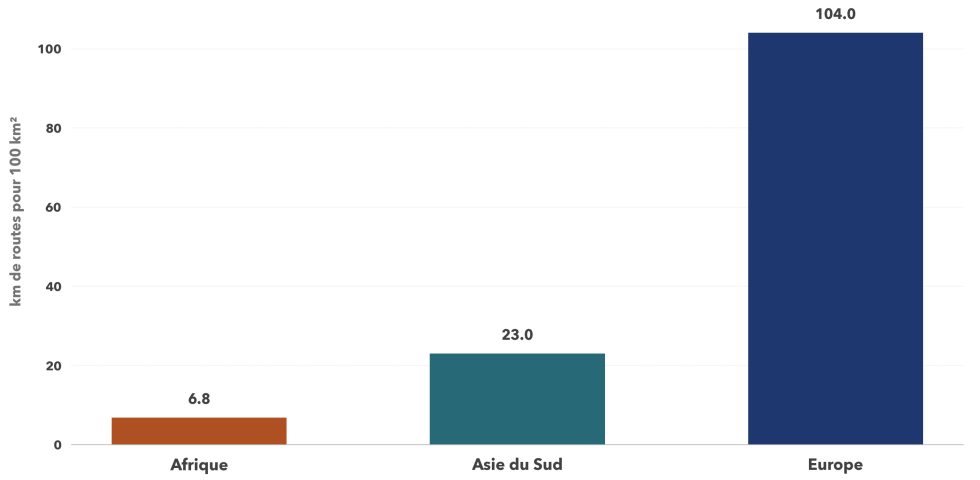
CONSTAT	CHIFFRE-CLÉ	IMPLICATION
Déficit de réseau, pas déficit marginal	6,84 km/100 km ² (vs 104 en Europe) ; efficacité 63 %	Changer d’échelle, pas ajuster à la marge
L’entretien domine la construction	+42 % d’accès (modernisation) vs +14 % (neuf)	Entretien et mettre à niveau avant de bâtir
Les frontières coûtent plus que les distances	1 043 km-équivalents par frontière ; un poste = 500 km	Investir aussi dans l’immatériel
Exposition géopolitique concentrée	Corridors extractifs = flux les moins substituables	Critère de résilience distinct du rendement
Coût du capital prohibitif	Coût du capital privé exigé 12-18 % ; déficit 20-35 Md USD/an	Finance mixte, garanties, conditionnalités inversées

Le diagnostic : un continent fragmenté par ses routes

L'état du réseau : un retard structurel quantifié

Un déficit de réseau, pas un déficit marginal

Densité routière comparée – l'Afrique dispose de quinze fois moins de routes par unité de surface que l'Europe



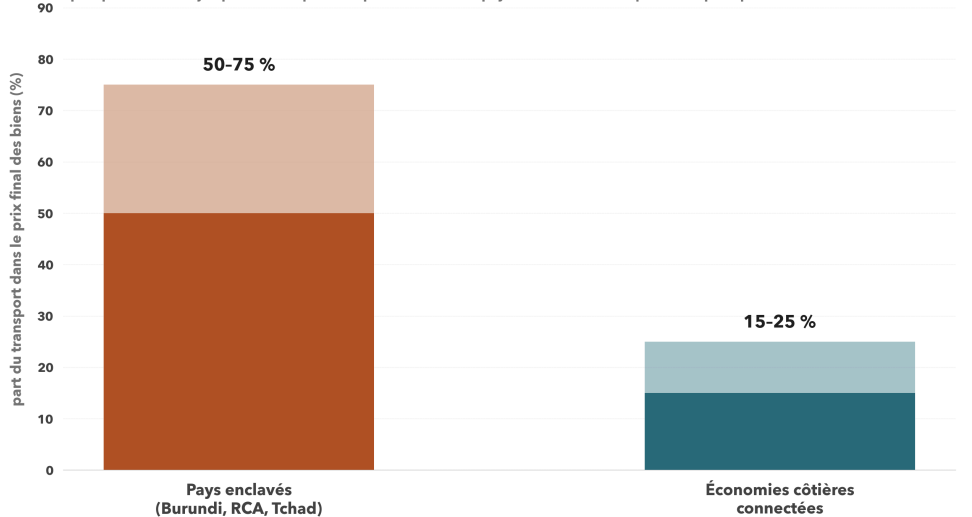
Source: Calculs de l'auteur d'après les données routières WDI et Krantz (2024).

erickilama.com

Figure 1 — Densité routière comparée : 6,84 km/100 km² en Afrique, contre 23 en Asie du Sud et 104 en Europe. Sources : WDI, Krantz (2024).

Le coût de l'enclavement

Le transport peut absorber jusqu'aux trois quarts du prix final dans les pays enclavés – trois à quatre fois plus que sur le littoral



Source: Calculs de l'auteur d'après les données de coûts logistiques (Banque mondiale, corridors africains).
Zone pleine : borne basse ; zone claire : fourchette jusqu'à la borne haute.

erickilama.com

Figure 2 — Coût logistique : le transport absorbe 50–75 % du prix final dans les pays enclavés, contre 15–25 % sur les littoraux. Source : Banque mondiale.

L'Afrique dispose de 1,6 million de kilomètres de routes, dont moins de 30 % sont revêtues. Ce chiffre brut masque une réalité plus grave : **l'efficacité du réseau existant ne dépasse pas 0,625** — autrement dit, les routes africaines ne relient qu'environ 63 % des connexions

qu'un réseau optimal permettrait, à infrastructure constante.

Ce déficit n'est pas uniformément réparti. L'Afrique de l'Ouest et l'Afrique australe disposent de réseaux relativement denses héritant des axes coloniaux d'extraction. L'Afrique centrale et la Corne présentent des lacunes béantes — le corridor Luanda-Mombasa, qui traverserait le continent d'est en ouest, n'existe que de manière fragmentaire.

Trois ordres de grandeur situent le problème :

- **Densité routière** : 6,84 km/100 km² en Afrique contre 23 km en Asie du Sud et 104 km en Europe. Le continent ne dispose pas d'un déficit marginal — il lui manque un réseau.
- **Taux de revêtement** : les routes bitumées représentent moins d'un tiers du réseau total. Or les routes non revêtues sont impraticables 2 à 4 mois par an en saison des pluies, coupant des régions entières du commerce continental.
- **Coût logistique** : le transport absorbe 50 à 75 % du prix final des biens dans les pays enclavés (Burundi, RCA, Tchad), contre 15 à 25 % dans les économies côtières connectées.

Le coût de la fragmentation : des frontières plus chères que les distances

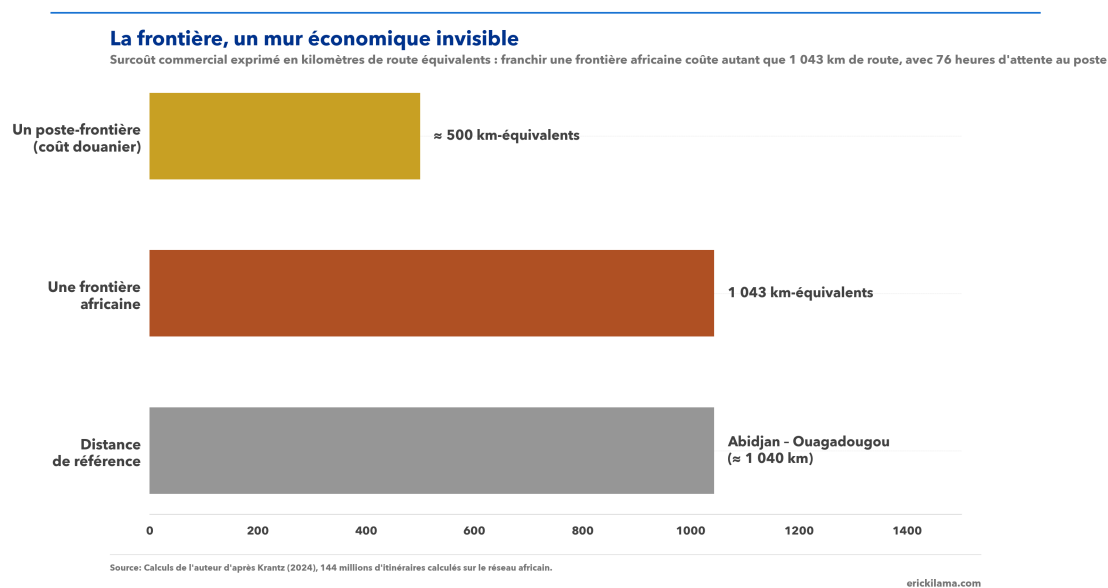


Figure 3 — Friction-frontière : traverser une frontière africaine équivaut, en coût commercial, à 1 043 km de route. Source : Krantz (2024), 144 millions d'itinéraires.

La contribution la plus décisive de la recherche récente est la quantification des frictions aux frontières. **Traverser une frontière africaine équivaut, en termes de coût commercial, à parcourir 1 043 kilomètres de route supplémentaires.** Ce chiffre, établi par Krantz (2024) à partir de 144 millions d'itinéraires calculés sur le réseau africain, traduit un fait simple : les procédures douanières, les temps d'attente aux postes-frontières (en moyenne 76 heures soit 3,2 jours), et l'absence de reconnaissance mutuelle des documents transforment chaque frontière en un mur économique invisible.

L'implication est directe pour l'allocation des investissements : dans de nombreux contextes, **les interventions « immatérielles » (postes-frontières à guichet unique, reconnaissance mutuelle des certificats, harmonisation phytosanitaire) génèrent un retour supérieur aux investissements physiques dans la route elle-même.** La modernisation du franchissement de la frontière Abidjan-Ouagadougou à un standard de 2 heures équivaut à construire 500 km de route neuve.

Le paradoxe des routes : voies de sortie, pas catalyseurs in situ

L'analyse des effets causaux des routes sur le développement local révèle un résultat contre-intuitif documenté par Asher et Novosad (2020) à partir du programme de routes rurales indien (Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana, 115 000 villages) : **les routes rurales permettent aux travailleurs de quitter les villages pour accéder à des emplois non agricoles dans les villes, mais elles ne créent pas d'activité économique supplémentaire in situ.**

Ce résultat — que les routes sont des « voies de sortie » plutôt que des catalyseurs locaux — ne discrédite pas l'investissement routier. Il déplace l'argument : la valeur des routes ne réside pas dans la création d'activité locale, mais dans la **connexion aux marchés et la ré-allocation de la main-d'œuvre vers des usages plus productifs.** C'est un argument d'équilibre général, pas d'équilibre partiel.

Pour l'Afrique, ce résultat implique que le rendement des routes dépend de l'existence de pôles d'activité auxquels se connecter. Un corridor Bamako-Accra ne produit des effets positifs que si les deux pôles sont actifs. D'où l'importance de l'approche en réseau (Fajgelbaum-Schaal) plutôt que projet par projet.

Risque géopolitique et composition sectorielle : une exposition différenciée

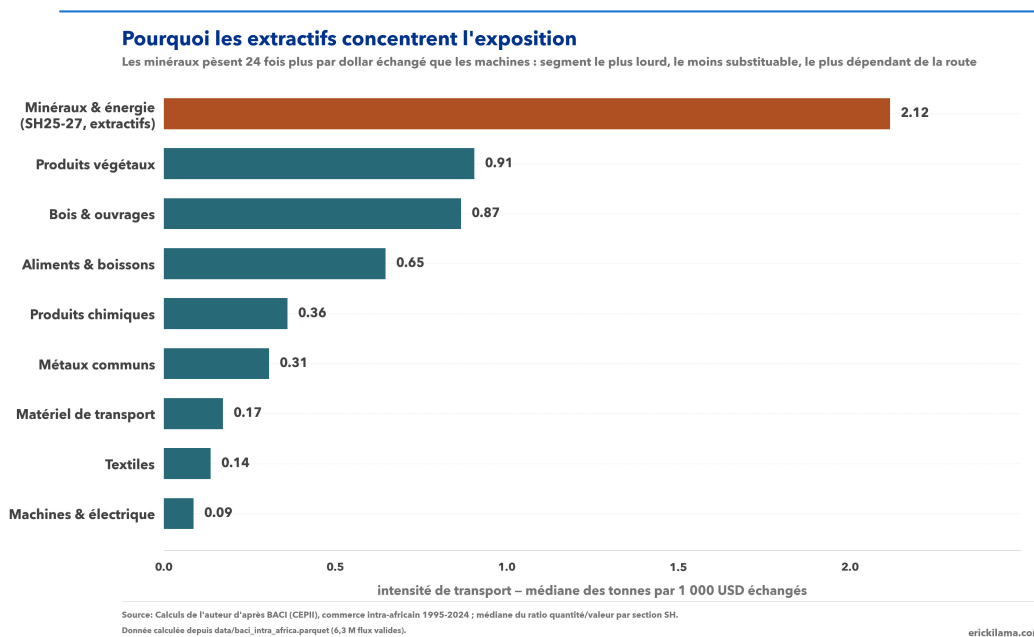


Figure 4 — Intensité de transport par section de produit : les minéraux (SH25-27) pèsent 24,4 fois plus par dollar échangé que les machines. Source : BACI/CEPII, calculs de l'auteur.

