

3 **Infrastructure**

Ce chapitre analyse l'intégration des infrastructures et leur rôle pour l'intégration économique dans la région euro-méditerranéenne. Il traite des réseaux régionaux de transport et d'électricité qui soutiennent le développement économique et la compétitivité aux niveaux national et régional. Ce chapitre fournit des recommandations politiques afin d'améliorer l'intégration économique grâce à un meilleur développement des infrastructures dans la région.

Points clés à retenir

- Les infrastructures de transport et d'énergie sont un facteur important d'intégration économique et de développement. Elles facilitent la circulation des personnes, des biens et des services à travers les frontières et favorise la diversification économique. Pourtant, dans la région euro-méditerranéenne, en particulier dans le sud et l'est de la Méditerranée, la connectivité des infrastructures reste encore limitée. Bien que ces dernières années les économies de la région aient construit de vastes réseaux de transport et d'énergie, le niveau d'investissement n'est pas suffisant pour répondre aux besoins croissants de connectivité entre les pays.
- Dans le domaine des transports, les problèmes de connectivité des infrastructures dans la région comprennent un manque de connectivité multimodale, une dépendance excessive aux routes et un système portuaire fragmenté. Les coûts logistiques élevés et les retards limitent la participation aux chaînes de valeur mondiales et l'intégration commerciale. D'autres modes de transport, plus efficaces et potentiellement respectueux de l'environnement, comme les chemins de fer ou les voies navigables intérieures, pourraient être une solution pour le transport de marchandises, mais restent encore limités dans la région.
- Le transport maritime est le principal circuit de commerce dans la région. À l'heure actuelle, de nombreux ports du sud et de l'est de la Méditerranée ont le potentiel d'améliorer leur fonction de transbordement afin de devenir plus compétitifs et de renforcer leur rôle de passerelles nationales et régionales. Certains ports sont également devenus d'importantes plaques tournantes en Méditerranée grâce à des investissements dans la logistique et les services d'infrastructure, qui ont amélioré leur connectivité avec les marchés mondiaux.
- L'intégration énergétique pourrait apporter des avantages de développement significatifs aux pays du sud et de l'est de la Méditerranée, mais elle n'en est encore qu'aux premiers stades de son développement. Le secteur de l'électricité est largement dominé par les entreprises publiques, souvent soutenues par des subventions qui rendent le prix de l'électricité trop bas pour inciter les investisseurs à entrer sur le marché. La promotion d'une concurrence accrue et la levée des barrières à l'entrée pourraient contribuer à attirer davantage d'investissements dans les réseaux de production et de distribution d'électricité.
- Bien que les économies de la région du sud de la Méditerranée soient bien dotées de sources d'énergie renouvelables, elles n'ont pas suffisamment diversifié leur approvisionnement en énergie. Beaucoup ont mis en place des objectifs nationaux en matière d'énergies renouvelables et le déploiement de projets connexes est bien avancé, mais de nombreuses économies devront dépendre du gaz et du pétrole pour produire de l'électricité au moins jusqu'en 2030. Les défis comprennent non seulement un manque d'infrastructures adéquates, mais aussi une absence de cadre réglementaire harmonisé aux niveaux national et sous-régional.
- L'intégration dans le domaine des infrastructures est également limitée en raison des barrières réglementaires dans les régions du sud et de l'est de la Méditerranée. L'Indice de restrictivité de l'IDE de l'OCDE révèle que les restrictions à l'investissement direct étranger dans ces deux régions sont encore relativement élevées par rapport à la moyenne de l'OCDE, en particulier dans les secteurs des transports tels que le transport maritime, ferroviaire, aéroportuaire (pour les services aux passagers et de fret) et dans les services de production et de distribution d'électricité pour quelques pays.

Introduction

Pertinence des infrastructures pour l'intégration régionale

La connectivité des infrastructures¹, figure en bonne place dans l'agenda politique de l'Union pour la Méditerranée (l'UpM), qui reconnaît depuis longtemps l'effet multiplicateur de la connectivité des infrastructures sur le processus d'intégration régionale, ainsi que le rôle clé des infrastructures dans le développement durable. La Feuille de route de l'UpM, adoptée en 2017, met en avant l'engagement de l'organisation en faveur de la connectivité des infrastructures, notamment en ce qui concerne l'interconnexion dans les domaines de l'énergie, des transports et, plus récemment, de la numérisation (UfM, 2017^[1]).

Une meilleure infrastructure régionale peut aider les économies de la région à surmonter leur situation périphérique dans l'économie mondiale et à jouer un rôle plus important dans les chaînes de valeur régionales et mondiales. Des niveaux élevés de connectivité des transports et de l'énergie peuvent également conduire à un meilleur accès à l'emploi, à l'éducation, à la santé et à d'autres services publics, ainsi qu'aux activités touristiques, augmentant ainsi la productivité et favorisant le développement économique et social (OECD-ITF, 2019^[2]). Par exemple, avec l'extension des réseaux de transport, davantage de personnes dans la région de l'UpM pourraient bénéficier d'opportunités de développement personnel et professionnel, contribuant à la création de connaissances dans la région et à la stabilité et à la paix régionales.

Cependant, malgré ces avantages, l'intégration des infrastructures dans la région reste limitée en raison d'une série de difficultés. Le plus souvent, les projets d'infrastructure qui soutiennent l'intégration régionale impliquent plusieurs pays et sont sensibles aux questions de politique intérieure et étrangère. Les projets qui font partie de couloirs ou de réseaux régionaux reliant deux ou plusieurs pays ont de fortes caractéristiques de bien public et nécessitent une mobilisation de capitaux à grande échelle là où la répartition des coûts et des avantages à travers les frontières est complexe. La pluralité des acteurs impliqués dans les projets transfrontaliers représente un défi supplémentaire, en partie en raison de la difficulté de hiérarchiser et d'obtenir un large soutien aux projets transfrontaliers, comparé au processus pour les projets nationaux. Les pays doivent encore développer une approche de « réflexion régionale » qui intègre la connectivité régionale dans la conception et le développement des infrastructures au niveau national.

Pour relever ces défis, il est également de plus en plus reconnu que les investissements dans les infrastructures de la région doivent se concentrer sur la qualité, l'inclusivité et la durabilité. Les Objectifs de Développement Durable (ODD) des Nations Unies et l'Accord de Paris sur le changement climatique reconnaissent la nécessité d'une croissance plus durable. Ces accords appellent à mettre davantage l'accent sur une connectivité des infrastructures inclusive et durable, tout en étant plus économe en énergie et au profit des pauvres. Le respect de ces engagements nécessite des politiques équitables pour les solutions d'infrastructures à faible émission de carbone, de meilleures institutions et une réglementation du marché.

Ce chapitre se concentre sur les réseaux physiques de transport et d'énergie dans la région de l'UpM, ainsi que sur les questions réglementaires affectant les performances de ces réseaux. Il utilise un ensemble d'indicateurs pour suivre l'évolution des performances des pays de la région dans ces domaines. Ce chapitre montre que la discussion politique s'est élargie depuis les préoccupations immédiates liées au financement et la création d'un environnement propice aux investissements dans les infrastructures, vers la question clé de savoir comment une meilleure connectivité entre et au sein des régions et des pays peut stimuler le commerce, l'investissement et le développement industriel - et, finalement, une croissance économique plus durable et inclusive.

Ce chapitre ne couvre pas l'interconnexion numérique, qui a également gagné en pertinence dans le contexte du renforcement de la connectivité des infrastructures régionales, comme l'illustre la Déclaration ministérielle officielle de l'UpM sur l'économie numérique de 2014 (UfM, 2014^[3]). Il reconnaît cependant que la progression continue des technologies de l'information et de la communication (TIC) accélère l'intégration économique régionale dans l'UpM - non seulement en tant que nouveau moteur de croissance économique, mais également en tant que source d'innovation dans tous les secteurs économiques. Les TIC transforment la conduite des affaires et la prestation de services publics, augmentent l'efficacité du commerce des services et améliorent la connectivité entre les personnes au-delà des frontières. La crise sanitaire et économique de la Covid-19 a également mis en évidence les opportunités et les défis des infrastructures numériques dans de nombreuses économies de l'UpM, appelant à davantage d'investissements dans la connectivité numérique afin d'améliorer son potentiel de reprise.

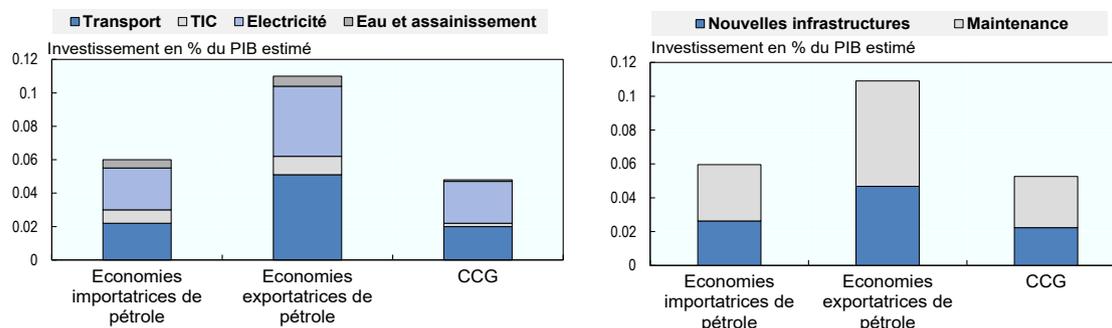
Lacunes actuelles en matière d'infrastructure

De nombreuses économies du sud et de l'est de la Méditerranée ont connu une augmentation des investissements dans les infrastructures physiques au cours des dernières décennies, mais l'offre d'infrastructures n'a pas suivi le rythme des besoins croissants. La région MENA a dépensé entre 3 % et 5 % de son PIB annuellement dans les infrastructures au cours de la dernière décennie, en se concentrant principalement sur les ports et les aéroports ; ces dépenses étaient plus élevées qu'en Amérique latine, en Europe et en Asie centrale, mais moins élevées qu'en Asie du Sud et en Asie de l'Est (IAI, 2018^[4]). De nombreuses études sur la région MENA ont montré un manque d'investissements dans des projets routiers et ferroviaires transfrontaliers pour développer un marché régional et améliorer la connectivité intra-régionale (ISPI, 2019^[5]). Dans les Balkans occidentaux, malgré des taux annuels d'investissement dans les infrastructures publiques dépassant en moyenne 6 % du PIB au cours des 15 dernières années, le manque d'infrastructure est également important (IMF, 2018^[6]). En 2015, environ 30 % du réseau routier de la région des Balkans occidentaux nécessitait un entretien ou une mise à niveau immédiate, et 30 % du réseau ferroviaire présentait des contraintes de capacité (IBRD, 2015^[7]).

Dans la région MENA, (Banque mondiale, 2020^[8]) estime que les besoins au cours des cinq à dix prochaines années dépasseront 106 milliards USD par an (soit 7 % du PIB régional annuel) pour maintenir les infrastructures existantes et en créer de nouvelles (Graphique 3.1). Ces écarts sont présents dans tous les secteurs d'infrastructure, mais sont plus fréquents dans les domaines du transport routier transfrontalier et de l'énergie. Les transports et l'électricité représentent environ 43 % des besoins totaux, suivis des TIC (9 %) et de l'eau et de l'assainissement (5 %). Les besoins en électricité nécessiteront à eux seuls 46 milliards USD (soit 3 % du PIB régional annuel). Les pays exportateurs de pétrole ont besoin d'infrastructures représentant environ 11 % de leur PIB, contre 6 % pour les pays importateurs de pétrole. Un entretien et un contrôle de qualité appropriés des actifs existants sont également nécessaires, tandis que les besoins de réhabilitation devraient représenter un peu plus de 50 % des besoins totaux en infrastructures (Estache, 2013^[9]).

Graphique 3.1. Besoins annuels en infrastructures dans certaines économies de la région MENA, jusqu'en 2025

Par secteur



Note : Les économies exportatrices de pétrole incluent l'Algérie, l'Iran, la République Islamique, l'Irak, la Libye, la République arabe syrienne, la République du Yémen ; les économies importatrices de pétrole incluent l'Égypte, la Jordanie, le Liban, le Maroc et la Tunisie. Les données sont estimées sur la base d'un modèle d'équilibre général.

Source : Estimations de la Banque mondiale de 2020 basées sur la méthodologie développée par (Estache, 2013^[9]), toujours considérées comme pertinentes aujourd'hui.

StatLink  <https://stat.link/8aqvio>

Comme dans le reste du monde, les projets d'infrastructure dans la région MENA ont été traditionnellement financés par des entreprises publiques. Dans de nombreuses économies MENA, les entreprises publiques dominent le paysage des infrastructures tandis que la présence du secteur privé, national et étranger, reste limitée. Les partenariats public-privé (PPP) pourraient être un moyen de mobiliser davantage d'investissements du secteur privé, mais ils sont actuellement limités. Certains gouvernements de la région MENA (par exemple la Jordanie, le Maroc, la Tunisie et l'Égypte) ont commencé à créer un environnement fiable pour les PPP en mettant à jour leurs lois sur les PPP et en créant des agences de PPP ou des unités spécialisées au sein des institutions existantes. Une plus grande implication du secteur privé dans les infrastructures par le biais des PPP pourrait non seulement améliorer l'efficacité des infrastructures tout en apportant de nouvelles technologies et compétences, mais aussi réduire la charge fiscale sur les budgets publics (OECD, 2021^[10]).

