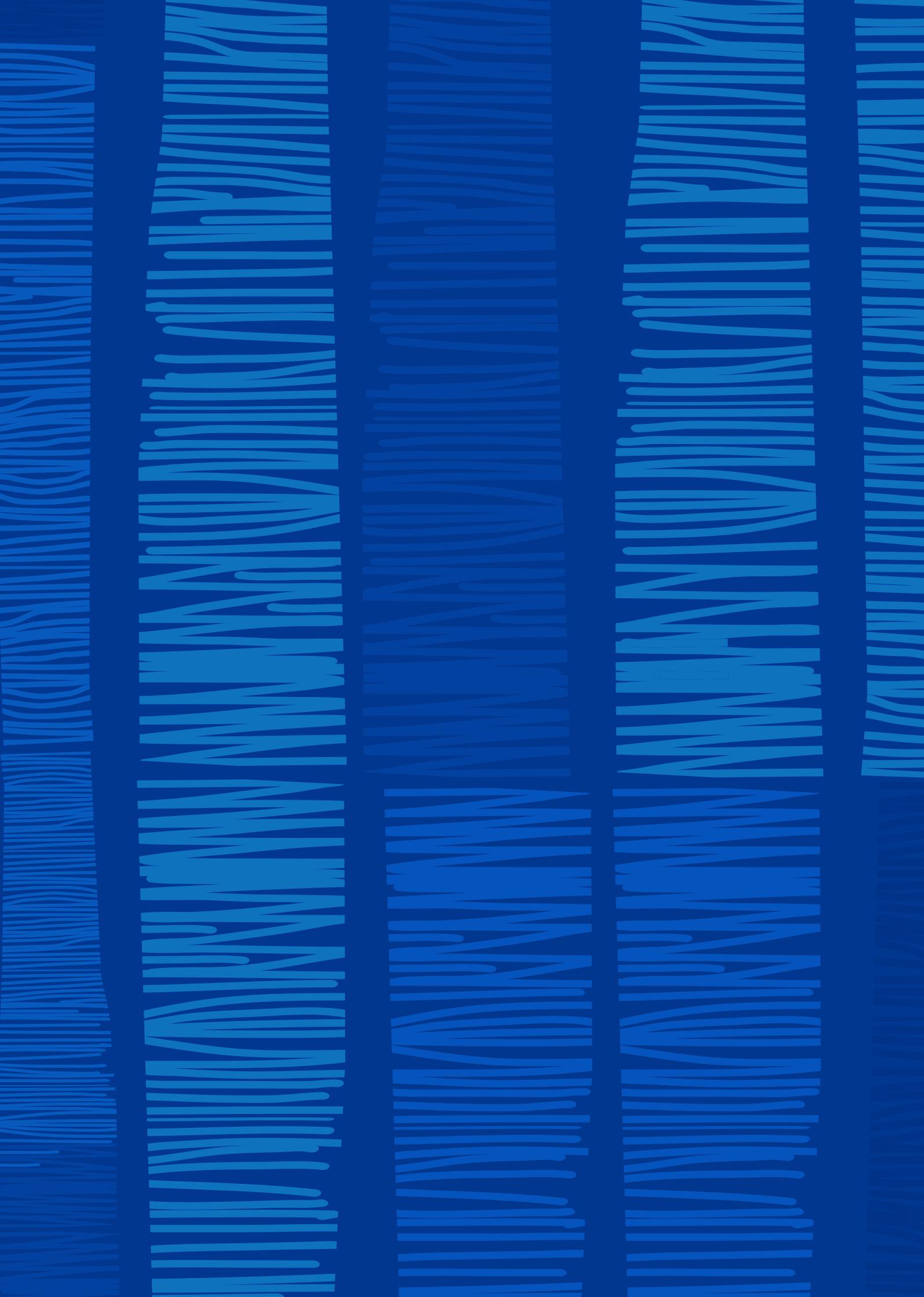




Intégrer la  
décarbonisation et  
les technologies  
numériques dans  
les politiques de  
transport

Un partenariat international soutenu par:



Le Programme de politiques de transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international visant à faciliter l'élaboration des politiques et le renforcement des capacités connexes dans le secteur des transports en Afrique.

Des politiques adéquates conduisent à des transports sûrs, fiables et rentables, permettant aux populations de sortir de la pauvreté et aidant les pays à être compétitifs sur le plan international.

\* \* \* \* \*

Le SSATP est un partenariat regroupant :

**Quarante et un pays africains** : Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap Vert, République Centrafricaine, Comores, Congo, République démocratique du Congo, Côte d'Ivoire, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, , Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Ouganda, Zambie, Zimbabwe;

Huit Communautés Economiques Régionales ;

Deux institutions : Commission de l'Union africaine (CUA) et Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) ;

Des partenaires techniques et financiers du Troisième Plan de Développement : la Commission européenne (principal donateur), le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), l'Agence française de développement (AFD), la Banque africaine de développement (BAD) et la Banque mondiale (hôte) ;

De nombreuses organisations nationales et régionales publiques et privées.

\* \* \* \* \*

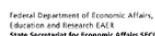
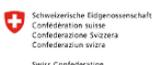
Le SSATP tient à remercier sincèrement ses pays membres et ses partenaires pour leurs contributions et leur soutien.

\* \* \* \* \*

Plus de publications peuvent être trouvées sur le site Internet du SSATP : [www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)

Les résultats, interprétations et conclusions exprimés ici sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement les points de vue du SSATP ou de ses partenaires.

© 2021 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Groupe de la Banque mondiale, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433 Etats-Unis.





---

# CONTENU

<b>6</b>	Acronymes
<b>10</b>	Résumé
<b>14</b>	Introduction
<b>16</b>	Les défis du secteur des transports en Afrique
<b>17</b>	Réalisations du SSATP
<b>18</b>	Principes directeurs et directives opérationnelles de la conception du DP4
<b>22</b>	Objectifs stratégiques et domaines thématiques du DP4
<b>26</b>	Priorités et activités des domaines thématiques
<b>37</b>	Plan de financement prévisionnel du DP4
<b>40</b>	Cadre de résultats (CR)
<b>41</b>	Annexe I - Cadre de résultats préliminaire
<b>50</b>	Annexe II - Exemples de bonnes pratiques du DP3

## TABLES AND FIGURES

<b>38</b>	Figure 1. Répartition prévue des coûts entre les domaines thématiques et autres catégories de dépenses
<b>39</b>	Figure 2. Décaissements prévus pendant la période de mise en œuvre du DP4 (scénario budgétaire de base)

# ACRONYMES

AFD	Agence française de développement
AFERA	Association des fonds d'entretien routier africains
AGEPAR	Association des gestionnaires et des partenaires africains de la route
ANAC	Autorités nationales de l'aviation civile
BIGRS	Initiative Bloomberg pour la sécurité routière mondiale
BM	Banque mondiale
BNT	Barrières non tarifaires
BRT	Bus à haut niveau de service
CAFAC	Commission africaine de l'aviation civile
CCT	Conseil des collectivités territoriales
CCT-CER	Comité de coordination des transports des Communautés économiques régionales
CE	Commission européenne / Comité exécutif
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CER	Communautés économiques régionales
CETUD	Conseil exécutif des transports urbains de Dakar
CITA	Comité international de l'inspection technique automobile
CMI	<i>Corridor Management Institution</i>
COP	Conférence des parties
CR	Cadre de résultats
CUA	Commission de l'Union africaine
CY	Année calendaire
DO	Directives opérationnelles
DP3	Troisième plan de développement du SSATP

DP4	Quatrième plan de développement du SSATP
EASI	<i>Enable-Avoid-Shift-Improve</i>
ESA	Afrique orientale et australe
FDTU	Fonds de développement des transports urbains
FESARTA	Fédération des associations de transport routier de l'Afrique orientale et australe
FIA	Fédération internationale de l'automobile
FSUMA	Cadre pour l'évaluation de la mobilité urbaine durable
FY	Année fiscale
GCPD	Groupe de coordination des partenaires au développement
GES	Gaz à effet de serre
GPS	Système de positionnement global
ITF	Forum international des transports
JICA	Agence japonaise de coopération internationale
LUTP	<i>Leaders in Urban Transport Planning Program</i>
MoU	Mémoire d'accord
MTR	Revue à mi-parcours
MUTAA	Marché unique du transport aérien en Afrique
MYC	Mobilize Your City
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
NMT	Transport non motorisé
OASR	Observatoire africain de la sécurité routière
ODD	Objectifs de développement durable
OMD	Organisation mondiale des douanes
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONG	Organisation non gouvernementale
ONU	Organisation des Nations unies

ORO	Ownership, Results, Outcomes
OSBP	Postes frontières à guichet unique
PAP2	Deuxième plan d'action prioritaire
PIDA	Programme pour le développement des infrastructures en Afrique
PPP	Partenariats public-privé
RCEI	Connectivité régionale et intégration économique
RI	Intégration régionale
RRAM	Gestion résiliente des actifs routiers
RS	Sécurité routière
RSOOs	Organismes régionaux de surveillance de la sécurité
RTF	<i>Road Traffic Fatalities</i>
SSA	Approche du « Système sur »
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
SUMA	Mobilité urbaine durable et accessibilité
SW	Guichet unique
TIC	Technologies de l'information et des communications
TMS	<i>Truck Monitoring System</i>
UE	Union européenne
UITP	Union internationale des transports publics
UNECA	Commission économique des Nations unies pour l'Afrique
UTM	Transport et mobilité urbaine
ZLECAf	Zone de libre-échange continentale africaine



---

# RÉSUMÉ

L'Afrique est confrontée à des défis majeurs sur le plan socio-économique, de l'urbanisation, de la mobilité et du changement climatique. Avec une population de plus de 1,3 milliard d'habitants et une superficie de 30,4 millions de kilomètres carrés, elle est à la fois le deuxième continent le plus peuplé et le deuxième plus vaste. Il est prévu que la population africaine devrait doubler au cours des 40 prochaines années pour atteindre environ 2,5 milliards de personnes, tandis que sa population urbaine devrait doubler en moins de 25 ans. L'Afrique abrite toujours à elle seule plus de la moitié de la population mondiale considérée comme « pauvre » bien qu'elle possède la population la plus jeune de tous les continents.

L'économie africaine devrait connaître une croissance rapide dans les décennies à venir, ce qui découlera sur une augmentation rapide des taux de motorisation et d'émissions de carbone. Toutefois, le taux de croissance économique relativement élevé (près de 5 pour cent par an) de ces deux dernières décennies ne s'est pas traduit par une baisse significative des niveaux de pauvreté. De plus, les niveaux d'échanges commerciaux intra et intercontinentaux en Afrique restent les plus faibles au niveau mondial, entravés par des coûts de transport classés parmi les plus élevés au monde, des barrières non tarifaires (BNT) au commerce et des taux élevés de mortalité routière. En outre, les émissions de gaz à effet de serre et les phénomènes météorologiques extrêmes dû au changement climatique continuent d'impacter négativement les infrastructures de transport. Malgré la croissance économique et démographique rapide

des villes africaines, elle-même entraînant un besoin et une demande accrues en services de transport sûrs et accessibles, les problèmes existants de mobilité urbaine restent à être traités de manière adéquate.

Les défis considérables du continent africain continuent d'affecter de manière disproportionnée les populations vulnérables affaiblis par des niveaux de pauvreté élevés et d'inégalité de revenus. Parallèlement, le potentiel des vecteurs de croissance économiques tels que le secteur des transports sont entravés par des problèmes structurels profonds. Afin de libérer le potentiel de ce secteur de sorte qu'il puisse pleinement soutenir le développement économique, la compétitivité commerciale, la réduction de la pauvreté et l'autonomisation des femmes en Afrique, il est essentiel d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques de transport saines et durables. En effet, un système de transport efficace pourrait contribuer de manière significative à la réalisation des Objectifs de développement durable des Nations unies (Agenda 2030).

Le Programme des politiques de transport en Afrique (SSATP) est la principale ressource pour l'élaboration de politiques de transport rationnelles visant à relever les défis uniques du continent en matière de transport. Dans ce contexte, le SSATP soutient directement la vision continentale de la Commission de l'Union africaine (CUA), de l'Agenda 2063 et le Programme continental des transports, tout en apportant son soutien à plus de 40 pays membres pour relever leurs défis spécifiques liés à la politique de transport. La mission du SSATP s'inscrit également

en droite ligne des initiatives politiques de développement durable au niveau continental et international, notamment le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) initié par la CUA, les principes du G20 en matière d'infrastructures de qualité et le « *Green Deal* » de la Commission européenne (CE). Depuis sa création en 1987, le SSATP a contribué de manière significative à l'amélioration de l'efficacité du secteur des transports sur le continent, tout en devenant le premier forum panafricain pour le développement des politiques et des stratégies de transport fondées sur des données probantes et axées sur le long terme. Dans le but de façonner l'avenir des transports en Afrique, le SSATP joue un rôle clé en tant qu'organisateur et leader dans les actions de plaidoyer en faveur d'une politique sectorielle durable. Il joue le rôle de plateforme continentale pour favoriser les dialogues politiques sur la question et l'échange de connaissances. Les données générées par les travaux du SSATP servent de base aux partenaires de développement internationaux impliqués dans le domaine des transports en Afrique afin de formuler des stratégies d'assistance sectorielle adaptées aux défis réels des pays africains. Parallèlement, ces derniers bénéficient de l'expertise et de l'assistance technique du SSATP pour orienter, hiérarchiser et assurer la durabilité de leurs stratégies d'investissement.

Le SSATP est en train d'achever son Troisième Plan de Développement (DP3, couvrant la période 2015-2020), qui est centré sur la conception et la mise en œuvre de politiques de base, essentielles à la création d'un secteur des transports africain plus efficace et plus durable. À la suite de nombreuses consultations avec les parties prenantes, l'Intégration régionale (RI), le Transport et la mobilité urbaine (UTM) ainsi que la Sécurité routière (RS) avaient été

sélectionnés comme principaux domaines thématiques du DP3.

Sur la base de son Quatrième plan de développement (DP4, couvrant la période 2021-2025), le SSATP espère jouer un rôle crucial dans le soutien à l'élaboration et à la mise en œuvre des stratégies prioritaires nationales, régionales et continentales. Le DP4 ne se contentera pas de définir les priorités stratégiques du SSATP ou l'enveloppe budgétaire nécessaire, mais tirera profit des progrès réalisés dans le cadre des plans de développement précédents pour relever les défis d'une politique durable et holistique des transports en Afrique. Le DP4 emploie une approche en deux phases basée sur des domaines thématiques primaires et secondaires pour accroître la flexibilité du Programme et mieux gérer les ressources en fonction des priorités. Les domaines thématiques secondaires seront mis en œuvre selon la disponibilité des fonds et ressources nécessaires.

Enfin, il est important de noter que la préparation du DP4 a bénéficié d'une approche pleinement participative et consultative tenant compte des contributions de toutes les parties prenantes du SSATP. Cela a permis de garantir un consensus solide sur l'orientation stratégique, la structure de gouvernance, la dotation en personnel et le modèle opérationnel du Programme. Cela contribuera également à mobiliser les ressources nécessaires pour ouvrir la voie au développement de systèmes de transport sûrs, durables, inclusifs, innovants et efficaces en Afrique.

