

PUBLICATION | SEP 2026

ECOWAS Policy Analysis Series

Développement des infrastructures essentielles en Afrique de l'Ouest: un impératif stratégique pour l'intégration régionale et la croissance économique

Par Ayodeji Stephen Adekanbi

DROITS ET AUTORISATIONS

Cet ouvrage est disponible sous la licence Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>. Cette licence permet aux utilisateurs de distribuer, de remixer, d'adapter et de transformer le contenu sur tout support ou format, à des fins non commerciales uniquement, et à condition que le créateur soit dûment crédité.

AVERTISSEMENT

Cette publication a été réalisée dans le cadre du projet « Appui à la Commission de la CEDEAO pour le développement organisationnel » à la demande du ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (BMZ) et mise en œuvre par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ). Le contenu des publications ne reflète pas nécessairement la position officielle de la GIZ ou du gouvernement allemand. La GIZ et le BMZ déclinent toute responsabilité quant au contenu des sites web externes référencés dans cette publication.

Cet article fait partie de la Série d'analyses des politiques de la CEDEAO (EPAS), une initiative mettant en lumière les points de vue des leaders d'opinion et des chercheurs africains sur la CEDEAO. L'EPAS vise à examiner de manière critique l'évolution de la CEDEAO au cours des cinq dernières décennies, du point de vue des universitaires et des citoyens, et à contribuer à une vision prospective de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. La série EPAS est coordonnée par l'Africa Policy Research Institute dans le cadre du projet « Appui à la Commission de la CEDEAO pour le développement organisationnel ». Ce projet est mis en œuvre par la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH pour le compte du ministère fédéral allemand de la Coopération économique et du Développement (BMZ).

INTRODUCTION

La CEDEAO a identifié le développement des infrastructures comme l'un des principaux catalyseurs de l'intégration régionale en Afrique de l'Ouest. Dans ce contexte, les infrastructures désignent les structures physiques et organisationnelles nécessaires à la création d'une économie fonctionnelle. Elles peuvent être classées en différentes catégories : les transports (routes, chemins de fer et ports) ; l'énergie (réseaux électriques et pipelines) ; le numérique (télécommunications et haut débit) ; et les infrastructures sociales (santé et éducation).

La Vision 2050 de la CEDEAO décrit les infrastructures comme essentielles à la production et à la libre circulation des personnes et des biens. De même, le Plan directeur de la CEDEAO pour l'intégration régionale a identifié les infrastructures comme un pilier fondamental de l'intégration régionale, aux côtés de la libéralisation des échanges et de la coopération économique (CEDEAO, 2018). Cependant, malgré l'objectif ambitieux de renforcer la connectivité en Afrique de l'Ouest, la région est confrontée à d'importants déficits d'infrastructures qui freinent actuellement sa croissance économique et son intégration.

Par exemple, l'industrie maritime est l'épine dorsale du commerce mondial, car les ports et la logistique maritime jouent un rôle essentiel dans la facilitation des échanges, l'industrialisation et la croissance économique. Cependant, les ports et les réseaux de transport d'Afrique de l'Ouest souffrent d'inefficacités telles que des infrastructures délabrées, des processus de dédouanement lents, la congestion des terminaux et des voies d'accès, et une mauvaise connectivité avec les zones intérieures, autant de facteurs qui entravent la compétitivité commerciale en augmentant les coûts de transport et les coûts commerciaux. Étant donné que les économies ouest-africaines dépendent du transport maritime pour 90 % de leur commerce extérieur, la faiblesse du réseau maritime de la région a des conséquences majeures sur la productivité et la croissance économiques.

L'inefficacité des infrastructures en Afrique de l'Ouest s'étend au-delà des transports et touche également le secteur énergétique de la région. Selon la Banque mondiale, seulement 42 % de la population ouest-africaine a accès à l'électricité, un chiffre dérisoire qui souligne les contraintes à l'industrialisation et à l'amélioration des résultats en matière d'éducation et de santé.