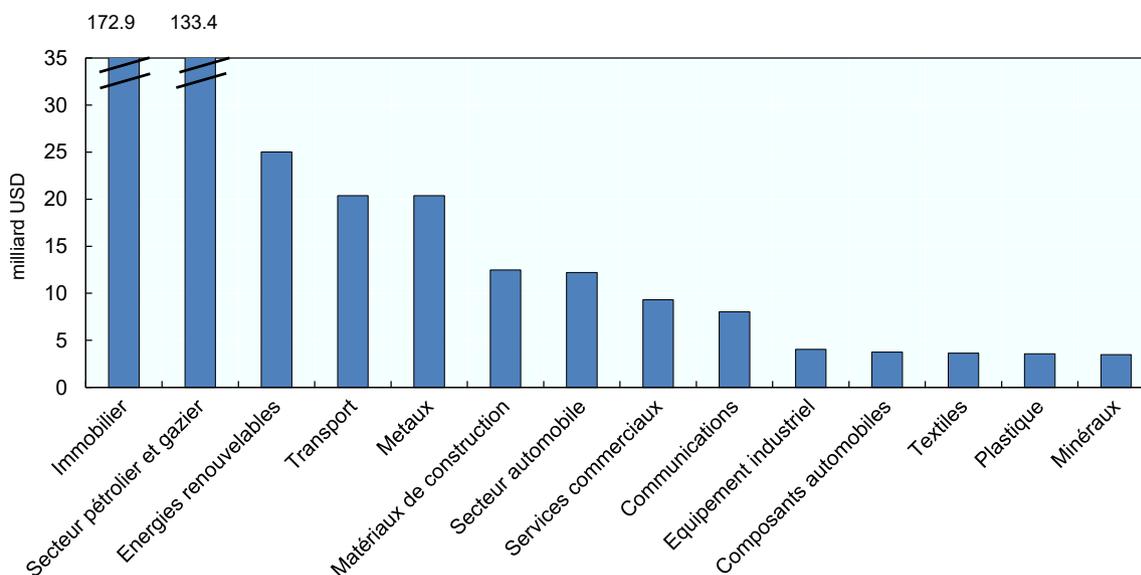
Ces dernières années, les investissements privés étrangers ont augmenté, en particulier dans les secteurs de l'énergie. Un examen des IDE « greenfield » (de création) annoncés dans huit économies de la région montre que les investissements directs de la région continuent d'affecter de manière disproportionnée les projets immobiliers, d'extraction et de combustibles fossiles (voir le chapitre 2 pour les tendances générales des IDE dans certaines économies de la région). Entre 2003 et 2019, les IDE « greenfield » dans la région ont représenté plus de 535 milliards USD, l'immobilier représentant 173 milliards USD (soit 32 %) des investissements totaux, suivi de près par les investissements dans des projets d'infrastructure liés aux secteurs pétrolier et gazier (133 milliards USD ou 25 %) (Graphique 3.2). Ces secteurs sont les plus attractifs pour les IDE « greenfield » dans presque tous les pays. Par exemple, l'Égypte a attiré la plus grande part des investissements dans la région avec 191 milliards USD (43 % du total), suivie de l'Algérie et de la Tunisie (15 % toutes deux). Les investissements dans ces trois pays ont principalement ciblé les secteurs du charbon, du pétrole et du gaz naturel (46 % pour l'Égypte) et de l'immobilier.

Bien qu'à une échelle beaucoup plus faible, les investissements « greenfield » dans les énergies renouvelables ont représenté un total de 20 milliards USD ou 4 % des investissements totaux dans la région, tandis que le secteur des transports n'a reçu que 4 milliards USD (soit 1 % du total des IDE « greenfield »). Ces dernières années, la région MENA, et de plus en plus les Balkans occidentaux, sont

devenues un bénéficiaire important des opérations d'investissement et de construction lancées par la Chine (Encadré 3.1). Dans l'ensemble, si ces investissements sont en croissance, ils concernent principalement les énergies fossiles et les industries extractives, ce qui n'est pas conforme aux objectifs de diversification économique de la région.

Graphique 3.2. IDE « greenfield » annoncés dans certaines économies de la région MENA, 2003-2019

Par secteurs sélectionnés.



Note : Les données sont disponibles pour l'Algérie, l'Égypte, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, l'Autorité palestinienne et la Tunisie.
Source : OCDE d'après fDi Markets (2020), <https://www.fdiintelligence.com/fdi-markets>.

StatLink  <https://stat.link/jbdyxp>

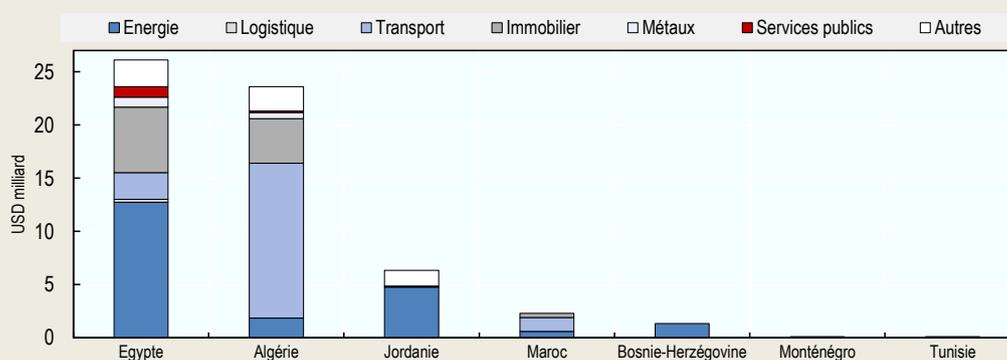
Encadré 3.1. La « Belt and Road Initiative » (Nouvelle route de la soie) dans la région MENA et les pays des Balkans

Entre 2005 et 2019, les régions MENA et des Balkans ont reçu d'importants investissements chinois dans les infrastructures, près de la moitié d'entre eux se concentrant sur des projets énergétiques, suivis des transports et de l'immobilier. Beaucoup de ces projets sont considérés comme faisant partie de la « Nouvelle route de la soie » (BRI – Belt and Road Initiative), une stratégie de développement lancée par la Chine en 2013 pour renforcer la connectivité et la coopération mondiale. Les investissements les plus importants sont en Algérie et en Égypte. En Égypte, les investissements ont augmenté de 53 % (partant de 16,4 milliards USD) depuis le lancement de la BRI, et totalisent désormais 26,1 milliards USD. La moitié de ces investissements sont concentrés sur le secteur de l'énergie, suivi de l'immobilier (23 %) et des secteurs de la logistique et des transports (11 %). L'Algérie est le seul pays de la région où la plupart des projets sont concentrés sur le secteur des transports (14,6 milliards USD, soit plus de 62 %), avec des contrats majeurs gérés par des entreprises de construction chinoises telles que China Railway Construction. D'autres pays de la région ont également reçu des investissements chinois, mais

à une moindre échelle. C'est le cas de la Tunisie, qui a reçu 110 millions USD d'investissements immobiliers.

En Bosnie-Herzégovine, les investissements chinois totalisent près de 3 milliards USD, dont 71 % dans le secteur de l'énergie, tandis que le Monténégro a reçu 1,2 milliard USD d'investissements principalement axés sur le secteur des transports. Outre les investissements chinois, l'UE a également apporté des subventions et des prêts de plus de 13 milliards USD aux infrastructures de transport et d'énergie dans les Balkans occidentaux depuis les années 1990. Plus récemment, l'UE a lancé le Plan économique et d'investissement pour les Balkans occidentaux, une enveloppe de 11 milliards USD pour des projets phares visant à favoriser l'intégration économique régionale. Les projets prioritaires comprennent les connexions de transport et d'énergie pour favoriser le développement économique, l'intégration des marchés et les échanges transfrontaliers au sein de la région et avec l'Union européenne.

Investissements et projets de construction chinois dans certaines économies de la région MENA et des Balkans 2005-2019, par secteur



Note : Autres comprend l'agriculture, les services publics, le tourisme, l'éducation, la santé, les produits chimiques, les divertissements, l'industrie, les textiles et les télécommunications.

Source : (AEI, 2019^[11]) ; Rapport BTI sur l'Algérie, 2020 ; (European Commission, 2020b^[12])

Le suivi de l'intégration des infrastructures

Des indicateurs internationaux d'intégration des infrastructures sont disponibles pour presque tous les pays de la région de l'UpM, y compris dans la région du sud et de l'est de la Méditerranée. Les indicateurs sélectionnés pour le suivi visent à fournir une mise à jour sur l'état de l'intégration des transports et de l'énergie dans la région, et à aider à identifier les lacunes et les domaines pouvant être améliorés (Tableau 3.1). Les informations véhiculées par les indicateurs sont complétées par des informations factuelles plus précises sur la situation actuelle dans chaque économie.

Tableau 3.1. Indicateurs clés de l'intégration des infrastructures dans l'UpM

Indicateur	Description	Couverture	Fréquence
Indicateur I1. Projets transfrontaliers dans les transports et l'énergie	Cet indicateur donne un aperçu de certains projets d'infrastructure régionaux dans le secteur de l'énergie et des transports qui sont prévus ou en cours de construction. <i>Sources multiples</i>	Tout l'UpM	Années diverses

Indicateur 17. Caractère restrictif de la réglementation sur les investissements directs étrangers dans les secteurs de l'énergie et des transports	Cet indicateur mesure le caractère restrictif des règles relatives à l'IDE d'un pays dans quatre domaines : les restrictions sur les capitaux propres étrangers ; des mécanismes de sélection ou d'approbation discriminatoires ; restrictions sur le personnel étranger clé ; et les restrictions opérationnelles. Il couvre 22 secteurs, parmi lesquels les restrictions dans les transports (aérien, maritime et de surface) et les services énergétiques (production et distribution d'électricité). <i>Source</i> : OECD FDI restrictiveness index	Disponible pour l'OCDE, l'UE, l'Albanie, l'Algérie, la Bosnie-Herzégovine, l'Égypte, la Jordanie, le Liban, le Maroc, l'Autorité palestinienne et la Tunisie	Annuelle, dernière disponibilité 2019
Transport			
Indicateur 12. Performance logistique	Cet indicateur, basé sur l'Indice de performance logistique de la Banque mondiale, mesure la qualité de la logistique commerciale dans un pays. Il mesure les perceptions des opérateurs logistiques dans les pays dans lesquels ils opèrent et ceux avec lesquels ils commercent sur le terrain. <i>Source</i> : World Bank Logistics Performance Index	Tout l'UpM, sauf l'Autorité palestinienne	Biannuelle, dernière disponibilité 2018
Indicateur 13. Connectivité des opérateurs de transport maritime en ligne	Cet indicateur mesure le niveau d'intégration de chaque pays dans les réseaux mondiaux de transport maritime en ligne. Il est basé sur un indice fixé à 100 pour la valeur maximale de la connectivité d'un pays au premier trimestre (T1) 2006. Il comprend six éléments : escales de navires programmées, capacité annuelle en équivalents vingt pieds (EVP), nombre de services réguliers de transport en ligne et de compagnies maritimes, taille moyenne (en EVP) des navires et nombre de services de transport en ligne directe vers d'autres pays. <i>Source</i> : UNCTAD Maritime Transport Indicators	Tout l'UpM sauf l'Autorité palestinienne	Annuelle, dernière disponibilité 2020
Indicateur 14. Temps médian au port (jours)	Cet indicateur mesure le temps médian (en jours) que les porte-conteneurs passent dans les ports d'un pays au cours d'une année civile. Les chiffres sont dérivés de la fusion des informations du système d'identification automatique avec les renseignements cartographiques portuaires par MarineTraffic (http://marinetraffic.com), couvrant les navires d'un tonnage brut de 1000. Les navires à passagers et les ferries sont exclus des calculs. <i>Source</i> : UNCTAD STAT	Tout l'UpM	Annuelle, dernière disponibilité 2018
Énergie			
Indicateur 15. Indicateurs sur l'obtention d'électricité	Ces indicateurs mesurent les procédures, le temps et le coût nécessaires à une entreprise pour obtenir une connexion électrique permanente pour un entrepôt nouvellement construit. En outre, ils mesurent également la fiabilité de l'approvisionnement, la transparence des tarifs et le prix de l'électricité. <i>Source</i> : World Bank Doing Business	Tout l'UpM	Annuelle, dernière disponibilité 2019
Indicateur 16. Flux commerciaux d'électricité	Cet indicateur mesure les importations et exportations régionales d'électricité au sein de l'UpM. Les informations sont basées sur les données de l'UN Comtrade sur les flux d'énergie électrique. <i>Source</i> : UN Comtrade Database	Tout l'UpM	Annuelle, dernière disponibilité 2019

Indicateur 11. Projets transfrontaliers dans les transports et l'énergie

Les projets régionaux d'infrastructure sont importants pour renforcer l'intégration dans la région de l'UpM, en particulier en augmentant la connectivité des économies du sud et de l'est de la Méditerranée. Un certain nombre de projets de transport et d'énergie transfrontaliers ont été identifiés dans le cadre de différentes initiatives et programmes impliquant plusieurs économies de la région. Certains d'entre eux sont de nouveaux projets, tandis que d'autres font partie de projets déjà existants reliant deux ou plusieurs pays. Leur achèvement et le lancement de nouveaux projets sont utilisés comme l'une des dimensions pour mesurer les progrès de l'intégration régionale dans les infrastructures.

Les grands projets régionaux d'infrastructure, en cours de construction ou prévus, impliquant des économies de la région sont les suivants :

Transport

- Le Tronçon central de l'axe autoroutier trans-maghrébin, actuellement en construction, vise à relier les réseaux autoroutiers nationaux algérien, marocain et tunisien. Il offrira un couloir autoroutier continu d'Agadir (Maroc) à Ras Jedir (frontière tuniso-libyenne). Le projet devrait coûter 797 millions USD (avec un financement provenant de l'Union européenne et des gouvernements tunisien et marocain) et est considéré comme d'importance stratégique pour la région euro-méditerranéenne car il améliorera les conditions de transport, facilitera les relations commerciales et augmentera la mobilité de la population de la région (UfM, 2017^a_[13]).
- Le projet d'autoroute Adriatique-Ionienne actuellement en construction est une autoroute de 1 500 km reliant le nord-est de l'Italie au sud-ouest de la Grèce en passant par la Slovénie, la Croatie, la Bosnie-Herzégovine et le Monténégro. Le projet fait partie du Corridor central méditerranéen du Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) reliant l'Europe centrale et du Nord à la péninsule balkanique. Le projet est estimé à 1 428 milliards USD, financé en partie par les gouvernements des pays concernés (Total Slovenia News, 2018_[14]).
- La ligne de chemin de fer Halkali-Kapikule (Turquie) est un projet qui comprend la construction d'un tronçon de 76 km d'une nouvelle ligne de train à grande vitesse allant de la gare de Halkali, à Istanbul, jusqu'à juste avant la gare de Cerkezkooy. Le projet fait partie d'un nouveau chemin de fer à grande vitesse entre Istanbul et Kapikule près de la frontière avec la Bulgarie. Il fera également partie du RTE-T et devrait coûter 382 millions USD ; il sera financé par la Banque asiatique d'investissement dans les infrastructures et la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (AIIB, 2020_[15]).