### **LES DÉFIS AUXQUELS EST CONFRONTÉ LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN**

**AFRIQUE.** Le transport africain se heurte à de nombreux défis, notamment une faible connectivité aux niveaux continental, régional et national, en particulier dans

les zones rurales; l'augmentation rapide des taux de motorisation et de véhicules privés, avec pour conséquence une augmentation des embouteillages, de la pollution et des accidents de la route; le manque d'infrastructures et de services de transport efficaces qui sont essentielles aux activités économiques et à l'inclusion socio-économique; les coûts de maintenance des infrastructures de plus en plus coûteux, pressants et récurrents; la vulnérabilité au changement climatique; le retard dans l'introduction des technologies numériques perturbatrices ayant le potentiel de moderniser les systèmes de transport. Plus récemment, la pandémie de la COVID-19 a eu un impact disproportionné sur le secteur car constituant un vecteur potentiel de transmission de la maladie. Ainsi, les décisions des gouvernements d'isoler leur pays, de fermer les frontières et d'interrompre les services de transport public ont causé une baisse significative de la demande et entraîné une crise financière sévère pour les chaînes logistiques et les modes de transport en commun.

### **L'APPROCHE PROPOSÉE PAR LE DP4.**

Celui-ci compte capitaliser sur la vaste expérience et l'avantage comparatif du SSATP. Conformément aux plans de développement précédents, le Programme continuera de:

- Générer des données et fournir des informations concrètes à travers des études analytiques ;
- Partager et disséminer les expériences et connaissances relatives au secteur des transports ;
- Exploiter son fort pouvoir de rassemblement pour promouvoir l'élaboration de politiques et de stratégies des transports ;
- Soutenir la CUA en tant que consultant technique ; et

- Servir de plateforme de référence en matière de politiques de transport sur le continent africain.

S'appuyant sur les axes d'intervention ci-dessus, le SSATP prévoit de piloter des solutions politiques efficaces et personnalisées dans plusieurs pays membres et Communautés économiques régionales (CER) dans le cadre de l'un ou de plusieurs de ces domaines thématiques.

Le SSATP prévoit également de former des groupes entre partie prenantes et partenaires de développement, qui seront impliqués tout au long du cycle de mise en œuvre du DP4 afin de garantir une meilleure coordination au niveau de la planification, de l'appropriation et des résultats. Ces groupes de travail mettront à profit les compétences, les connaissances et les avantages comparatifs de toutes les parties prenantes et de tous les partenaires pour concourir à des résultats efficaces et durables. Le SSATP formalisera et renforcera les mécanismes de coordination avec les représentants des bailleurs de fond sur le terrain afin d'étendre la portée des activités de communication dans les pays membres. Dans ce contexte, il est proposé que les partenaires de développement élaborent un processus formel et structuré permettant à leur personnel opérationnel de soutenir les activités du DP4 dans le cadre de leur programme de travail.

Comparé aux plans de développement précédents, le SSATP mettra l'accent, sur le renforcement des capacités visant à mettre en place des infrastructures et services de transport de haute qualité. En se concentrant davantage sur le volet institutionnel, la nouvelle stratégie vise à renforcer les capacités des professionnels du transport en s'associant avec les universités africaines ainsi que tous autres partenaires pertinents. En outre, ces activités de renforcement des capacités

auront un “effet démonstratif” et pourront être plus tard répliqués avec le soutien des CER, des États membres et des partenaires de développement. Enfin, dans le cadre du DP4, le SSATP développera une stratégie de communication améliorée qui sera basée sur une étroite collaboration avec les principaux partenaires et les parties prenantes afin de maximiser la portée des activités et la diffusion de l’information.

Le modèle de recrutement du DP4 sera conçu de manière à répondre aux objectifs stratégiques, aux activités et aux principes énoncés dans le présent document. Pour plus de détails sur le plan d’effectifs du DP4, voir le document du cadre opérationnel correspondant.

### OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET DOMAINES THÉMATIQUES DU DP4.

Sur la base des recommandations issues de la revue à mi-parcours du DP3, des consultations avec les principales parties prenantes, des priorités stratégiques de la CUA ainsi que de l’avantage comparatif du SSATP, les domaines thématiques convenus pour le DP4 sont les suivants :

Domaines thématiques principaux :

- Domaine thématique 1 : Connectivité régionale et intégration économique (RCEI)
- Domaine thématique 2 : Mobilité urbaine durable et accessibilité (SUMA)
- Domaine thématique 3 : Sécurité routière (RS)

Domaine thématique secondaire :

- Domaine thématique 4 : Gestion résiliente des actifs routiers (RRAM)

Le DP4 donnera la priorité aux domaines thématiques primaires 1, 2 et 3. Selon la disponibilité des fonds, l’intérêt des parties prenantes et les progrès réalisés dans la mise en œuvre des domaines thématiques primaires, le 4eme domaine thématique

pourrait être entièrement ou partiellement mis en œuvre. La décision finale quant à son intégration sera prise lors de la revue à mi-parcours du DP4.

Enfin, aider le secteur des transports à réaliser pleinement son potentiel économique passe par la résolution de questions transversales cruciales. Le DP4 abordera les thématiques transversales suivantes : la question de la pandémie de la COVID-19 et plus largement les maladies contagieuses, le développement du capital humain, l’autonomisation des femmes, l’inclusion sociale, le changement climatique et l’utilisation des technologies numériques afin de transformer le secteur des transports en Afrique.



# INTRODUCTION

Le SSATP est un partenariat international couvrant 42 pays africains, la Commission de l'Union africaine (CUA), la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA), les Communautés économique régionales (CER), les organisations des secteurs public et privé et les agences de développement international. Depuis sa création en 1987, le SSATP s'est positionné comme le principal forum sur l'élaboration des politiques de transport en Afrique, en développant un vaste réseau de spécialistes (chercheurs, opérateurs et consultants) pour promouvoir et défendre une politique et stratégie de transport durable. Bien que des progrès substantiels aient été réalisés pour améliorer les infrastructures et les services de transport sur le continent, son développement resté confronté à un certain nombre de défis notamment l'urbanisation croissante, l'inégalité d'accès aux systèmes de transport, le retard en matière de technologies perturbatrices et le manque de résilience au climat. Nombre de ces défis exigent une approche plus globale et centrée sur le long terme au niveau de l'élaboration des politiques. Ce quatrième plan de développement offre au SSATP la possibilité de répondre plus efficacement à ces défis persistants en se concentrant sur les questions stratégiques et institutionnels les plus urgentes.

Dans ce contexte, le Programme vise à résoudre les principaux problèmes qui entravent l'essor du secteur des transports en Afrique en ciblant certains points stratégiques et en soutenant l'élaboration et la mise en œuvre de politiques de qualité. La mission du SSATP s'inscrit pleinement dans le cadre des initiatives internationales de développement durable, comme en témoigne son soutien au Programme de la CUA pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA), aux principes du G20 en matière d'infrastructures de qualité et au "Green Deal" de la Commission européenne. En s'appuyant sur les réalisations des plans de développement précédents, le DP4 continuera à travailler sur les domaines où des défis subsistent et où le SSATP présente une valeur ajoutée. La revue à mi-parcours de 2019 a conclu que les piliers du DP3, à savoir Intégration régionale (RI), Transport et mobilité urbaine (UTM) et Sécurité routière (RS), restent pleinement pertinents et constituent une priorité pour le continent. Les parties prenantes du SSATP ont convenu que le DP4 devrait largement se concentrer sur les mêmes domaines que ceux couverts par le DP3. En conséquence, il s'appuiera sur les réalisations passées et les enseignements tirés tout en apportant les ajustements nécessaires à la fois, au champ d'application et au modèle opérationnel.



Le DP4 assurera la continuité nécessaire pour soutenir les objectifs et les réalisations du DP3 avec un accent supplémentaire sur : (a) la mitigation et l'adaptation au changement climatique; (b) le renforcement du rôle des femmes dans les transports; et (c) l'accès inclusif aux services de transport pour les personnes vulnérables. En fonction des ressources disponibles, le DP4 peut également apporter son soutien au renforcement de la gestion des actifs routiers et à l'amélioration du système de transport aérien sur le continent.

Sous réserve que des ressources suffisantes soient mises à disposition du Programme, la revue à mi-parcours du DP3 a énoncé les recommandations suivantes pour le DP4:

- Maintenir l'équipe de gestion du Programme au sein du Groupe de la Banque mondiale afin de tirer parti de sa structure de gouvernance centralisée, de sa forte expérience dans la gestion des fonds fiduciaires et de ses connaissances mondiales;
- Renforcer le modèle de décentralisation du personnel pour obtenir des résultats plus performants sur le terrain et étendre la couverture géographique du Programme;
- Mobiliser davantage de ressources financières pour répondre à la demande croissante de services en matière de politiques de transport;
- Mieux aligner et intégrer le travail du SSATP avec celui des partenaires de développement présents sur le terrain tout en stimulant le processus d'appropriation par les pays membres;
- Intégrer le programme de lutte contre le changement climatique dans les politiques de transport en Afrique afin de favoriser la transition écologique et atteindre les Objectifs de développement durable;
- Intégrer les politiques d'aviation civile pour soutenir l'initiative du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA). Celle-ci reste une priorité de la CUA pour accélérer l'intégration régionale et renforcer la sécurité et la sûreté du transport aérien; et
- Évaluer comment des solutions numériques pertinentes pourraient contribuer à faire progresser le secteur des transports afin de répondre à la demande croissante en infrastructures et services de transport durables, inclusifs et écologiques.

Le DP4 travaillera en étroite collaboration avec les partenaires et les États membres afin d'améliorer la diffusion des résultats de recherche, des études de cas et des bonnes pratiques, dans le but de favoriser le développement du capital humain, la gestion des connaissances et l'apprentissage dans le secteur. En outre, le SSATP continuera à travailler avec ses partenaires pour évaluer le potentiel et l'applicabilité des technologies numériques émergentes et perturbatrices pour moderniser les transports en Afrique. De telles innovations ont le potentiel d'accroître considérablement l'efficacité des systèmes et des services tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Elles permettront aussi d'améliorer l'accès à l'emploi et aux services sociaux pour les femmes et les personnes vulnérables.

Le présent document décrit l'orientation stratégique du SSATP pour le DP4, en donnant un aperçu des solutions aux problèmes de transport en Afrique. Le document détaille également l'enveloppe budgétaire requise pour une mise en œuvre efficace du Programme. Un document séparé présentant le cadre opérationnel complète cette stratégie et décrit la structure opérationnelle, les procédures et le personnel nécessaires à la mise en œuvre du DP4.

---

# LES DÉFIS DU SECTEUR DES TRANSPORTS EN AFRIQUE

Le secteur des transports africain est confronté aux défis majeurs suivants :

- Une faible connectivité régionale et des procédures transfrontalières fastidieuses qui entravent la compétitivité commerciale ;
- Un accès limité et inéquitable aux services de transport dans les zones rurales et urbaines ;
- Une croissance rapide du taux d'urbanisation associé à un taux élevé de motorisation qui entraînent d'importantes conséquences néfastes ;
- Le taux de mortalité le plus élevé au monde du aux accidents de la route ;
- Un manque de services de transport de qualité pour soutenir l'accès à l'emploi et aux services de base notamment par les transports en commun ;
- Des coûts d'investissement et d'entretien des infrastructures de transport de plus en plus coûteux en raison des méthodes de gestion, d'entretien et de financement inadéquates ;
- La vulnérabilité au changement climatique et aux phénomènes météorologiques extrêmes appelant à une résilience accrue et urgente des réseaux de transport ;

- Une adoption inadéquate des solutions numériques et technologies émergentes qui ont un potentiel socio-économique majeur dans la réforme des transports ; et
- Une faible capacité sur le plan technique, ainsi que sur la planification et l'élaboration des politiques nécessaires à la gestion efficace et résiliente des systèmes de transport.

En plus des problèmes structurels existants, les impacts de la crise de COVID-19 ont mis en évidence la fragilité du système actuel. En raison de la pandémie, la plupart des pays ont imposé des mesures de quarantaine, et interrompu les services de transport urbain et interurbain. L'absence de circulation des biens et des personnes a eu un impact économique considérable, tant au niveau macro qu'au niveau micro car pour la plupart des opérateurs de transport, cette activité constituait leur seule source de revenus.

# RÉALISATIONS DU SSATP

Fort de ses 30 ans d'existence, le SSATP joue un rôle essentiel dans le soutien au développement, à la mise en œuvre et à l'adoption de politiques de transport durables en Afrique. Cet objectif a été atteint grâce à la mise en œuvre d'un large éventail d'activités/initiatives/politiques axé sur les questions critiques du secteur,

tels que la gestion des actifs routiers, l'intégration régionale, la mobilité urbaine et rurale, la sécurité routière, la résilience et l'accès inclusif aux infrastructures et services de transport pour les populations vulnérables. Se référer à l'annexe II pour plus d'informations sur les activités, réalisations et bonnes pratiques du DP3.

First Africa Road Safety Forum - Morocco

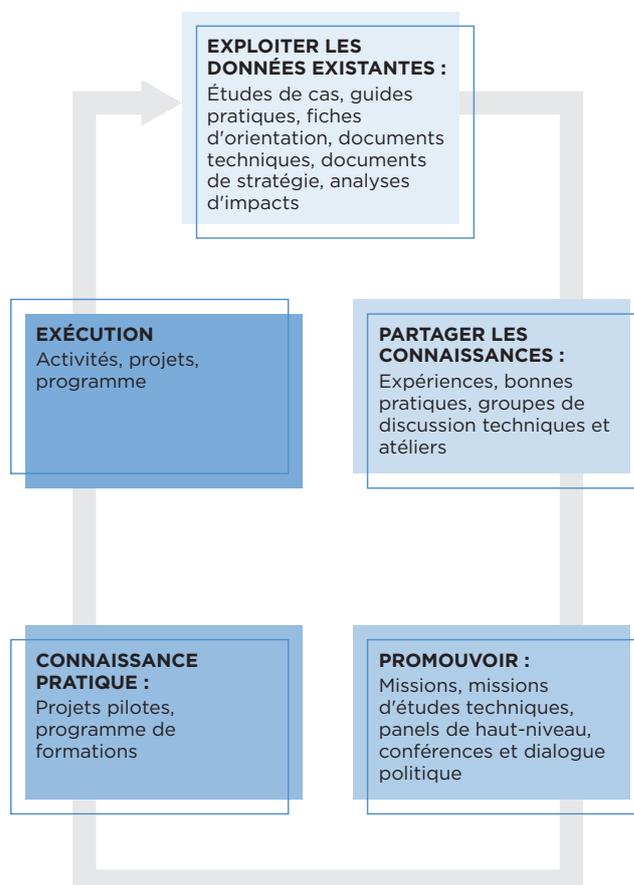


# PRINCIPES DIRECTEURS ET DIRECTIVES OPÉRATIONNELLES DE LA CONCEPTION DU DP4

Les valeurs fondamentales du SSATP sont l'appropriation, le partenariat et la durabilité. Outre ces valeurs de base, le DP4 continuera à s'appuyer sur les cinq principes directeurs du DP3 : (i) appropriation par les pays africains, (ii) inclusion, (iii) responsabilité, (iv) transparence, et (v) objectivité. Le DP4 adhère à dix Directives opérationnelles (DO) conçu pour la mise en œuvre efficace de son programme d'activités. Celles-ci se retrouvent dans son cadre opérationnel qui décrit le modus operandi et fait partie intégrante de la stratégie et de la structure de gouvernance du Plan. Pour soutenir les pays membres, le SSATP continuera à tirer profit des connaissances nouvelles et existantes développées au cours de ses cycles précédents, mais aussi de celles de ses partenaires de développement. Un mécanisme de coordination efficace sera mis en place pour planifier et coordonner les activités dans les pays membres, soutenir la mise en application des connaissances développées, promouvoir le renforcement des capacités, diffuser les connaissances et les meilleures pratiques, et mettre en œuvre des campagnes de sensibilisation. Les activités seront sélectionnées en fonction de leur pertinence par rapport aux objectifs du domaine thématique et du cadre de résultats, et seront adaptées aux contextes spécifiques de chaque pays et aux capacités locales.