Depuis les années 2010, la Commission de la CEDEAO a pris des mesures considérables pour accélérer le développement des infrastructures dans la région. Elle a entamé la construction du corridor routier Abidjan-Lagos, une route de 1 028 kilomètres qui reliera la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin et le Nigéria. En 2010, la CEDEAO a lancé le Système d'échange d'énergie électrique ouest-africain (EEEOA), une agence spécialisée visant à créer un marché commun de l'électricité en Afrique de l'Ouest et à améliorer les lignes de transport transfrontalières dans la région. Afin d'accélérer la mise en œuvre de ces deux initiatives, la CEDEAO a élaboré des cadres juridiques afin de les harmoniser entre les États membres. La Commission a également levé des fonds auprès d'organisations partenaires comme la Banque africaine de développement (BAD) et l'Union européenne (UE) pour financer leur réalisation. La BAD a engagé plus de 122,49 millions de dollars dans l'EEEOA sous l'égide de la CEDEAO. Certains financements sélectionnés comprennent 1,99 million de dollars pour le projet de renforcement de l'interconnexion Nigéria-Bénin (2016), 6 millions de dollars pour le programme énergétique régional « Desert to Power » en Afrique de l'Ouest (2021), 2 millions de dollars pour les réformes de la réglementation de l'électricité de la CEDEAO (2024) et 112,5 millions de dollars pour le projet d'interconnexion électrique Nigéria-Niger-Bénin-Burkina Faso (2019).

« L'inefficacité des infrastructures en Afrique de l'Ouest s'étend au-delà des transports et touche également le secteur énergétique de la région. »

L'UE a accordé une subvention de 10,38 millions de dollars pour la phase préparatoire du corridor routier Abidjan-Lagos, couvrant ainsi près de 45 % du budget total de 22,7 millions de dollars consacré aux études socio-économiques, environnementales et d'ingénierie. Ce financement a été engagé en 2019, en cofinancement avec la BAD, qui a fourni 12,6 millions de dollars pour la même phase.

LES DÉFIS DU DÉFICIT D'INFRASTRUCTURES EN AFRIQUE DE L'OUEST

La faible connectivité des transports freine le commerce régional en augmentant le coût du transport des biens et des services. Le corridor Lagos-Abidjan, qui vise à combler les nombreuses lacunes en matière d'infrastructures dans la région, prévoit la construction d'une autoroute à deux voies et à six voies, gratuite et reliant Abidjan, Accra, Lomé, Cotonou et Lagos, qui sont autant de pôles économiques régionaux.

La mise en œuvre de la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECA) en Afrique de l'Ouest a été entravée par l'insuffisance des infrastructures numériques de la région. Selon la BAD, le taux de pénétration du haut débit en Afrique de l'Ouest n'est que de 25 %¹. Le Programme régional d'infrastructures de communication pour l'Afrique de l'Ouest (WARCIP) de la CEDEAO a permis d'établir des réseaux de fibre optique dans des pays comme la Sierra Leone et la Gambie. Cependant, en raison des différences entre leurs régimes réglementaires et des prix relativement élevés, de nombreux citoyens sont privés de services haut débit, ce qui entraîne de faibles taux de pénétration d'Internet. Ceci souligne la nécessité d'une réglementation harmonisée et d'investissements accrus du secteur privé.