Énergie

- Le *Trans Adriatic Pipeline* (ou Gazoduc trans-adriatique) est un oléoduc et gazoduc de 878 km de long actuellement en construction pour transporter le gaz naturel de la région de la mer Caspienne vers l'Europe en passant par la Grèce, l'Albanie et l'Italie. La capacité initiale du gazoduc sera de 10 milliards de mètres cubes (mmc) par an, qui pourra être portée à 20 milliards de mètres cubes par an à l'avenir. Ce projet de création devrait coûter 4,3 milliards USD, financé par Snam Rete Gas, BP Global, la compagnie pétrolière nationale de la République d'Azerbaïdjan (SOCAR), Fluxys, Enagas et AXPO Group (NS Energy, 2020_[16]).
- Le projet d'interconnexion Euro-Afrique (Euro Africa Interconnector), actuellement en construction, comprend le développement d'un interconnecteur électrique de 2 000 mégawatts (MW) entre l'Égypte, Chypre, la Grèce et l'Europe. D'une longueur totale de 1 396 km, il est considéré comme le plus long câble d'interconnexion au monde. La première étape de la construction aura une capacité de transport initiale de 1 000 MW et un coût estimé à 3 milliards USD. La mise en service de la ligne Chypre-Égypte devrait commencer en décembre 2022, tandis que la ligne Chypre-Crète devrait démarrer en décembre 2023. Le projet devrait être développé conformément aux meilleures pratiques de l'industrie et aux réglementations européennes, nationales et internationales (EuroAfrica Interconnector, 2020_[17]).
- Le Projet d'interconnexion énergétique Italie-Monténégro-Serbie-Bosnie-Herzégovine actuellement en construction consiste en une nouvelle ligne de câble de 455 km (dont 433 km sont une liaison électrique sous-marine) entre l'Italie et le Monténégro et une ligne de transmission de 400 kilowatts (kW) entre la Serbie et la Bosnie-Herzégovine. Il est conçu pour permettre l'exportation d'énergie renouvelable des Balkans occidentaux vers l'Italie et pour créer un marché européen de l'énergie intégré, le Monténégro étant un pôle régional important. Le projet a une signification plus large pour la région : il représente la première interconnexion énergétique entre les Balkans occidentaux et l'Union européenne (Serbia Energy, 2019_[18]). Le projet devrait coûter 1 milliard USD et sera financé par l'investisseur italien Terna.

- L'Interconnecteur Elmed (Interconnexion électrique Tunisie-Italie) actuellement en construction implique le développement d'une nouvelle liaison sous-marine à courant continu haute tension (CCHT) de 600 MW entre la Tunisie et la Sicile. D'une longueur de 200 km, il reliera les réseaux électriques italien et tunisien, permettant ainsi l'échange d'électricité. Entre autres objectifs, le projet vise à aider la Tunisie à intégrer sa future énergie renouvelable intermittente au réseau électrique européen plus large et à permettre une intégration plus approfondie. Le projet de 600 millions USD sera financé conjointement par la Société tunisienne de l'électricité et du gaz et la société italienne Terna.
- Le Plan Solaire Méditerranéen (*Mediterranean Solar Plan*) est un projet de construction d'une centrale électrique de 20 gigawatts (GW) pour produire de l'énergie solaire en Afrique du Nord d'ici 2020. L'objectif final est de développer les énergies renouvelables et la capacité de transport d'électricité dans la région euro-méditerranéenne (Plan Solaire Mediterranean, 2020^[19]).

Si ces projets et initiatives régionaux fourniront des infrastructures supplémentaires pour assurer un niveau d'intégration plus élevé, ils pourraient ne pas suffire à combler les lacunes des pays en matière d'infrastructures. Pour faciliter le développement d'infrastructures plus régionales, les pays doivent également intégrer la dimension régionale dans leurs stratégies et plans nationaux d'infrastructure. Il existe actuellement un certain nombre de stratégies d'infrastructure dans les pays qui prennent en compte les objectifs régionaux de connectivité :

- Au Maroc, la Stratégie ferroviaire 2040 (*Plan Rail Maroc*) vise à développer le réseau ferroviaire à travers le pays à l'horizon 2040 et à contribuer au développement territorial (ONCF, 2020^[20]). La Stratégie nationale des ports 2030 vise à étendre et à moderniser les ports du pays le long des côtes atlantique et méditerranéenne.
- En Algérie, une priorité importante est de moderniser les ports pour augmenter leur capacité à accueillir de gros navires et faire de l'Algérie une plaque tournante en Méditerranée (Agence pour le commerce international, 2019^[21]). L'ouverture d'une ligne ferroviaire reliant Annaba à la Tunisie est également le moteur de la connectivité régionale (Oxford Business Group, 2016^[22]).
- En Jordanie, les priorités en matière d'infrastructure sont définies dans le Plan de croissance économique de la Jordanie 2018-22 pour chaque secteur. Les objectifs du Plan comprennent l'achèvement et la modernisation des réseaux de transport tels que les aéroports et les ports, et le développement d'un système de transport multimodal pour se connecter avec les pays voisins et l'Europe.

Lors du développement des infrastructures régionales, les gouvernements de la région doivent coopérer pour tirer parti des outils et instruments internationaux existants, conçus pour améliorer la qualité, la compatibilité et l'interopérabilité des réseaux d'infrastructure. L'Annexe 3.A fournit une liste de certains outils et instruments internationalement reconnus liés aux infrastructures durables. L'adhésion aux principes des meilleures pratiques peut être coûteuse à court terme, car les projets d'infrastructure devront répondre à des normes plus élevées d'efficacité, de sécurité et de durabilité ; cependant, ils entraînent des coûts de cycle de vie inférieurs à ceux des infrastructures avec diverses normes au niveau national, ce qui pourrait entraîner des coûts à long terme.

Indicateur I2. Performance logistique

Le transport et la logistique jouent un rôle essentiel dans le renforcement des liens entre les marchés nationaux et mondiaux et dans la facilitation du commerce régional et mondial. Malgré des réussites importantes ces dernières années, la qualité et la quantité des infrastructures dans la région du sud et de l'est de la Méditerranée sont toujours à la traîne, ce qui entraîne des coûts commerciaux plus élevés et des retards. L'Indice de performance logistique (IPL) de la Banque mondiale, qui mesure la qualité des infrastructures et l'efficacité des services douaniers, révèle des différences considérables entre les économies de l'UpM (Graphique 3.3). Dans la région MENA, l'IPL indique que l'Égypte a amélioré son

score de 2,61 en 2010 à 2,82 en 2018, passant de la 92^e à la 67^e place dans le classement des pays. L'Algérie a également amélioré ses performances de 3,8 %. En Tunisie et au Liban, il existe une marge d'amélioration significative par rapport à 2010, leurs performances ayant diminué respectivement de 9,5 % et 19 %. La performance du Maroc est passée de 3,03 en 2012 à 2,54 en 2018, passant du 50^e au 109^e rang, ce qui peut être dû aux faiblesses des services douaniers et à la capacité de suivre et de tracer les envois. Le Maroc compte de nombreux opérateurs logistiques qui fournissent des services de qualité médiocre et fragmentés, et le nombre d'opérateurs logistiques répondant aux normes internationales reste faible (Chauffour, 2018^[23]).

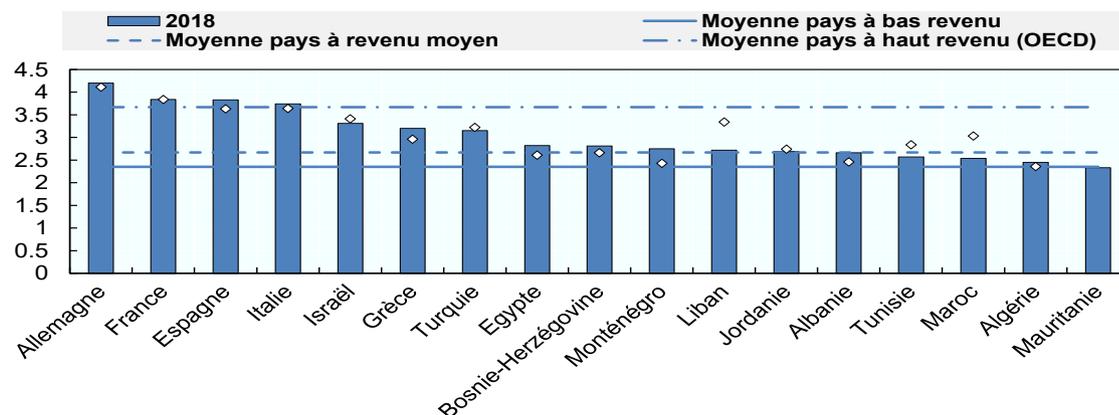
Actuellement, il existe de nombreux chaînons manquants dans le transport routier et ferroviaire qui entravent le développement des couloirs commerciaux. Il s'agit notamment de la fermeture de la frontière Maroc-Algérie, qui rend impossible le transport de marchandises de la Libye, de la Tunisie et de l'Algérie vers le Maroc ou la Mauritanie par la route. Les voies ferrées en Algérie, au Maroc et en Tunisie s'arrêtent également aux frontières, ce qui rend la connectivité ferroviaire faible (IMF, 2019^[24]).

Dans les Balkans occidentaux, la Bosnie-Herzégovine a enregistré la meilleure performance (2,81), suivie du Monténégro (2,75) et de l'Albanie (2,66). Si une bonne logistique ne garantit pas une implication plus profonde dans les chaînes de valeur régionales et mondiales, les pays dont les performances logistiques sont médiocres ont tendance à être moins engagés dans le commerce (Banque mondiale, 2017^[25]).

Dans la région des Balkans, le transport routier domine le secteur du fret et il existe d'importantes lacunes de qualité dans les systèmes de transport et de logistique, ce qui entraîne des coûts commerciaux et une congestion élevés ainsi que des niveaux élevés de pollution (Banque mondiale, 2018). D'autres modes de transport plus efficaces et plus durables sur le plan environnemental, tels que le rail ou les voies navigables intérieures, pourraient être une solution pour le transport de marchandises, mais ils sont limités dans toute la région et nécessitent souvent un entretien ou des réparations urgentes (Ash N and Gibb A, 2018^[26]).

Graphique 3.3. Performance logistique dans certaines économies de l'UpM

Score de 1 (pire) à 5 (meilleur).



Note : L'Indice de performance logistique (IPL) de la Banque mondiale est basé sur une enquête mondiale auprès des opérateurs logistiques sur le terrain, fournissant des informations sur la « convivialité » logistique des pays dans lesquels ils opèrent et de ceux avec lesquels ils commercent. Les données pour le Maroc se réfèrent à 2012 au lieu de 2010.

Source : Base de données de l'Indice de performance logistique (IPL) de la Banque mondiale, <https://lpi.worldbank.org/international/global?sort=asc&order=Infrastructure>.

StatLink  <https://stat.link/b2mdak>

L'amélioration de la qualité des infrastructures et de la logistique est cruciale pour l'intégration et la participation de la région aux réseaux de production. La participation des économies MENA au commerce et aux chaînes de valeur est en partie motivée par des régimes exclusifs basés sur des zones telles que la zone franche de Tanger au Maroc, la zone économique du canal de Suez en Égypte ou des régimes d'exportation spéciaux en Tunisie et en Jordanie, qui jouent également un rôle important dans le développement économique de la région méditerranéenne.

- En Égypte, l'expansion du canal de Suez en 2015 et la création de la Zone économique du canal de Suez visent à renforcer sa position en tant que route commerciale maritime mondiale et à exploiter son potentiel d'attraction des investissements et de croissance orientée vers l'exportation.
- Au Maroc, le port Tanger Med est un hub logistique et industriel majeur qui se connecte à 186 ports dans le monde. Il est actuellement utilisé comme plate-forme pour les principaux constructeurs automobiles européens pour assembler des véhicules et construire des moteurs à exporter vers les marchés européens et africains. L'objectif du projet Tanger Med est de mieux intégrer le Maroc dans les chaînes d'approvisionnement mondiales en offrant des zones logistiques avec des avantages de port franc et un accès direct aux routes maritimes mondiales.

Les projets de port sec qui ont été mis en place dans différents pays de la région font partie intégrante d'une stratégie logistique réussie :

- En Égypte, le Port sec du 6 octobre, qui devrait être opérationnel d'ici 2022, sera le premier port intérieur du pays (DB Schenker, 2020^[27]). Avec une superficie de plus de 100 *feddans* (environ 420 000 mètres carrés), ce sera la plus grande installation logistique en Afrique. Il devrait traiter 720 000 conteneurs par jour et sera relié par des lignes ferroviaires entre Alexandrie et la Ville du 6 octobre. Ce projet est l'un des huit ports secs que le gouvernement entend développer dans tout le pays pour améliorer sa logistique.
- La Jordanie vise à établir un réseau de ports secs pour exploiter sa position géographique en tant que couloir naturel de transport et de logistique pour le reste de la région. Des ports secs sont prévus à Ma'an, à Madounah à Amman et à Mafraq pour relier le chemin de fer à l'ensemble du réseau logistique du pays (Oxford Business Group, 2016^[22]). Ces projets, qui s'inscrivent dans une politique logistique intégrée, pourraient jouer un rôle important en facilitant des activités économiques qui génèrent davantage de flux commerciaux dans la région.