Le DP4 vise à renforcer la collaboration avec la CUA, ce dernier étant le principal représentant des parties prenantes

africaines. Le SSATP ayant été reconnu comme un partenaire politique clé, la collaboration avec la CUA soutiendra les réformes sectorielles qui contribuent à l'ensemble du programme continental de politiques de transport. Parallèlement, le SSATP continuera à s'engager avec les CER au niveau sous-régional, ainsi qu'avec les gouvernements nationaux et agences locales pour traiter des défis les plus pressants. Cette collaboration permettra de renforcer l'appropriation et d'obtenir une forte adhésion de la part des pays membres. Ainsi, l'approche participative sera privilégiée et de nouveaux forums seront mis en place.



Ci-dessous sont les principales recommandations qui ont guidé l'élaboration de ce document ainsi que la conception du DP4 et de son Cadre opérationnel :

- Mieux collaborer avec la CUA en alignant le Programme sur les objectifs de l'Agenda 2063;
- Établir des partenariats avec les représentants des bailleurs de fonds présents dans les pays membres;
- Assurer la continuité avec le DP3 en passant par une application concrète des politiques développées;
- Tirer profit de l'avantage comparatif du SSATP;
- Veiller à la coordination entre toutes les parties prenantes concernées;
- Développer une stratégie de communication et d'engagement des parties prenantes;
- Améliorer les modèles de gestion et de partage des connaissances;
- Renforcer l'appropriation des résultats et impacts du SSATP; et
- Développer de nouveaux partenariats et autonomiser les parties prenantes.

**TIRER PROFIT DE L'AVANTAGE COMPARATIF DU SSATP.** Depuis sa création en 1987, le SSATP a constamment démontré son avantage comparatif dans ses principaux domaines d'intervention. Grâce à ses nombreuses contributions dans l'élaboration de politiques de transport, il possède une réputation panafricaine unique qui le positionne en tant que plate-forme de rassemblement des professionnels du transport, de « networking » et de défense des intérêts de l'Afrique. La valeur ajoutée du SSATP se retrouve également dans les domaines d'intervention choisis pour l'élaboration de ses politiques (gestion des actifs routiers, intégration régionale, sécurité routière et mobilité urbaine). En

outre, les recommandations du SSATP ont eu un succès considérable dans le sens où elles ont permis d'influencer et de réorienter le débat politique relatif au domaine des transports. Toutefois, malgré les nombreuses réalisations, beaucoup reste à faire pour libérer le potentiel du secteur et ainsi, lui permettre de contribuer davantage à la croissance économique et à la réduction de la pauvreté. Dans le cadre du DP4, le SSATP s'appuiera sur cet avantage comparatif pour soutenir l'élaboration de solutions politiques qui répondent aux priorités du secteur des transports en Afrique.

**ASSURER LA CONTINUITÉ AVEC LE DP3 EN PASSANT PAR UNE APPLICATION CONCRÈTE DES POLITIQUES DÉVELOPPÉES.**

Le DP4 tiendra compte des réalisations précédentes et des recommandations de la revue à mi-parcours du DP3. Toutefois, il mettra davantage l'accent sur les modes de transport écologiques et sur les technologies numériques émergentes. Pour assurer une application concrète des recommandations politiques, un mécanisme de coordination formel sera mis en place pour collaborer avec les principaux partenaires de développement. Le Programme prévoit de tirer parti de la présence des bailleurs de fonds dans les pays membres pour créer une synergie et faciliter l'intégration des recommandations politiques du SSATP dans la conception et l'exécution de leurs projets de développement en Afrique.

**VEILLER À LA COORDINATION ENTRE TOUTES LES PARTIES PRENANTES CONCERNÉES.**

Pour atteindre les objectifs proposés par le DP4, les principes fondamentaux du SSATP que sont le partenariat, l'appropriation et la durabilité restent essentiels. A cette fin, des mécanismes de coordination structurés seront proposés aux parties prenantes et aux bailleurs de fond qui auront



davantage d'opportunités de s'impliquer sur le plan technique de la planification, du développement et de la définition des objectifs du Programme. Pour faciliter cette collaboration, l'équipe développera un calendrier des événements et des missions qui sera communiqué à l'avance à tous les intervenants.

### **DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE COMMUNICATION ET D'ENGAGEMENT DES PARTIES PRENANTES.**

Le DP3 a réalisé des progrès significatifs en termes de communication et de coordination avec les partenaires du SSATP. Cependant, le DP4 vise à améliorer les mécanismes de communication et d'engagement avec ces derniers pour assurer une entière prise en charge, diffusion et mise en œuvre des recommandations de la part de tous les partenaires de développement présents en Afrique. En tant que principal forum pour le développement des politiques de transport sur le continent africain, le SSATP mettra l'accent, tout au long du DP4, sur son rôle de facilitateur, d'agrégateur et de diffuseur de connaissances. Il développera une stratégie de communication proactive et s'associera avec toutes les parties prenantes concernées pour développer une stratégie commune et traiter des questions spécifiques au domaine des transports.

Comme proposé dans le cadre opérationnel, un Groupe de coordination des partenaires de développement (GCPD) sera établi pour

formaliser et faciliter les interactions entre les bailleurs de fond et les bénéficiaires du Programme. Cela permettra aux partenaires de développement d'identifier leur responsable de communication respectifs chargés d'assurer la liaison avec le SSATP et son spécialiste de communication. Cette communauté de pratique sera essentielle pour transmettre une vision coordonnée de la politique des transports en Afrique et pour garantir une "voix unique" sur tous les canaux de communication. Un renforcement et une amélioration en terme de collaboration entre le Programme et sa communauté de donateurs est nécessaire pour garantir un partenariat solide et visible.

Les responsables des domaines thématiques du DP4 basés dans les pays membres, seront chargés de la liaison directe avec les partenaires de développement présents dans les mêmes zones. Ils devront également veiller à ce que les recommandations politiques du DP4 soient pleinement intégrées aux dialogues politiques sur les transports des partenaires de développement et des pays membres. Pour assurer la durabilité des résultats, les activités seront conçues de sorte à compléter les stratégies et les programmes des partenaires afin d'éviter les duplications et de renforcer la collaboration.

### **AMÉLIORER LES PRATIQUES DE GESTION ET DE DIFFUSION DES CONNAISSANCES.**

Le cadre opérationnel du SSATP a été révisé

pour répondre efficacement aux objectifs stratégiques du DP4. La génération de données et de connaissances est un élément clé du Programme. De ce fait, une approche de gestion des connaissances plus globale a été conçue pour mieux diffuser les stratégies de transport, les bonnes pratiques et les expériences. Il est nécessaire d'innover pour communiquer l'importance d'une politique de transport saine et convaincre les décideurs politiques. Le Programme poursuivra activement l'identification et le soutien de 'champions' locaux, nationaux et panafricains pour promouvoir l'adoption de politiques de transport durables conformément aux résultats des études analytiques, des groupes de discussions et des ateliers de formation du SSATP.

#### **RENFORCER L'APPROPRIATION DES RÉSULTATS ET DES IMPACTS DU SSATP.**

Le DP4 sera structuré autour du concept Appropriation, Résultats et Impacts (*Ownership, Results and Outcomes - ORO*). Ces résultats seront obtenus en impliquant les parties prenantes tout au long du cycle de vie du DP4, depuis la planification et la mise en œuvre jusqu'à l'achèvement. Ils seront également impliqués au niveau du compte rendu des résultats et des réalisations. Une voix prioritaire sera accordée aux pays membres qui démontrent un soutien financier et en nature aux activités ; les partenariats à long terme seront privilégiés car essentiels pour la durabilité des résultats. Une revue à mi-parcours permettra une évaluation approfondie de l'efficacité du DP4 et de son cadre opérationnel.

**ÉLARGIR LES PARTENARIATS ET AUTONOMISER LES INTERVENANTS.** En plus de la collaboration avec les bailleurs de fond existants, le SSATP établira des liens avec de nouveaux partenaires intéressés par le domaine des transports en Afrique. En élargissant la communauté des partenaires

de développement, le SSATP vise à accroître les synergies et son efficacité. En outre, il encouragera les bénéficiaires locaux et les principales parties prenantes africaines à mieux s'approprier le Programme et le travail du DP4. Les principaux partenaires identifiés pour ce plan de développement sont les suivants :

- La Commission de l'Union africaine (CUA)
- Le Forum de la Banque mondiale sur la transformation des transports
- Le réseau des universités africaines
- Le Conseil des collectivités territoriales (CCT)
- Le dialogue de partenariat sur la stratégie commune Afrique-Union européenne en matière des transports
- L'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour améliorer les opérations des postes de frontière juxtaposés (OSBP) et soutenir l'adoption du Guichet unique (Single Window - SW)
- L'Agence japonaise de coopération internationale (JICA) et l'Agence du nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) pour des opérations efficaces dans le cadre des OSBP
- L'Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA)
- Le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat) et/ou le Transforming Urban Mobility Initiative (TUMI) pour améliorer la mobilité et la planification des transports urbains
- L'initiative de plateforme digitale de l'Agence française de développement (AFD)
- L'Union internationale des transports publics (UITP)
- Le Comité international de l'inspection technique automobile (CITA)

# OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET DOMAINES THÉMATIQUES DU DP4

Les objectifs stratégiques du DP4 se concentrent sur les principaux défis du transport en Afrique. Ils soutiennent les principales initiatives en matière de politique d'infrastructure, à savoir la stratégie de la CUA pour les transports et les principes du G20 pour des infrastructures de qualité, qui contribuent au programme de développement mondial tel qu'il est résumé dans les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies.

Lors de la formulation des objectifs stratégiques du DP4, l'accent a été mis sur la valeur ajoutée et l'avantage comparatif du SSATP pour répondre aux défis émergents du secteur, tels que les impacts de la technologie et du changement climatique sur les systèmes de transport. Au vu de la croissance rapide de sa population urbaine, l'Afrique est de plus en plus vulnérable aux phénomènes météorologiques extrêmes, en raison du manque de ressources financières et de capacités pour minimiser et s'adapter à ces effets. Pour qu'une politique de résilience au climat soit efficace, il faut notamment comprendre les avantages des mécanismes d'atténuation et mobiliser des niveaux de financement adéquats pour l'adaptation des infrastructures et des services de transport. Le DP4 soutiendra la diffusion des bonnes pratiques en matière d'atténuation et d'adaptation aux effets du changement climatique, notamment l'augmentation du niveau de mer.

Sur la base de consultations approfondies avec les principales parties prenantes,

les objectifs stratégiques du DP4 ont été définis comme suit :

- Développer un réseau de transport multimodal plus efficace pour renforcer la croissance économique et la compétitivité commerciale de l'Afrique;
- Soutenir le développement de systèmes de transport urbain à faible émission de carbone, rentables et résilients pour la création de villes durables et vivables;
- Améliorer la sécurité routière pour réduire le nombre de décès et de blessés graves dus aux accidents de la route;
- Renforcer les institutions et les pratiques de gestion des actifs routiers pour permettre aux infrastructures de résister aux effets du changement climatique; et
- Renforcer la participation du secteur privé pour développer des options d'entretien des routes financièrement viables.

Les objectifs stratégiques globaux seront traités selon les domaines thématiques suivants :

**AMÉLIORATION DE LA CONNECTIVITÉ RÉGIONALE.** L'intégration économique régionale et la connectivité des transports intracontinentaux restent une priorité essentielle pour le SSATP, étant donné que le marché africain reste l'un des plus fragmentés. En effet, le commerce intra-africain ne représente que 15 pour cent du volume total des échanges. L'intégration régionale est capitale pour les relations inter-états, le commerce, le tourisme et

la croissance économique. Une meilleure connectivité devrait permettre de stimuler le commerce intrarégional et d'accroître la compétitivité du continent africain au niveau du marché mondial. Toutefois, de nombreuses contraintes continuent d'entraver la connectivité des transports régionaux en Afrique, qui souffrent de pertes de productivité importantes et de coûts élevés en raison d'infrastructures médiocres, de procédures obsolètes, de nombreuses restrictions sur le marché des transports, d'un manque de sécurité, d'une mise en œuvre inadéquate des accords de transit, des barrières non tarifaires (BNT) et de procédures douanières fastidieuses.

Pour atteindre les objectifs du domaine thématique 1, le DP4 accordera une attention particulière à l'amélioration de la compétitivité des corridors économiques en améliorant leur efficacité opérationnelle. Cet objectif sera atteint en s'appuyant sur les activités déjà soutenues dans le cadre du DP3, telles que le développement de la surveillance numérique, de l'infrastructure écologique et des systèmes de gouvernance. En se concentrant sur le développement des corridors et l'intégration régionale, le DP4 soutiendra également l'objectif global de la CUA de réaliser la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf). À cet égard, leur partenariat sera renforcé et le DP4 sera pleinement aligné avec le Deuxième plan d'action prioritaire pour le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA-PAP2).

Enfin, en raison de l'importance stratégique du transport aérien dans l'intégration régionale, le DP4 prévoit de soutenir la mise en place du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA), mis en œuvre par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). Dans ce contexte, le Programme soutiendra le développement des meilleures

pratiques en termes de taxation, de redevances et de de sécurité du transport aérien en Afrique. Cette activité sera incluse en fonction de la disponibilité des ressources nécessaires.

### **URBANISATION ET MOBILITÉ DURABLES.**

L'Afrique s'urbanise à un rythme d'environ 4 pour cent par an, correspondant à une augmentation annuelle de 15 millions de personnes dans les zones urbaines. D'ici 2030, la population africaine vivant dans les centres urbains devrait dépasser les 50 pour cent pour la toute première fois. Le nombre de véhicules privés, qui reste très faible par rapport aux normes internationales, augmente rapidement contribuant à la congestion et à la pollution des zones urbaines. Comme la plupart des villes africaines ne disposent pas de systèmes de transport en commun efficaces, la forte croissance du taux de motorisation constitue une menace majeure pour la durabilité des infrastructures et des services de transport. Elle est également l'une des raisons principales des émissions de CO<sub>2</sub> en Afrique. Il en résulte une congestion routière paralysante, ayant des conséquences néfastes de plus en plus pesantes, telles que la pollution de l'air, les risques sanitaires, la baisse de productivité et le manque d'accès aux opportunités d'emploi, en particulier pour les populations vulnérables.