La littérature traite l'infrastructure comme un déterminant du commerce, et le risque géopolitique comme un déterminant distinct de l'investissement. Leur articulation reste peu explorée. Notre analyse des flux commerciaux intra-africains (base BACI de commerce bilatéral par produit, 1995-2024) croisés avec un indice de risque géopolitique construit à partir d'un large corpus de presse (AI-GPR) met en évidence une régularité de composition : **le risque géopolitique ne frappe pas le commerce de façon uniforme — il pèse davantage sur les secteurs à forte intensité de transport, dominés en Afrique par les matières premières pondéreuses**. Ce constat est de nature descriptive — il caractérise la composition de l'exposition, sans prétendre à un effet causal ni à un coefficient identifié (cf. section 3.1).

Trois contraintes imbriquées — un « triple verrou » — rationalisent pourquoi les corridors extractifs sont les plus exposés :

1. **Fixité géographique** : un gisement de cuivre ne peut pas déménager ; une usine textile peut délocaliser.
2. **Irremplaçabilité modale** : le fret aérien est économiquement impossible pour les produits pondéreux ; la voie terrestre est le seul mode viable pour le transport de minerais.
3. **Surexposition géopolitique** : les zones d'extraction en Afrique subsaharienne sont sur-représentées dans les régions de conflit (Berman et al., 2017).

La portée exacte de cette observation — descriptive, spécifique aux extractives, sans prétention causale ni « valeur d'assurance » de l'infrastructure — est précisée dans l'encadré de la Section 3.1, auquel nous renvoyons une fois pour toutes. L'implication de politique publique est néanmoins directe : **les corridors à dominante extractive concentrent l'expo-**

sition géopolitique du commerce continental et sont les flux les plus difficiles à réacheminier en cas de choc, ce qui justifie de les traiter en priorité dans toute architecture de résilience.

Trois paquets d'investissement : de 17 à 61 milliards de dollars

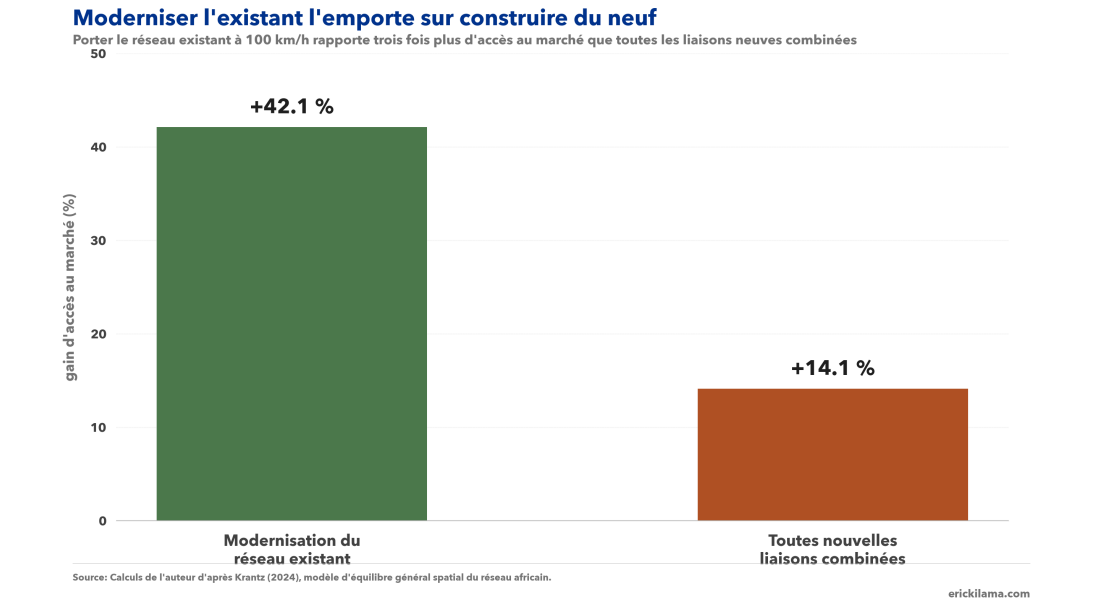


Figure 5 — Moderniser le réseau existant (+42 % d'accès au marché) domine l'extension de routes neuves (+14 %). Source : Krantz (2024).

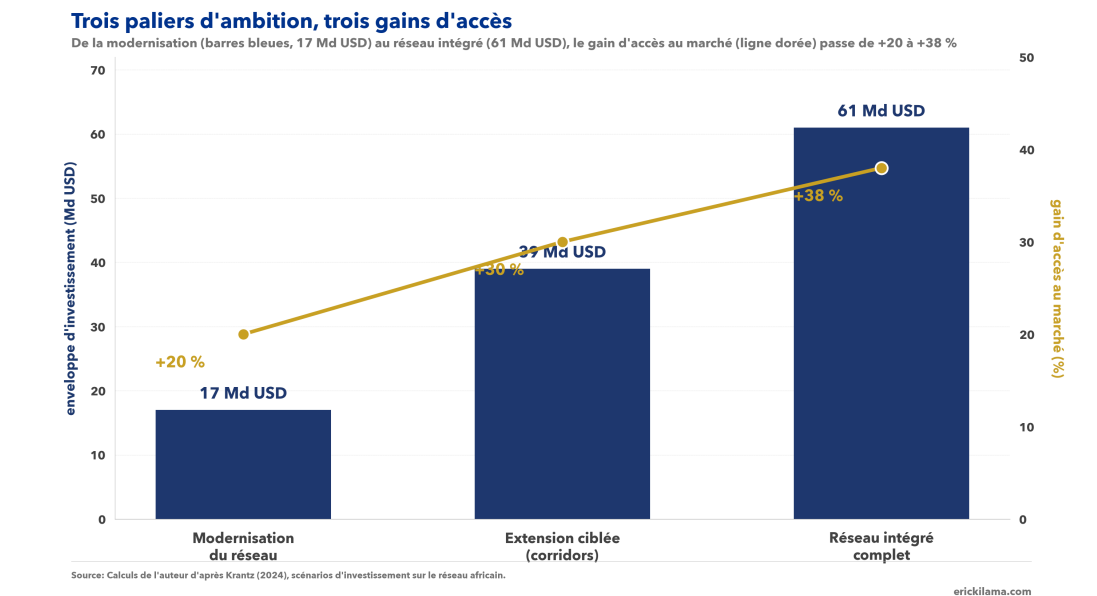


Figure 6 — Trois paquets d'investissement : 17 / 39 / 61 Md USD pour +20 / +30 / +38 % d'accès au marché. Source : Krantz (2024).

L'optimisation spatiale de Krantz (2024), calibrée sur un modèle d'équilibre général à la Fajgelbaum-Schaal (2020), identifie trois paquets d'investissement optimaux selon la fonction-objectif du planificateur :

PAQUET	COÛT	GAIN D'ACCÈS AU MARCHÉ	PHILOSOPHIE
Modernisation du réseau existant	17 Md USD	+20 %	Maximiser le rendement marginal
Extension ciblée (corridors trans-continentaux)	39 Md USD	+30 %	Connecter les zones enclavées
Réseau intégré complet	61 Md USD	+38 %	Intégration continentale profonde

Le résultat le plus frappant : **moderniser le réseau existant (le porter à 100 km/h) génère +42,1 % d'accès au marché, contre seulement +14,1 % pour toutes les nouvelles liaisons combinées.** Le rendement de la maintenance et de la modernisation domine celui de la construction neuve. Cette asymétrie est critique pour l'allocation des fonds disponibles.

L'argument mission-orienté : pourquoi le marché seul ne suffit pas

Le réseau continental comme bien commun

Avant de désigner des instruments, il faut nommer la nature de l'objet. Le réseau routier continental africain n'est pas une collection de projets nationaux juxtaposés : c'est un **bien commun continental** dont la valeur naît de sa connexité même. Un corridor isolé vaut peu ; c'est le maillage — la possibilité d'acheminer un bien de Lagos à Mombasa, de Lobito à Lusaka — qui fait la valeur économique et politique du tout. Cette propriété de réseau a une conséquence doctrinale que la suite du rapport décline : le réseau relève d'une logique de **finalité publique** (public purpose, Mazzucato 2021), et non d'une simple agrégation de rendements privés.

Deux dimensions caractérisent ce bien commun et expliquent la défaillance du marché.

- **Faible rivalité d'usage, forte non-excludabilité de la valeur de réseau.** Un tronçon routier est partiellement rival (la congestion existe) et partiellement excluable (un péage est techniquement possible). Mais la *valeur de connexité* qu'un tronçon ajoute au reste du réseau — l'accès à de nouveaux marchés pour des villes situées plusieurs frontières en amont — est, elle, largement non-excluable : aucun opérateur de péage ne peut facturer, ni internaliser, le bénéfice qu'un maillon procure à l'ensemble du système continental. C'est cette externalité positive de réseau, non le bitume lui-même, qui constitue le bien commun.

- **Indivisibilité transfrontalière.** Le bien n'existe qu'au-delà des souverainetés : un corridor efficace requiert l'alignement de deux à cinq États sur les normes, les procédures douanières et la maintenance. Aucun acteur national n'a intérêt ni capacité à produire seul le bien commun continental — d'où la nécessité d'un *steward*.

Qui est le steward ? Un bien commun sans gardien se dégrade (la « tragédie des communs » s'applique au sous-investissement d'entretien autant qu'à la surexploitation). Le rapport propose une intendance à deux niveaux, articulée à l'architecture mission (Section 2.3) : un niveau continental — l'Union africaine via AUDA-NEPAD et le Secrétariat de la ZLECAf, gardiens du maillage et de ses normes — et un niveau de corridor — des autorités trans-nationales dotées d'un pouvoir effectif sur les standards et les frontières (Section 5.1). Le financement public, bilatéral et multilatéral, n'est pas alors une subvention à des États : c'est la contribution de la communauté internationale à la production d'un bien commun dont elle partage les bénéfices (chaînes d'approvisionnement, stabilité régionale, marchés).

Les quatre défaillances de marché, relues comme justification de finalité publique. Les défaillances détaillées en Section 2.4 — externalités de réseau, coordination transfrontalière, horizon long, résilience géopolitique — ne sont pas quatre frottements techniques à corriger à la marge. Ce sont quatre manières dont le marché échoue à produire un bien commun dont la finalité — l'intégration continentale et la transformation structurelle — dépasse par construction le calcul d'un investisseur isolé. C'est ce qui fonde l'intervention publique non comme palliatif, mais comme *mission*.

Mission : « Connecter l'Afrique pour une Prospérité Partagée d'ici 2040 »

Le cadre analytique mission-oriented, développé par Mazzucato (2021) et appliqué récemment à la sécurité hydrique mondiale (Water Forward, Banque mondiale, avril 2026), offre une architecture institutionnelle pour transformer l'analyse quantitative de Krantz en programme d'action politique. Sa logique propre : on ne finance pas des projets dont on espère qu'ils s'additionneront en transformation ; on définit une **finalité datée et mesurable** (la mission), on la décompose en sous-missions, et l'on aligne sur elles les instruments, les acteurs et la reddition de comptes. La mission tient les instruments — et non l'inverse.