Indicateur I3. Connectivité du transport maritime régulier

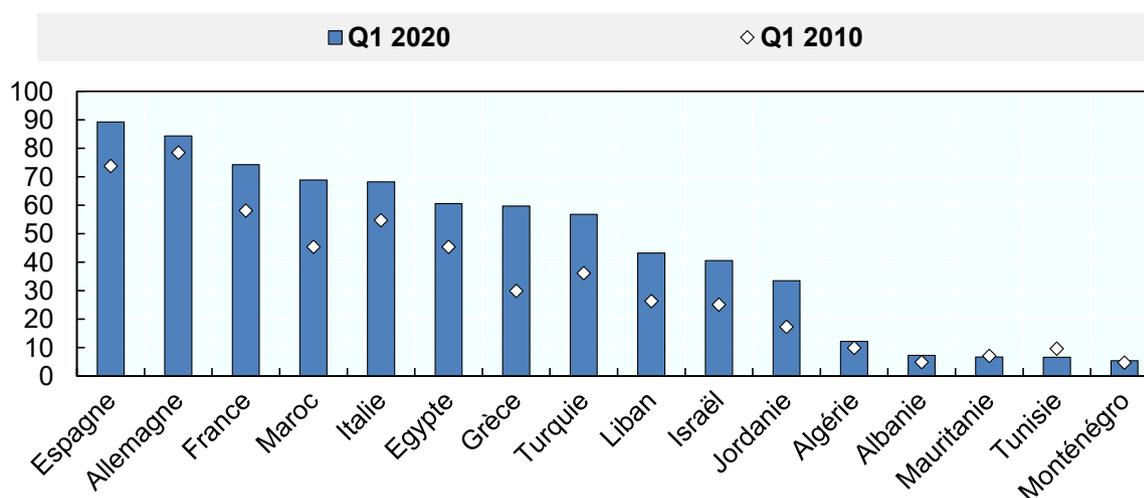
Avec 80 % du volume et 70 % de la valeur du commerce international à travers le monde transportés par des navires, le transport maritime est le mode de transport le plus important pour les marchandises, y compris dans la région méditerranéenne (CESAO, 2018^[28]). Aujourd'hui, les rives méditerranéennes concentrent environ 27 % des services réguliers et du transport maritime à courte distance du monde, faisant de la région une route commerciale centrale pour le transport mondial de conteneurs (SRM, 2020a^[29]). Les réseaux maritimes en Méditerranée sont cependant fragmentés, ce qui freine le développement du commerce maritime intra-régional. Le trafic de fret entre les pays de la région MENA ne représente que 5 % du trafic total de fret en Méditerranée, tandis que le trafic entre les ports européens est de 70 % et entre l'Europe et l'Afrique du Nord de 15 % (IMF, 2019^[24]).

De façon générale, il existe peu de liens directs entre les pays de la région MENA. Le nombre de liaisons inter-ports ou de paires de ports à travers la Méditerranée a diminué ces dernières années, passant de 2 279 en 2009 à 1 532 en 2016 (Arvis et al, 2019^[30]). Par exemple, la Tunisie n'a de liens directs qu'avec ses partenaires commerciaux européens les plus proches. Il existe très peu de lignes directes de transport maritime entre les pays du Maghreb, qui transportent leurs marchandises intrarégionales via des ports de pays tiers, comme Marseille, Almeria ou Rotterdam (ibid). Ces détours génèrent des coûts commerciaux supplémentaires et réduisent la compétitivité des prix.

Un facteur essentiel du succès de la connectivité portuaire dépend de la façon dont ils sont positionnés dans les réseaux de transport mondiaux, le transport maritime et d'autres services. L'Indice de connectivité des transports maritimes réguliers (ICTMR)², qui rend compte de la manière dont les pays sont connectés aux réseaux mondiaux de transport maritime réguliers, révèle qu'il est possible que les ports méditerranéens en général puissent faire partie de ces réseaux (Graphique 3.4). L'Espagne et l'Allemagne se classent en bonne place grâce à leurs principaux ports maritimes mondiaux. Dans la région MENA, le Maroc et l'Égypte obtiennent des scores plus élevés que leurs pairs régionaux. Dans les Balkans occidentaux, l'Albanie et le Monténégro sont tous deux en bas du classement. À l'exception de la Mauritanie et de la Tunisie, la plupart des pays ont amélioré leurs performances entre 2010 et 2020, la Grèce et la Jordanie ayant le plus progressé, suivies du Liban³, d'Israël et du Maroc. Étant donné que l'essentiel du commerce international, en particulier dans les pays de la région MENA, se fait par voie maritime, l'ICTMR est également un déterminant important de la compétitivité commerciale d'un pays.

Graphique 3.4. Connectivité des transports maritimes réguliers, 2010-2020

Échelle (0-100).



Note : Veuillez consulter (Tableau 3.1) sur les indicateurs clés pour plus d'explications sur ce que l'indicateur mesure. L'indice pour le Liban reflète la situation avant l'explosion du port de Beyrouth en août 2020 et les perturbations logistiques qui en résultent.

Source : UNCTAD Maritime transport indicators, <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

Pour accroître la participation aux chaînes de valeur, les actions politiques doivent combiner des politiques qui augmentent les performances logistiques avec des efforts visant à s'appuyer sur des accords commerciaux avec des partenaires régionaux et non régionaux. L'Accord sur la Zone de libre-échange continental africain (ZLECAf) récemment signé ouvre des opportunités pour le sud de la Méditerranée en termes de nouveaux marchés et d'attraction des investissements.

Indicateur I4. Temps moyen passé au port (jours)

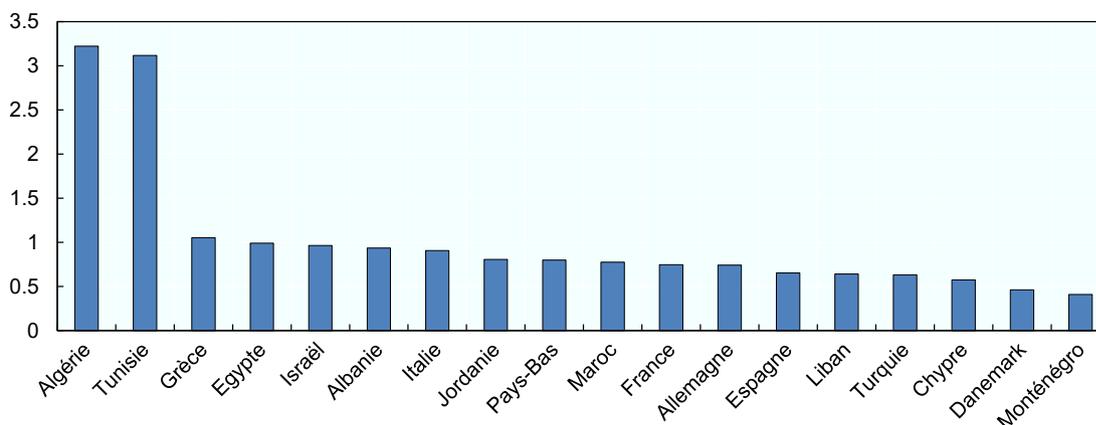
Pour bénéficier davantage du commerce international et renforcer leur rôle en tant que route maritime importante, les ports de la Méditerranée doivent augmenter leur visibilité en tant que plaque tournante mondiale du transbordement. Les principaux hubs de transbordement en mer Méditerranée sont le Pirée (Grèce), Marsaxlokk (Malte), Gioia Tauro (Italie), Algésiras et Valence (Espagne), le canal de Suez (Égypte) et Tanger-Med (Maroc). Leur compétitivité est déterminée non seulement par leur position

géographique stratégique, mais aussi par la qualité globale des services - par exemple, l'intégration entre les installations portuaires, les terminaux intérieurs et les couloirs multimodaux (Euromesco, 2020^[31]). Tous ces ports à conteneurs sont exploités par des opérateurs mondiaux de terminaux, chacun exploitant un grand nombre de terminaux dans différents pays ; les meilleures pratiques sont transférées entre tous leurs terminaux, créant une pression continue à la hausse sur les niveaux de service. Cela signifie que l'attractivité des terminaux est également déterminée par la manière dont les concessions qui leur sont accordées permettent aux opérateurs d'améliorer leurs performances (OECD, 2017^[32]).

Le temps passé au port par les navires est également une indication de l'efficacité et de la compétitivité commerciale d'un port. Chaque heure de temps-navire économisée dans un port aide les ports, les transporteurs et les expéditeurs à économiser sur divers coûts et investissements, notamment les dépenses en capital sur les navires et les coûts de détention des stocks de marchandises (CNUCED, 2019^[33]) De nouvelles données sur le trafic maritime compilées par la CNUCED sur le temps que les navires passent au port pendant les escales révèlent des variations entre les ports du sud et de l'est de la Méditerranée pour les porte-conteneurs (Graphique 3.5). Alors que presque tous les ports présentés sur le graphique ont des temps d'attente de moins d'un jour, l'Algérie et la Tunisie font exception, avec des temps d'attente de plus de trois jours. Plus précisément :

- En 2019, le temps médian des porte-conteneurs passé au port lors d'une escale portuaire dans la région MENA variait de 0,6 jour au Liban à 3,2 jours en Algérie. Au Maroc et en Jordanie, ce temps était de 0,8 jour chacun, tandis qu'en Tunisie et en Egypte il était de 3,1 et 1 jour respectivement.
- Dans les Balkans occidentaux, le Monténégro est le plus performant, avec 0,5 jour passé au port contre 0,9 jour en Albanie.
- À l'exception de la Grèce, le temps médian passé dans les ports d'autres pays de l'UE était inférieur à un jour en 2019.

Graphique 3.5. Temps médian passé dans les ports, 2019



Note : Les porte-conteneurs désignent les navires qui transportent des conteneurs maritimes normalisés.

Source : Statistiques de la CNUCED sur les escales et les performances., <https://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx>

StatLink  <https://stat.link/gabhx6>

L'un des développements les plus importants dans le transport de conteneurs en Méditerranée est l'augmentation de la concentration des lignes maritimes de conteneurs, qui a des implications importantes au niveau régional. Cette tendance s'est accélérée au cours des dernières décennies, principalement en raison des fusions et acquisitions et de la montée des alliances entre les grands transporteurs de

conteneurs. Entre 2002 et 2016, le taux de concentration des quatre principaux porte-conteneurs est passé d'environ 25 % à 50 % (OECD, 2017^[32]). En conséquence, un nombre moindre d'acteurs importants contrôlent des flux de marchandises plus importants, ce qui déterminera la capacité des ports du sud de la Méditerranée à capter plus de marchandises en transbordement, en fonction de la compétitivité de leurs routes commerciales. Par exemple, pour le commerce Asie-Europe, les transporteurs de conteneurs peuvent réacheminer leurs services via Cape Hope autour du continent africain pour éviter les frais du canal de Suez, ce qui est désormais possible grâce aux bas prix du pétrole. Par exemple, Maersk and MSC ont détourné deux de leurs services conjoints, ajoutant sept jours au voyage aller-retour entre l'Asie et l'Europe du Nord. Cela s'est en fait produit dans le contexte de la crise de la COVID-19, qui a poussé l'Autorité du canal de Suez à des réductions tarifaires (OECD-ITF, 2020^[34]).

Une autre tendance connexe importante qui nécessite l'adaptation des infrastructures est la montée en puissance des méga porte-conteneurs. Étant donné que les coûts de transport par tonne diminuent en raison des conteneurs plus gros, les grands ports de la Méditerranée comme Suez ont un avantage comparatif dans le déplacement de gros navires. Malgré l'augmentation de la distance commerciale (mesurée en miles nautiques pour le commerce maritime), le coût par tonne a baissé tandis que la capacité de transport de conteneurs a augmenté d'environ 1 200 % depuis 1968. Avec son expansion, le canal de Suez peut accueillir de plus gros porte-conteneurs. Par exemple, en avril 2017, Mitsui O.S.K. Lines (MOL) met en service pour la première fois un porte-conteneurs d'une capacité de 20 170 TEU - que l'Égypte peut gérer, mais que d'autres ports de la Méditerranée ne peuvent pas, même avec une expansion (MOL, 2017^[35]).

Indicateur I5. Obtention d'électricité

L'accès à une électricité fiable et abordable est un facteur de décision clé pour les investisseurs dans les industries où l'électricité est une composante majeure de leurs structures de coûts. La fiabilité et le coût de l'approvisionnement en électricité restent des préoccupations importantes pour de nombreux investisseurs dans les économies MENA et des Balkans occidentaux (Tableau 3.2).

- Dans la région MENA, en Jordanie, il faut 55 jours pour obtenir de l'électricité, ce qui reste plus rapide que dans d'autres pays de la région comme l'Égypte, le Maroc et l'Autorité palestinienne ; mais le prix de l'électricité en Jordanie est le plus élevé de la région (24,6 cents USD le kWh).
- Dans les Balkans occidentaux, c'est au Monténégro qu'il faut le plus grand nombre de jours pour obtenir de l'électricité (131) et le coût par kWh y est le plus élevé. Il a récemment mis en place des systèmes automatisés pour surveiller et signaler les pannes de courant. Cette performance est relativement meilleure que la moyenne de la région MENA, mais elle est toujours inférieure à celle de certains de ses pairs régionaux.

Tableau 3.2. Indicateurs « Obtention d'électricité » dans certaines économies de l'UpM, 2020

	Classement «Obtention d'électricité »	Procédures (nombre)	Temps (jours)	Coût (% du revenu par habitant)	Fiabilité de l'offre et transparence de l'indice tarifaire (0-8)	Prix de l'électricité (cents USD par kWh)
Albanie	107	6	71	448,6	5	9,4
Algérie	102	5	84	967	5	2,1
Bosnie Herzégovine	74	5	69	289	6	11,6
Égypte	77	5	53	180,2	5	9,7
Jordanie	69	5	55	285,3	6	24,6
Israël	83	5	102	13,3	6	11,8
Liban	127	4	89	128	0	13
Maroc	34	4	31	1308,8	6	12,4

Monténégro	134	7	131	144,4	5	14,1
Tunisie	63	4	65	719,1	6	7,7
Autorité palestinienne	86	5	47	1383,9	5	17,6
Turquie	41	4	34	62,3	5	8,9
Moyen-Orient et Afrique du Nord	86	4,4	63,5	419,6	4,4	
Pays OCDE à revenu élevé	43	4,4	74,8	61,0	7,4	

Source : Indicateurs Doing Business de la Banque mondiale 2020, <https://www.doingbusiness.org>.