Le développement économique durable et l'urbanisation saine des villes dépendent de façon critique d'une bonne planification spatiale et de systèmes de transit qui donnent la priorité aux transports de masse. Plusieurs mégapoles africaines en pleine expansion, telles que Lagos, le Caire, Kinshasa et Johannesburg, verront une pression croissante sur la qualité de leur transport urbain et de ses services connexes. Si les villes doivent devenir les "moteurs de croissance" de l'Afrique, elles doivent être productives

et économiquement viables. En effet, des économies à grande échelle soutenues par des systèmes de transport efficaces et durables permettront aux zones urbaines de l'Afrique de réaliser pleinement leur potentiel économique et de réduire le taux de pauvreté. Enfin, il faut noter que les villes dont la croissance augmente très rapidement sont très souvent des villes portuaires<sup>1</sup>. Cela reflète la nécessité d'aborder correctement l'intégration de ces villes dans les plans de conception de mobilité urbaine.

### **AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.**

En octobre 2019, la quatrième conférence africaine sur la sécurité routière qui s'est tenue à Addis-Abeba, en Éthiopie, a reconnu que beaucoup reste à faire dans le domaine, malgré les efforts des pays à mettre en œuvre le « Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique » (élaboré dans le cadre de la Décennie d'action des Nations unies). La réunion a notamment identifié un manque de leadership politique et a souligné l'importance de renforcer la gestion des données pour servir de base à une prise de décision rationnelle et un suivi des performances. La réunion a également reconnu que la numérisation pourrait offrir de nouvelles opportunités pour la gestion de la sécurité routière en Afrique, et que le renforcement des capacités reste un volet essentiel pour améliorer les performances.

En février 2020, la Conférence ministérielle mondiale sur la sécurité routière qui s'est déroulée en Suède a débouché sur la « Déclaration de Stockholm » qui porte une vision prospective centrée sur l'avenir. Elle appelle à un nouvel objectif mondial de réduction de 50 pour cent des décès et des blessés sur les routes d'ici 2030, et encourage l'adhésion à 12 objectifs

mondiaux de performance en matière de sécurité routière. En outre, elle préconise de renforcer les efforts déployés dans les activités des cinq piliers du Plan mondial pour la Décennie d'action et d'accélérer le passage à des modes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables, tels que la marche, la bicyclette et les transports publics.

Pour améliorer les résultats du continent en matière de sécurité routière, le DP4 s'appuiera sur les atouts du SSATP pour faciliter, coordonner et organiser des réunions multisectorielles qui mettront en rapport les intervenants au niveau national, africain et mondial. Des partenaires tels que la CUA, les CER, les Nations unies et la Commission européenne seront mobilisés pour aider les états membres à adhérer à la Charte africaine de la sécurité routière, aux conventions des Nations unies et aux nouveaux objectifs mondiaux tels que définis dans les ODD. Dans le cadre du DP4, une attention plus systématique sera portée à l'Approche du « système sûr » (ASS) afin d'obtenir des résultats efficaces et durables.

L'Observatoire africain de la sécurité routière (OASR) sera mis en place pour fournir les informations nécessaires sur l'état actuel de la situation en Afrique. Il servira également de forum de discussion et de diffusion du programme de sécurité routière sur le continent. Au niveau national, le DP4 continuera à soutenir les pays sur les éléments fondamentaux tels que : (a) des politiques de sécurité routière adéquates ; (b) des cadres législatifs et réglementaires appropriés ; (c) des institutions efficaces ; (d) une collecte et une analyse de données solides et viables ; et (e) un engagement politique fort en faveur du changement et de la mise en œuvre des

1 (Nairobi - 79%, Kinshasa - 70%, Luanda - 68%, Addis - 61%, Abidjan - 55%, Dakar - 50%, Dar es Salaam - 85% selon l'augmentation prévue pour 2010-2025)



politiques appropriées, conformément aux recommandations des études analytiques et aux résultats des recherches.

### **GESTION RÉSILIENTE DES ACTIFS**

**ROUTIERS.** Dans la plupart des pays africains, la gestion du sous-secteur du transport routier continue d'être entravée par la faiblesse des capacités techniques, institutionnelles et financières, ainsi que par des problèmes majeurs de gouvernance. Conjugués à un soutien inadéquat des gouvernements, ces facteurs ont entraîné une mauvaise performance des agences routières, une allocation inadéquate des ressources et une mauvaise structure de gouvernance dans les agences et fonds routiers existants. Par conséquent, la structure actuelle de gestion et de gouvernance doit être revue et mise à jour pour améliorer de manière significative les performances du secteur et garantir l'utilisation efficace des ressources budgétaires limitées. Cela nécessitera également un engagement de la part du secteur privé, sa participation et son appui financier. En outre, il faudra intégrer systématiquement les mesures d'atténuation

et d'adaptation au changement climatique aux nouvelles politiques de gestion des actifs routiers pour garantir la résilience des infrastructures de transport.

Compte tenu de l'intérêt exprimé par les principales parties prenantes, il est proposé que le SSATP renouvelle son engagement avec les institutions africaines de gestion des routes et en fasse un domaine stratégique prioritaire pour le DP4. Toutefois, un tel réengagement dépendra de la disponibilité des fonds du Programme. Ce domaine thématique ne sera lancé en tant qu'activité autonome que si les ressources nécessaires sont garanties. A défaut de financement adéquat, la priorité sera donnée aux trois principaux domaines thématiques et activités de base. La gestion des actifs routiers sera mise en œuvre en tant que thème transversal dans le cadre de ces domaines thématiques principaux, et ce, en fonction des opportunités. La décision finale de s'engager à nouveau ou non dans la gestion des actifs routiers sera prise lors de la revue à mi-parcours du DP4. Le présent document stratégique sera alors modifié en conséquence.

# PRIORITÉS ET ACTIVITÉS DES DOMAINES THÉMATIQUES



## DOMAINE THÉMATIQUE 1 — CONNECTIVITÉ RÉGIONALE ET INTÉGRATION ÉCONOMIQUE (RCEI)

L'intégration régionale reste une priorité essentielle pour le SSATP car elle est un élément crucial pour soutenir la connectivité entre les pays, le commerce, le tourisme et la croissance économique. En outre, pour établir une zone continentale de libre-échange, il est nécessaire de mettre en place (i) des mesures de transit et de facilitation des échanges de manière cohérente sur l'étendue du continent (ii) des infrastructures adéquates et des services logistiques performants. La CUA a demandé le soutien du SSATP pour atteindre ses objectifs de haut niveau qui consistent à mettre en place un réseau de transport continental durable, sécurisé, efficace et respectueux de l'environnement. Ces objectifs dépendent d'une meilleure intégration régionale et d'une connectivité multimodale performante.

Bien que le DP3 ait contribué de manière significative à améliorer l'efficacité et la durabilité de certains corridors de transport en Afrique, il reste encore beaucoup à faire en raison des défis que

posent, à la fois, l'échelle et les distances sur le continent. Ces défis sont aggravés par la fragmentation de l'Afrique en de nombreuses petites économies - le continent compte le plus grand nombre de pays enclavés au monde avec de nombreuses zones isolées. En outre, les acquis ont souvent été inversés en raison de facteurs économiques/politiques et d'intérêts individuels, notamment ceux de l'industrie du camionnage. Par le biais du DP4, un meilleur engagement est envisagé de la part de la CUA, des CER, des États membres et des bailleurs de fonds pour mettre en place un environnement plus stable et propice au développement de la connectivité régionale.

Dans ce contexte, les activités prévues par le DP4 sont conçues pour traiter certaines des questions clés freinant la connectivité des transports en Afrique, notamment (a) les coûts de transport nettement plus élevés que la moyenne mondiale; (b) les barrières non tarifaires le long des principaux corridors; (c) les procédures douanières fastidieuses et irrégulières aux frontières; (d) la logistique et les infrastructures de transport inadéquates et dans certains cas, obsolètes; (e) l'augmentation des émissions de carbone et les effets du climat; (f) la faiblesse de la structure de gouvernance et des capacités institutionnelles des parties prenantes; et (g) le soutien politique insuffisant et le manque d'appréciation des avantages socio-économiques que peuvent générer une intégration régionale efficace du continent. Plus récemment, à la suite de la mise en quarantaine des pays due à la

COVID-19, les secteurs du transport de fret, de la logistique et du commerce ont subi des pertes économiques importantes, qui pourraient être irréversibles pour beaucoup d'acteurs. La COVID-19 aura posé de graves difficultés, en particulier pour les pays enclavés et les pays les moins développés, ainsi qu'aux communautés pauvres et vulnérables.

Le DP4 continuera de promouvoir les meilleures pratiques en matière de transport multimodal, où chaque mode de transport est optimisé pour développer le réseau global de manière efficace - un système qui comprend des centres de transfert modal (nœuds modaux) et des corridors de transport fonctionnels. En outre, le DP4 portera une attention particulière à l'élaboration des politiques et procédures nécessaires à la création de chaînes de logistique économes en carburant et plus respectueuses de l'environnement, dans le cadre d'une initiative de politique de fret vert. Il soutiendra également l'engagement avec les prestataires de services du secteur privé. Cela permettra de développer de bonnes pratiques pour la gestion du parc de véhicules et favoriser la « logistique verte » afin de maximiser l'efficacité du transport des marchandises.

Le DP4 continuera également à soutenir les agences responsables de la gestion des corridors ainsi que l'harmonisation des normes, réglementations, lois et politiques de transport liées au commerce, de manière conforme aux normes internationales. Il continuera à mettre l'accent sur l'interconnectivité régionale et l'intégration économique du continent, conformément au dialogue Afrique-Union européenne concernant la connectivité des réseaux de transports. Les chaînes logistiques liées au concept « de la ferme au marché » et « du producteur au consommateur » seront étudiées dans le cadre de ce domaine

thématique. Enfin, dans le cadre de sa stratégie des « *big data* », le DP4 soutiendra les observatoires africains des transports, qui génèrent des données capitales au suivi des performances des corridors économiques intégrés. Grâce à ces données, des critères de référence permettant d'évaluer les performances des corridors sur le long terme pourront être développés. Ces derniers contribueront à convaincre les gouvernements de la pertinence des efforts pour la facilitation des transports, du transit et du commerce.

Les volets prioritaires retenus pour le domaine thématique 1 du DP4 sont les suivants :

**DES POLITIQUES ET DES STRATÉGIES EFFICACES POUR LE DÉVELOPPEMENT DES CORRIDORS.** Le développement de corridors économiques efficaces est un élément clé du programme d'intégration régionale de la CUA et des autres partenaires de développement, et constitue un soutien essentiel à la mise en place de la Zone de libre-échange du continent africain (ZLECAf). À cet égard, le soutien du DP4 pour l'établissement et le maintien des observatoires du transport routier sera déterminant pour suivre les progrès réalisés, informer les décideurs politiques ainsi que les parties prenantes, et identifier les corridors économiques les moins performants. Le DP4 encouragera la mise en place de corridors intelligents équipés par des outils numériques appropriés. L'équipe évaluera les technologies pertinentes pouvant aider les agences des corridors à répondre à la demande croissante de services et d'infrastructures de transport durables, inclusifs et écologiques. En effet, en l'absence de corridors économiques efficaces, la mise en œuvre de la ZLECAf sera compromise et ne produira pas pleinement les bénéfices escomptés.

**RENFORCEMENT DES CAPACITÉS INSTITUTIONNELLES POUR FAVORISER LE DIALOGUE POLITIQUE SUR LA CONNECTIVITÉ RÉGIONALE ET L'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE.**

Pour favoriser le développement durable des corridors économiques, il est nécessaire de formuler des politiques et des plans de mise en œuvre appropriés et ratifiés par toutes les parties prenantes. Cela est d'autant plus pertinent au vu de la pandémie de la COVID-19, qui exigent des pays africains une meilleure coordination aux niveaux des frontières afin d'éviter les risques sanitaires et contaminations entre pays. En outre, les institutions qui coordonnent le dialogue politique aux niveaux national, régional et continental doivent disposer de la structure et des ressources nécessaires pour gérer et diriger efficacement le processus. Le DP4 prévoit d'améliorer la diffusion des meilleures pratiques en matière de gestion des corridors en Afrique et dans le monde. A cet égard, le SSATP participera pleinement aux réunions des CER afin de maximiser les actions de plaidoyer et de diffusion des connaissances et ainsi, atteindre un public plus large (incluant les transitaires, les associations de camionnage et les institutions du secteur des transports). Enfin, le SSATP travaillera en étroite collaboration avec les agences de gestion des corridors afin d'homogénéiser les protocoles sanitaires et partager les modèles de réussites dans le domaine.

**UNE LOGISTIQUE EFFICACE ET ÉCOLOGIQUE.** Dans le cadre du DP4, le SSATP continuera à collaborer avec les principales institutions contribuant au programme de libre-échange continental. Il soutiendra le développement d'un système de transport multimodal abouti qui tire parti des voies navigables intérieures et des chemins de fer. L'objectif est de développer une approche multimodale

solide qui améliore les chaînes logistiques du producteur au consommateur, qui soit respectueuse de l'environnement et qui réduit le coût élevé d'importation et d'exportation en Afrique. En définitive, cette activité vise à améliorer la compétitivité du continent au niveau du marché mondial et à renforcer le commerce intra-africain, que ce soit par la route, les chemins de fer, les voies navigables intérieures ou les ports. Le tout, en préconisant des modes de transport à faibles émissions de carbone. Par ailleurs, la dimension liée à la gouvernance sera axée sur la normalisation des processus, tels que (a) les procédures douanières et les contrôles aux frontières; (b) les normes et les inspections des véhicules; (c) la conformité aux conventions et recommandations des Nations unies; (d) les normes relatives aux infrastructures et aux technologies de l'information et des communications (TIC); et (e) le contrôle du poids à l'essieux. Le DP4 s'efforcera de promouvoir la mise en œuvre et l'intégration du concept de « corridor SMART » en tant que partie intégrante du développement des corridors. Les innovations liées à la « logistique intelligente » seront également abordées car essentielles pour répondre en temps réel aux exigences de la demande et de l'offre du transport de fret.

**TIRER LES LEÇONS DE LA PANDÉMIE DE LA COVID-19.**

Le DP4 vise à internaliser les mesures et les enseignements tirés de la pandémie, afin d'atténuer les effets d'éventuelles crises sanitaires similaires et d'assurer la continuité des activités. Certaines des caractéristiques à prendre en compte dans la conception des politiques pourraient inclure (i) l'utilisation des outils numériques pour stimuler la collaboration entre professionnels du secteur et le dédouanement électronique par guichet unique; (ii) le renforcement de la collaboration entre les organismes de

contrôle aux frontières, afin de concevoir des régimes spéciaux permettant le dédouanement accéléré des produits essentiels; (iii) le développement de la pré-évaluation des importations par un examen préalable des documents afin de déterminer et de hiérarchiser les importations avant l'arrivée des produits; et (iv) l'encouragement de l'utilisation d'un système de garantie de transit pour réduire le coût et améliorer l'efficacité du trafic transfrontalier.