Mission globale : D'ici 2040, créer un réseau de transport continental intégré, durable et résilient qui connecte de manière transparente les centres économiques, les zones rurales et les marchés mondiaux, réduisant de moitié les coûts logistiques intra-africains et catalysant la transformation industrielle dans le cadre de la ZLECAf.

Trois sous-missions :

1. **Corridors sans couture d'ici 2030 :** éliminer les frictions transfrontalières sur les 15 corridors prioritaires du PIDA (postes-frontières à guichet unique, temps de franchissement < 2 heures, reconnaissance mutuelle des documents).
2. **Réseaux résilients au climat d'ici 2035 :** adapter 80 % du réseau principal aux projections climatiques 2050 (matériaux résistants à la chaleur, drainage pour les inondations,

routes surélevées dans les zones à risque) ; les arbitrages entre accès routier et atténuation climatique sont documentés par Wenz et al. (2024).

3. Accès rural universel d'ici 2040 : connecter 90 % de la population rurale à un axe bitumé en moins de 2 heures, contre 40 % actuellement.

Gouverner la mission : conseil de mission, KPIs et jalons

Une mission n'existe que si quelqu'un en répond. Nous proposons un **conseil de mission** — organe de pilotage léger ancré à AUDA-NEPAD et au Secrétariat de la ZLECAf, associant les communautés économiques régionales (CER) et les principaux financeurs — chargé d'une seule fonction : tenir la trajectoire des trois sous-missions et publier, chaque année, l'écart entre la cible et la réalité. Ce conseil n'est pas un nouveau guichet de financement ; c'est le gardien (steward, Section 2.1) qui transforme une ambition en obligation de résultat.

À chaque sous-mission correspond une chaîne de responsabilité explicite : une référence 2026, une cible datée, un responsable nommé, une ligne de financement identifiée, et une source de vérification publique. C'est la condition pour qu'une mission ne soit pas un slogan.

Tableau 2.1 – Tableau de bord de la mission par sous-mission

SOUS-MISSION	RÉFÉRENCE 2026	CIBLE	RESPONSABLE	LIGNE DE FINANCEMENT	SOURCE DE VÉRIFICATION
Corridors sans couture (2030)	Temps de franchissement moyen ≈ 76 h ; postes à guichet unique < 15 sur les 15 corridors prioritaires PIDA	Temps de franchissement < 2 h sur les 15 corridors prioritaires ; guichet unique généralisé	Conseil de mission (AUDA-NEPAD) + autorités de corridor (CER)	Roads Compacts (Section 2.8) + tranche PGII corridors (Section 4.8)	Indice de facilitation des échanges ZLECAf ; relevés de temps aux postes-frontières
Réseaux résilients au climat (2035)	Part du réseau principal adaptée aux projections 2050 : non systématiquement mesurée	80 % du réseau principal adapté (matériaux, drainage, surélévation)	Conseil de mission + BMD (volet climat)	Finance mixte climat (BEI/Team Europe, fonds climat) + conditionnalités inversées	Audit d'adaptation des corridors ; reporting climat des BMD
Accès rural universel (2040)	≈ 40 % de la population rurale à < 2 h d'un axe bitumé	90 % de la population rurale à < 2 h d'un axe bitumé	Conseil de mission + États (fonds d'entretien routier)	Budgets nationaux (part maintenance ≥ 50 %) + dons concessionnels bilatéraux	Indice d'accès rural (RAI, Banque mondiale) ; enquêtes nationales

Les références 2026 sont des points de départ explicites, à consolider par le conseil de mission lors de sa première publication (Annexe C) ; les cibles reprennent les engagements de la mission (Section 2.2). Lecture : chaque ligne lie une ambition à un responsable et à une preuve vérifiable, condition d'une reddition de comptes effective.

Les recommandations de la Section 5 sont organisées autour de ces trois sous-missions : c'est la mission qui pilote les instruments, l'angle par acteur n'étant qu'une seconde lecture (Section 5).

Quatre défaillances de marché structurelles

L'infrastructure routière continentale cumule quatre défaillances de marché qui rendent l'initiative privée insuffisante :

1. Externalités de réseau : la valeur d'un corridor dépend de l'état des corridors adjacents. La modernisation du tronçon Lusaka-Dar es Salaam ne produit son plein rendement que si le tronçon Lubumbashi-Lusaka est également fonctionnel. Aucun investisseur privé n'internalise ce bénéfice système.

2. Coordination transfrontalière : un corridor efficace requiert l'alignement de 2 à 5 souverainetés nationales sur les normes, les procédures, la maintenance, et la régulation du transport. Ce problème de coordination multi-principal n'a pas de solution décentralisée.

3. Horizon temporel inadapté : le retour sur investissement d'un corridor routier se matérialise sur 20 à 40 ans, avec des bénéfices croissants dans le temps (effets d'agglomération, diversification progressive). Le marché des capitaux privés n'offre pas de financement patient à cette échelle pour l'Afrique subsaharienne — la prime de risque demandée (WACC 12-18 %) rend la plupart des projets non-bancables.

4. Résilience géopolitique comme bien public : les corridors à dominante extractive concentrent l'exposition du commerce continental au risque géopolitique (Section 1.4). Assurer la résilience de ces corridors stratégiques — redondance, capacité de réacheminement, sécurisation — relève d'un bien public continental : aucun opérateur privé de péage n'internalise la valeur, pour l'ensemble du continent, de maintenir ouverts les flux les plus difficiles à substituer en cas de choc.

Pourquoi l'infrastructure est une politique industrielle

Le lien entre infrastructure routière et politique industrielle est direct mais insuffisamment articulé dans la littérature :

- **Sans routes, pas de base manufacturière** : aucun pays n'a industrialisé sans un réseau de transport fonctionnel. La corrélation entre densité routière et part manufacturière dans le PIB est de 0,78 pour l'Afrique.
- **Sans base manufacturière, pas de friendshoring** : nos travaux sur le risque géopolitique montrent que seuls les pays disposant d'une base manufacturière pré-existante captent les flux de diversification commerciale (friendshoring) sous stress géopolitique. Les pays primaire-dépendants restent piégés.
- **Le cercle vicieux** : les pays qui n'ont pas investi dans leurs routes n'ont pas développé de secteur manufacturier, ne captent pas le friendshoring, et n'accumulent pas les ressources pour investir dans leurs routes.

Le cadre mission-oriented rompt ce cercle en coordonnant l'investissement public massif (de l'ordre de 17 à 61 milliards de dollars) comme condition nécessaire à la transformation structurelle — et non comme résultat de celle-ci. C'est l'argument de la politique industrielle

appliqué à l'infrastructure : l'État (collectivement, via les institutions continentales et les BMD) doit créer les conditions de marché plutôt que d'attendre que le marché les crée.

Le parallèle Water Forward

La Banque mondiale a lancé Water Forward en avril 2026 — une plateforme globale visant à améliorer la sécurité hydrique d'un milliard de personnes d'ici 2030. La structure est instructive :

DIMENSION	WATER FORWARD	ROADS FORWARD (PROPOSITION)
Cible	1 Md personnes	700 M Africains connectés
Coalition	BM + 50 partenaires	BAfD + UA + bilatéraux + privés
Architecture	Plateforme globale	Continental + régional (CER)
Horizon	2030	2040 (3 sous-missions)
Financement	Réformes + finance + partenariats	Finance mixte + AMC (achat anticipé garanti) + PPP
Gouvernance	Multi-sectorielle	Mission-oriented (5 acteurs)

L'infrastructure routière en Afrique présente une complexité supplémentaire par rapport à l'eau : la dimension transfrontalière. Un réseau d'adduction d'eau est largement national ; un corridor routier efficace est par nature multi-pays. D'où la nécessité d'une architecture de gouvernance spécifique au niveau continental (UA/AUDA-NEPAD) et régional (CER).

Le rôle de la ZLECAf

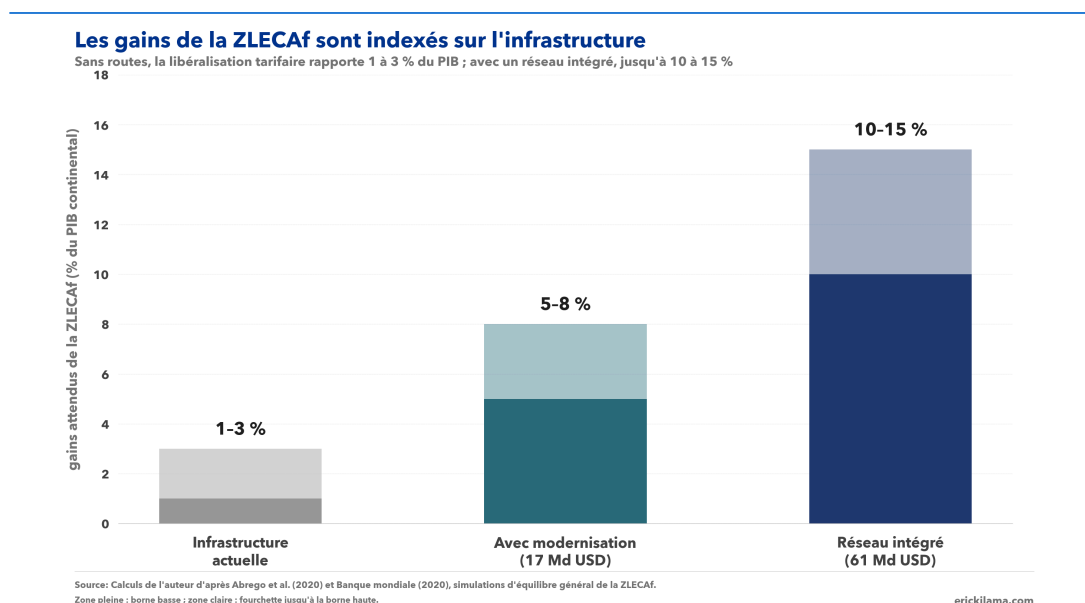


Figure 7 — Gains de la ZLECAf selon la profondeur d'intégration : 1–3 %, 5–8 %, 10–15 % du PIB. Sources : Abrego et al. (2020), Banque mondiale (2020).

La Zone de libre-échange continentale africaine (entrée en vigueur 2021, mise en œuvre graduelle 2024-2034) crée un cadre institutionnel sans précédent pour l'intégration commerciale africaine — 1,3 milliard de personnes, 3 400 milliards de dollars de PIB combiné. Mais l'ambition commerciale se heurte à une réalité physique : **sans routes, la libéralisation tarifaire ne produit pas de commerce.**

Les simulations d'équilibre général (Abrego et al., 2020 ; Banque mondiale, 2020) montrent que les gains de la ZLECAf sont proportionnels à la réduction des coûts de transport. Avec les infrastructures actuelles, les gains attendus sont de l'ordre de 1 à 3 % du PIB continental. Avec la modernisation du réseau (paquet 17 Md USD), ces gains montent à 5-8 %. Avec le réseau intégré (61 Md USD), ils atteignent 10-15 %.

La ZLECAf est donc la justification institutionnelle de l'investissement routier — et l'investissement routier est la condition matérielle de la réussite de la ZLECAf. Les deux sont inséparables.

Le Roads Compact : un mécanisme contractuel pays par pays

Comment une mission continentale se traduit-elle en engagements opposables au niveau de chaque pays et de chaque corridor ? Le programme Water Forward de la Banque mondiale (avril 2026) apporte une réponse opérationnelle directement transposable : son mécanisme de mise en œuvre n'est ni un fonds, ni un projet, mais un **compact piloté par le pays** (country-led compact). Quatorze pays — dont plusieurs africains : Angola, Cameroun, Côte d'Ivoire, Kenya, République démocratique du Congo, Sénégal — ont signé en avril 2026 un compact eau qui relie, dans un cadre unique et coordonné, les réformes de politique publique, le renforcement institutionnel et la planification des investissements, en rupture avec l'approche fragmentée projet par projet. C'est précisément la grammaire dont l'infrastructure routière a besoin.