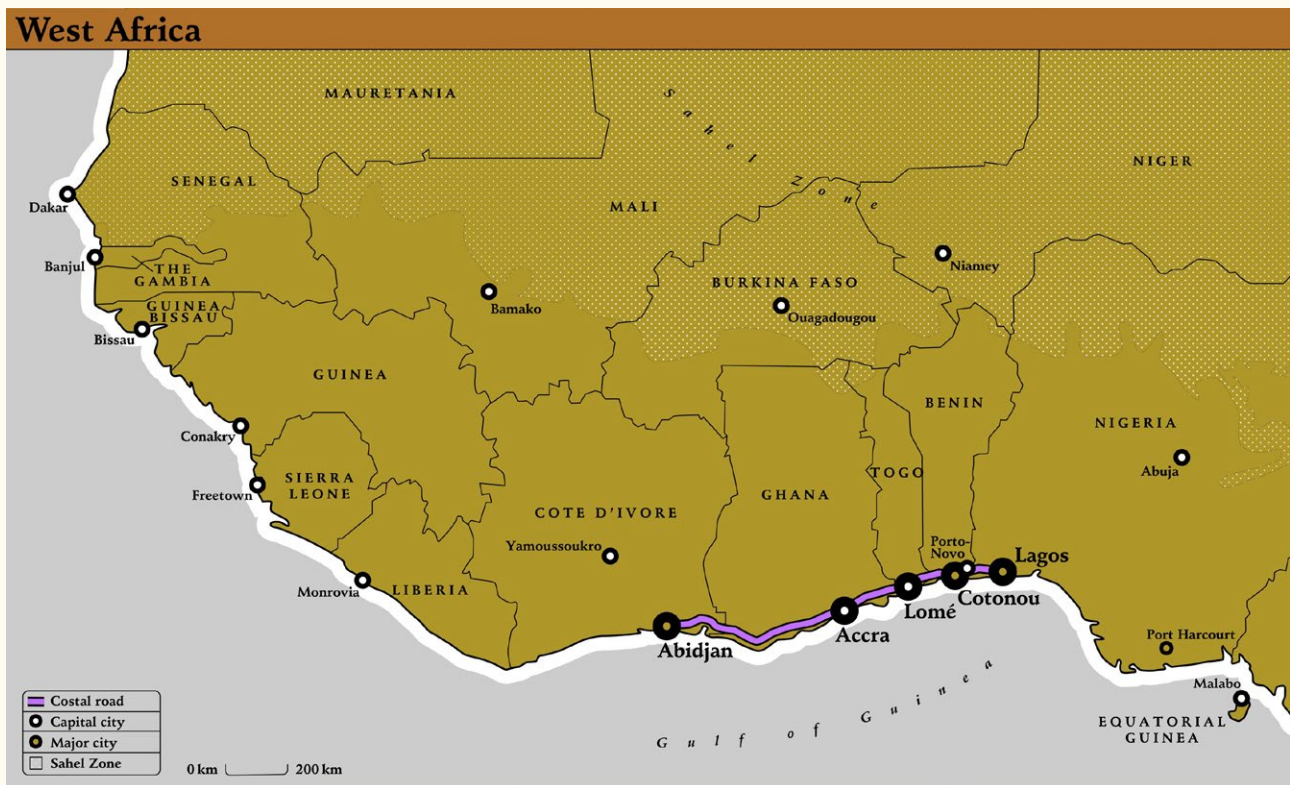


Figure 1 : Une image montrant le corridor Lagos-Abidjan en Afrique de l'Ouest
Source: [Migrant Journeys](#)

L'insuffisance des infrastructures hydrauliques et la mauvaise gestion des cours d'eau comme le fleuve Niger, aggravent la pénurie d'eau et contribuent aux crises sanitaires dans la région, car les déchets industriels, les eaux usées et de ruissellement contaminent les sources d'eau. Cela dégrade la qualité de l'eau, la rend impropre à la consommation et accroît le risque de propagation des maladies d'origine hydrique comme le choléra et la typhoïde. L'épidémie d'Ebola en Afrique de l'Ouest en 2010 a révélé les dangers de la faiblesse des systèmes d'approvisionnement en eau et d'assainissement, soulignant la nécessité d'une coopération transfrontalière pour relever ces défis.

Les objectifs de développement des infrastructures de l'Afrique de l'Ouest sont également soumis à une forte pression en raison des bouleversements géopolitiques, de la récession économique et des problèmes de sécurité. Le retrait du Mali, du Burkina Faso et du Niger de la CEDEAO pourrait compromettre les contributions déjà contestées au prélèvement communautaire de l'organisation et aux infrastructures transfrontalières telles que les voies ferrées et les routes. De plus, les problèmes de sécurité dans la région, tels que les insurrections djihadistes, les affrontements entre cultivateurs et éleveurs et la piraterie dans le golfe de Guinée, pourraient menacer la viabilité des projets de connectivité comme le corridor Abidjan-Lagos.