**LE TRANSPORT AÉRIEN.** En fonction des ressources disponibles, le DP4 prévoit d'aider la CAFAC ainsi que les autres parties prenantes concernées à promouvoir la mise en œuvre du MUTAA, qui reste une priorité de la CUA car jouant un rôle essentiel dans l'intégration régionale du continent. Les activités proposées comprendront un soutien à l'élaboration de meilleures politiques afin de répondre aux défis posés par la pandémie, la fiscalité, la tarification et la sécurité du transport aérien en Afrique. Toutefois, si aucun fonds n'est mis à disposition pour financer le programme de transport aérien d'ici la revue à mi-parcours, ce sous-élément sera supprimé et le présent document sera modifié en conséquence. Néanmoins, à la demande de la CAFAC, le SSATP pourrait continuer à fournir un soutien ad hoc pour la mise en œuvre du MUTAA dans le cadre du domaine thématique 1 - RCEI. Durant la période post-COVID-19, cette activité aura pour objectif de développer et/ou d'adapter les recommandations internationales relatives à la sécurité des services aériens, au contexte africain. Dans cette optique, des mesures d'hygiène strictes dans les aéroports et les avions seront envisagées ainsi que des méthodes et équipements de désinfection innovants.



## DOMAINE THÉMATIQUE 2 – MOBILITÉ URBAINE DURABLE ET ACCESSIBILITÉ (SUMA)

En raison de la congestion alarmante des villes africaines, le Programme se concentrera sur l'amélioration des transports urbains, en soutenant le développement d'un système de mobilité à faible émission de carbone, économe et efficace, créant ainsi des villes vivables et favorisant un développement économique durable. Le DP4 évaluera l'état actuel des politiques et stratégies de transport urbain en Afrique et encouragera l'utilisation d'une approche intégrée et multimodale de la mobilité. Celle-ci devra être basée sur les systèmes de transport de masse, la mobilité intelligente (*smart mobility*), l'e-mobilité et la piétonnisation. Ce cycle permettra également d'intensifier certaines activités entreprises par le DP3, tels que (a) l'évaluation et le diagnostic de la gestion de la mobilité urbaine dans les capitales et les villes secondaires; (b) l'élaboration de guides pratiques identifiant les thèmes clés prioritaires pour une mobilité urbaine durable; (c) la révision du programme de formation de Leaders en planification des transports urbains (LUTP) et la conception de nouveaux curriculums, en partenariat avec les institutions africaines et les partenaires de développement. Cela, afin de mieux ancrer les formations en mobilité urbaine au contexte local. Le DP4 fournira également un soutien ad hoc aux pays et aux municipalités pour le développement

d'un cadre institutionnel pour la gestion de la mobilité urbaine.

Les volets prioritaires retenus pour le domaine thématique 2 sont les suivants :

**FORMULER DES POLITIQUES EN FAVEUR D'UNE ACCESSIBILITÉ ET D'UNE MOBILITÉ URBAINE DURABLES ET RÉSILIENTES.** L'objectif de cette activité est de permettre aux villes africaines d'identifier les problèmes qui entravent la conception et l'exécution des politiques de transport, essentielles pour parvenir à des systèmes de mobilité urbaine durables et résilients. À cet égard, le travail de sensibilisation visera particulièrement les décideurs politiques, afin de conscientiser sur la nécessité et les avantages de l'aménagement territoriale, de la planification des transports et des questions de mobilité urbaine, et le besoin en données plus récentes dans le secteur. Les activités comprendront l'élaboration de politiques nationales de mobilité urbaine ainsi que des plans de mobilité métropolitaine, l'augmentation de la quantité et de la qualité des données disponibles, la modernisation des moyens de collecte de données et le renforcement des capacités des gouvernements pour le traitement des données. Ceci est d'autant plus urgent que la pandémie de la COVID-19 affecte de manière disproportionnée le secteur des transports, exigeant des pays africains une analyse plus précise des données de transport pour élaborer des stratégies efficaces et rationnelles contre les effets négatifs de la crise. Les recommandations politiques élaborées dans le cadre du DP4 seront axées sur (a) une meilleure intégration et une approche plus holistique de la planification urbaine et des transports; (b) la conception de systèmes de transport de masse efficaces; (c) le développement des transports non motorisés et la construction d'infrastructures; (d) la réforme et la modernisation des systèmes de

transport informels grâce à la technologie numérique; et (e) l'inclusion sociale et l'égalité des genres. Compte tenu de la crise sanitaire actuelle, les politiques de mobilité urbaine intégreront de meilleurs standards d'hygiène et une conception adéquate des véhicules de transport en commun. Le DP4 soutiendra également la mobilité intelligente (ou smart mobility) en collaboration avec le secteur numérique. L'objectif sera d'identifier les innovations technologiques adaptées au contexte africain, combler les lacunes en termes de politiques et de réglementations et ainsi transformer les transports urbains. Cette synergie entre technologie, infrastructures et personnes est désormais essentielle pour offrir des services de mobilité flexibles qui soient intégrés, sécurisés, rentables et sur demande afin de permettre une liaison jusqu'au « dernier kilomètre ». Enfin, les mesures proposées contribueront à améliorer la résilience des transports publics face aux éventuelles futures maladies transmissibles.

**LA CRÉATION D'UN CONSENSUS SUR L'UTILISATION GÉNÉRALISÉE DU CADRE EASI.** Conformément au plan de développement précédent, le DP4 continuera de promouvoir l'adoption du cadre conceptuel EASI (selon l'acronyme anglais Enable/Avoid/ Shift/Improve - signifiant « Permettre/Éviter/Reporter/ Améliorer ») pour guider l'élaboration de politiques adaptées qui répondent aux problèmes de mobilité urbaine et de durabilité.

**RENFORCER L'ADOPTION DU CADRE POUR L'ÉVALUATION DE LA MOBILITÉ URBAINE DURABLE (FSUMA).** Durant le DP3, le SSATP a réalisé une évaluation des progrès réalisés par 14 pays dans leur objectif de parvenir à une mobilité durable (grâce à un processus d'examen qui a été appliquée dans les capitales et certaines villes secondaires). Ce diagnostic a permis

d'élaborer un cadre formel pour l'évaluation de la mobilité urbaine durable adapté au contexte africain, nommé FSUMA. Il soutient l'examen et l'évaluation systématiques des politiques de transport existantes et évalue leur durabilité. Dans le cadre du DP4, il est proposé d'étendre le FSUMA pour atteindre un nombre plus important de villes, et permettre une évaluation comparative des performances. Il s'agit de créer une plate-forme qui stimulera l'émulation et favorisera les progrès au vu d'une mobilité urbaine durable dans les villes africaines. Cela permettra également de renforcer l'appropriation par les pays membres, de mettre en place un environnement propice à l'émulation internationale et à l'harmonisation des approches politiques.

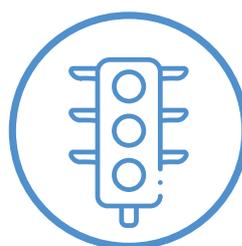
**CRÉER DES VILLES VIVABLES.** Le DP4 encouragera et soutiendra également le développement de villes "vivables" - résilientes au climat, dotées de systèmes de transport urbain efficaces, écologiques, inclusifs et sûrs - afin de répondre à la nécessité de réduire les embouteillages et la pollution urbaine. De manière spécifique, les interventions seront axées sur les questions de l'environnement et de la santé publique, qui dépendent fortement du taux de possession en véhicules privés, de la promotion de « l'énergie verte », de la qualité des carburants utilisés, et du développement des modes de transports non-motorisés tels que la marche et la bicyclette dans les villes africaines. L'utilisation des "big data" et des technologies perturbatrices sera encouragée, et le Programme veillera à la diffusion des bonnes pratiques et études de cas du DP3.

**AMÉLIORER LES PERFORMANCES DES TRANSPORTS EN COMMUN.** Le DP4 soutiendra des études analytiques portant sur l'amélioration des modes de paiement, l'implication du secteur privé et la viabilité financière des systèmes de Bus à haut

niveau de service (BRT), afin d'accélérer la réforme du transport artisanal et l'adoption des technologies numériques. L'objectif de ce travail analytique est d'améliorer les performances et les services rendus par les systèmes de transport public.

**COVID19 - REPRISE ET STRATÉGIE POST-CRISE :**

La pandémie a fortement affecté la mobilité dans les villes africaines. Le nombre de trajets effectués en transports publics a diminué en moyenne de 40 pour cent par rapport à la période d'avant crise. Les mesures de quarantaine et la réduction consécutive de la mobilité et de l'utilisation des transports en communs ont entraîné un important déficit de recettes résultant sur une crise financière pour les opérateurs. L'élaboration des politiques de transport devrait inclure des mécanismes de redressement immédiat pour répondre à la crise financière. De manière similaire, elles doivent intégrer des mesures sur le long terme pour soutenir les politiques, les réglementations et les réformes institutionnelles nécessaires pour s'adapter à la "nouvelle normalité".



**DOMAINE THÉMATIQUE 3 – SÉCURITÉ ROUTIÈRE (RS)**

Le DP4 continuera de porter une attention particulière au renforcement des capacités pour réduire le nombre de décès et de blessés graves du aux accidents de la route. En Afrique, la sécurité routière continue d'être une menace majeure à la santé publique en raison du taux alarmant de mortalité et de blessés. Bien que la sécurité routière soit un domaine

thématique autonome et distinct ayant un programme de travail spécifique, de par la nature transversale de ses activités, elle impliquera tous les autres domaines thématiques du DP4. Il est important que la sécurité routière soit pleinement intégrée dans l'ensemble des activités du SSATP. En se basant sur les atouts du Programme, l'objectif sera de faciliter, coordonner et organiser des réunions multisectorielles entre les intervenants du domaine au niveau national des Etats membres, et les professionnels au niveau africain et mondial. Le SSATP mobilisera des partenaires tels que la CUA, les CER, les Nations unies et la Commission européenne pour supporter les États membres dans l'adhérence à la Charte africaine de la sécurité routière et à l'atteinte des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations unies. Une attention plus systématique et plus structurée sera accordée à l'utilisation du 'Système sûr' (ASS) afin d'améliorer les statistiques et les performances en matière de sécurité routière.

La collaboration avec la CUA est importante pour assurer l'alignement stratégique et la complémentarité de toutes les initiatives de projets sur le continent. De même, le SSATP cherchera à renforcer les partenariats avec la CUA, la CEA, l'Envoyé spécial du Secrétaire général des Nations unies pour la sécurité routière et le Fonds d'affectation spéciale des Nations unies pour la sécurité routière. Le Programme continuera également à collaborer étroitement avec d'autres groupes multinationaux, tels que le Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF), le Partenariat mondial pour la sécurité routière, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et le Forum international des transports (ITF). Dans le domaine urbain, elle continuera à collaborer avec l'Initiative Bloomberg pour la sécurité routière mondiale (BIGRS) qui couvre

actuellement les villes d'Accra et d'Addis-Abeba et qui devrait s'étendre à trois autres villes africaines. Enfin, le SSATP renforcera la coordination avec ses partenaires de développement pour mieux tirer parti du financement dédié aux activités de sécurité routière développées dans le cadre des projets de transport.

Les domaines d'intervention prioritaires pour le domaine thématique 3 sont les suivants :

- Soutenir l'opérationnalisation de l'Observatoire africain de la sécurité routière (OASR) en tant que plateforme de mise en réseau, de suivi des performances et de renforcement des capacités des agences responsables de la sécurité routière en Afrique;
- Renforcer et améliorer la qualité de la collecte et de la gestion des données dans les pays africains;
- Améliorer les dispositions institutionnelles pour une meilleure gestion de la sécurité routière ;
- Développer et intégrer des politiques de sécurité routière efficaces et de bonnes pratiques en accord avec l'approche ASS ;
- Collaborer pour accélérer la recherche sur la sécurité routière et travailler avec les principales parties prenantes pour mieux communiquer les avantages et inciter à la réalisation d'un réseau routier plus sûr;
- Aider les pays à harmoniser leurs réglementations et pratiques en matière de sécurité routière conformément aux conventions et recommandations des Nations unies ;
- Collaborer avec les gouvernements, les organismes internationaux et le secteur privé dans le cadre d'une initiative pour la sécurité des véhicules; et
- Développer et renforcer le contenu local

du programme de leadership en matière de sécurité routière afin de renforcer les capacités de leadership sur le continent.



## DOMAINE THÉMATIQUE 4 – GESTION RÉSILIENTE DES ACTIFS ROUTIERS (RRAM)

Sous réserve d'un financement supplémentaire obtenu au cours du cycle du DP4, le SSATP prévoit de s'engager à nouveau dans la question de la gestion des actifs routiers qui posent de nombreux problèmes en Afrique. Ce domaine n'ayant pas été abordé au cours du DP3, le SSATP fera le point avec les gouvernements, les CER et les partenaires de développement afin de définir les priorités et les points critiques. L'étape suivante sera d'élaborer un nouveau plan de travail en droite ligne avec les objectifs de l'Agenda 2063 de la CUA et des principes du G20 en matière d'infrastructure de qualité, afin de renouer avec les pays membres et de parvenir à une gestion durable des actifs routiers. Le financement disponible déterminera la portée du réengagement dans ce domaine et toute autre activité d'élaboration de politiques nécessitant le soutien du SSATP. Les domaines d'interventions possibles pourraient inclure l'amélioration de l'efficacité des agences et des fonds routiers, la viabilité financière, l'adaptation au climat et la sécurité routière.

Les domaines d'intervention prioritaires pour le domaine thématique 4 sont les suivants :

**GESTION DU SECTEUR ROUTIER.** En

Afrique, la gestion efficace des actifs routiers reste un défi majeur en raison de : (a) la faible capacité de planification et de gouvernance des organisations évoluant dans le domaine; (b) le manque d'entretien systématique et planifié; (c) l'insuffisance et l'irrégularité du financement pour l'entretien des routes; (d) l'inefficacité et la mauvaise utilisation des rares fonds disponibles; (e) les facteurs politico-économiques qui affectent l'allocation des fonds d'entretien routier; et (f) la capacité technique et d'ingénierie insuffisantes des organisations du secteur routier. Bien que de nombreux défis restent à relever, certaines institutions en Afrique poursuivent des approches plus durables de la gestion du patrimoine routier, comme l'évaluation des coûts sur toute la durée de vie des infrastructures de transport, l'entretien régulier programmé et les contrats d'entretien basés sur les performances.

Les secteurs d'engagement possibles pour les États membres du SSATP sont les suivants :

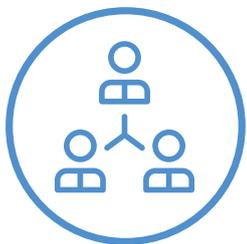
- Adopter des programmes de maintenance durables pour les infrastructures de transport existantes;
- Elaborer et mettre en œuvre des politiques visant à garantir une concurrence saine entre les modes de transport (politiques fiscales et réglementaires) et à libéraliser les tarifs des services de transport; et
- Réduire les pratiques non concurrentielles/discriminatoires telles que le "tour de rôle" pour le transport routier de fret et de marchandises, harmoniser les conditions d'entrée pour les opérateurs de transport, veiller à l'application des lois existantes en matière de circulation et réduire la surcharge des véhicules.