Indicateur I6. Flux commerciaux d'électricité

L'intégration de l'énergie est un lien économique fondamental entre le sud et l'est de la Méditerranée et avec l'UE. Bien que la région MENA ait toujours été un marché de demande d'énergie périphérique, sa demande d'énergie a augmenté rapidement ces dernières années et devrait presque doubler d'ici 2040 (Zelt, et al, 2019^[36]). La région détient un tiers de la production et des ressources mondiales de pétrole et de gaz et a des connexions énergétiques croissantes avec l'Europe, en particulier des interconnexions électriques et les infrastructures de gaz naturel et d'hydrogène (Forum international de l'énergie, 2020^[37]). La Commission européenne estime que la consommation finale totale d'énergie dans le sud de la Méditerranée pourrait augmenter de 37 % d'ici 2040, la moitié étant due à une augmentation de la consommation d'électricité (SRM, 2020b^[38]).

Un certain nombre d'initiatives sous-régionales sont en place pour interconnecter les réseaux électriques et permettre le commerce de l'électricité entre les pays de l'UpM (Encadré 3.2). Chacune d'entre elles a le potentiel de remplacer la production d'électricité et d'assurer la stabilité du système énergétique du pays. Si certaines de ces interconnexions électriques existent depuis un certain temps, leur utilisation reste faible (en particulier dans le sud de la Méditerranée) et elles n'ont conduit qu'à un commerce d'électricité modeste. Les difficultés comprennent non seulement un manque d'infrastructures adéquates, mais aussi une absence de cadre réglementaire harmonisé aux niveaux national et sous-régional.

Encadré 3.2. Certaines méthodes d'interconnexion régionale dans l'UpM,

Les économies du sud et de l'est de la Méditerranée possèdent un certain nombre de projets et de méthodes d'interconnexions électriques régionales ; réunis, ils forment un réseau total de transport comprenant environ 400 000 km de lignes à haute tension. L'UE a également sa propre politique de connexion des infrastructures énergétiques de ses États membres :

Les Balkans occidentaux

Le Corridor d'électricité Trans-Balkans est un réseau de transport de 400 kV reliant les systèmes de transport d'électricité de la Serbie, du Monténégro, de la Bosnie-Herzégovine à ceux de la Croatie, de la Hongrie, de la Roumanie et de l'Italie. Le projet comprend la construction d'un câble d'interconnexion sous-marin entre le Monténégro (Lastva) et l'Italie (Villanova), des stations de conversion en Italie et au Monténégro, de nouvelles constructions et des mises à niveau du réseau interne 400 kV au Monténégro et en Serbie, et la construction de lignes aériennes d'interconnexion 400 kV entre le Monténégro, la Serbie et la Bosnie-Herzégovine. Globalement, le projet vise à améliorer les conditions de transport d'électricité du nord au sud de la région et à permettre une intégration plus poussée du marché de l'électricité avec l'Europe.

MENA

Le *Maghreb regional interconnection* entre l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. Initialement développé dans les années 1950, le réseau a évolué vers de multiples interconnexions de transmission haute tension entre les trois pays. Les trois pays sont désormais synchronisés avec le réseau paneuropéen de transport à haute tension (ENTSO-E Continental Europe Network). Malgré l'augmentation de la capacité du réseau ces dernières années, les échanges d'électricité entre les pays ont été plutôt modestes. Par exemple, la Tunisie et l'Algérie ne sont autorisées à échanger que 200 MW bien qu'elles soient reliées via cinq lignes de raccordement d'une capacité de transport de 1 760 MW.

L'*Interconnexion à huit pays et territoires* (Eight-Country and Territories Interconnection - ECI) entre l'Égypte, l'Irak, la Jordanie, le Liban, la Syrie, la Turquie et l'Autorité palestinienne. Les projets ont débuté en 1988 avec l'Égypte, l'Irak, la Jordanie, la Syrie et la Turquie dans le cadre d'un effort visant à mettre à niveau leurs systèmes électriques à une norme régionale. Plus tard, l'accord a été étendu à trois autres pays, à savoir le Liban, la Libye et l'Autorité palestinienne. Parmi les huit, la Turquie a totalement synchronisé son réseau en 2011 avec le réseau européen, en vue de démarrer le commerce d'électricité dans les années suivantes.

L'Union européenne

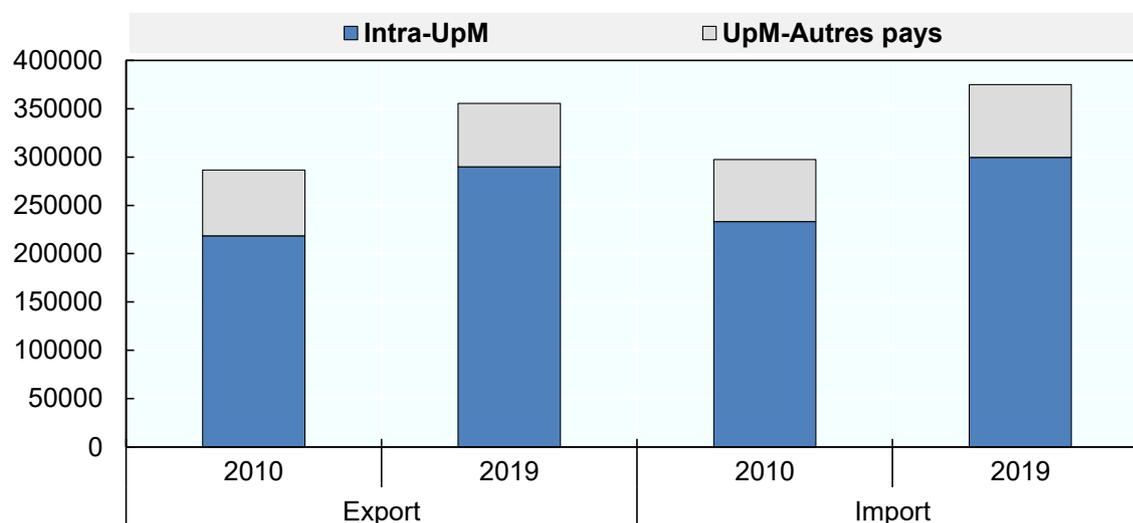
Les Réseaux transeuropéens de l'énergie (RTE-E) sont une politique de l'UE visant à mieux connecter les infrastructures énergétiques des pays de l'UE par le biais de projets d'infrastructure transfrontaliers appelés « Projets d'intérêt commun ». Les projets couvrent neuf couloirs prioritaires dans les domaines des infrastructures électriques, gazières et pétrolières, que l'UE contribuera à développer afin de connecter des régions isolées des marchés européens de l'énergie, de renforcer les interconnexions transfrontalières existantes et d'aider à intégrer les énergies renouvelables. Cela comprend : le Réseau énergétique en mer du Nord ; les Interconnexions nord-sud de l'électricité en Europe de l'Est (NSI West Electricity) ; les Interconnexions électriques nord-sud en Europe centrale-orientale et du sud-est (NSI East Electricity) ; le Plan d'interconnexion des marchés énergétiques baltes dans le secteur de l'électricité (BEMIP Electricity) ; les Interconnexions gazières nord-sud en Europe occidentale (NSI West Gas) ; les Interconnexions gazières nord-sud en Europe centrale-orientale et du sud-est (NSI East Gas) ; le Corridor gazier sud (SGC) ; le Plan d'interconnexion des marchés énergétiques baltes dans le secteur du gaz (BEMIP Gas) ; et les connexions d'approvisionnement en pétrole en Europe centrale et orientale (OSC). Le règlement pour les RTE-E est actuellement mis à jour par l'Union européenne pour assurer son alignement avec l'objectif de neutralité climatique du Green Deal européen.

Source : (SRM, 2020b^[38]), (CGES, 2020^[39]), (European Commission, 2020a^[40])

Dans l'ensemble, tant les exportations que les importations d'énergie entre les pays de l'UpM ont augmenté entre 2010 et 2019 (Graphique 3.6). Ces moyennes sont largement déterminées par les États membres de l'Union européenne, où les marchés nationaux d'électricité sont bien intégrés, ce qui permet des complémentarités entre les pays. Par exemple, la France, le Portugal et la Slovaquie sont de gros exportateurs d'électricité, tandis que la Grèce, l'Italie et l'Espagne sont de gros importateurs (bien que l'Espagne exporte également). Dans les régions du sud et de l'est de la Méditerranée, le commerce international de l'électricité est plutôt limité, à l'exception de quelques cas où les pays échangent de l'électricité avec l'UE ; Le Maroc, par exemple, importe environ 15 % de son électricité d'Espagne.

Graphique 3.6. Le commerce d'énergie électrique dans l'UpM

en milliers de kilowattheures.



Note : Les exportations vers d'autres pays comprennent l'Afghanistan, Andorre, le Vatican, l'Irak, la Libye, la Macédoine, la Norvège, Saint-Marin, la Fédération de Russie, la Serbie, la Suisse, la Syrie et les États-Unis. Les importations en provenance d'autres pays comprennent l'Azerbaïdjan, la Biélorussie, la Macédoine, le Northway, la Fédération de Russie, la Suisse, l'Ukraine et le Royaume-Uni.

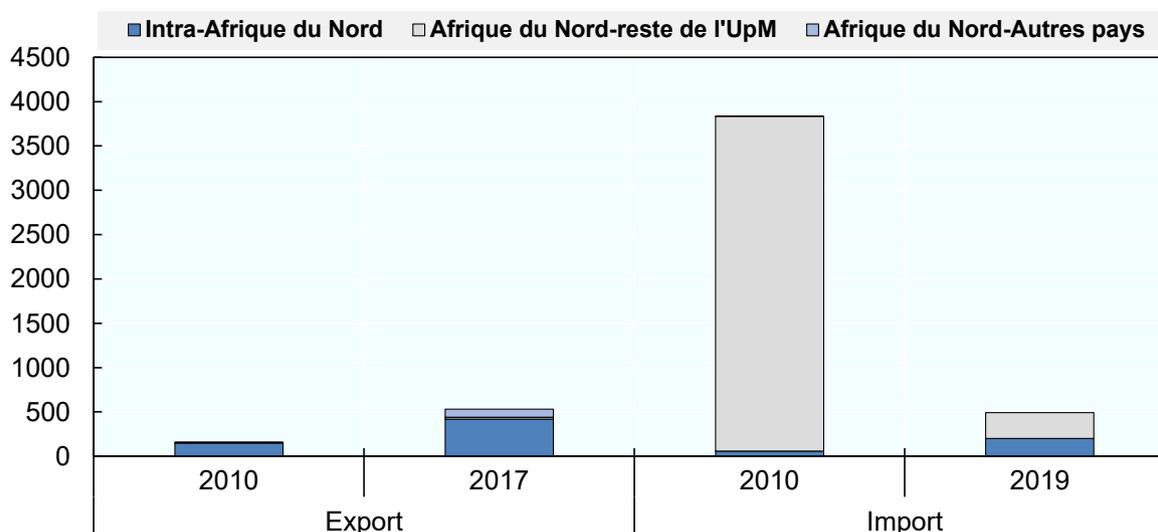
Source : Statistiques UN COMTRADE, <https://comtrade.un.org>.

StatLink  <https://stat.link/kawod3>

Les échanges d'électricité des pays d'Afrique du Nord avec l'UE se limitent à l'aide mutuelle et aux contrats commerciaux annuels (MEDREG, 2019^[41]). L'interconnexion transfrontalière maroco-espagnole est la seule ligne qui relie la sous-région à l'UE et représentait près de 100 % des importations d'électricité d'Afrique du Nord en provenance du reste de l'UpM en 2010 (Graphique 3.7). Ces importations ont diminué en 2019, mais la part des importations parmi les économies nord-africaines a augmenté. Entre 2010 et 2017, le volume des exportations totales a augmenté, principalement sous l'effet des exportations vers les pays non-UpM, tandis que la part des exportations intra-régionales a légèrement diminué.

Graphique 3.7. Le commerce d'énergie électrique en Afrique du Nord

en milliers de kilowattheures.



Note : L'Afrique du Nord comprend l'Algérie, l'Égypte, le Maroc et la Tunisie. Les exportations et importations en provenance d'autres pays comprennent la Libye et la Syrie.

Source : Statistiques UN COMTRADE., <https://comtrade.un.org>.

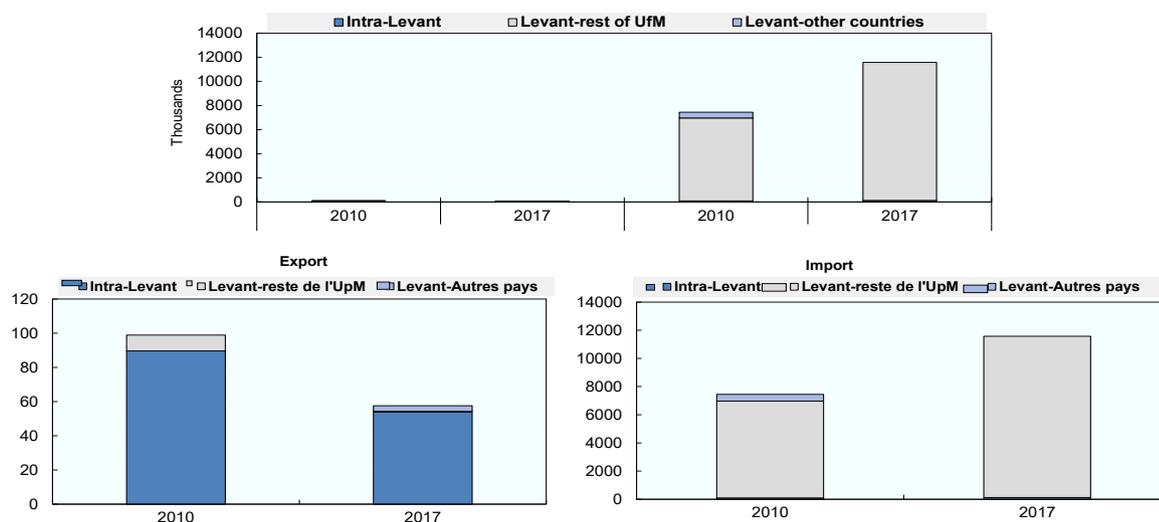
StatLink  <https://stat.link/v5yqw7>

Au Levant, le volume d'électricité partagé entre les trois pays (Liban, Autorité palestinienne et Jordanie) est très faible bien qu'il fasse partie du projet d'Interconnexion des huit pays et territoires voir (Encadré 3.2). La région exporte une quantité symbolique d'électricité, tandis que les importations en provenance du reste de l'UpM ont augmenté de plus de la moitié entre 2010 et 2017.