Nous proposons de transplanter ce mécanisme : le **Roads Compact**. Chaque pays — ou chaque autorité de corridor pour les axes multi-pays — signe avec le conseil de mission (Section 2.3) et les financeurs un compact qui spécifie, en un document unique et public, les engagements réciproques. Le compact n'est pas un prêt : c'est le contrat qui rend les conditionnalités inversées (Section 4.4) opposables et qui ouvre l'accès à la tranche décaissable des financeurs (Sections 4.6 et 4.8).

Les quatre clauses constitutives d'un Roads Compact.

1. **Priorités de réforme.** L'État signataire s'engage sur des réformes datées et vérifiables, au premier rang desquelles le **guichet unique douanier** sur les postes-frontières du corridor concerné et la **régulation du transport** (libéralisation encadrée du cabotage, normes de charge à l'essieu, interopérabilité des documents). Ces réformes immatérielles offrent, à dollar investi, le meilleur rendement (Section 1.2).
2. **Engagements institutionnels.** Création ou renforcement d'une autorité de corridor dotée d'un pouvoir de décision effectif (Section 5.1), désignation d'un point focal national au conseil de mission, et publication des données de trafic et de prix unitaires.

3. **Trajectoire de financement de la maintenance sur dix ans.** Le compact fixe une **trajectoire décennale de financement de l'entretien** — part protégée du budget routier national portée à au moins 50 % d'ici 2030 (Section 5.1), abondement d'un fonds d'entretien routier dédié, et mobilisation de ressources domestiques (péage, taxe carburant) affectées. C'est la réponse contractuelle au sous-investissement chronique d'entretien, première défaillance identifiée par le diagnostic (Section 1.5).
4. **Clauses de conditionnalité inversée.** Le compact intègre les conditionnalités inversées (Section 4.4) : ce sont les opérateurs bénéficiant du financement public qui s'engagent — sous-traitance locale, maintenance décennale, transparence des prix unitaires, matériaux résistants au climat — l'État garantissant en contrepartie la gouvernance du corridor et le co-financement de la maintenance.

Articulation avec le financement et les recommandations. Le Roads Compact est le pivot qui relie les trois piliers du rapport. Il rend exigibles les engagements des États (Section 5.1) et des financeurs (Section 4.6, tableau de bord d'engagement) ; il conditionne le décaissement de la tranche PGII corridors (Section 4.8) à la signature d'un compact (colonne « statut du compact » du tableau 4.2) ; et il fournit au conseil de mission la matière de son tableau de bord annuel (Annexe C). Sans compact, pas de tranche décaissable : la conditionnalité de décaissement devient le levier qui transforme l'ambition en exécution.

Les résultats empiriques

La vulnérabilité structurelle des corridors extractifs

Au-delà du rendement économique, la priorisation des corridors doit intégrer une dimension que les modèles d'optimisation ignorent : l'exposition au risque géopolitique. Cette exposition n'est pas uniforme — elle se concentre, par composition sectorielle, sur les corridors à dominante extractive. Le raisonnement est descriptif et repose sur trois observations factuelles :

- **Les flux extractifs sont les plus pondéreux.** Minerais, pétrole et produits de base (sections SH 25-27) présentent le ratio poids/valeur le plus élevé du commerce intra-africain : ce sont les flux les plus dépendants de la route et les plus coûteux à réacheminer.
- **Les zones d'extraction sont surexposées aux conflits.** Les sites miniers d'Afrique subsaharienne sont surreprésentés dans les régions de conflit (Berman et al., 2017).
- **La conjonction des deux** fait des corridors extractifs le segment où la fragilité physique du transport et le risque géopolitique se superposent le plus fortement.

Encadré — La portée exacte de cette observation

Il s'agit d'une **caractérisation descriptive de l'exposition**, fondée sur la composition sectorielle du commerce et sur la littérature des conflits miniers — non d'un effet causal, ni d'un coefficient économétrique identifié. En particulier, **le rapport ne prétend pas** que la qualité des infrastructures atténue la sensibilité du commerce au risque géopolitique : cette « valeur d'assurance » n'est pas identifiée par les données disponibles, et aucune recommandation n'en dépend.

Implication mesurée : la dimension d'exposition fournit une boussole de priorisation — quels corridors sont les plus fragiles face aux chocs — distincte et complémentaire du rendement économique calculé par le modèle d'équilibre général (section 3.2).

Le modèle GE spatial : trois scénarios d'investissement

Les résultats d'optimisation de Krantz (2024), calibrés sur un modèle d'équilibre général spatial à la Fajgelbaum-Schaal (2020), permettent de calculer l'allocation de routes qui maximise une fonction-objectif donnée sous une enveloppe budgétaire fixe (de l'ordre de 10 milliards de dollars). Le modèle couvre 213 villes et ports africains, reliés par 330 segments routiers. Deux paramètres définissent l'objectif poursuivi : l'élasticité de substitution σ — une valeur faible traduit une recherche d'intégration profonde, une valeur élevée privilégie le commerce entre pôles déjà denses — et l'aversion à l'inégalité ρ , qui pondère davantage les régions marginales lorsqu'elle est élevée.

Nous retenons trois configurations représentatives, qui bornent l'espace des arbitrages de politique publique :

SCÉNARIO	Σ (SUBSTITUTION)	P (AVERSION À L'INÉGALITÉ)	LOGIQUE DE PRIORISATION
Utilitariste — « Consolider les pôles »	5,0	0	Renforcer les pôles existants à fort volume (corridors ouest-africains et est-africains déjà actifs)
Équité — « Désenclaver d'abord »	3,8	2	Désenclaver les régions marginales et enclavées, au prix d'un rendement agrégé moindre
Intégration profonde — « Boucler le continent »	2,0	0	Bâtir les chaînons manquants trans-continentaux, notamment en Afrique centrale

Pour fixer les idées, chacun des trois scénarios se résume à une intention et à un chiffre :

- **Utilitariste — « Consolider les pôles »**. *On densifie ce qui marche déjà*. Gain de bien-être agrégé quasi nul (+0,04 %) : le rendement marginal du renforcement des pôles établis est faible.
- **Équité — « Désenclaver d'abord »**. *On finance la marge, au prix de l'efficacité agrégée*. Bien-être moyen négatif (−0,36 %) et 108 grandes villes perdantes : l'arbitrage équité/efficacité est ici à son maximum.

- **Intégration profonde** — « **Boucler le continent** ». On bâtit les chaînons manquants trans-continentaux. Gain le plus large et le mieux partagé (+1,26 % en moyenne, 101 villes gagnantes sur 144).

Lecture des résultats. À enveloppe quasi identique (≈ 10 milliards de dollars), les trois fonctions-objectif produisent des géographies de la priorité nettement distinctes, mais convergent sur un point structurant : l'investissement reste très majoritairement intra-national (≈ 94 % de l'enveloppe), parce que la densification des réseaux nationaux précède, dans l'optimum, le bouclage des corridors transfrontaliers. Les chaînons internationaux ne mobilisent qu'environ 6 % du budget, alors même qu'ils portent une part disproportionnée de l'enjeu d'intégration continentale — un écart que la section 3.3 met en tension avec la dimension géopolitique.

Tableau 3.1 — Résultats agrégés par scénario

INDICATEUR	UTILITARISTE « CONSOLIDER LES PÔLES » ($\Sigma=5,0$; $P=0$)	ÉQUITÉ « DÉSENCLEVER D'A-BORD » ($\Sigma=3,8$; $P=2$)	INTÉGRATION PROFONDE « BOUCLER LE CONTINENT » ($\Sigma=2,0$; $P=0$)
Investissement optimal réalisé	10,0 Md USD	10,4 Md USD	10,4 Md USD
Part allouée aux corridors internationaux	0,65 Md USD (6 %)	0,65 Md USD (6 %)	0,66 Md USD (6 %)
Gain de bien-être moyen (villes substantielles)	+0,04 %	-0,36 %	+1,26 %
Gain de bien-être médian	+0,07 %	-0,28 %	+1,18 %
Gain pondéré par la population	+0,10 %	-0,19 %	+1,49 %
Villes gagnantes / perdantes	95 / 49	36 / 108	101 / 43

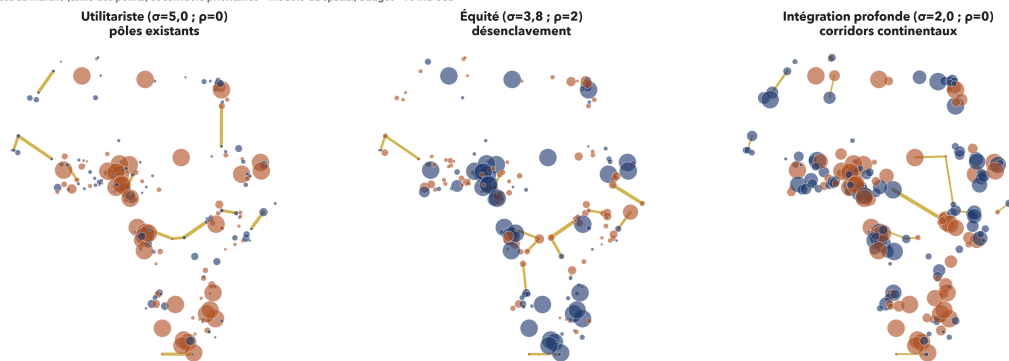
Champ : gains calculés sur les 144 villes de plus de 50 000 habitants (les nœuds de très faible population produisent des variations en pourcentage instables, sans contenu économique). Gain de bien-être = rapport de l'utilité après investissement optimal à l'utilité initiale, diminué de un. Source : calculs de l'auteur d'après Krantz (2024). Ces gains de bien-être — revenu réel net, après effets de prix et de réallocation d'équilibre général — sont par construction d'un ordre de grandeur inférieur aux gains bruts d'accès au marché cités en Section 1.5 (+20 à +38 %), qui mesurent l'accessibilité avant ajustements, sur des enveloppes plus larges (17 à 61 Md USD). Les deux métriques sont complémentaires, non substituables.

Trois enseignements se dégagent. D'abord, **c'est l'intégration profonde (σ faible) qui maximise le bien-être agrégé et le partage des gains** : gain moyen de +1,26 %, médian de +1,18 %, et 101 villes gagnantes sur 144 — soit la distribution la plus large et la plus po-

sitive des trois. Ensuite, **l'objectif utilitariste pur, qui se contente de renforcer les pôles existants, ne produit qu'un gain agrégé proche de zéro (+0,04 % en moyenne)** : densifier ce qui fonctionne déjà offre un rendement marginal faible. Enfin, **la recherche d'équité a un coût d'efficacité agrégé** : sous forte aversion à l'inégalité ($\rho=2$), l'optimum réoriente l'investissement vers des nœuds marginaux, ce qui dégrade le bien-être moyen ($-0,36 %$) et fait basculer la majorité des grandes villes du côté des perdants relatifs. L'arbitrage équité/efficacité n'est pas une figure de rhétorique : il est quantifié par le modèle.

Trois fonctions-objectif, trois géographies de la priorité

Gains d'accès au marché (taille des points) et corridors prioritaires – modèle GE spatial, budget –10 Md USD



Source: Calculs de l'auteur d'après Krantz (2024). Points bleus = villes gagnantes ; ocre = perdantes ; or = corridors prioritaires.

erickilama.com

Figure 3.1 — Gains d'accès au marché (taille des points) et corridors prioritaires (traits dorés) pour les trois scénarios. Points bleus : villes gagnantes ; points ocre : villes perdantes après réallocation. Le contraste est net : l'équité ($\rho=2$) diffuse de petites pertes sur de nombreuses grandes villes, tandis que l'intégration profonde concentre des gains plus larges et plus marqués. Source : calculs de l'auteur d'après Krantz (2024).