**GESTION DES AGENCES DU SECTEUR ROUTIER.** La performance des agences

sera évaluée afin qu'elles soient pleinement équipées pour assurer leurs rôles et responsabilités. Pour résoudre certains des problèmes qui affectent l'efficacité des agences routières et des fonds routiers, le SSATP identifiera ces derniers et fournira un soutien au développement institutionnel.

Les autres domaines pouvant être abordés dans le cadre du DP4 sont les suivants :

- Améliorer les capacités managériales et techniques du personnel impliqué dans la gestion des routes;
- Elaborer les cadres juridiques et réglementaires favorables à la création de partenariats public-privé (PPP) pour financer, gérer et exploiter les grands projets d'infrastructure de transport; et.
- Diffuser des modèles/voies pour l'acquisition et le financement efficaces des activités d'entretien courant et périodique.



### DOMAINES THÉMATIQUES TRANSVERSAUX

Bien que le transport reste un moteur essentiel de développement pour l'Afrique, son potentiel reste entravé tant que certaines questions transversales ne sont pas abordées, telles que la pandémie de la COVID-19, le développement du capital humain, la question des femmes dans le transport, les solutions numériques, le changement climatique et la décarbonisation ainsi que l'inclusion sociale. Dans cette optique, le soutien du SSATP devrait permettre d'initier la réforme vers un système de transport sûr, durable et inclusif.

Les principaux domaines thématiques transversaux qui seront soutenus dans le cadre du DP4 sont les suivants :

#### RÉPONDRE À LA PANDÉMIE DE LA COVID-19 ET AUX FUTURES CRISES SANITAIRES.

La pandémie a un impact dramatique sur le secteur des transports en Afrique et dans le monde. La précédente crise du virus Ebola a eu un impact similaire mais n'a touché qu'un nombre limité de pays. La pandémie de la COVID-19 étant toujours en cours, l'ampleur des dommages est encore inconnue et les scénarios d'après-crise ne sont pas encore clairs. Néanmoins, il est certain que du point de vue de l'aviation, de la logistique et des transports publics, la COVID-19 a complètement bouleversé le secteur des transports. Les crises sanitaires d'Ebola et de la COVID-19 ont toutes deux montré que les systèmes de transport ne sont pas préparés à faire face aux conséquences des pandémies. Les réactions, allant de la mise en œuvre de politiques de distanciation sociale à des politiques de quarantaine, ont eu d'immenses répercussions sur la mobilité des personnes et des marchandises, la continuité des services de transport et l'ensemble du secteur. Cela aura également des répercussions sur l'activité économique de la logistique, du transport de fret et des industries connexes ainsi que sur les marchés et les chaînes d'approvisionnement (*les supply chains*), les villes et les régions. Le DP4 aidera à concevoir une réponse stratégique autour de trois grands axes : (i) soutenir la continuité des services de transport vitaux pour assurer les besoins urgents en matière de mobilité pendant la crise sanitaire; (ii) assurer la viabilité financière des systèmes de transport; et (iii) élaborer des protocoles pour répondre à la "nouvelle normalité". La priorité sera accordée aux systèmes de surveillance qui suivent la propagation du virus et aux campagnes de sensibilisation le long des

corridors exposés. Le DP4 évaluera, enfin, l'impact de la COVID-19 sur le secteur des transports et adaptera sa stratégie en intégrant les enseignements tirés de cette expérience et de la conception de systèmes de transport plus résilients en Afrique ; en promouvant l'élaboration de politiques, de nouvelles réglementations et de réformes visant à moderniser le secteur, en décarbonisant et en ouvrant la voie à une reprise économique verte et durable.

A cet égard, le DP4 prévoit de développer des partenariats avec des institutions universitaires afin de : (a) créer une dynamique pour mener des recherches sur la mobilité urbaine; (b) élaborer des politiques de transport adaptées; (c) soutenir le programme de stages de jeunes diplômés (ingénieurs et économistes) afin de constituer une solide réserve de professionnels africains talentueux dans le secteur des transports; et (d) élaborer un nouveau programme d'études répondant aux nouvelles compétences nécessaires pour faire progresser le secteur des transports.

### **LES FEMMES DANS LES TRANSPORTS.**

Le secteur des transports n'est pas neutre sur le plan du genre. Les habitudes et schémas de déplacement des femmes diffèrent fortement de ceux des hommes. En conséquence, il existe une forte demande en transport plus équitable et inclusif. Avec la complexité croissante des modes de vie urbains et la multiplication des déplacements multifonctionnels des femmes, l'approche conventionnelle des services de transport doit changer pour mieux prendre en compte la manière dont elles se déplacent et assurer leur sécurité. Un autre élément clé pour garantir l'égalité des genres est d'inclure activement les femmes dans le processus décisionnel pour la planification des infrastructures, la gestion et la fourniture des services de transport. Cette activité soutenue par le

DP4 permettra de développer des politiques qui renforcent l'autonomie des femmes dans le domaine des transports, que ce soit en tant qu'utilisatrices ou en tant que professionnelles. En outre, des politiques seront élaborées pour promouvoir les bonnes pratiques en matière d'identification et de lutte contre les violences sexistes dans les transports. Le Programme analysera les meilleurs exemples au niveau mondial pour déterminer la stratégie la plus adaptée.

**SOLUTIONS NUMÉRIQUES.** Au cours des 25 prochaines années, 500 millions de personnes supplémentaires pourraient vivre dans les villes africaines, qui sont de moins en moins équipées pour assurer une mobilité durable de base à toute leur population. Parallèlement, les technologies émergentes devraient améliorer considérablement l'efficacité des systèmes de transport, contribuant ainsi à répondre à une partie de la demande existante et prévisionnel de services de transport. Les technologies perturbatrices devraient modifier considérablement la manière dont les infrastructures et les services de transport sont fournis. Le DP4 soutiendra les activités de promotion et de suivi du développement de ces technologies, et préconisera leur utilisation adaptée au contexte africain. À cet égard, le SSATP pourrait devenir la plate-forme de partage et de diffusion d'informations sur l'évolution rapide des technologies et la manière dont elle pourrait de plus en plus influencer les investissements et les politiques sectorielles des transports en Afrique.

### **DÉCARBONISATION DES TRANSPORTS.**

Le développement de systèmes de transport à faible émission de carbone est devenu une priorité pour lutter contre le changement climatique. Le transport génère actuellement environ 23 pour cent des émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES). Il s'agit d'un secteur qui est jusqu'à aujourd'hui presque totalement dépendant

des combustibles fossiles (environ 96 pour cent) pour ses besoins énergétiques, et représente environ 60 pour cent de la consommation mondiale de pétrole. Selon la plupart des projections, les émissions de GES imputables au secteur devraient augmenter au cours des prochaines décennies en raison de la demande croissante en mobilité, en particulier dans les pays en développement. Cela signifie que les investissements dans les options à faible émission carbone pour le transport des personnes et des marchandises seront essentiels pour réduire l'empreinte carbone sur le long terme, et garantir un modèle de développement socio-économique plus durable. Toutefois, en Afrique, les décisions relatives à la suppression des subventions pour le carburant et à l'introduction de la taxe carbone devraient être prises en fonction du contexte national de chaque pays et ne devraient être adoptées que progressivement. Ceci afin de limiter les perturbations socio-économiques et mobiliser un meilleur soutien de la part de la population locale. Le DP4 privilégiera les initiatives qui tiennent compte du marché et de la dynamique locale pour développer l'utilisation d'énergies plus propres et réduire les émissions de

carbone des opérations de transport. Il soutiendra également la diffusion d'informations et la communication des avantages liés aux investissements dans des systèmes de transport à faibles émissions de carbone, tels que les systèmes ferroviaires et de métro.

**INCLUSION SOCIALE.** Les objectifs de l'Agenda 2030 des Nations unies pour le développement durable garantissent une croissance économique profitable à tous les segments de la société, y compris les groupes vulnérables tels que les enfants, les personnes handicapées, les personnes âgées, les minorités, les réfugiés, les personnes déplacées involontairement et les migrants. Dans le cadre du DP4, le SSATP mènera des travaux d'analyse pour soutenir le développement de politiques qui garantissent à la fois l'accessibilité et l'inclusion de tous les groupes sociaux dans les systèmes de transport notamment ceux qui sont victimes de discrimination et d'exclusion en raison d'un handicap, du genre, des origines, des revenus, de l'âge ou d'autres caractéristiques socio-économiques.

# PLAN DE FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DU DP4

La réalisation des objectifs du Programme dépendra de la disponibilité d'un financement adéquat pour mettre en œuvre les activités prévues dans le cadre des domaines thématiques primaires et secondaire proposés. La nature modulaire et évolutive des activités du DP4 offre une certaine flexibilité de mise en œuvre en fonction du budget final. Pour le moment, les chiffres des décaissements sont basés sur un scénario de budget conservateur (cas de base). Les activités de chaque domaine thématique seront ajustées en fonction des ressources réelles mises à disposition du Programme.

**BUDGET PRÉVISIONNEL DU DP4.** Le total des contributions en espèces et en nature est estimé à environ 20 millions de dollars US durant le cycle de mise en œuvre du DP4 qui s'étend sur cinq ans (du 1er janvier 2021 au 31 décembre 2025).

**ESTIMATIONS DES DÉPENSES.** Les principales catégories de dépenses prévues pour le DP4 seront les suivantes (a) services de consultance ; (b) ateliers ; (c) réunions annuelles ; (d) gestion des connaissances et communication ; (e) supervision des activités par l'équipe du SSATP ; et (f) gestion administrative du Programme.

La répartition préliminaire des principales catégories de dépenses du DP4 sont telles qu'indiquées ci-dessous :

**SOUTIEN À LA GESTION, À L'ADMINISTRATION ET À LA MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME (environ 15 pour cent du scénario budgétaire de base):** Il s'agit d'un coût relativement fixe qui couvre le temps consacré par le personnel du SSATP à

la gestion et à l'administration du Programme, y compris le suivi et la supervision, les réunions du comité exécutif, les service des groupe d'experts indépendants, les rapports d'avancement du Programme, la revue à mi-parcours, les rapports annuels et la préparation d'autres documents nécessaires à la gestion globale et à la continuité des activités du Programme. Cela n'inclut pas les coûts de supervision des activités spécifiques aux domaines thématiques.

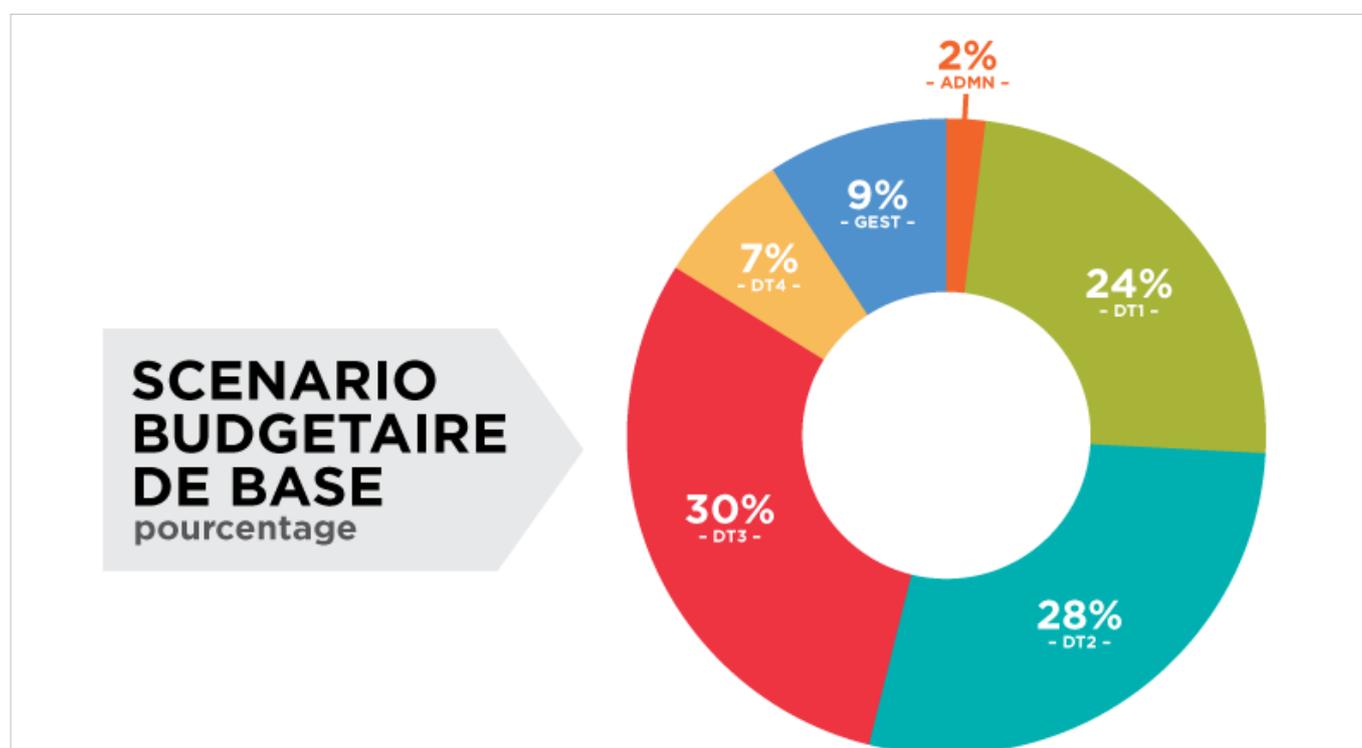
**GESTION, DIFFUSION ET VULGARISATION DES CONNAISSANCES (environ 5 pour cent du scénario budgétaire de base):** Il couvrira les efforts de communication, de diffusion et de promotion des activités et de leurs résultats, y compris les frais de personnel du responsable de la communication et les services de consultance soutenant ces activités de conception et de diffusion.

**ACTIVITÉS DES DOMAINES THÉMATIQUES (environ 70 pour cent du scénario budgétaire de base):** Cela comprend les services de consultance, les ateliers, les événements pour la diffusion et le partage des connaissances, les publications et les activités de communication spécifiques liées aux domaines thématiques. Les frais de personnel du SSATP pour la gestion et la supervision de ces activités sont également inclus dans cette catégorie. Les domaines thématiques 1, 2 et 3 seront financés dans un premier temps. Si des ressources supplémentaires sont mobilisées, le domaine thématique 4 et les activités liées au transport aérien seront intégrés, en tenant compte des priorités des partenaires de développement.

**RÉUNIONS ANNUELLES (environ 10 pour cent du scénario budgétaire de base):** Cela inclut le coût total de : (a) la préparation des réunions annuelles par le personnel et les consultants du SSATP, (b) la participation des États membres et des parties prenantes parrainées par le SSATP, (c) les divers services logistiques pour l'organisation des réunions, et (d) les services de publication, de traduction et d'interprétation en rapport avec la réunion.