¹ Le taux de 25 % correspond à la pénétration individuelle du haut débit (mobile et fixe). Notez également que la connectivité des ménages ou du haut débit peut être inférieure.

OBSTACLES POLITIQUES AU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES

L'absence d'un cadre réglementaire cohérent pour le développement des infrastructures dans la zone CEDEAO constitue un obstacle majeur que les décideurs politiques doivent surmonter. Le manque d'harmonisation entre les États membres du bloc entraîne un cloisonnement qui conduit parfois à des politiques nationales contraires aux protocoles régionaux. Il complique également la mise en œuvre de grands projets internationaux essentiels à la productivité et à la croissance dans la région. Les incohérences dans les taux de droits de douane, les droits d'importation et autres taxes entraînent souvent des retards dans l'approbation des projets de grande envergure et affectent les normes de construction, les impacts environnementaux et les politiques d'approvisionnement.

La corruption et les lenteurs bureaucratiques, tels que la longueur des processus d'approbation et le manque de collaboration interinstitutionnelle, entraînent souvent des retards dans l'exécution des projets, des dépassements de coûts et une mauvaise allocation des ressources. Au Nigéria, l'achèvement de la ligne ferroviaire Lagos-Ibadan en 2021 a été retardé à plusieurs reprises en raison de difficultés d'approbation par les agences gouvernementales compétentes, ce qui a entraîné une augmentation de 20 % du prix des matériaux. Le contexte politique embryonnaire en Afrique de l'Ouest freine les investissements privés de partenaires nationaux et internationaux, qui pourraient avoir un effet transformateur sur le développement des infrastructures en Afrique de l'Ouest.

FINANCEMENT DES INFRASTRUCTURES: DÉFIS ET OPPORTUNITÉS

En 2022, la CEDEAO souffrait d'un déficit régional d'infrastructures estimé entre 20 et 36 milliards de dollars par an. La faiblesse des finances publiques, les dotations budgétaires concurrentes et d'autres contraintes budgétaires sont autant de facteurs qui contribuent à ce déficit. Du fait de la faiblesse des finances nationales, les gouvernements ouest-africains dépendent du financement des partenaires internationaux de développement pour financer leurs projets d'infrastructures.

Plusieurs pays de la zone CEDEAO, y compris les États membres les plus prospères du bloc comme le Nigeria, le Ghana et le Sénégal, allouent régulièrement une part importante de leur budget annuel aux dépenses récurrentes comme les salaires, les retraites et les dépenses de santé et d'éducation, laissant peu de place aux investissements dans les dépenses d'équipement comme les infrastructures routières, maritimes et électriques.

Par exemple, dans le budget 2023 du Nigéria, environ 20 % de ses fonds ont été alloués aux dépenses d'investissement telles que la réparation et la construction d'aéroports et d'autoroutes principales, contre plus de 50 % du budget 2023 consacré aux postes récurrents comme les services sociaux. De même, dans le budget 2022 du Ghana, 15 % de ses fonds ont été consacrés aux dépenses d'éducation et de santé, tandis qu'une part considérable du financement des dépenses d'infrastructure provenait de fonds empruntés à l'extérieur et de partenariats public-privé.