Cela comprend les importations de la Jordanie en provenance d'Égypte et les importations de l'Autorité palestinienne en provenance d'Égypte et d'Israël. La dépendance de l'Autorité palestinienne vis-à-vis d'Israël pour son approvisionnement en électricité est élevée, atteignant jusqu'à 99 % en Cisjordanie. Depuis 2008, la Jordanie a également commencé à exporter 20 MW d'électricité vers la Cisjordanie, et une nouvelle interconnexion est prévue afin d'augmenter le niveau de tension à 400 Kw (MEDREG, 2019_[41]). Le réseau électrique libanais n'est connecté qu'à la Syrie.

Graphique 3.8. Le commerce d'énergie électrique au Levant

en milliers de kilowattheures

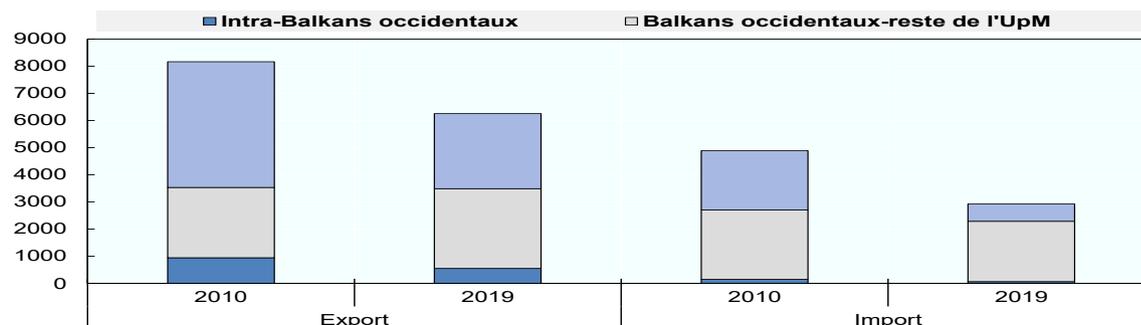


Note : Le Levant comprend le Liban, l'Autorité palestinienne et la Jordanie. Les importations en provenance d'autres pays comprennent la Syrie.
Source : Statistiques UN COMTRADE, <https://comtrade.un.org>

StatLink  <https://stat.link/b6f9m8>

Dans les Balkans occidentaux, tant les exportations que les importations de commerce d'électricité ont diminué entre 2010 et 2019 (Graphique 3.10). Plus de la moitié (57 %) de l'électricité a été exportée vers des pays non-UpM en 2010, tandis que 32 % des exportations d'électricité l'ont été vers d'autres pays de l'UpM. En 2019, cependant, cette tendance s'est inversée et les Balkans occidentaux ont exporté plus d'électricité vers les pays de l'UpM que vers d'autres pays (non-UpM). Les importations d'électricité de la région ont considérablement diminué en 2019 par rapport à 2010, avec une baisse importante des importations en provenance d'autres pays et une légère diminution des importations en provenance du reste de l'UpM.

Graphique 3.9. Le commerce d'énergie électrique dans les Balkans occidentaux



Note : Les exportations et importations en provenance d'autres pays concernent uniquement la Serbie et la Suisse.
Source : Statistiques UN COMTRADE.

StatLink  <https://stat.link/pcxbgy>

Les relations énergétiques entre l'Afrique du Nord et l'Europe reposent toujours sur le pétrole et le gaz, plus de 60 % des exportations de pétrole et de gaz de l'Afrique du Nord étant destinées à l'Europe (Eurostatgas, 2019^[42]). Cependant, compte tenu de la position géographique de l'Afrique du Nord, elle a un fort potentiel de déploiement d'énergies renouvelables pour la production d'électricité. Grâce à un nombre relativement important d'heures d'ensoleillement par an, certains pays de la région ont l'un des meilleurs potentiels d'énergie solaire au monde, notamment dans le photovoltaïque solaire (PV) et l'énergie solaire concentrée. Les centrales solaires à concentration pourraient générer 100 fois la consommation d'électricité combinée de la région MENA et de l'Europe (AEI, 2010^[43]). Un commerce accru d'électricité à partir de sources d'énergie verte entre les deux régions pourrait également jouer un rôle crucial dans la réalisation des objectifs de l'UE visant à décarboniser complètement le système électrique européen d'ici 2050 et permettre aux pays de s'orienter vers un avenir sobre en carbone (SRM, 2020b^[38]). Il existe également un intérêt croissant envers le potentiel de l'hydrogène renouvelable pour réaliser cette transition ; la région MENA pourrait être un fournisseur important pour l'UE, comme le souligne la récente Stratégie européenne pour l'hydrogène (Commission européenne, 2020^[44]).

Malgré le potentiel élevé des énergies renouvelables pour la production d'électricité, la part des énergies renouvelables dans la capacité électrique du sud de la Méditerranée reste faible par rapport aux tendances mondiales. En conséquence, la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie varie considérablement d'un pays à l'autre. On estime que cette part représente 0,1 % en Algérie, entre 5 et 5,5 % en Égypte et en Jordanie, et entre 10 et 12 % au Maroc et en Tunisie (AEI, 2020^[45]). De nombreux pays MENA ont mis en place des objectifs nationaux en matière d'énergies renouvelables et le déploiement de projets connexes y est bien engagé (Tableau 3.3). Cependant, de nombreuses économies devraient dépendre du gaz et du pétrole pour produire de l'électricité au moins jusqu'en 2030 et doivent mieux articuler ces stratégies avec un plan d'action clair sur les émissions de gaz à effet de serre ou la durabilité à long terme des transports et des systèmes énergétiques. Des investissements supplémentaires sont également nécessaires pour permettre des flux interzonaux tout en assurant la continuité des services sans problèmes de sécurité, notamment ceux liés aux préoccupations géopolitiques (SRM, 2020b^[38]).

Tableau 3.3. Les objectifs en matière d'énergies renouvelables dans certaines économies du sud de la Méditerranée

Pays	Objectifs globaux en matière d'énergie renouvelable	Objectifs spécifiques à la technologie	Année
Algérie	27 % de la production d'électricité d'ici 2030 ; 22 GW de puissance installée	Photovoltaïque solaire (PV) : 3 GW d'ici 2020, 13,6 GW d'ici 2030 Vent : 1 GW d'ici 2020, 5 GW d'ici 2030 Centrale héliothermique à concentration (CSP) : 2 GW d'ici 2020, 2 GW d'ici 2030 Biomasse : 0,4 GW d'ici 2020, 2 GW d'ici 2030 Géothermie : 15 MW d'ici 2030	2020 et 2030
Égypte	20 % de la production d'électricité d'ici 2022 et 42 % d'ici 2035	PV solaire : 0,2 GW d'ici 2020, 0,7 GW d'ici 2027 Vent : 7,2 GW d'ici 2020 CSP : 1,1 GW d'ici 2020, 2,8 GW d'ici 2030 Hydroélectricité : 2,8 GW d'ici 2020	2022 et 2035
Israël	10 % de la production d'électricité d'ici 2020 et 17 % de la production d'électricité d'ici 2030	PV solaire et CSP : 63,4 % de la production totale d'ici 2020 Vent : 29 % de la production totale d'ici 2020 Biomasse (y compris le biogaz) : 7,6 % de la production totale d'ici 2020	2020 et 2030
Jordanie	2 GW de capacité installée d'ici 2020 ; 10 % de	PV solaire : 0,6 à 1 GW d'ici 2020 Vent : 0,6 à 1 GW d'ici 2020 Valorisation énergétique des déchets : 30 à 50 MW d'ici 2020	2020

	l'approvisionnement énergétique		
Liban	12 % (9 TWh) de la demande totale d'électricité et de chauffage d'ici 2020	Chauffe-eau solaires photovoltaïques, CSP et PV solaire : 4,2 % du total des ER d'ici 2020 Vent : 2,1 % du total des ER d'ici 2020 Hydroélectricité : 3,2 % du total des ER d'ici 2020 Biomasse : 2,5 % du total des ER d'ici 2020	2020
Maroc	42 % de la capacité électrique installée et 52 % d'ici 2030	Énergie solaire (PV et CSP) : 2 GW d'ici 2020 Vent : 2 GW d'ici 2020 Hydroélectricité : 2 GW d'ici 2020	2020 et 2030
Autorité palestinienne	10 % de la production d'électricité domestique d'ici 2020 ; 130 MW de puissance installée	PV solaire : 34,6 % du total des ER d'ici 2020 Vent : 33,8 % du total des ER d'ici 2020 CSP : 15,4 % du total des ER d'ici 2020	2020
Tunisie	30 % de la production d'électricité d'ici 2030	PV solaire : 1,5 GW d'ici 2030 Vent : 1,7 GW d'ici 2030 CSP : 0,5 GW d'ici 2030 Biomasse : 0,3 GW d'ici 2030	2030

Source : (Aghahosseini et al, 2020^[46])

L'une des principales difficultés de la promotion des énergies renouvelables, en particulier pour la région MENA, est de créer un environnement réglementaire fiable et d'améliorer les conditions institutionnelles. Dans cette région, la plupart des économies doivent encore encourager la concurrence et l'entrée de producteurs indépendants d'électricité pour les énergies renouvelables (OECD, 2016^[47]). Le secteur de l'électricité est largement dominé par les entreprises publiques, souvent avec des subventions qui rendent le prix de l'électricité trop bas pour inciter les investisseurs à entrer sur le marché (Banque mondiale, 2020b^[48]). De nombreux pays comptent sur les ministères de tutelle en tant que régulateurs, même s'ils opèrent souvent dans le secteur par le biais des entreprises publiques. Des régulateurs distincts peuvent contribuer à renforcer la confiance dans le fait que le régulateur agit de manière objective et transparente. La Jordanie et le Maroc ont été parmi les premiers à renforcer les conditions favorables à l'investissement dans la production d'électricité renouvelable. La Jordanie est un exemple positif, car elle a dissocié la production, le transport et la distribution dans le secteur de l'électricité, conformément à la Loi générale sur l'électricité (General Electricity Law) de 2003.

Indicateur 17. Restriction réglementaire sur les investissements étrangers dans l'énergie et les transports

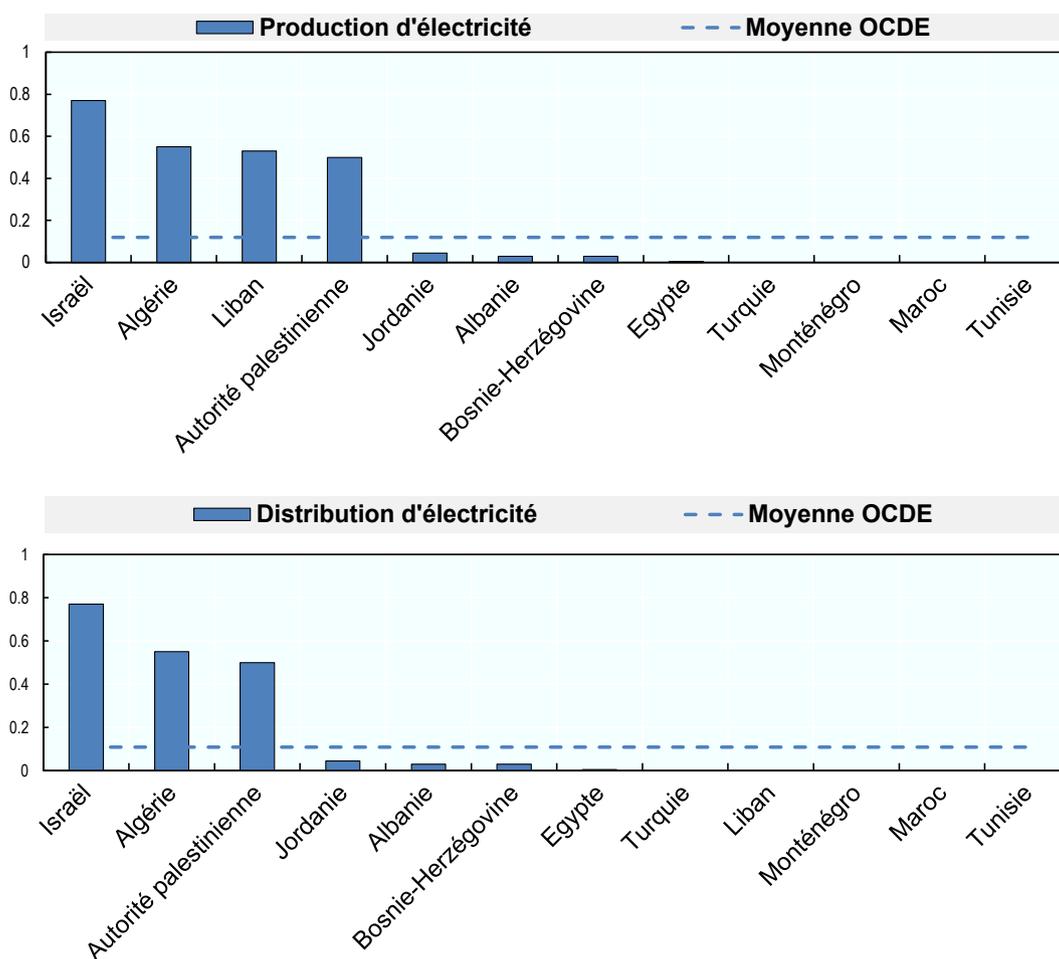
Les investissements dans la connectivité nécessitent un environnement politique adéquat, qui implique la suppression des goulots d'étranglement administratifs à l'investissement et l'amélioration de l'environnement réglementaire. Pour la connectivité, des secteurs compétitifs des transports (maritime et aérien) et de l'électricité sont essentiels. La plupart des marchés du sud et de l'est de la Méditerranée sont relativement ouverts aux investissements étrangers. Pourtant, dans les secteurs des transports et de l'électricité, les restrictions sont encore relativement élevées (Graphique 3.10) (voir le Chapitre 2 sur les finances pour un aperçu général des restrictions mesurées par l'Indice de restriction réglementaire des IDE de l'OCDE). L'indice IDE couvre les services fournis sur l'infrastructure, notamment la gestion de l'infrastructure elle-même ; mais la plupart des restrictions, et l'essentiel des activités, résident dans les services fournis sur l'infrastructure. Les pays de l'est et du sud de la Méditerranée ont généralement des restrictions plus élevées que la moyenne de l'OCDE.