Un examen détaillé des dépenses du DP4 sera effectué au cours de la revue à mi-parcours afin de garantir une utilisation efficace des ressources. La figure 1 suivante présente la répartition des coûts entre les domaines thématiques et les autres catégories dépenses. La figure 2 montre l'évolution des décaissements sur les 5 dernières années du Programme.

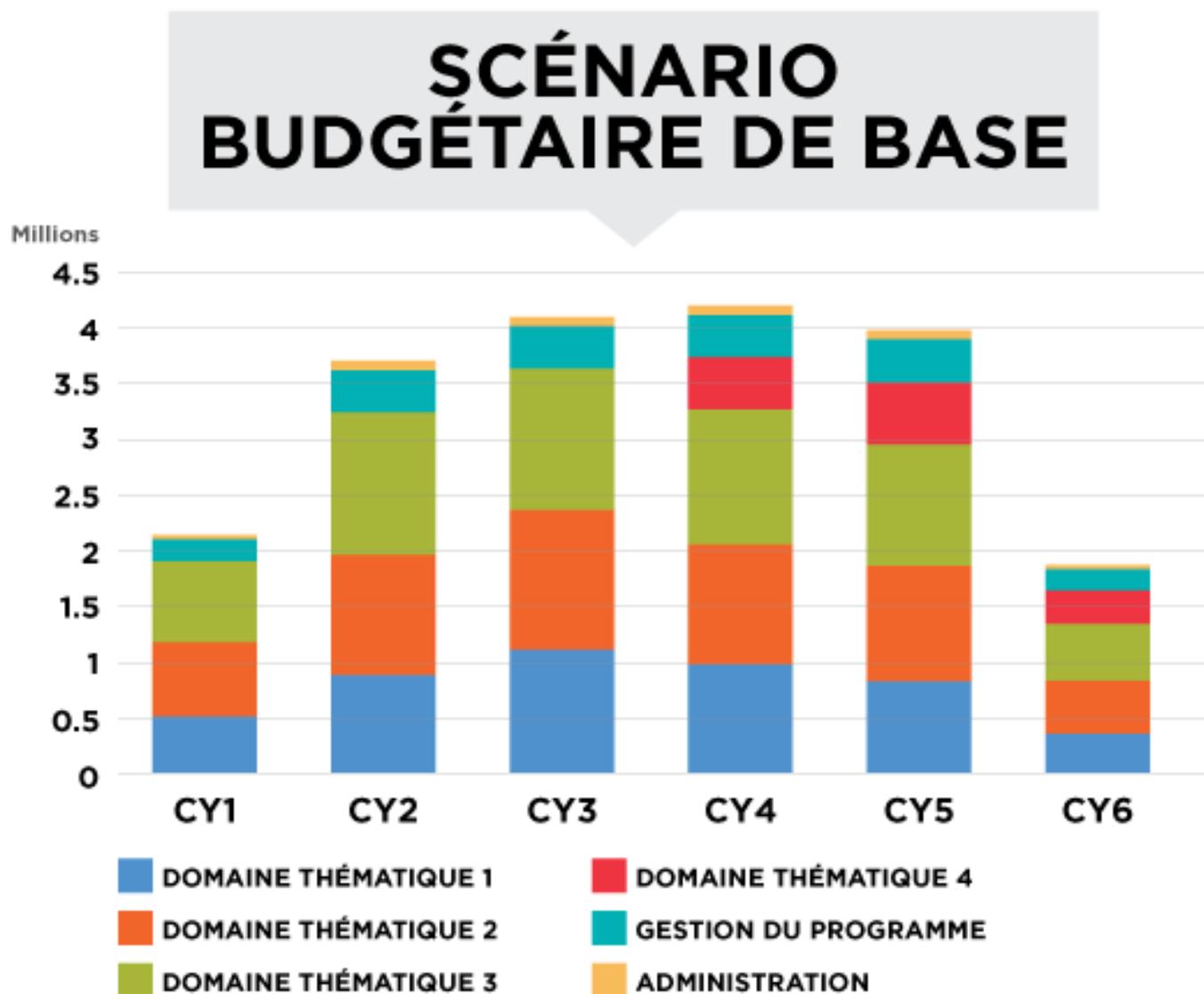
**FIGURE 1. RÉPARTITION PRÉVISIONNELLE DES COÛTS SELON LES DOMAINES THÉMATIQUES ET LES AUTRES CATÉGORIES DE DÉPENSES**



**DÉCAISSEMENTS PRÉVUS PAR AN.** Le DP4 sera officiellement lancé au début ou au milieu de l'année civile 2021 (CY), qui correspond à l'année fiscale 2021 ou 2022 de la Banque mondiale (FY), respectivement. Dans l'un ou l'autre des cas, les activités initiales du DP4 impliqueront le recrutement de consultants et l'élaboration de notes conceptuelles et de termes de référence en consultation avec les parties prenantes. Les activités sur le terrain commenceront donc à la fin de la FY 2022 ou au début de la FY 2023. Le DP4 devrait s'achever au cours de la FY 2026.

Néanmoins, les chiffres des décaissements sont estimés sur la base des CY. Avec une moyenne de 4,0 millions de dollars US par an entre la CY 2021 (second semestre : Juillet à Décembre 2021) et la CY 2026 (premier semestre : Janvier à Juillet 2026), le profil de décaissement projeté du DP4 devrait être conforme à celui du DP3. Voir la figure 2 pour les décaissements prévisionnels du DP4.

FIGURE 2. DÉCAISSEMENTS PRÉVUS PENDANT LA PÉRIODE DE MISE EN ŒUVRE DU DP4



# CADRE DE RÉSULTATS (CR)

**LE CADRE DE RÉSULTATS (CR).** Celui-ci est conçu pour mieux évaluer les performances, les résultats et les activités prévus par le DP4. Ceux-ci soutiennent la vision d'un continent africain intégré bénéficiant d'une bonne connectivité régionale, d'une mobilité urbaine efficace et de services de transport sûrs et durables. Le cadre de résultats a également été élaboré pour mieux mettre en évidence et exploiter les points forts du SSATP afin d'assurer la continuité des travaux entrepris au cours du cycle du DP3. La conception de ce cadre de résultats garantit que les objectifs, résultats et produits visés par le DP4 sont réalistes et réalisables dans les délais et les ressources disponibles. La revue à mi-parcours de 2019 pour le cycle du DP3 (2016-2020) a souligné l'existence d'un écart important entre le financement disponible et les objectifs ainsi que les activités qui étaient prévus dans le cadre de résultats du DP3. Cette leçon a été pleinement intégrée lors de la conception du DP4, qui présente un cadre de résultats veillant à faire correspondre les ressources

réelles disponibles avec les résultats et les produits prévus.

## PRINCIPES DU CADRE DE RÉSULTATS.

Ce dernier est le document d'orientation qui englobe les objectifs et réalisations (dénommé « produits ») prévus dans le cadre des activités financées par les domaines thématiques du DP4, tout en précisant leurs indicateurs respectifs. Le cadre de résultats est en grande partie un tableau basé sur les « produits » qui relie l'achèvement de ces derniers avec la réalisation des objectifs. En général, les « produits » sont sous le contrôle du SSATP, tandis que les objectifs nécessitent un plaidoyer, un soutien et un engagement de la part des bénéficiaires. Voir l'annexe 1 pour le cadre de résultats préliminaire du DP4.



# ANNEXE I - CADRE DE RÉSULTATS PRÉLIMINAIRE

## CADRE DE RÉSULTATS POUR LE DOMAINE THÉMATIQUE 1 Connectivité régionale et intégration économique (RCEI)

Objectif/Résultat/Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<b>Faciliter le développement d'un réseau de transport continental mieux connecté, multimodal et à faible émission de carbone plus efficace, afin de renforcer l'activité économique et la compétitivité commerciale de l'Afrique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amélioration des performances de transit des deux corridors de transport économique sélectionnés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapports des CER et des Observatoires</li> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
<b>Résultat 1</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement d'une stratégie de transport à long terme pour le continent, alignée sur le Document de politique de transport continental (CTPP) afin de répondre aux défis de transport de l'Agenda 2063</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La stratégie à long terme de la CUA a été finalisée et adoptée avant la fin de l'année 2024</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents de la CUA</li> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
<b>Produits</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
1.1. Assistance à la CUA sur les initiatives politiques visant à promouvoir l'achèvement des chaînons manquants sur les réseaux de la Route transafricaine et du Rail transafricain	<ul style="list-style-type: none"> <li>Initiatives politiques adoptées et soutenues par la CUA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les documents de l'AUC Publications et</li> <li>rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
1.2. Assistance à la CUA pour la définition de normes et de standards communs pour le Réseau ferroviaire africain	<ul style="list-style-type: none"> <li>La CUA a adopté les spécifications et les normes communes (tels que ceux relatifs aux charges à l'essieu et à la signalisation) pour le Réseau ferroviaire africain à la fin de l'année 2025</li> </ul>	
1.3. Assistance pour le développement du Plan d'action de Dar es Salaam sur les Autoroutes transafricaines	<ul style="list-style-type: none"> <li>Progression dans la mise en œuvre du Plan d'action de Dar es Salaam</li> </ul>	
1.4. Aider à relever les défis: sécurité, accès aux infrastructure, réglementation du transport fluvial	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recommandations publiées avant la fin de l'année 2023 pour la sécurité, l'infrastructure et la réglementation du transport fluvial</li> </ul>	
1.5. Élaborer une Charte maritime africain révisée et promouvoir sa mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> <li>Révisions du projet final de la Charte maritime africaine d'ici fin 2024</li> </ul>	

Résultat 2	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> <li>Atteindre un consensus sur le cadre conceptuel pour la fonctionnalité du développement d'un corridor économique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cadre conceptuel pour les corridors économiques finalisé et soumis aux CER/pays d'ici 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les décisions prises par les CER, les pays et les corridors</li> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
2.1. Directives de mise en œuvre pour les institutions de gestion des corridors	<ul style="list-style-type: none"> <li>Directives achevées et promues d'ici la fin de l'année 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
2.2. Adoption d'un cadre stratégique pour des plans de développement de corridors, basés sur la performance	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les CER/pays ont adopté des stratégies pour établir un plan développement des corridors basé sur la performance, d'ici la revue à mi-parcours</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les décisions de la CUA, des CER, des pays et des corridors</li> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
2.3. Transformation des corridors de transport existants en corridor économique SMART	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les CER/pays ont réalisé la transformation d'un corridor de transport en un corridor économique SMART d'ici la revue à mi-parcours</li> </ul>	
2.4. Amélioration des temps de transit et progrès réalisés dans la facilitation des échanges dans trois corridors clés	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluation annuelle de trois corridors clés (corridor Nord, corridor CEMAC et corridor Maputo) pour suivre les progrès réalisés dans l'amélioration des temps de transit</li> </ul>	
2.5. Normalisation des procédures, telles que celles des contrôles aux frontières, les normes et les inspections des véhicules, la conformité aux conventions des Nations unies et les résolutions adoptées par les États membres pour appliquer les principes du corridor SMART afin de permettre la création d'une Zone africaine de libre-échange	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recommandations pour améliorer l'efficacité des méthodes de travail et élever les standards relatifs aux normes et inspections des véhicules pour qu'elles soient conformes aux conventions et recommandations internationales</li> </ul>	
2.6. Grâce aux CCT-CER, renforcer la capacité des institutions à travailler aux côtés du SSATP et de ses parties prenantes pour assurer l'application pratique des politiques et la gouvernance de corridors opérationnels et efficaces	<ul style="list-style-type: none"> <li>Participation structurée à des réunions de haut niveau sur les transports et les corridors économiques SMART</li> </ul>	
Résultat 3	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rendre effectif le cadre réglementaire du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niveau de mise en œuvre des mesures concrètes, d'ici la fin de l'année 2022 (au moins 2/3 des États membres et un niveau moyen de mise en œuvre de 80%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents de la CUA et/ou de la CAFAC</li> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<b>TRANSPORT AÉRIEN</b>		
3.1. Soutien à la CAFAC dans la mise en œuvre du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les documents politiques et les règlements appropriés pour la surveillance de la MUTAA sont disponibles d'ici la fin de l'année 2022</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le compte rendu de la CAFAC pour la réunion de Coordination des parties prenantes</li> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
3.2. Soutien à la CAFAC pour aider les États membres, les RSOO et les NCAA à atteindre les objectifs de sécurité d'Abuja et/ou de Windhoek	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tous les pays membres de la MUTAA atteignent l'objectif de sécurité d'Abuja (équivalent à une mise en œuvre effective ou <i>Effective Implementation</i> - EI <math>\geq 60</math> %)</li> </ul>	

## CADRE DE RÉSULTATS POUR LE DOMAINE THÉMATIQUE 2

### Mobilité urbaine durable et accessibilité (SUMA)

Objective/Outcome/Outputs	Indicateurs	Moyens de vérification
<b>Soutenir le développement de systèmes de mobilité urbaine accessibles et à faible émission de carbone afin de créer des villes vivables et de favoriser un développement économique durable</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les réalisations sont mesurées en fonction des progrès réalisés dans le cadre de la FSUMA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport de l'outil d'autocontrôle FSUMA développé</li> </ul>
Résultat 1	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> <li>Favoriser la collecte de données dans les pays/villes identifiés afin d'étayer le développement de politiques de mobilité urbaine durables et rationnelles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adoption par les 10 pays/villes sélectionnés des politiques de mobilité urbaine durable et d'accessibilité, d'ici la Revue à mi-parcours (MTR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents de politique nationale et locale</li> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
Outputs	Indicateurs	Moyens de vérification
1.1. Développement du Cadre FSUMA pour un meilleur diagnostic des systèmes de mobilité urbaine et des progrès des pays	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapports sur le cadre FSUMA examinés et approuvés au niveau des pays/gouvernements locaux avant la fin de l'année 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
1.2. Rapports d'évaluation ainsi que rapports sur les politiques/stratégies employées dans les capitales et certaines villes secondaires	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapports d'évaluation portant sur 10 villes, dont 8 villes secondaires, examinés et approuvés au niveau des pays/gouvernements locaux avant la fin de l'année 2023</li> </ul>	
1.3. Recommandations sur les thèmes prioritaires pour une mobilité urbaine et un modèle de gestion durables	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recommandations élaborées et adoptées d'ici la Revue à mi-parcours (MTR)</li> </ul>	
1.4. Document de travail sur les femmes africaines dans les transports	<ul style="list-style-type: none"> <li>Document de travail finalisé et publié d'ici la MTR</li> </ul>	
1.5. Document d'orientation sur la pollution atmosphérique urbaine dans les villes africaines	<ul style="list-style-type: none"> <li>Document d'orientation publié d'ici la MTR</li> </ul>	
1.6. Document d'orientation sur la piétonnisation dans les villes d'Afrique.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Document d'orientation publié d'ici la MTR</li> </ul>	
1.7. Guide pratique sur les politiques relatives aux options à faible teneur en carbone	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guide pratique élaboré et adopté d'ici la MTR</li> </ul>	
1.8. Note politique / guide pratique pour l'adoption de la mobilité intelligente dans certains pays	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guide pratique élaboré et adopté d'ici la MTR</li> </ul>	