Corridors prioritaires : une géographie commune, des accents différents. Indépendamment de la fonction-objectif, l'optimum concentre l'investissement réalisé sur les mêmes pays-charnières — Nigéria, République démocratique du Congo, Égypte, Afrique du Sud, Cameroun, Angola — dont les réseaux internes captent l'essentiel de l'enveloppe. Ce qui change d'un scénario à l'autre, ce sont les chaînons transfrontaliers retenus :

- **Utilitariste** : les corridors internationaux prioritaires relient des pôles ouest-africains déjà actifs — Côte d'Ivoire – Ghana (≈ 257 M USD) et Cameroun – Nigéria (≈ 249 M USD).
- **Équité** : la priorité bascule vers le désenclavement de l'Afrique centrale et de la Corne — Angola – RD Congo (≈ 380 M USD) et Éthiopie – Somalie (≈ 314 M USD).
- **Intégration profonde** : émerge un chaînon que ni l'utilitarisme ni l'équité ne sélectionnent au même rang — Centrafrique – RD Congo (≈ 558 M USD), première priorité transfrontalière, qui matérialise l'axe trans-continental manquant identifié au diagnostic (Section 1.1).

Notre contribution additionnelle consiste à confronter cette géographie économique à la dimension géopolitique. **Les corridors qui apparaissent comme optimaux au sens économique ne coïncident pas nécessairement avec ceux qui portent la plus forte exposition au risque géopolitique** — et ce sont précisément ces derniers qui appellent une attention de résilience. Nous développons ce point au terme de la section 3.3.

Qui gagne, qui perd

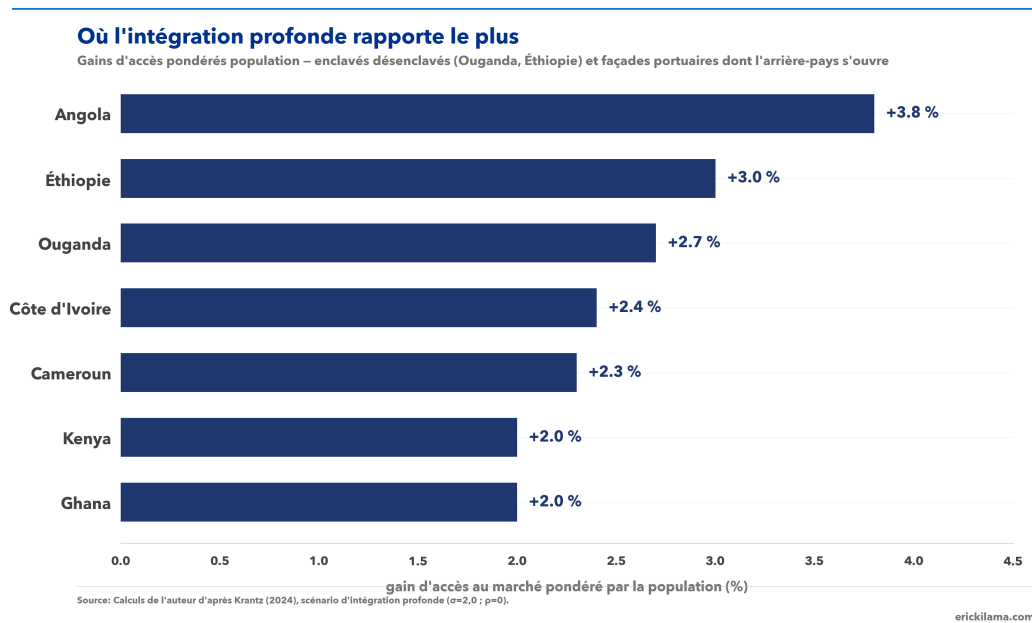
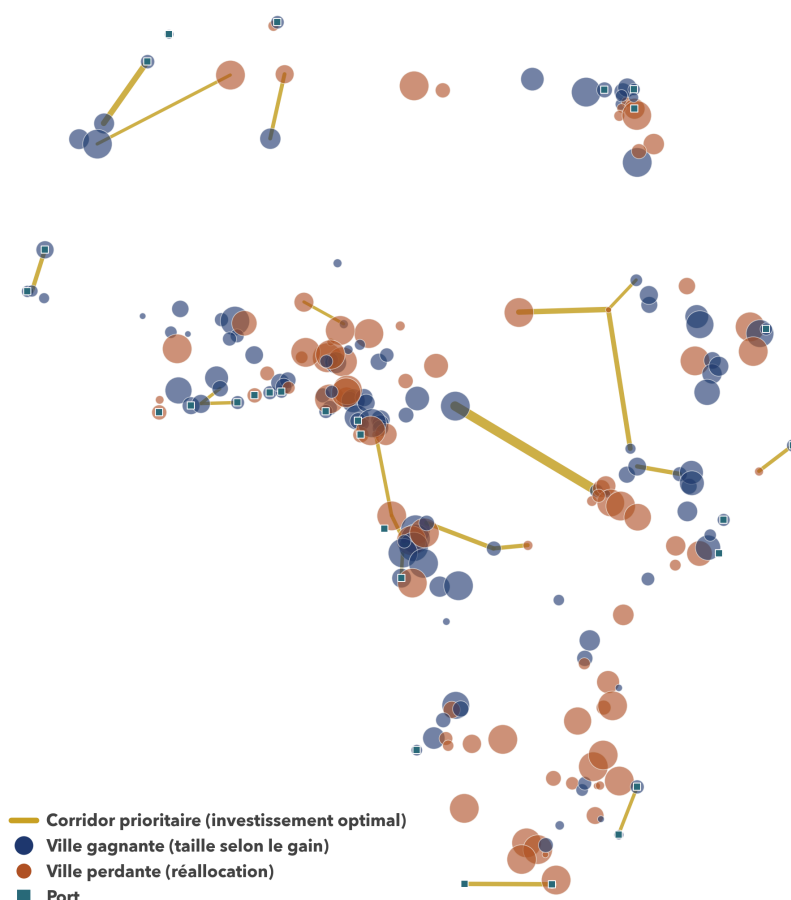


Figure 9 — Les gagnants du scénario d'intégration profonde : Angola +3,8 ... Ghana +2,0 % du PIB. Source : modèle GE spatial, Krantz (2024).

L'optimisation spatiale ne produit pas un bénéfice uniforme : elle redistribue l'accès au marché entre les territoires. La carte ci-dessous détaille, pour le scénario d'intégration profonde — celui qui maximise le bien-être partagé —, la distribution des gains ville par ville, superposée aux corridors prioritaires.

Scénario d'intégration profonde : gains d'accès au marché et corridors prioritaires

Investissement routier optimal (~10,4 Md USD) – modèle d'équilibre général spatial, 213 villes et ports



erickilama.com

Figure 3.2 — Villes du réseau (taille proportionnelle au gain d'accès au marché) et vingt premiers corridors par investissement optimal (traits dorés), scénario $\sigma=2,0$; $\rho=0$. Source : calculs de l'auteur d'après Krantz (2024).

Les gagnants. Les bénéfices d'accès au marché se concentrent là où l'intégration comble un déficit de connectivité préexistant. Agrégés au niveau national et pondérés par la population, les gains les plus élevés reviennent à l'**Angola** (+3,8 %), à l'**Éthiopie** (+3,0 %), à l'**Ouganda** (+2,7 %), à la **Côte d'Ivoire** (+2,4 %), au **Cameroun** (+2,3 %), au **Kenya** (+2,0 %) et au **Ghana** (+2,0 %) — un mélange de pays enclavés ou semi-enclavés (Ouganda, Éthiopie) et de façades portuaires dont l'arrière-pays se trouve désenclavé (Côte d'Ivoire, Cameroun, Kenya). La logique économique est cohérente : le rendement marginal de la route est maximal là où la connectivité initiale est la plus faible.

Les perdants. Le modèle d'équilibre général intègre les effets de réallocation spatiale : lorsqu'un corridor nouvellement amélioré détourne des flux commerciaux, certaines villes voient leur position relative se dégrader. Dans le scénario d'intégration profonde, 43 des 144 grandes villes enregistrent un gain négatif — perte généralement modeste, mais réelle, et concentrée sur des nœuds qui captaient auparavant un trafic de transit que le nouveau réseau redistribue. Ce constat a une implication directe de gouvernance : **toute stratégie d'investissement à l'échelle continentale produit des perdants relatifs, ce qui appelle des mécanismes de compensation et de coordination régionale** — un argument supplémentaire en faveur d'une maîtrise d'ouvrage continentale (cf. Section 4) plutôt que d'une juxtaposition de décisions nationales non coordonnées.

Le coût de l'équité, lu dans la distribution. Le contraste entre scénarios est instructif. Sous l'objectif d'équité ($\rho=2$), le nombre de villes perdantes passe de 43 à 108 : viser explicitement la réduction des écarts territoriaux conduit le planificateur à sacrifier le rendement des grands pôles pour financer la marge. Ce n'est pas un défaut du modèle, mais l'expression chiffrée d'un arbitrage politique que les financeurs ne peuvent pas éviter — seulement assumer.

Corridors optimaux ne signifie pas corridors résilients

Le croisement avec la dimension géopolitique établie à la Section 1.4 fait apparaître une tension de premier ordre pour la priorisation. **La contribution empirique du présent rapport cartographie où se concentre l'exposition géopolitique du commerce continental : ce sont les corridors à dominante extractive, surreprésentés dans les régions de conflit et les plus difficiles à réacheminer en cas de choc.** Or plusieurs des corridors que l'optimisation économique sélectionne — en particulier les axes d'Afrique centrale (RD Congo, Angola) et de la Corne, structurés par les flux miniers et pétroliers — recoupent précisément ces zones d'exposition élevée.

Sur la portée exacte de cette superposition — mesure descriptive, aucune « valeur d'assurance » de l'infrastructure revendiquée —, nous renvoyons à l'encadré de la Section 3.1. Ce que la superposition établit, et qui suffit à l'argument de politique publique, est plus simple et plus robuste : **les corridors économiquement optimaux ne sont pas systématiquement les corridors géopolitiquement résilients**, et l'optimisation au sens du bien-être agrégé est silencieuse sur l'exposition au risque.

Cette dissociation a une conséquence opérationnelle directe. Une priorisation fondée sur le seul rendement économique — celle que produit, par construction, le modèle GE — sous-investit dans la résilience des flux les plus fragiles, parce que cette dimension n'entre pas dans sa fonction-objectif. L'exposition géopolitique constitue donc un **critère de priorisation distinct, additionnel au rendement standard**, qu'il convient d'intégrer explicitement dans l'architecture d'investissement (cf. Section 4) : les corridors extractifs à forte exposition justifient un traitement de résilience — redondance, capacité de réacheminement, sécurisation — au titre du bien public continental, indépendamment de leur classement dans l'optimisation économique.

L'architecture de financement

Mapping des acteurs

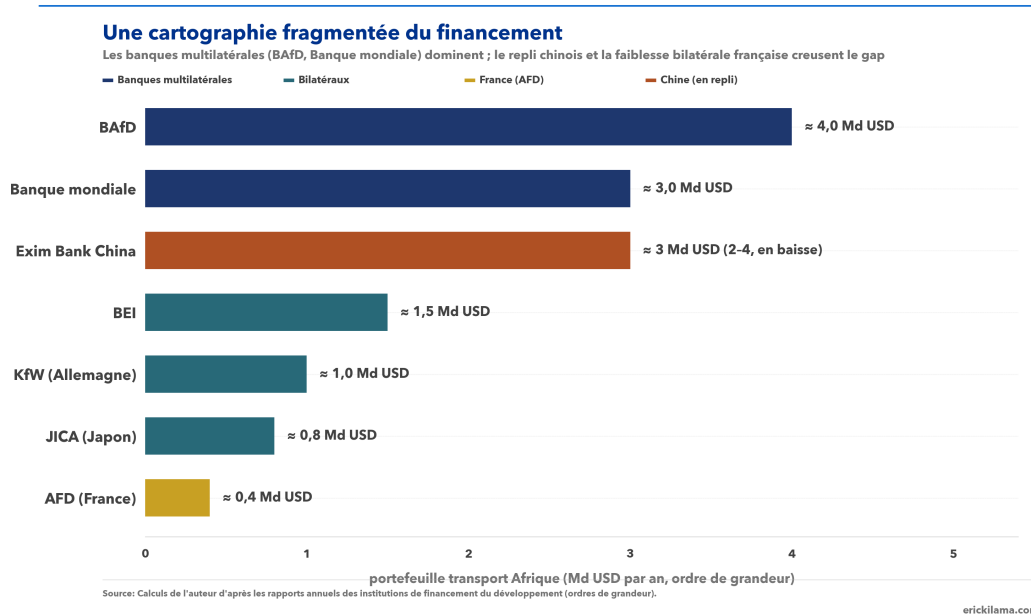


Figure 11 — Cartographie des financeurs du transport africain, par volume annuel engagé. Source : rapports annuels des institutions.