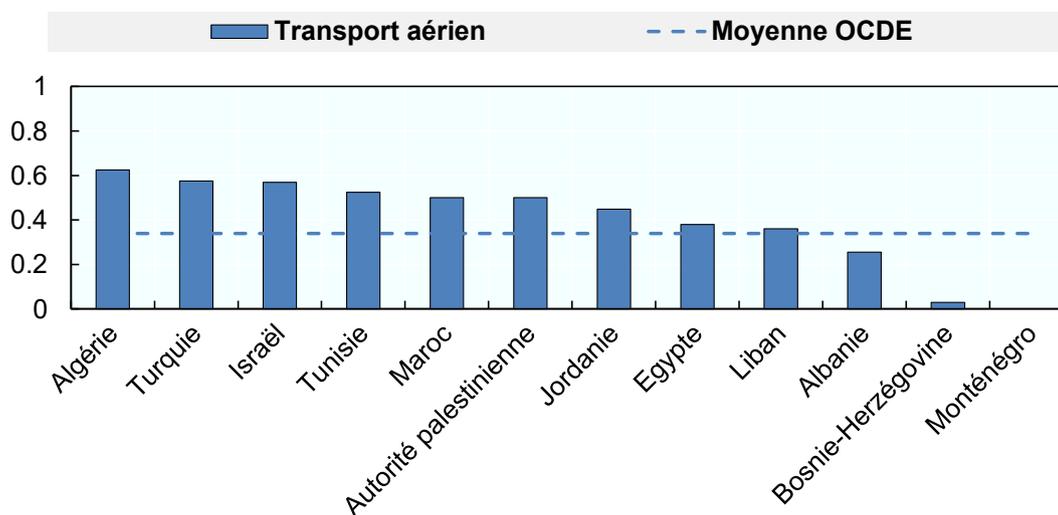
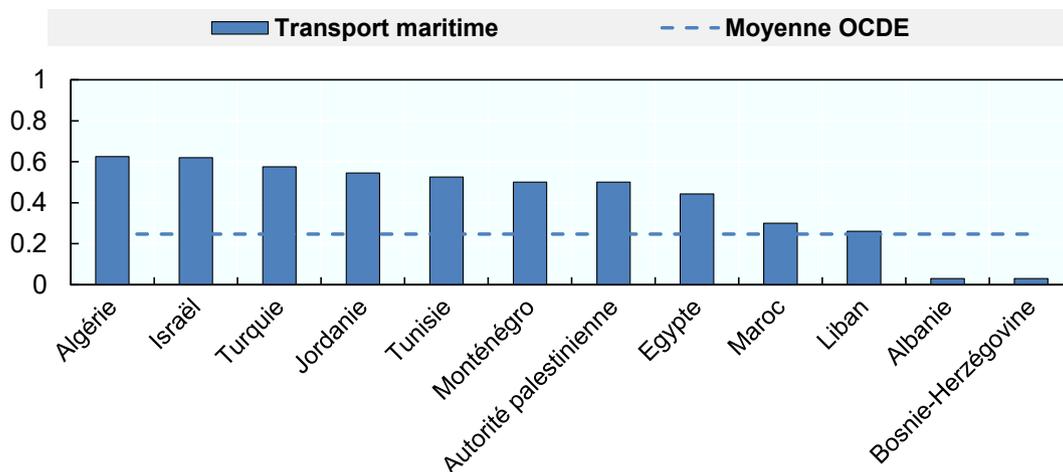
- En Méditerranée orientale, les restrictions du Monténégro dans le secteur maritime sont plus élevées que celles de l'Albanie et de la Bosnie-Herzégovine, et elles sont également supérieures à la moyenne de l'OCDE. En revanche, les restrictions de l'Albanie et de la Bosnie-Herzégovine en matière de production et de distribution d'électricité sont inférieures à la moyenne de l'OCDE.

- Dans le sud de la Méditerranée, l'Algérie a les restrictions les plus élevées dans tous les domaines, dans les secteurs du transport maritime et aérien et de l'électricité. En Jordanie, de fortes restrictions dans le secteur des transports ont réduit l'accès au marché et accru la puissance commerciale des entreprises de transport routier. Au Maroc, les investissements étrangers dans les compagnies de transport aérien est limité à 49 % du capital, tandis que dans le transport maritime, pour qu'un navire puisse porter le drapeau marocain il doit être à 75 % détenu par des Marocains (OECD, 2017a^[49]). L'Égypte a des restrictions plus élevées dans le transport maritime que le Maroc et le Liban. Sa Loi maritime 1 de 1998 n'autorise les investissements étrangers que sous la forme de coentreprises dans lesquelles le capital étranger ne dépasse pas 49 %. D'autres restrictions horizontales entre les économies du sud de la Méditerranée, qui peuvent affecter les investissements dans les infrastructures, incluent des restrictions à la possession de terres par des étrangers. Par exemple, au Liban et en Jordanie, les achats de terrains à des fins commerciales par des étrangers nécessitent des approbations, tandis que l'Algérie, la Jordanie et l'Autorité palestinienne accordent la préférence aux entreprises nationales dans les marchés publics (OECD, 2021^[10]).

Graphique 3.10. Restrictions réglementaires sur les IDE dans certains secteurs d'infrastructure, 2019

Fermé = 1; Ouvert = 0





Note : AP fait référence à l'Autorité palestinienne.

Source : Indice de restriction réglementaire des IDE de l'OCDE, <https://www.oecd.org/investment/fdiindex.htm>.

StatLink  <https://stat.link/zjoder>

Conclusions et considérations politiques

- Afin d'améliorer le niveau d'intégration dans le sud et l'est de la Méditerranée, les gouvernements doivent tenir compte de la dimension régionale lors du développement des réseaux de transport et d'énergie. Cela signifie définir les infrastructures d'une manière plus intégrée et structurée, en tenant compte de la connectivité régionale dans le cadre de la conception et du développement des infrastructures. Cela nécessite également de surmonter une série de problèmes de coordination et de capacité gouvernementale, notamment une meilleure coordination entre les pays et les différentes branches des ministères.
- Lors du développement de telles infrastructures, les gouvernements devraient également coopérer sur des normes communes pour assurer une meilleure qualité, compatibilité et interopérabilité des réseaux d'infrastructure à travers la région. Bien que cela puisse être coûteux à court terme (parce que les projets d'infrastructure doivent répondre à des normes plus élevées d'efficacité, de sécurité et de durabilité), ils entraînent des coûts de cycle de vie inférieurs à ceux d'infrastructures ayant

des normes différentes, qui imposent souvent des coûts à long terme. Une approche commune des normes peut également créer un marché plus large pour les produits et services, avec des prix plus bas et des délais de déploiement plus courts.

- L'augmentation des investissements dans le transport et la logistique peut réduire les coûts commerciaux tout en soutenant l'intégration dans les chaînes de valeur régionales et mondiales. Les gouvernements pourraient envisager d'investir davantage dans le secteur de la logistique pour accroître les capacités et soutenir de meilleurs services logistiques. De meilleures liaisons de transport multimodales pourraient également aider à réorienter une partie du commerce de fret, passant d'une forte dépendance aux routes à d'autres modes de transport, tels que le chemin de fer et les ports.
- Les économies de la région doivent améliorer la capacité et l'efficacité de leurs ports et assurer la connectivité avec les zones intérieures. Cela comprend la réduction des goulots d'étranglement de capacité et des temps d'attente, tout en reliant les ports par des chemins de fer ou d'autres transports multimodaux pour une meilleure connectivité avec les grandes zones intérieures. Les politiques couronnées de succès se sont également concentrées sur la liaison des ports avec des zones économiques spéciales bien développées, des centres de recherche et des universités, ainsi que sur des accords commerciaux avec des partenaires régionaux et non régionaux pour faciliter les mouvements de biens et de services et développer des liens avec les pôles économiques mondiaux. Les projets doivent également adopter une approche inclusive pour relier les zones rurales et urbaines et profiter à tous les segments de la population et de la société.
- Promouvoir davantage de concurrence et lever les barrières à l'entrée dans le secteur de l'électricité pour améliorer les conditions de concurrence entre les nouveaux entrants et les opérateurs historiques pourrait aider à attirer davantage d'investissements dans les réseaux de production et de distribution d'électricité. Le secteur de l'électricité est largement dominé par les entreprises publiques, souvent avec des subventions qui rendent le prix de l'électricité trop bas pour inciter les investisseurs à entrer sur le marché. De nombreux pays comptent sur les ministères de tutelle en tant que régulateurs, même s'ils opèrent souvent dans le secteur par le biais de telles entreprises ; le fait d'avoir des régulateurs séparés peut également contribuer à renforcer la confiance dans le marché du fait que le régulateur agira de manière objective et transparente. Dans l'ensemble, les réglementations fondées sur des incitations avec des régulateurs indépendants ont des effets positifs sur les niveaux d'investissement et peuvent donc contribuer à une plus grande intégration régionale.
- Encourager la concurrence et l'entrée d'investisseurs privés dans le secteur de l'énergie peut également permettre de développer davantage de projets renouvelables et de contribuer au mélange de production d'électricité. De nombreux pays de la région sont bien dotés en sources d'énergie renouvelables mais n'ont pas suffisamment diversifié leur approvisionnement en énergie. Bien que beaucoup aient défini des objectifs nationaux en matière d'énergies renouvelables et que le déploiement de projets connexes soit bien engagé, ils prévoient de compter sur le gaz et le pétrole pour produire de l'électricité au moins jusqu'en 2030. Les difficultés comprennent non seulement un manque d'infrastructures adéquates, mais aussi une absence de cadre réglementaire harmonisé aux niveaux national et sous-régional. L'Union européenne pourrait jouer un rôle clé en fournissant un soutien technique à ses voisins du sud pour aider à harmoniser les réglementations dans le secteur des énergies renouvelables.
- Les économies du sud et de l'est de la Méditerranée présentent de fortes restrictions à la propriété des investissements étrangers dans le transport maritime et aérien ainsi que dans la distribution et la production d'électricité. Lorsque de telles politiques sont nécessaires pour faire face aux risques ou aux préoccupations des pays en matière de sécurité nationale, les gouvernements doivent s'assurer que ces réglementations statutaires ne sont pas plus restrictives que nécessaire.

- Un défi majeur dans la région de l'UpM est la disponibilité limitée d'indicateurs spécifiques pour mesurer l'intégration régionale dans les secteurs de l'énergie et des transports. Pour mieux comprendre les raisons de cette intégration limitée et les options politiques spécifiques, des indicateurs plus prospectifs - axés sur les aspects clés de l'intégration, notamment les ports secs (taille et typologie), les coûts, les permis et les normes techniques - pourraient être élaborés aux niveaux national tout comme au niveau régional.

Références

- AEI (2020), *Data and statistics on renewable energy share in final energy consumption*, International Energy Agency, <https://www.iea.org/data-and-statistics?country=ALGERIA&fuel=Renewables%20and%20waste&indicator=SDG72>. [45]
- AEI (2019), *China Global Investment Tracker*, American Enterprise Institute, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker>. [11]
- AEI (2010), *Technology Roadmap - Concentrating Solar Power*, <https://www.iea.org/reports/technology-roadmap-concentrating-solar-power>. [43]
- Agence pour le commerce international (2019), *International Trade Administration*. [21]
- Aghahosseini et al (2020), *Towards sustainable development in the MENA region: Analysing the feasibility of a 100% renewable electricity system in 2030*, *Energy Strategy Reviews*, Volume 28, <https://doi.org/10.1016/j.esr.2020.100466>. [46]
- AiIB (2020), , <https://www.aiib.org/en/projects/details/2020/proposed/Turkey-Halkali-Cerkezkoym-Rail-Project.html>. [15]
- Arvis et al (2019), *Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean: International Development in Focus*, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/30585>. [30]
- Ash N and Gibb A (2018), *Transport in the Balkans: Current Problems and Future Strategies*, , https://secco2.eu/sites/default/files/digital_library/2018-10/AnA-TransportintheBalkansCurrentProblemsandFutureStrategies.pdf. [26]
- Banque mondiale (2020), , <https://www.enterprisesurveys.org/>. [8]
- Banque mondiale (2017), *Global Value Chain Development Report 2017: Measuring and Analyzing the Impact of GVCs on Economic Development*, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/29593>. [25]
- Banque mondiale (2020b), *World Bank Enterprise survey*, <https://www.enterprisesurveys.org/>. [48]
- CESAO (2018), *Maritime transport in the Arab region: does liberalization matter?*, United Nations Economic and Social Commission for West Asia, , [http://Maritime transport in the Arab region: does liberalization matter?](http://Maritime%20transport%20in%20the%20Arab%20region%3A%20does%20liberalization%20matter%3F), United Nations Economic and Social Commission for West Asia, . [28]