RÔLE DES PARTENARIATS PUBLIC-PRIVÉ (PPP)

La CEDEAO a retenu les Partenariats public-privé (PPP) pour combler le déficit d'infrastructures en Afrique de l'Ouest. En partenariat avec la Banque mondiale, l'organisation régionale a établi un cadre pour les PPP visant à mobiliser les investissements du secteur privé et à harmoniser les politiques nationales dans un cadre unifié. L'autoroute à péage Dakar-Diamniadio au Sénégal est un exemple marquant de PPP axé sur les infrastructures, qui a amélioré la connectivité physique, réduit les temps de trajet et stimulé l'activité économique dans la région de Dakar. Au Burkina Faso, le projet FasoBiogaz, qui a impliqué plusieurs entités, dont FasoBiogaz SARL, l'Agence néerlandaise pour les entreprises et le Centre pour les énergies renouvelables et l'efficacité énergétique de la CEDEAO (CEREEC), a utilisé un modèle de PPP pour fournir de l'énergie renouvelable dans les zones rurales du pays.

Cependant, le manque de soutien des institutions politiques, la réglementation floue et la faiblesse du système d'exécution des contrats font partie des facteurs qui découragent l'investissement privé et compromettent la viabilité des PPP. De plus, des PPP mal conçus peuvent engendrer des problèmes de viabilité financière et risquer d'aggraver le profil de la dette publique à long terme. Pour que les PPP constituent un moyen efficace de financer les infrastructures dans la région de la CEDEAO, les contrats qui les sous-tendent doivent être bien structurés, transparents et s'appuyer sur des cadres réglementaires solides.

Avec plus de 60 % de sa population âgée de moins de 25 ans, l'Afrique de l'Ouest offre une formidable opportunité de stimuler l'entrepreneuriat, la transformation numérique et l'innovation dans le développement des infrastructures. Les nouvelles perspectives et les compétences technologiques des jeunes peuvent être mises à profit pour s'attaquer à des problèmes tels que les systèmes de transport intelligents et les solutions énergétiques durables en les impliquant dans des initiatives comme le corridor routier Abidjan-Lagos et l'EEEOA. La région peut trouver des solutions créatives aux problèmes d'infrastructures en soutenant des projets portés par des jeunes tels que les hackathons, les incubateurs de startups et les plateformes numériques pour les petites et moyennes entreprises (PME), ainsi qu'en incluant les jeunes voix dans les forums politiques de la CEDEAO. Ce type d'implication garantit également que les initiatives répondent aux besoins des générations futures, favorisant ainsi l'intégration régionale et l'expansion économique à long terme.

INVESTISSEMENT DIRECT ÉTRANGER ET FINANCEMENT MULTILATÉRAL

Les investissements directs étrangers (IDE) et les organisations multilatérales jouent un rôle important dans le financement des projets d'infrastructures dans la zone CEDEAO. Depuis de nombreuses années, des organisations comme la BAD et la Banque mondiale ont octroyé des milliards de dollars sous forme de prêts concessionnels et de subventions pour soutenir le développement des infrastructures en Afrique de l'Ouest.

Si le financement extérieur des institutions multilatérales peut contribuer à combler les déficits de financement, il n'est pas sans risques. Les prêts contractés par les

gouvernements ouest-africains sont généralement assortis de taux d'intérêt élevés et de conditions opaques, ce qui exacerbe les inquiétudes quant à la viabilité de la dette et à l'instabilité macroéconomique à long terme. Les gouvernements doivent évaluer attentivement l'état des prêts qu'ils contractent et privilégier les options de financement qui correspondent à leurs capacités budgétaires et à leurs objectifs de développement.

AUTRES MÉCANISMES DE FINANCEMENT INNOVANTS

La CEDEAO et ses États membres doivent explorer les solutions de financement innovantes nécessaires pour combler le déficit d'infrastructures de la région. Les options de financement climatique, telles que les obligations vertes, ont gagné en popularité comme des moyens efficaces de financer des projets écologiquement durables, notamment les énergies renouvelables et les infrastructures résilientes au changement climatique. Ces initiatives tendent à attirer les investisseurs intéressés par le rendement financier. De plus, les fonds d'infrastructure et les fonds souverains sont des sources viables de financement pour les infrastructures résilientes au changement climatique. Infrastructure Corporation (InfraCorp), un canal d'investissement co-détenu par la Banque centrale du Nigéria, l'Africa Finance Corporation et la Nigeria Sovereign Investment Authority, est un exemple concret d'une entité créée pour mobiliser des capitaux à long terme pour des projets d'infrastructures critiques. En mutualisant les ressources des secteurs public et privé, les gouvernements ouest-africains peuvent réduire leur dépendance à l'emprunt extérieur et créer un environnement d'investissement plus stable dans la région.