Le financement des infrastructures de transport en Afrique n'est pas rare — il est **fragmenté**. Cinq familles d'acteurs y opèrent selon des logiques distinctes, rarement coordonnées : c'est cette dispersion, autant que le volume, qui explique pourquoi les corridors avancent projet par projet plutôt qu'en réseau. Les recenser est le préalable à toute coalition.

Institutions multilatérales

INSTITUTION	PORTEFEUILLE TRANSPORT AFRIQUE	INSTRUMENTS PRIVILÉGIÉS	LOGIQUE
BAfD	~4 Md USD/an	Prêts souverains, dons IDA-like (FAD), garanties	Mandat continental, coordination régionale
Banque mondiale / IDA	~3 Md USD/an	Prêts concessionnels, DPF, garanties MIGA	Volume, effet de levier, conditionnalité
BEI / Team Europe	~1,5 Md USD/an	Blending (dons + prêts), EFSD+	Politique de voisinage, climat
BID	~0,5 Md USD/an (participations)	Co-financement, expertise	Coopération islamique

Bilatéraux

DONATEUR	VOLUME ANNUEL INFRA AFRIQUE	INSTRUMENT	ZONE PRIORITAIRE
AFD (France)	~1,5 Md USD (dont ~400 M transport)	Prêts non-souverains, C2D, subventions	Afrique francophone, Sahel
KfW (Allemagne)	~1 Md USD	Prêts concessionnels, FC	Afrique de l'Est, Corne
JICA (Japon)	~800 M USD	Prêts yen, assistance technique	Corridors East Africa
Exim Bank China	~2-4 Md USD (en baisse)	Prêts à conditions de marché (BRI, nouvelles routes de la soie)	Toute l'Afrique
USAID/DFC	~500 M USD (en hausse)	Garanties, prises de participation	Afrique anglophone

Institutions continentales et régionales

INSTITUTION	RÔLE	INSTRUMENT
Africa50	Développeur de projets	Equity, développement de projet
AFC (Africa Finance Corporation)	Investisseur infra	Equity + dette (bilan propre 11 Md USD)
DBSA (Afrique du Sud)	Financier régional	Prêts projets SADC
Shelter Afrique	Développement urbain	Lié aux corridors urbains
PIDA/AUDA-NEPAD	Pipeline de projets	Préparation, facilitation

Secteur privé

- **Fonds d'infrastructure** : Meridiam, DPI, Actis, Helios — ticket moyen 50-200 M USD, horizon 15-25 ans
- **Constructeurs** : China Communications Construction, Vinci, Bouygues, Julius Berger — intégrés aux contrats de concession
- **Opérateurs de péage** : SANRAL (Afrique du Sud), Toll Holdings — revenus récurrents sur les axes à fort trafic

Mécanismes innovants (non encore déployés à échelle)

MÉCANISME	SOURCE	POTENTIEL	STATUT
AMC matériaux routiers	CGD (proposition)	Créer un marché pour les matériaux de revêtement durables et à bas coût	Conceptuel
Obligations diaspora	Éthiopie (GERD), Kenya	Mobiliser l'épargne de la diaspora africaine (~40 Md USD/an de remises)	Expérimental
Carbon credits transport	Article 6 Paris	Monétiser les gains CO2 de l'efficacité transport	Méthodologie en développement
Land value capture	Urbanisation rapide	Taxer la plus-value foncière le long des corridors	Limité par la fiscalité
GRAf (Plan Mattei)	CDP Italie + BAfD + CDG Maroc	750 M€ sur 5 ans, dont infrastructure durable	Lancé décembre 2025

Le gap de financement

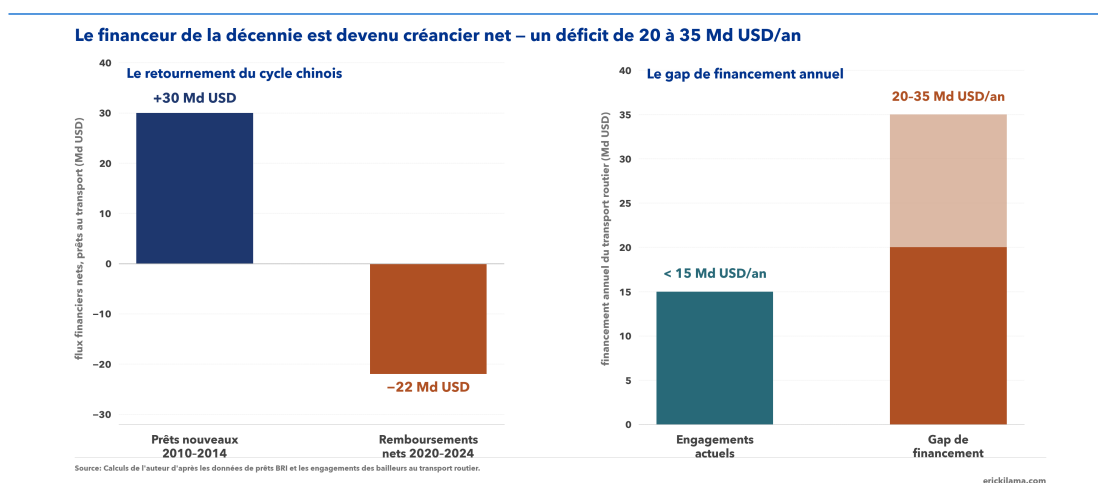


Figure 12 – Le gap de financement : retrait chinois et déficit de 20-35 Md USD par an. Sources : engagements bailleurs, prêts BRI.

Le besoin annuel d'investissement en infrastructure de transport pour l'Afrique est estimé entre 35 et 50 milliards de dollars par an (OECD ADD 2025 : 155 Md USD toutes infrastructures confondues, dont environ 25-35 % pour le transport).

Les engagements actuels (publics + privés) n'atteignent pas 15 milliards de dollars par an pour le transport routier. **Le gap de financement est de l'ordre de 20 à 35 milliards de dollars annuels.**

Ce gap s'est aggravé depuis 2018 pour deux raisons : 1. **Le retrait chinois** : passage de 30 Md USD de prêts (2010-2014) à 22 Md USD de remboursements nets (2020-2024). Le principal financeur de la décennie précédente est devenu créancier net. 2. **La baisse des bila-**

téreaux : de 7 Md USD (2018) à 4,4 Md USD (2023) pour l'APD infrastructure en Afrique. Le donneur marginal a réduit ses engagements de 37 %.

BRI vs multilatéral : complémentarité ou compétition ?

La décennie 2013-2020 a été marquée par la compétition entre le financement chinois (BRI, prêts à conditions de marché, rapidité d'exécution) et le financement multilatéral (conditionnalité, lenteur, standards ESG élevés). Cette période est révolue.

Le retournement du cycle chinois (passage au recouvrement) et les restructurations de dette (Ghana 2025, Éthiopie 2025) créent un espace politique inédit : - Les pays africains ne peuvent plus jouer un financeur contre l'autre - La capacité d'endettement est réduite (40 % des pays à faible revenu en détresse) - La demande d'infrastructure reste identique (voire supérieure avec la ZLECAf)

La réponse ne peut pas être « plus de prêts ». Elle doit être architecturale : blended finance (utiliser les dons pour réduire le risque des prêts concessionnels), garanties (MIGA, GarantCo), preparation grants (transformer le pipeline PIDA en projets bancables), et instruments de partage des risques (EFSD+, AFC).

Les conditionnalités inversées (Mazzucato-Rodrik 2023)

Le cadre traditionnel de la conditionnalité (le bailleur impose des conditions au bénéficiaire) est inadapté au financement de l'infrastructure en Afrique pour trois raisons : 1. Il traite les États africains comme des agents passifs, pas comme des partenaires 2. Il conditionne le décaissement à des réformes structurelles souvent décorrélées du projet 3. Il ralentit l'exécution sans améliorer les résultats (les retards de décaissement IDA/BAfD sont de 3 à 5 ans)

La proposition de conditionnalités inversées (Mazzucato et Rodrik, 2023) renverse la logique : **ce sont les entreprises et investisseurs bénéficiant du financement public qui doivent remplir des conditions** — emploi local, transfert de technologie, maintenance à long terme, innovation dans les matériaux.

Application concrète : un contrat de construction de corridor financé par la BAfD/AFD exigerait : - 60 % de sous-traitance locale (montée en compétences) - Engagement de maintenance sur 10 ans (durabilité) - Utilisation de matériaux testés résistants au climat (innovation) - Transparence des prix unitaires (lutte anti-corruption)

En contrepartie, l'État bénéficiaire s'engage sur la gouvernance du corridor (guichet unique douanier, régulation du transport) et la mobilisation de revenus domestiques (péage, taxe carburant) pour co-financer la maintenance. C'est cet engagement réciproque que le Roads Compact (Section 2.8) rend opposable.

ROADS, instrument-corridor du PGII

L'architecture de financement décrite ci-dessus suppose un cadre de coordination internationale. Ce cadre existe : le **Partenariat pour les infrastructures et l'investissement mondial** (PGII). Lancé au Sommet du G7 de Schloss Elmau (Allemagne) le 26 juin 2022, le PGII porte un objectif de mobilisation de **600 milliards de dollars d'ici 2027** pour des infrastructures de qualité dans les pays en développement, structuré par grands piliers (transport et connectivité, énergie et climat, santé, numérique, égalité de genre). Le PGII n'est pas un fonds unique mais un mécanisme de coordination de financements publics et privés des membres du G7 et de leurs partenaires.

Le PGII a déjà un précédent vivant en Afrique, et c'est un corridor de transport : le **corridor de Lobito**. Première dorsale économique stratégique lancée sous bannière PGII (annonce au Sommet du G7 d'Hiroshima, mai 2023), il relie le port de Lobito (Angola) aux provinces minières du Haut-Katanga et du Lualaba (RD Congo) et à la Copperbelt zambienne — environ 1 300 km de voie ferrée réhabilitée, complétés d'un projet greenfield Zambie–Lobito. Co-piloté par l'Union européenne (Global Gateway), les États-Unis et l'Italie (dans le prolongement du Plan Mattei sous présidence italienne 2024), avec la Banque africaine de développement et l'Africa Finance Corporation, il a réuni un ensemble d'engagements supérieur à 4 milliards de dollars : prêt de la DFC américaine pouvant atteindre 553 M USD pour la voie ferrée Lobito Atlantic Railway et 250 M USD à l'AFC, prêt de 200 M USD de la BAfD (qui s'est par ailleurs engagée à mobiliser 1,6 Md USD pour le programme élargi), 500 M USD engagés par l'AFC, et 200 M USD de la DBSA. Le memorandum d'entente est signé par l'UE, les États-Unis, l'Italie, les trois pays hôtes, la BAfD et l'AFC.

Lobito est un précédent — mais il est, par nature, **extractif et orienté export** : il fait sortir le cuivre et le cobalt vers l'Atlantique. ROADS propose de généraliser le mécanisme PGII-corridor à une finalité plus large — l'**intégration continentale** au service de la ZLECAf — et de servir d'**instrument de coordination** des corridors prioritaires : un cadre commun où chaque corridor est adossé à un Roads Compact (Section 2.8), à un tableau de financement par couche d'acteur (tableau 4.2), et à une tranche décaissable conditionnée (Section 4.8). Là où Lobito coordonne *ad hoc* une coalition autour d'un axe minier, ROADS propose un *gabarit reproductible* pour le réseau.