- CGES (2020), *Trans-Balkan corridor section Montenegro*, [39]
<https://www.cges.me/en/projects/trans-balkan-corridor#:~:text=The%20Trans%20Balkan%20corridor%20is,connection%20with%20the%20immediate%20surroundings.&text=%E2%80%93%20the%20undersea%20cable%20Italy%20%E2%80%93%20Montenegro.>
- Chauffour, J. (2018), *Morocco 2040: Emerging by Investing in Intangible Capital, Directions in Development, World Bank*, [23]
[https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28442/9781464810664.pdf?sequence=2&isAllowed=y.](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28442/9781464810664.pdf?sequence=2&isAllowed=y)
- CNUCED (2019), *Review of Maritime Transport 2019, United Nations*, [33]
[https://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2019ch3_en.pdf.](https://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2019ch3_en.pdf)
- Commission européenne (2020), *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: A Hydrogen Strategy for a Climate-Neutral Europe*, [44]
[https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/hydrogen_strategy.pdf.](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/hydrogen_strategy.pdf)
- DB Schenker (2020), *1st Dry Port in Egypt*, *DB Schenker News*, [27]
[https://www.dbschenker.com/eg-en/about/press-center/corporate-news/1st-dry-port-in-egypt-628286.](https://www.dbschenker.com/eg-en/about/press-center/corporate-news/1st-dry-port-in-egypt-628286)
- Estache, E. (2013), *Infrastructure and Employment Creation in the Middle East and North Africa, World Bank, Washington*, [9]
[https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/12237/NonAsciiFileName0.pdf.](https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/12237/NonAsciiFileName0.pdf)
- EuroAfrica Interconnector (2020), *EuroAfrica Interconnector*, <https://www.euroafrica-interconnector.com/>. [17]
- Euromesco (2020), *Infrastructure and Power in the Middle East and North Africa, Joint Policy Study 17, Euromesco*, https://www.euromesco.net/wp-content/uploads/2020/09/JPS_Infrastructures-and-power-in-the-MENA.pdf. [31]
- European Commission (2020b), *An Economic and Investment Plan for the Western Balkans*, [12]
[https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/communication_on_wb_economic_and_investment_plan_october_2020_en.pdf.](https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/communication_on_wb_economic_and_investment_plan_october_2020_en.pdf)
- European Commission (2020a), *Trans-European Energy Networks*, [40]
[https://ec.europa.eu/energy/topics/infrastructure/trans-european-networks-energy_en.](https://ec.europa.eu/energy/topics/infrastructure/trans-european-networks-energy_en)
- Eurostatgas (2019), *Natural gas supply statistics; Consumption trends*, [42]
https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Natural_gas_supply.
- Forum international de l'énergie (2020), *Relevance of MENA in energy investment, trade, and innovation for energy sector transformation: The green new deal and circular economy: Session I*, <https://www.ief.org/resources/files/events/4th-ief-eu-energy-day-the-green-new-deal-and-circular-economy/03.-ivan-marten.pdf>. [37]
- IAI (2018), *Technological trends in the MENA region: the case of digitalisation and information and communications technology (ICT)*, Istituto Affari Internazionali, https://www.iai.it/sites/default/files/menara_wp_23.pdf. [4]

- IBRD (2015), *The Regional Balkans Infrastructure Study (REBIS) Update Report No. 100619-ECA*, International Bank For Reconstruction and Development, <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28413/REBIS-Update-Final-Report-Main-Text.pdf?sequence=1>. [7]
- IMF (2019), *Economic Integration in the Maghreb: An Untapped Source of Growth*, <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>. [24]
- IMF (2018), *Public Infrastructure in the Western Balkans – Opportunities and Challenges*, IMF, Washington DC, IMF, <https://www.imf.org/en/Publications/Departmental-Papers-Policy-Papers/Issues/2018/02/07/Public-Infrastructure-in-the-Western-Balkans-Opportunities-and-Challenges-45547>. [6]
- ISPI (2019), *Weathering the storm, Charting new Courses in the Mediterranean*, Italian Institute for International Political Studies, Italian Institute for International Political Studies, https://www.ispionline.it/sites/default/files/pubblicazioni/med2019_web.pdf. [5]
- MEDREG (2019), *How to stimulate infrastructure investments from a regulator’s perspective*, booklet, Association of Mediterranean Energy Regulators, http://www.medreg-regulators.org/Portals/default/Skede/Allegati/Skeda4506-415-2019.5.16/Leaflet-How_to_stimulate_infrastructure-web.pdf?IDUNI=3ojke5qil5tanzq43whrv1ye4263. [41]
- Middle East Eye (2020), *Beirut explosion: How the port blast will hit Lebanon’s economy*, <https://www.middleeasteye.net/news/beirut-explosion-lebanon-economy-port-will-hit>. [50]
- MOL (2017), “World’s Largest Containership Delivered”, Mitsui O.S.K. Lines”, <https://www.mol.co.jp/en/pr/2017/17018.html>. [35]
- NS Energy (2020), *Trans Adriatic Pipeline*, [https://www.nsenergybusiness.com/projects/trans-adriatic-pipeline/#:~:text=The%20Trans%20Adriatic%20Pipeline%20\(TAP, had%20begun%20in%20June%202015](https://www.nsenergybusiness.com/projects/trans-adriatic-pipeline/#:~:text=The%20Trans%20Adriatic%20Pipeline%20(TAP, had%20begun%20in%20June%202015). [16]
- OCDE/Banque mondiale (2018), *Global Infrastructure Connectivity Alliance (GICA) First Annual Meeting Summary*, <http://tpts://www.oecd.org/finance/private-pensions/g20-global-infrastructure-connectivity-alliance-2018.htm>. [51]
- OECD (2021), *Middle East and North Africa Investment Policy Perspectives*,. [10]
- OECD (2017), “Supporting the Development of the Suez Canal Economic Zone: Identifying Priority Actions for a Dynamic and Sustainable Economic Zone”, https://www.oecd.org/mena/competitiveness/SCZone_Project_Brief_EN.pdf. [32]
- OECD (2016), *Strengthening governance and competitiveness in the MENA region for stronger and more inclusive growth*, *Better Policies*, OECD Publishing, <https://doi.org/10.1787/9789264265677-en>. [47]
- OECD (2017a), *National Treatment for Foreign-Controlled Enterprises*,. [49]
<https://www.oecd.org/daf/inv/investment-policy/national-treatment-instrument-english.pdf>.

- OECD-ITF (2020), *Global Container Shipping and the Coronavirus Crisis*”, *International Transport Forum*, International Transport Forum, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>. [34]
- OECD-ITF (2019), *Summit Ministerial Declaration on Transport Connectivity for Regional Integration*, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/summit-ministerial-declaration-on-transport-connectivity-for-regional-integration.pdf>. [2]
- ONCF (2020), *Morocco’s 2040 Rail Strategy*”, *Office National des Chemins de Fer*. [20]
- Oxford Business Group (2016), *Jordan’s transport sector stabilised by foreign investment and domestic growth*, <https://oxfordbusinessgroup.com/overview/stabilising-force-increased-foreign-investment-coupled-domestic-expansion-has-transformed-sector>. [22]
- Plan Solaire Mediterranean (2020), , *Plan Solaire Mediterranean*, https://fr.wikipedia.org/wiki/Plan_solaire_m%C3%A9diterran%C3%A9en. [19]
- Serbia Energy (2019), *Submarine cable between Italy and Montenegro, importance and perspectives*”, <https://serbia-energy.eu/submarine-cable-between-italy-and-montenegro-importance-and-perspectives/>. [18]
- SRM (2020a), *Italian Maritime Economy. The impact of Covid-19 on maritime transport: strategic routes and global scenarios. Intermodality and sustainability as keys to the Italian recovery*, <https://www.srm-maritimeconomy.com/wp-content/uploads/2020/10/SUMMARY-maritime-2020-english.pdf>. [29]
- SRM (2020b), *MED & Italian Energy Report 2020*, <https://www.srm-med.com/p/med-italian-energy-report-2019>. [38]
- Total Slovenia News (2018), “Adriatic-Ionian Transport Infrastructure Needs Investment to Integrate”, <https://www.total-slovenia-news.com/business/1308-adriatic-ionic-transport-infrastructure-needs-investment-to-integrate>. [14]
- UfM (2017), *UfM Roadmap for Action*, <https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2017/10/UfM-Roadmap-for-action-2017.pdf>. [1]
- UfM (2014), *UfM Official Ministerial Declaration on Digital Economy*, <https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2014/09/UfMMinistersDeclarationEN.pdf>. [3]
- UfM (2017a), *Trans-Maghreb Project*, https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2017/12/TUD-Trans-Maghreb_EN.pdf. [13]
- Zelt , et al (2019), *Long-Term Electricity Scenarios for the MENA Region: Assessing the Preferences of Local Stakeholders Using Multi-Criteria Analyses*”, *Energies* 12 (16), 1-26,, <https://ideas.repec.org/a/gam/jeners/v12y2019i16p3046-d255660.html>. [36]

Annex 3.A. Outils et instruments internationalement reconnus liés aux infrastructures durables

A. Outils et instruments liés aux politiques publiques	
Cadres de référence	Principes d'Ise-Shima du G-7 pour des investissements de qualité dans l'infrastructure Principes du G20 pour l'investissement dans des infrastructures de qualité
	Cadre de l'OCDE pour une politique de l'investissement, adopté par une recommandation du Conseil de l'OCDE en 2015 pour améliorer le climat d'investissement afin de mobiliser les investissements privés, y compris dans les infrastructures de qualité, et pour renforcer le cadre des politiques publiques.
	Application à des secteurs sélectionnés tels que les infrastructures de transport et les directives d'achat (FIT)
	Les Principes de l'OCDE pour la participation du secteur privé aux infrastructures, approuvés par le conseil de l'OCDE en 2007
Financement	Principes du G20 / OCDE sur le financement des investissements à long terme par les investisseurs institutionnels Guide des politiques publiques de l'OCDE pour l'investissement dans les infrastructures d'énergie propre Cartographie des canaux pour mobiliser les investissements institutionnels dans l'énergie durable Gouvernance des investissements et intégration des facteurs environnementaux, sociaux et de gouvernance OCDE Investir dans le climat, investir dans la croissance
	OCDE / Banque mondiale / PNUF Financer l'avenir du climat: repenser les infrastructures
Gouvernance	Cadre de l'OCDE pour la gouvernance des infrastructures pour planifier et hiérarchiser les investissements, gérer les PPP et les marchés publics, concevoir des environnements réglementaires efficaces et gérer les risques d'intégrité
	Recueil de bonnes pratiques du G20 pour la promotion de l'intégrité et de la transparence dans le développement des infrastructures – il se concentre sur la transparence et l'intégrité dans le cycle des infrastructures. Lutte contre la corruption et la fraude lors de l'évaluation, de la planification, des appels d'offres, de la mise en œuvre et de la gestion des contrats, etc.
	Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales, qui intègrent les principes et les normes de conduite responsable des affaires (RBC) pour les investissements dans le cycle de vie des projets d'infrastructure pour de meilleurs résultats économiques, environnementaux et sociaux, évitent les blocages politiques et veillent à ce que les infrastructures servent l'intérêt public.
	Principes de gouvernance d'entreprise du G20 / OCDE et Lignes directrices de l'OCDE sur la gouvernance d'entreprise des entreprises publiques
	Lutte contre la corruption, conduite responsable des affaires et environnement, avec la Convention anti-corruption de l'OCDE, le Cadre d'intégrité de l'OCDE pour l'investissement public
	Concurrence ouverte dans les marchés publics, avec la Recommandation de l'OCDE du Conseil sur les marchés publics et l'Arrangement de l'OCDE sur les crédits à l'exportation bénéficiant d'un soutien public
Développement	Objectifs de développement durable des Nations Unies Principes de financement mixte du CAD de l'OCDE pour débloquer le financement commercial pour les ODD
Environnement	Recommandation 2019 du Conseil de l'OCDE sur l'évaluation des projets ayant un impact significatif sur l'environnement
B. Outils et instruments relatifs aux projets	
Planification et priorisation	Cadre de priorisation des infrastructures du GBM (IPF) Principes de l'OCDE pour la gouvernance publique des partenariats public-privé
Capacité institutionnelle pour le développement de projets	Programme de certification PPP APMG des banques multilatérales de développement
	Diagnostic du degré de préparation aux PPP des pays du GBM
Préparation du projet	Outil d'évaluation des PPP WBG

	Modèle d'évaluation des risques budgétaires PPP du GBM / FMI (PFRAM)
	Évaluation du degré de préparation des projets du GBM
	Directives de politiques publiques du GBM pour la gestion des propositions non sollicitées
	Recommandation de l'OCDE sur les marchés publics
	Recommandation de l'OCDE sur la lutte contre le truquage des offres dans les marchés publics
	SOURCE Fondation pour les infrastructures durables
	Centres internationaux de spécialistes de la CEE-ONU
	Norme CEE-ONU sur la tolérance zéro à la corruption
Support aux transactions et gestion des contrats	Cadre du GBM pour la divulgation dans les projets PPP
	Guide du GBM sur les dispositions contractuelles PPP
	Matrices d'allocation des risques de partenariat public-privé annotées par GI Hub
	L'outil de gestion des contrats PPP du GI Hub

Source: Adapté de OCDE (2019), Infrastructure durable pour un développement à faibles émissions de carbone en Asie centrale et dans le Caucase: Hotspot Analysis and Needs Assessment, Green Finance and Investment, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/d1aa6ae9-en>

Note

¹ La connectivité des infrastructures est un concept complexe couvrant plusieurs dimensions. Au niveau du G20, la connectivité est définie comme les liens entre les communautés, les économies et les nations à travers les réseaux de transport, de communication, d'énergie et d'eau à travers les pays (OCDE/Banque mondiale, 2018^[51]). Alliance pour la connectivité mondiale des infrastructures (GICA) Résumé de la première réunion annuelle).

² <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=92>.

³ Les données reflètent des informations antérieures à l'explosion de 2020 au port de Beyrouth, qui à l'époque traitait environ 70 % des exportations et importations du pays, y compris l'alimentaire. Bien que le Liban dispose d'un deuxième port plus petit à Tripoli, à 80 km de la capitale, le port n'est pas équipé pour gérer des volumes de fret supplémentaires ou pour faire face à la quantité d'importations alimentaires nécessaires (Middle East Eye, 2020^[50])



Extrait de :

Regional Integration in the Union for the Mediterranean

Progress Report

Accéder à cette publication :

<https://doi.org/10.1787/325884b3-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

OCDE (2021), « Infrastructure », dans *Regional Integration in the Union for the Mediterranean : Progress Report*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/4d416df6-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>.