RECOMMANDATIONS

- **Grâce à l'interconnexion des réseaux, l'EEEOA peut offrir un marché régional de l'électricité propice au développement collaboratif des infrastructures.** Ce type de réseau interconnecté permet à l'électricité de circuler au-delà des frontières, créant ainsi une collaboration entre les différents gouvernements de la zone CEDEAO. Cette initiative encouragerait le commerce de l'électricité en Afrique de l'Ouest, stimulerait son offre et réduirait ses coûts de production. Elle encouragerait également les investissements conjoints dans les infrastructures et la planification régionale. Cependant, des risques existent, notamment l'instabilité politique, des réseaux instables et l'inégalité des bénéfices. Une gouvernance forte, une réglementation harmonisée et une coopération technique sont essentielles à la réalisation d'un marché régional stable.
- **La Commission de la CEDEAO devrait créer un forum régional sur les politiques d'infrastructures afin de coordonner l'harmonisation des normes en matière de fiscalité, de douanes et de prix de l'énergie.** Ce forum inclurait des groupes de la société civile, des organisations du secteur privé et des dirigeants des communautés locales. Outre ce forum, l'EEEOA pourrait également collaborer avec la société civile et les entreprises privées pour expérimenter des modèles de tarification standardisés.
- **Les décideurs politiques devraient prioriser les investissements en matière d'infrastructures adaptés aux besoins des petites et moyennes entreprises (PME) et du secteur informel,** qui représentent 50 à 60 % du PIB de la région et emploient

70 à 90 % de la main-d'œuvre non agricole. Ces moteurs économiques essentiels sont confrontés à des défis importants, notamment un approvisionnement énergétique peu fiable, des transports coûteux et une connectivité numérique limitée, qui compromettent leur productivité et leur compétitivité. Pour surmonter ces obstacles, des interventions ciblées, telles que le développement de réseaux électriques fiables, de réseaux de transport abordables et un accès élargi au haut débit, devraient être mises en œuvre pour promouvoir la formalisation, améliorer l'accès au marché et renforcer la résilience économique. Collaborer avec les associations d'entreprises locales pour piloter des projets d'infrastructure et simplifier les processus réglementaires permettra de garantir que des initiatives comme l'EEEOA et le corridor routier Abidjan-Lagos offrent des avantages équitables aux PME et au secteur informel.

- La Banque d'investissement et de développement de la CEDEAO devrait créer un Fonds d'investissement pour les infrastructures, regroupant notamment des organisations du secteur privé, des banques multilatérales de développement, des fonds souverains, des agences de crédit à l'exportation et des institutions de financement du développement. Les groupes communautaires seraient habilités à superviser tous les accords, tandis qu'une académie régionale des infrastructures et des ateliers sur la participation au marché de l'énergie pourrait être conçue pour renforcer les capacités.

BIBLIOGRAPHIE

Adelowo, C. M., & Fadare, M. O. (2023). Power sector reforms and electricity deficit in Nigeria: Stakeholders' perspective. International Journal of Energy Economics and Policy, 13(1), 103–110.

African Development Bank Group. (2017, November). African Development Fund Nigeria-Niger-Benin-Burkina Faso Power Interconnection Project: Country multinational appraisal report (RDGW).

Agoundedemba, M., Kim, C. K., & Kim, H.-G. (2023). Energy status in Africa: Challenges, progress and sustainable pathways. Energies, 16(23), Article 7708.

Bassey, M., Etefia, V., & Ebong, V. (2024). Economic Community of West African States (ECOWAS) and sub-regional integration in West Africa. European Journal of Political Science Studies, 7(2), 1–16.