Tableau 4.2 — Corridors prioritaires : esquisse d'instrument par couche d'acteur

CORRIDOR (INDICATIF)	MONTANT INDICATIF (ASK)	PART AFD / FRANCE	AUTRES CO-FINANCIERS G7	COUCHE BMD	PRIVÉ	STATUT DU COMPACT
Lobito (Angola-RDC-Zambie) – précédent vivant	> 4 Md USD (engagements réunis)	– (hors zone AFD prioritaire)	US/DFC (≈ 553 M USD + 250 M USD AFC), UE/Global Gateway, Italie/Mattei	BAfD (200 M USD ; mobilisation 1,6 Md USD), DBSA (200 M USD)	AFC (500 M USD), Lobito Atlantic Railway (concession)	Signé (MoU multipartite)
Abidjan-Ouagadougou (CI-Burkina)	≈ 1,2 Md USD (ask)	AFD chef de file (Afrique francophone)	UE/Team Europe ; KfW (volet régional)	BAfD ; BM/IDA (préparation)	Constructeurs FR (conditions inversées)	À négocier
Bamako-Dakar (Mali-Sénégal)	≈ 1,0 Md USD (ask)	AFD (Sahel, résilience corridors)	UE/Team Europe	BAfD ; BM/IDA	Opérateurs logistiques	À négocier
Mombasa-Kampala (Kenya-Ouganda)	≈ 1,5 Md USD (ask)	–	JICA (corridors East Africa), KfW (Corne/Est)	BAfD ; BM/IDA	Concessionnaires portuaires	À négocier
Dar es Salaam-Lusaka (Tanzanie-Zambie)	≈ 1,3 Md USD (ask)	–	Italie/Mattei ; UE/Team Europe	BAfD ; DBSA	AFC ; constructeurs	À négocier

Tous les montants hors Lobito sont des **demandes indicatives** (asks), à confirmer en négociation et en lois de finances nationales ; ils ne constituent pas des engagements acquis. Seul le corridor de Lobito agrège des engagements effectivement annoncés (sources : DFC, BAfD, AFC, Commission européenne). Le tableau illustre la logique d'assemblage par couche – bilatéral G7, BMD, privé – qu'un Roads Compact viendrait formaliser. La répartition par co-financier reflète les zones d'intervention historiques de chaque acteur (Section 4.1) et non un accord négocié.

Tableau de bord d'engagement des financeurs

Le PGII et les Roads Compacts ne valent que si les financeurs s'engagent de façon vérifiable. La faiblesse récurrente des partenariats d'infrastructure – Lobito y compris, dont plusieurs analyses soulignent l'écart entre annonces et décaissements – tient à l'absence d'un mécanisme distinguant le financeur qui s'engage de celui qui se contente d'annoncer. Nous proposons un **tableau de bord d'engagement** : pour chaque institution, l'engagement actuel (référence), l'engagement requis pour combler le gap transport (Section 4.2), l'écart, et l'échéance. La référence reprend les ordres de grandeur du mapping des acteurs (Section 4.1).

Tableau 4.3 – Tableau de bord d'engagement des financeurs (scorecard)

INSTITUTION	ENGAGEMENT ACTUEL (RÉFÉRENCE)	ENGAGEMENT REQUIS	ÉCART	ÉCHÉANCE
BAfD	Portefeuille transport ≈ 4 Md USD/an (réf. 4.1)	≈ 7 Md USD/an	≈ +3 Md USD/an	2030
BM / IDA	≈ 3 Md USD/an (réf. 4.1) ; capacité bridée par les ratios de fonds propres	≈ 5 Md USD/an + portage à maturité bancaire des 69 projets transport PIDA	≈ +2 Md USD/an ; < 20 projets bancables sur 69 aujourd'hui	2030
AFD (France)	≈ 400 M USD/an transport (réf. 4.1)	≈ 700 M USD/an, fléchés préparation + maintenance + guichet résilience Sahel	≈ +300 M USD/an ; guichet Sahel ≈ 1 Md USD sur la période (ask, à confirmer en LF)	2030
KfW (Allemagne)	≈ 1 Md USD/an infra (réf. 4.1)	≈ 1,3 Md USD/an, dont volet corridors Est/Corne	≈ +0,3 Md USD/an	2030
JICA (Japon)	≈ 800 M USD/an (réf. 4.1)	≈ 1 Md USD/an, corridors East Africa	≈ +0,2 Md USD/an	2030
BEI / Team Europe	≈ 1,5 Md USD/an (réf. 4.1)	≈ 2,5 Md USD/an, volet climat (sous-mission 2035)	≈ +1 Md USD/an	2035
Exim Bank China	≈ 2-4 Md USD/an, en baisse, devenu créancier net (réf. 4.1)	Stabilisation ; bascule prêts → co-financement et restructuration	Inversion du flux net (de remboursements nets vers réengagement sélectif)	2030

*Engagements actuels = ordres de grandeur du mapping des acteurs (Section 4.1), à consolider par le secrétariat du tableau de bord (ci-dessous). Engagements requis = **demandes (asks)** dérivées du gap transport de 20 à 35 Md USD/an (Section 4.2) ; ils ne constituent pas des engagements pris. Les montants AFD et le guichet Sahel sont des cibles à confirmer en loi de finances.*

Le test : une reddition de comptes opposable. Un tableau de bord n'a de valeur que s'il est arbitré. Nous proposons :

- **Propriétaire de la revue** : co-pilotage AUDA-NEPAD (légitimité continentale) + secrétariat PGII-G7 (légitimité des financeurs), rattaché au conseil de mission (Section 2.3).
- **Cadence** : revue annuelle, présentée au Sommet du G7, alimentée par un registre public des engagements et des décaissements (et non des seules annonces).
- **Obligation de reporting** : chaque institution publie annuellement son réalisé transport-Afrique, ventilé par corridor sous Roads Compact.
- **Seuil de réussite / échec (pass/fail)** : un financeur est réputé *engagé* si son décaissement effectif atteint au moins **70 % de l'engagement requis annuel** sur l'échéance ; en-deçà, il est réputé *non-engagé*, et l'écart est rendu public. Le critère porte sur le **décaissement**, non sur l'annonce — c'est la leçon centrale de Lobito.

Ce mécanisme convertit l’ambition du PGII en obligation mesurable et fait du tableau de bord l’instrument de discipline collective qui manquait aux partenariats d’infrastructure précédents.

Une offre de coalition G7 et la séquence 2026

La France préside le G7 en 2026 (Sommet d’Évian) : c’est une fenêtre. ROADS propose au G7 non pas un nouveau fonds, mais une **division du travail** rassemblant les acteurs sur leurs avantages comparatifs respectifs, sous bannière PGII et au format Roads Compact.

Tableau 4.4 – Offre de coalition : division du travail G7

ACTEUR G7	RÔLE PROPOSÉ DANS LA COALITION	AVANTAGE COMPARATIF MOBILISÉ
France (AFD)	Chef de file Afrique francophone et Sahel ; guichet résilience corridors sahé-liens ; ingénierie et régulation	Premier bailleur bilatéral en Afrique francophone ; ingénierie (Egis, Setec), construction (Vinci, Bouygues), régulation
États-Unis (DFC)	Garanties et prises de participation ; effet de levier sur le privé ; corridors minéraux critiques	Précédent Lobito ; instruments de garantie et d’equity
Italie (Plan Mattei / GRAf)	Corridors Est/Sud ; finance mixte ; lien Méditerranée–Afrique	Plan Mattei ; GRAf (CDP + BAfD + CDG Maroc, 750 M€/5 ans)
Japon (JICA)	Corridors East Africa ; assistance technique ; qualité d’exécution	Prêts yen concessionnels ; ingénierie de corridor
Allemagne (KfW)	Corne et Afrique de l’Est ; finance concessionnelle ; volet climat	Prêts concessionnels ; expertise climat
UE / Team Europe	Coordination des bilatéraux européens ; blending ; volet climat (sous-mission 2035)	Global Gateway ; EFSD+ ; effet d’agrégation Team Europe

Séquence d’instruction 2026 (ask daté). La présidence française permet une montée en charge ordonnée :

- Piste sherpa (printemps 2026)** : inscription de ROADS comme instrument-corridor du PGII à l’agenda sherpa ; mandat d’un groupe de travail technique conjoint AUDA-NEPAD / secrétariat PGII pour le gabarit Roads Compact.
- Ministres développement et finances (avant le Sommet)** : validation de la division du travail (tableau 4.4) et du tableau de bord d’engagement (tableau 4.3), avec un premier ensemble de corridors candidats.
- Sommet des chefs d’État (Évian, 2026)** : annonce d’une tranche décaissable PGII fléchée corridors, assortie d’un plancher chiffré et d’une échéance, et endossement du tableau de bord annuel comme mécanisme de suivi.

La tranche décaissable PGII : transformer la demande en test

Pour que l'engagement du G7 soit autre chose qu'une rhétorique — le reproche central adressé aux partenariats d'infrastructure —, la demande adressée à la France et au G7 doit être formulée comme un **test mesurable**, et non comme un appel d'intention. Nous proposons d'inscrire les corridors prioritaires africains dans une **tranche décaissable du PGII** dotée des trois propriétés suivantes :

- **Plancher chiffré** : un montant de décaissement minimal, à arbitrer par la coalition (tableau 4.4), distinct des montants annoncés ; pour la France, le guichet « résilience des corridors sahéliens » via l'AFD constitue la première brique (objectif de l'ordre de 1 Md USD sur la période, à confirmer en loi de finances).
- **Échéance de décaissement** : une date butoir alignée sur la sous-mission « corridors sans couture 2030 », au-delà de laquelle l'écart est rendu public via le tableau de bord (Section 4.6).
- **Conditionnalité de signature** : le décaissement d'une tranche-corridor est subordonné à la signature d'un Roads Compact (Section 2.8) par le pays ou l'autorité de corridor concernés — ce qui lie le test des financeurs au test des États.

Ainsi formulée, la demande PGII cesse d'être un vœu : elle devient un engagement chiffré, daté et vérifiable, dont le tableau de bord d'engagement (Section 4.6) mesure le respect au seuil de 70 % de décaissement effectif.

Recommandations

La mission pilote les instruments. Les recommandations qui suivent sont d'abord lues à travers les trois sous-missions (Section 2.2 et tableau de bord 2.1), l'angle par acteur n'étant qu'une seconde grille de lecture.

- **Corridors sans couture (2030)** : guichet unique douanier et autorités de corridor (États, Section 5.1) ; portage à maturité bancable des projets transfrontaliers PIDA (BMD, Section 5.2) ; tranche décaissable PGII conditionnée à la signature d'un Roads Compact (France/G7, Section 5.4).
- **Réseaux résilients au climat (2035)** : finance mixte climat et conditionnalités inversées sur les matériaux (bilatéraux et BEI/Team Europe, Sections 5.3 et 4.6) ; intégration du critère d'exposition géopolitique dans la priorisation (BMD, Section 5.2).
- **Accès rural universel (2040)** : part de maintenance protégée ≥ 50 % des budgets routiers nationaux (États, Section 5.1) ; dons concessionnels fléchés préparation et maintenance (bilatéraux, Section 5.3) ; guichet « maintenance des corridors » de la ZLECAf (Secrétariat, Section 5.5).

Chaque recommandation phare ci-dessous porte un **repère daté et chiffré** (benchmark) ; ces repères sont des objectifs proposés — des demandes — et non des engagements acquis. Ils alimentent le tableau de bord d’engagement des financeurs (Section 4.6).

Pour les États africains

Recommandation phare — porter la part de la maintenance à au moins 50 % du budget routier national d’ici 2030, via une ligne budgétaire protégée et un fonds d’entretien routier dédié. La première priorité devrait être de réorienter les budgets nationaux de la construction neuve vers la maintenance : le rendement marginal de la modernisation (porter l’existant à 100 km/h) est 3× supérieur à celui de nouvelles liaisons, et c’est là que le dollar public rend le plus. Cette réallocation gagnerait à s’inscrire dans une coordination régionale renforcée : il est recommandé d’établir, au niveau des communautés économiques régionales (CER), des autorités de corridor trans-nationales dotées d’un pouvoir de décision effectif sur les normes et les procédures frontalières, faute de quoi la modernisation physique restera bridée par les frictions immatérielles. Les pays producteurs de minerais critiques disposent enfin d’un levier propre : leur rente extractive peut financer l’infrastructure de diversification, à condition d’assumer le principe d’une fiscalité de l’extraction affectée aux corridors qui, précisément, réduisent la dépendance extractive.

Pour les banques multilatérales de développement (BAfD, Banque mondiale)

Recommandation phare — libérer ~500 Md USD de capacité de prêt (révision des ratios de fonds propres, recommandations CAF/G20 2022) et porter à maturité bancaire les 69 projets de transport du PIDA d’ici 2030. *Repère daté (ask, cf. tableau 4.3) : porter le portefeuille transport de la BAfD d’environ 4 à environ 7 Md USD/an d’ici 2030 ; porter celui de la BM/IDA d’environ 3 à environ 5 Md USD/an, en faisant passer de moins de 20 à au moins 40 le nombre de projets transport PIDA au stade bancaire.* Les banques multilatérales devraient d’abord intégrer l’exposition géopolitique dans la priorisation du PIDA : la cartographie de l’exposition par composition sectorielle identifie les corridors à dominante extractive comme les plus fragiles aux chocs géopolitiques, et cette dimension — distincte du rendement économique standard — mérite d’entrer explicitement dans la priorisation, au titre de la résilience continentale. Cet effort de ciblage n’aura toutefois de portée que si la contrainte de bilan est desserrée : conformément aux recommandations du rapport CAF/G20 (2022), la révision des ratios de fonds propres permettrait de libérer de l’ordre de 500 Md USD de capacité de prêt supplémentaire, dont une fraction suffirait à combler le gap transport africain. Reste enfin le goulot d’étranglement le plus immédiat, qui n’est pas le financement mais le pipeline bancaire : sur les 69 projets de transport recensés par le PIDA, moins de 20 ont atteint le stade de faisabilité complète, ce qui appelle un effort prioritaire d’accélération de la préparation des projets.

Pour les bilatéraux (AFD, KfW, JICA)

Recommandation phare — flécher les dons concessionnels vers la préparation et la maintenance (enveloppe indicative de l'ordre de 1,5 Md USD sur la période, à calibrer entre AFD, KfW et JICA) à l'horizon 2030, via un consortium de type Team Europe assorti de conditionnalités inversées. *Repères datés (asks, cf. tableau 4.3) : AFD, porter le transport d'environ 400 à environ 700 M USD/an d'ici 2030, fléchés préparation, maintenance et guichet résilience Sahel ; KfW, d'environ 1 à environ 1,3 Md USD/an, volet corridors Est/Corne ; JICA, d'environ 800 M USD à environ 1 Md USD/an, corridors East Africa.* Les bailleurs bilatéraux devraient concentrer leurs dons sur la préparation et la maintenance plutôt que sur la construction, là où le rendement marginal du dollar concessionnel est maximal. Cet effort gagnerait à être conduit en consortium — sur le modèle Team Europe — plutôt qu'en parallèle, afin de réduire les coûts de transaction supportés par les pays récipiendaires. Il est enfin recommandé d'adosser ces financements à des conditionnalités inversées, en exigeant des opérateurs de construction qu'ils s'engagent sur l'emploi local, le transfert de technologie et la maintenance décennale.

Pour la France et le G7

Recommandation phare — flécher un guichet « résilience des corridors sahéliens » via l'AFD (avec un objectif de l'ordre de 1 Md USD sur la période, à confirmer en loi de finances) et inscrire les corridors prioritaires africains dans une tranche décaissable du PGII à l'horizon du Sommet du G7 2026. La France peut jouer un rôle de catalyseur à la mesure de sa position : premier investisseur bilatéral en infrastructure en Afrique francophone, elle voit les corridors extractifs du Sahel — au cœur du portefeuille de l'Agence française de développement — figurer parmi les plus exposés au risque géopolitique (Section 1.4). Traiter cette exposition comme un critère de priorisation, au titre de la résilience régionale, permettrait de mieux cibler les engagements là où la fragilité des flux est la plus forte. À l'échelle du G7, le Partenariat pour les infrastructures et l'investissement mondial (PGII) offre l'instrument de coordination des corridors prioritaires — à la condition décisive de dépasser la rhétorique et de décaisser. La France dispose enfin d'un avantage comparatif tangible, qu'il s'agit de mobiliser : l'ingénierie (Egis, Setec), la construction (Vinci, Bouygues) et la régulation (modèle AFTRAL) gagneraient à être engagées via les conditionnalités inversées, qui en font un levier de montée en compétences locale plutôt qu'une simple captation de marché.

Le rôle de la ZLECAf (Secrétariat)

Recommandation phare — créer, au sein du fonds d'ajustement de la ZLECAf, un guichet « maintenance des corridors » abondé par une part indicative (de l'ordre de 10 à 15 %) des recettes tarifaires perdues du fait de la libéralisation, déployé au rythme de la mise en œuvre de l'accord (2024-2034). Le Secrétariat de la ZLECAf gagnerait à se positionner en demandeur d'infrastructure : ancrer les investissements routiers dans la mise en œuvre de l'accord confère à chaque corridor une justification commerciale mesurable, et non plus seulement une logique d'aménagement. Les règles d'origine constituent à cet

égard une incitation puissante — elles encouragent la production intra-africaine —, mais celle-ci ne devient effective qu’avec un transport fiable reliant les étapes de la chaîne de valeur, ce qui en fait un argument supplémentaire en faveur de la modernisation des corridors. Il serait enfin cohérent d’orienter une partie des recettes tarifaires perdues du fait de la libéralisation, via le fonds d’ajustement de la ZLECAf, vers la maintenance des corridors commerciaux qui conditionnent les gains de l’accord.

Annexes

Annexe A — Données et méthodologie

La contribution empirique repose sur quatre sources, toutes publiques ou reproductibles. Les flux commerciaux proviennent de la base BACI de commerce bilatéral par produit (1995-2024), qui décompose les échanges intra-africains au niveau du couple pays-produit. L’exposition au risque géopolitique est mesurée par un indice construit à partir d’un large corpus de presse (AI-GPR), disponible pour quarante pays africains. La qualité routière est approchée par les indicateurs de développement de la Banque mondiale (WDI). Les allocations optimales de réseau, enfin, sont issues des résultats d’optimisation en équilibre général spatial de Krantz (2024), calibrés sur le cadre de Fajgelbaum et Schaal (2020).

Sur la nature et les limites de l’inférence (caractérisation descriptive, absence de coefficient d’interaction identifié, aucune « valeur d’assurance » revendiquée), nous renvoyons à l’encadré de la Section 3.1. Sur le plan strictement technique, des spécifications d’interaction (infrastructure × risque géopolitique × intensité-transport) ont été explorées mais ne se révèlent pas séparément identifiées une fois introduits les termes constitutifs d’ordre inférieur ; le rapport ne rapporte donc, ni ne mobilise, aucun coefficient d’interaction. La mesure d’infrastructure disponible — un agrégat national largement interpolé — ne permet pas davantage d’identifier l’atténuation, qui fait l’objet d’un programme empirique dédié. Le détail des spécifications et des tests de robustesse est consigné dans un dossier technique disponible sur demande.

Annexe B — Corridors transfrontaliers prioritaires par scénario

Le tableau ci-dessous récapitule, à partir des résultats d’optimisation présentés en Section 3.2, les chaînons transfrontaliers que chaque fonction-objectif retient en première priorité, avec l’investissement optimal correspondant. Il met en évidence que la sélection du corridor de tête dépend étroitement du critère du planificateur — du renforcement des pôles ouest-africains actifs (utilitariste) au bouclage de l’axe trans-continentale manquant d’Afrique centrale (intégration profonde).

SCÉNARIO	CORRIDOR DE TÊTE	INVESTISSEMENT OPTIMAL	LOGIQUE
Utilitariste « Consolider les pôles » ($\sigma=5,0$; $\rho=0$)	Côte d'Ivoire – Ghana	≈ 257 M USD	Renforcer des pôles ouest-africains déjà actifs
Utilitariste « Consolider les pôles » ($\sigma=5,0$; $\rho=0$)	Cameroun – Nigéria	≈ 249 M USD	Densifier un axe à fort volume existant
Équité « Désenclaver d'abord » ($\sigma=3,8$; $\rho=2$)	Angola – RD Congo	≈ 380 M USD	Désenclaver l'Afrique centrale
Équité « Désenclaver d'abord » ($\sigma=3,8$; $\rho=2$)	Éthiopie – Somalie	≈ 314 M USD	Désenclaver la Corne
Intégration profonde « Boucler le continent » ($\sigma=2,0$; $\rho=0$)	Centrafrique – RD Congo	≈ 558 M USD	Matérialiser l'axe trans-continentale manquant (Section 1.1)

Source : calculs de l'auteur d'après Krantz (2024). Montants par chaînon transfrontalier, à enveloppe ≈ 10 Md USD. Des fiches-corridor étendues — exposition sectorielle détaillée et statut dans le pipeline PIDA — constituent un complément évolutif.

Annexe C — Tableau de bord annuel de la mission

L'Annexe C n'est plus un projet : c'est un **engagement de reddition de comptes**. Le conseil de mission (Section 2.3) publie chaque année un **tableau de bord de la mission**, instrument de discipline qui rend exigibles les trois sous-missions et l'engagement des financeurs.

- **Propriétaire** : conseil de mission, co-piloté par AUDA-NEPAD et le Secrétariat de la ZLECAf, avec le secrétariat PGII-G7 pour le volet engagement des financeurs (Section 4.6).
- **Première publication** : à l'occasion du Sommet du G7 d'Évian 2026, comme document de référence de l'instrument-corridor ROADS, puis publication annuelle.
- **Contenu** : (i) trajectoire des trois sous-missions — référence 2026, cible, réalisé — sur le modèle du tableau 2.1 ; (ii) tableau de bord d'engagement des financeurs au seuil de décaissement de 70 % (tableau 4.3) ; (iii) état des Roads Compacts signés et de leurs clauses (Section 2.8) ; (iv) classement des corridors par exposition géopolitique (Section 3.3).
- **Support** : registre public, complété d'un tableau de bord interactif prévu à l'adresse erickilama.com/corridors (carte des corridors, classement par exposition, profil par pays, simulateur d'investissement). Le support interactif est un complément évolutif ; l'obligation de publication annuelle, elle, est l'engagement principal.

Bibliographie

- Abrego, L. et al. (2020). The African Continental Free Trade Agreement: Welfare Gains Estimates from a General Equilibrium Model. *IMF Working Paper*.
- Asher, S. & Novosad, P. (2020). Rural Roads and Local Economic Development. *American Economic Review*, 110(3), 797-823.
- Banque mondiale (2020). *The African Continental Free Trade Area: Economic and Distributional Effects*. Washington, DC : Banque mondiale.
- Berman, N., Couttenier, M., Rohner, D. & Thoenig, M. (2017). This Mine is Mine! How Minerals Fuel Conflicts in Africa. *American Economic Review*, 107(6), 1564-1610.
- Fajgelbaum, P. & Schaal, E. (2020). Optimal Transport Networks in Spatial Equilibrium. *Econometrica*, 88(4), 1411-1452.
- Krantz, S. (2024). Optimal Investments in Africa's Road Network. World Bank Policy Research Working Paper 10893.
- Mazzucato, M. (2021). *Mission Economy: A Moonshot Guide to Changing Capitalism*. Allen Lane.
- Mazzucato, M. & Rodrik, D. (2023). Industrial Policy with Conditionalities: A Taxonomy and Sample Cases. UCL IIPP Working Paper.
- OECD (2025). *Africa's Development Dynamics 2025: Infrastructure, Growth and Transformation*. Paris: OECD Publishing.
- Wenz, L. et al. (2024). Road to Glory or Highway to Hell? Global Road Access and Climate Mitigation. *Nature Climate Change*.