CPCS. (2023). Final inception report: ECOWAS region PPP framework review and harmonization. Public-Private Infrastructure Advisory Facility (PPIAF).

Danfulani, W. A., & Gülseven, E. (2024). Economic Community of West African States (ECOWAS) public-private partnership (PPP) strategy to development. Social Sciences, 13(10), Article 531.

Delegation of the European Union to Nigeria and ECOWAS. (2019, February 19). Why the EU is co-funding the Abidjan-Lagos Highway Corridor. European External Action Service.

Dykes, B. J., & Jones, C. D. (2016). Public-private partnerships in Africa: Challenges and opportunities for future management research. Africa Journal of Management, 2(3), 381–393.

ECOWAS. (2019). WAPP annual report 2019.

ECOWAS. (2020). ECOWAS regional infrastructure master plan: Final report.

Forson, J. A. (2019). Innovation financing and public policy dilemmas in the Economic Community of West African States (ECOWAS). African Journal of Science, Technology, Innovation and Development, 12(1), 1–11.

Groupe de la Banque africaine de développement. (23 mai 2016). La BAD et le Système d'échange d'énergie électrique de l'Afrique de l'Ouest signent une subvention de 1,9 million de dollars pour le projet de renforcement de l'interconnexion Nigéria-Bénin. <https://www.afdb.org/en/news-and-events/afdb-and-the-west-africa-power-pool-sign-us-1-9-million-grant-for-nigeria-benin-interconnector-reinforcement-project-15689>

Groupe de la Banque africaine de développement. (9 juillet 2021). Une subvention de 6 millions de dollars du Groupe de la Banque africaine de développement donne le coup d'envoi du programme énergétique régional « Desert-to-Power » en Afrique de l'Ouest. <https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/african-development-bank-groups-6-million-grant-kicks-desert-power-west-africa-regional-energy-program-44584>

Groupe de la Banque africaine de développement. (28 juin 2022). CEDEAO : Le Fonds africain de développement approuve une subvention technique de 2 millions de

dollars pour stimuler les réformes du secteur de l'électricité. <https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/ecowas-african-development-fund-approves-2-million-technical-grant-boost-electricity-reforms-52797>

Groupe de la Banque africaine de développement. (25 novembre 2024). La Banque africaine de développement et ses partenaires prévoient de faire du corridor routier Abidjan-Lagos un pôle économique et industriel majeur. <https://www.afdb.org/en/news-and-events/press-releases/african-development-bank-and-partners-plan-make-abidjan-lagos-corridor-highway-potent-economic-and-industrial-hub-78940>

Hertzog, A. (2015). The Lagos-Abidjan corridor. In *Along the corridor*. ETH Zurich.

International Energy Agency. (2022). *Africa energy outlook 2022: Key findings*.

International Trade Administration. (2024, September 20). *Ghana digital economy*.

Jallow, R. (2021). *The effectiveness of the Continental Early Warning System in the African Peace and Security Architecture* [Doctoral dissertation, University of Pretoria]. UPSpace.

Mbaye, A. A., Benjamin, N. C., & Golub, S. (2015, March 19). *The importance of the informal sector in West Africa*. World Economic Forum.

Mboup, G. (2017). *Smart infrastructure development makes smart cities—Promoting smart transport and ICT in Dakar*. In Springer eBooks (pp. 871–904). Springer.

Mensah, E. K. (2017). *Infrastructure deficit in the Economic Community of West African States (ECOWAS): The role of finance* [Master's thesis, University of the Witwatersrand]. WIReDSpace.

Ministry of Finance, Ghana. (2021). *The budget statement and economic policy of the Government of Ghana for the 2022 financial year*.

Mpemba, C., & Munyati, C. (2023, August 24). *How Africa's youth will drive global growth*. World Economic Forum.

Ogbonna, M. (2024). *A discourse on the history, achievements and problems of ECOWAS*. Kenneth Dike Journal of African Studies, 3(1), 1–15.

Onye, K., Bassey, G., Iriabije, A., & Effiom, L. (2021). *Does aid matter for foreign direct investment in ECOWAS: Investigating the infrastructure channel?* [Preprint]. Research Square.

Otovwe, E. (2023). *The implication of public debt and financial instability on economic growth: A case study of selected West African countries* [Doctoral dissertation, Anglia Ruskin University]. ARU Research Online.

Public-Private Infrastructure Advisory Facility. (2022). *West Africa: PPIAF supports the region's first PPP framework*.

Saibu, O. M., Ikechukwu, O. M., & Nwosa, P. I. (2022). *Dynamic effects of foreign aid, trade openness and FDI on economic growth for West African countries*. The Journal of Developing Areas, 56(2), 49–63.

U.S. Department of State. (2024). 2024 investment climate statements: Senegal.

World Bank. (2020). FasoBiogaz, ECOWAS Centre for Renewable Energy and Energy Efficiency (ECREE). Public-Private Partnership Legal Resource Center.

World Bank. (2021). The changing wealth of nations 2021.

World Bank. (2022). Nigeria public finance review: Fiscal adjustment for better and sustainable results.

World Bank. (2022, November 21). Nigeria needs to spend more and better.

World Health Organization. (2014). Ebola response roadmap.

À PROPOS DE L'AUTEUR:

Ayodeji Stephen Adekanbi est doctorant à l'Université de Dublin et fondateur de deux entreprises innovantes, Sledge Infrastructure et HydroGEM.

Chez Sledge Infrastructure, Ayodeji pilote l'orientation stratégique de l'entreprise et veille à son alignement avec sa mission : mener des projets d'excellence dans les domaines de la construction, des infrastructures, de l'immobilier et de l'énergie, tout en intégrant des pratiques durables. Il supervise la planification et la mise en œuvre des projets, en veillant à leur qualité, au respect des délais et des budgets, tout en développant des partenariats stratégiques et en favorisant la croissance de l'entreprise. Ayodeji possède également une solide expérience dans la constitution d'équipe et la gestion opérationnelle, garantissant la conformité et l'efficacité au sein de l'organisation.

Chez HydroGEM, Ayodeji est fondateur et responsable d'équipe. Il dirige les efforts d'innovation et contribue à faire progresser la vision de l'organisation dans les domaines de l'énergie, des infrastructures et du développement durable. Il constitue des équipes performantes, établit des partenariats avec les parties prenantes et représente l'organisation dans les forums internationaux. Il s'occupe également de la mobilisation de financements, de la gestion des opérations et de la promotion du changement systémique à travers des actions de plaidoyer en matière de politiques publiques et d'initiatives communautaires à fort impact.

Ayodeji est également doctorant en hydrogène durable et décarbonation des transports à la Dublin City University, en Irlande. Il apporte une expertise approfondie dans les solutions énergétiques propres et la mobilité durable, en contribuant à aligner le développement des infrastructures sur les objectifs climatiques mondiaux. Il accompagne également la croissance de l'entreprise et le développement des relations avec les parties prenantes, en établissant des partenariats stratégiques qui renforcent sa position sur le marché.



L'Africa Policy Research Institute (APRI) est un think tank africain indépendant et non partisan. Il mène des recherches sur des enjeux majeurs liés aux politiques publiques concernant les pays africains et le continent dans son ensemble. APRI contribue à éclairer les processus d'élaboration des politiques de l'Allemagne et de l'Union européenne à l'égard de l'Afrique. Par ailleurs, APRI propose des pistes d'action aux décideurs africains et aux acteurs de la société civile.

Mentions légales

APRI - Africa Policy Research
Institute gGmbH
Prinzenstrasse 85D
10969 Berlin
Allemagne

Directeur exécutif

Dr. Olumide Abimbola
Contact: Dr. Amandine Gnanguènon,
Chercheur principal et responsable du
programme Géopolitique et géoéconomie
Email: agnanguenon@afripoli.org

Licence

Cet ouvrage est disponible sous la licence Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International (CC BY-NC 4.0) <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0>