## ANNEXE I - CADRE DE RÉSULTATS PRÉLIMINAIRE

Résultat 2	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> <li>Établir un consensus sur l'utilisation généralisée du cadre EASI (<i>Enable/Avoid/Shift/Improve</i>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>12 pays/villes ont élaboré des politiques/plans de mobilité basés sur le cadre EASI<sup>1</sup> d'ici à la fin de l'année 2024</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
Résultats	Indicateurs	Moyens de vérification
2.1. Développement de plans de mobilité urbaine basés sur le cadre EASI en collaboration avec l'initiative MYC ( <i>Mobilize Your City</i> ) <sup>2</sup>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 Plans de mobilité urbaine élaborés et adoptés avant la fin de l'année 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
2.2. Élaboration de guide pratique pour les réformes du transport informel en utilisant les nouvelles technologies (SHIFT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guide pratique élaboré avant la fin de l'année 2022 et 4 pays engagés dans la restructuration des services de transport informels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
2.3. Note technique sur l'amélioration des modes de paiements des transports en commun (IMPROVE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Note technique publiée à la fin de l'année 2022 et 6 pays initie la collecte des tarifs sans espèces</li> </ul>	
2.4. Cadre réglementaire pour la viabilité financière des BRT en Afrique (ENABLE)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cadre élaboré et diffusé avant la fin de l'année 2022 et 3 pays ont adopté le dit Cadre</li> </ul>	
2.5. Élaboration d'un guide pratique visant à promouvoir les transports non motorisés (AVOID)	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 pays engagés dans des réformes pour promouvoir les transports non motorisés</li> </ul>	
Résultat 3	Indicateurs	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer la capacité des planificateurs de transport de certains pays et/ou villes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>100 décideurs, leaders de la planification de la mobilité urbaine, ont participé aux événements de haut niveau du SSATP d'ici la fin de l'année 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> <li>Compte rendu des événements</li> </ul>
Résultats	Indicateurs	Moyens de vérification
3.1. Organiser annuellement la formation LUTP pour les pays anglophones et francophones	<ul style="list-style-type: none"> <li>Une session LUTP est organisée chaque année pour chaque groupe de pays (francophone et anglophone)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
3.2. Réviser les programmes actuels du LUTP et concevoir de nouvelles formations sur la mobilité urbaine en collaboration avec les bailleurs de fonds du SSATP, les institutions africaines et les partenaires locaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nouveaux programmes d'études conçus en partenariat avec les bailleurs de fonds, les Institutions africaines et les partenaires locaux</li> </ul>	
3.3. Organiser des forums nationaux sur la mobilité urbaine	<ul style="list-style-type: none"> <li>Deux forums nationaux sont organisés chaque année</li> </ul>	
3.4. Exploiter l'utilisation des plateformes numériques pour la mise en place de formations et de réunions à distance	<ul style="list-style-type: none"> <li>La moitié des formations/réunions sont organisées de manière virtuelle</li> </ul>	

## CADRE DE RÉSULTATS POUR LE DOMAINE THÉMATIQUE 3

### Sécurité routière (RS)

Objectif/résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
<b>Une plus grande appropriation de l'Approche du 'Système sûr' (ASS) afin d'améliorer la gestion de la sécurité routière en Afrique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 pays membres ayant adopté les politiques et les stratégies fondées sur l'approche "Système sûr"</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Documents sur les politiques et stratégies nationales</li> </ul>
<b>Résultat 1</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>L'appropriation par les États membres des stratégies et des plans de sécurité routière alignés sur les objectifs des Plans d'action mondiaux et africains des Nations unies</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8 pays ont adopté des stratégies incluant les principes du 'Système sûr'</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> <li>Documents nationaux</li> <li>Révision des stratégies existantes</li> </ul>
<b>Produits</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
1.1. Élaborer un cadre pour les stratégies et les plans de sécurité routière en s'appuyant sur l'approche du Système sûr	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cadre élaboré, adopté et mis en œuvre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> <li>Documents nationaux</li> </ul>
1.2. Promouvoir la formulation et la mise en œuvre d'une politique et d'une stratégie efficaces en matière de sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> <li>3 ateliers/événements régionaux organisés pour diffuser et promouvoir la mise en œuvre de politiques et de stratégies de sécurité routière conformes à l'approche « Système sûr », aux objectifs des Nations unies et aux objectifs du Plan d'action africain d'ici la MTR</li> </ul>	
1.3. Diffuser et faire connaître les bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière, conformément au Plan d'action pour l'Afrique	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 événements régionaux et sous-régionaux organisés pour promouvoir les bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière d'ici la MTR</li> </ul>	
1.4. Diffuser et faire connaître la méthode d'élaboration de cadres nationaux pour le suivi de la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 pays assurent un suivi et rendent compte de la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique, d'ici la MTR</li> </ul>	
<b>Résultat 2</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Dispositions institutionnelles efficaces en matière de sécurité routière et leadership dans la gestion de la sécurité routière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2 pays membres équipés d'entités/institutions performantes et leaders en matière de sécurité routière d'ici à la fin de l'année 2025</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> <li>Documents nationaux</li> </ul>

## ANNEXE I - CADRE DE RÉSULTATS PRÉLIMINAIRE

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<p>2.1. Renforcer les capacités de gestion des principales entités/institutions de sécurité routière</p> <p>2.2. Créer une masse critique d'experts qualifiés en matière de sécurité routière en Afrique</p> <p>2.3. Créer les conditions permettant aux organisations de la société civile et au secteur privé, en particulier aux compagnies d'assurance et aux entreprises liées au transport routier, de participer activement aux activités de sécurité routière</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>10 chefs d'entités responsables de la sécurité routière ont suivi des cours de leadership en sécurité routière d'ici la MTR</li> <li>Un programme d'études standardisé est élaboré et mis en œuvre en collaboration avec une université en Afrique, d'ici la MTR</li> <li>Inclusion des organisations du secteur privé et de la société civile dans 3 entités de sécurité routière d'ici la fin de l'année 2024</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> <li>Rapports des universités participantes</li> <li>Documents nationaux</li> </ul>
Résultat 3	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> <li>Harmonisation de la collecte et de l'analyse des données sur la sécurité routière pour faciliter les comparaisons régionales</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Directives/cadre réglementaire sur la collecte et l'analyse des données de base complétées et diffusées d'ici la MTR</li> <li>Élaboration d'un programme d'études et mise en place d'une formation sur la gestion des données d'ici la MTR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<p>3.1. La création de l'Observatoire africain de la sécurité routière (OASR) en tant que plateforme de suivi des performances en matière de sécurité routière en Afrique</p> <p>3.2. Collecte, analyse et partage de données harmonisées sur les accidents de la route.</p> <p>3.3. Collaborer avec les universités/instituts de recherche pour mener des recherches sur la sécurité routière en Afrique, la formation ainsi que la communication et la sensibilisation sur les avantages de la construction de réseaux routiers plus sûrs</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L'OASR est créé sous l'égide de la CUA et le rôle de coordination du SSATP est officialisé d'ici la fin de l'année 2022. De même, le site web de l'OASR est créé d'ici fin 2022 pour servir de source d'information et permettre le suivi des progrès des pays africains</li> <li>10 pays communiquent et partagent les données collectées sur la base du système de régime harmonisé, conformément aux bonnes pratiques des systèmes internationaux pour la collecte de données</li> <li>Résultats des travaux de recherche diffusés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>

## CADRE DE RÉSULTATS POUR LE DOMAINE THÉMATIQUE 4

### Gestion résiliente des actifs routiers (RRAM)

Objectif/résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
<b>Gestion durable du patrimoine routier grâce à des agences routières, des Fonds d'entretien routiers et des systèmes de gestion des routes plus efficaces</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Preuves tangibles sur l'amélioration de l'efficacité des agences routières (comparaison entre les frais de personnel et le budget d'entretien des routes)</li> <li>Preuve d'une meilleure viabilité des Fonds routiers (fonds de couverture de l'entretien accru)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapports par pays</li> <li>Rapports de l'AFERA (fonds routiers)</li> <li>Rapports de l'AGEPAR (agences routières)</li> </ul>
<b>Résultat 1</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Renforcer l'initiative de gestion des actifs routiers en Afrique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Un Mémoire d'accord pour relancer l'initiative de gestion des routes est signé entre le SSATP et l'Association des fonds d'entretien routiers (AFERA) et l'Association des gestionnaires et des partenaires africains de la route (AGEPAR), d'ici la MTR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> <li>Rapports de l'AFERA</li> <li>Rapports de l'AGEPAR</li> </ul>
<b>Produits</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
1.1. Compléter l'examen de la gestion des routes en Afrique qui fait état de la conformité des pratiques actuelles des agences routières, des Fonds routiers et des systèmes de gestion avec les lignes directrices du SSATP	<ul style="list-style-type: none"> <li>Examen terminé et diffusé à l'AFERA et à l'AGEPAR d'ici la mi-année 2022</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications du SSATP et rapports d'avancement</li> <li>Rapports de l'AFERA</li> <li>Rapports de l'AGEPAR</li> </ul>
<b>Résultat 2</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Introduire des coûts d'investissements basés sur le cycle de vie des infrastructures et de meilleures pratiques d'entretien pour garantir des actifs routiers plus durables et plus résilients</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4 agences routières ont adopté les plans de la Gestion résiliente des actifs routier (RRAM)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications du SSATP et rapports d'avancement</li> <li>Rapports de l'AFERA</li> <li>Rapports de l'AGEPAR</li> </ul>
<b>Produits</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
2.1. Mettre en œuvre des pratiques plus rationnelles, basées sur des données d'analyse, afin d'améliorer la durabilité et l'aptitude au service des infrastructures routières	<ul style="list-style-type: none"> <li>Les bonnes pratiques pour améliorer la durabilité et la résilience des actifs routiers ont été développées et diffusées à 20 Gouvernements et agences sectorielles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
<b>Résultat 3</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en place de fonds routiers de troisième génération pour améliorer la durabilité et l'aptitude au service des infrastructures routières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Adoption des principes des Fonds routiers de 3<sup>ème</sup> génération sous la forme d'une déclaration signée par l'AFERA et l'AGEPAR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> <li>Rapports de l'AFERA</li> <li>Rapports de l'AGEPAR</li> </ul>
<b>Produits</b>	<b>Indicateurs</b>	<b>Moyens de vérification</b>
3.1. Élaboration d'un cadre réglementaire et des principes directeurs pour la mise en place des fonds routiers de 3 <sup>ème</sup> génération	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport d'un fonds routier de 3<sup>ème</sup> génération adopté d'ici la fin de l'année 2023</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>

## CADRE DE RÉSULTATS POUR LES THÈMES TRANSVERSAUX

Thème transversal 1	Indicateurs	Moyens de vérification
<p><b>DÉVELOPPEMENT DU CAPITAL HUMAIN</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Officialiser le partenariat avec l'Association des universités africaines</li> <li>• Promouvoir la recherche dans le secteur des transports au niveau du Réseau des universités africaines</li> <li>• Développer les capacités des jeunes professionnels africains dans le secteur des transports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Protocole d'accord est signé avant la fin de l'année 2022</li> <li>• Au moins deux documents de recherche sont rédigés chaque année dans le cadre d'un ou plusieurs domaines thématiques du SSATP</li> <li>• Le SSATP accueille chaque année 5 stagiaires venant des universités africaines ayant un profil d'ingénieur ou d'économiste</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publications du SSATP et rapports d'avancement</li> <li>• Rapports des universités</li> </ul>
<p><b>Thème transversal 2</b></p> <p><b>TRANSPORT À FAIBLE ÉMISSION DE CARBONE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communiquer les avantages des mesures d'atténuation et d'adaptation aux impacts du changement climatique ainsi que l'importance d'un financement adéquat pour la mise en œuvre de ces mesures, afin de permettre aux États membres de développer une politique de résilience au climat efficace</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffusion des bonnes pratiques relatives au transport à faible émission de carbone permettant l'atténuation et l'adaptation aux impacts du changement climatique, qui devront être pris en compte dans les politiques des États membres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
<p><b>Thème transversal 3</b></p> <p><b>LES FEMMES DANS LES TRANSPORTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promouvoir des politiques et des plans qui renforcent l'autonomie des femmes dans le domaine des transports</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au moins deux événements de plaidoyer organisés ou soutenus par le SSATP pour s'assurer que les besoins des femmes en sont pris en compte dans la conception des politiques de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
<p><b>Thème transversal 4</b></p> <p><b>SOLUTIONS NUMÉRIQUES ET TECHNOLOGIES PERTURBATRICES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutenir l'utilisation de solutions/ technologies numériques qui permettront d'améliorer les transports</li> <li>• Surveiller et vulgariser l'utilisation des technologies perturbatrices dans le secteur des transports adapté au contexte africain</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le rapport sur l'utilisation de solutions numériques pour la réforme des systèmes de transport informels est complété et publié</li> <li>• Un répertoire est tenu et diffusé portant sur des exemples d'utilisation des technologies, à savoir : le suivi et le contrôle en temps réel des véhicules, les véhicules autonomes, les systèmes de collecte des tarifs et l'élaboration des politiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>

Thème transversal 5	Indicateurs	Moyens de vérification
<b>INCLUSION SOCIALE</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Promouvoir un meilleur accès des groupes vulnérables aux infrastructures et aux services de transport</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diffuser les bonnes pratiques en matière de politiques de mobilité urbaine inclusive qui tiennent compte des besoins particuliers des groupes vulnérables</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
Thème transversal 6	Indicateurs	Moyens de vérification
<b>RÉPONSE À LA PANDÉMIE DE LA COVID19 ET RÉSILIENCE FACE AUX FUTURES PANDÉMIES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Soutenir la continuité des services transports de base pour assurer les besoins urgents en mobilité pendant la crise sanitaire</li> <li>Traiter de la question de la viabilité financière à court et à long terme</li> <li>Développer des protocoles axés sur la nouvelle normalité. A cet effet, une attention particulière sera accordée aux systèmes de surveillance pour suivre la propagation des maladies et aux campagnes de sensibilisation le long des corridors très exposés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rapport décrivant les mesures à prendre pour que les transports essentiels fonctionnent en toute sécurité</li> <li>De nouveaux plans financiers, tenant compte de la nouvelle normalité, ont été adoptés</li> <li>Diffusion de bonnes pratiques axées sur la situation d'après-crise</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP</li> </ul>
Thème transversal 7	Indicateurs	Moyens de vérification
<b>ELARGIR LES PARTENARIATS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prospection de nouveaux partenaires de développement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>5 partenaires de développement contactés d'ici la MTR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Publications et rapports d'avancement du SSATP.</li> </ul>

1 En ce qui concerne l'élaboration de plans de mobilité urbaine, la priorité sera accordée aux pays dont les systèmes de transport urbain ont été évalués dans le cadre du DP3 et qui ont déjà en place les politiques de transport adéquates.

2 *Mobilize Your City* (MYC) est une initiative de l'Agence française de développement (AFD) visant à soutenir le développement de plans de mobilité urbaine à long terme, durables et efficaces sur le plan climatique dans différentes villes d'Afrique. L'initiative soutient actuellement des villes telles que Maputo (Mozambique), Dodoma (Tanzanie), Dire Dawa (Ethiopie), Bouaké (Côte d'Ivoire), Dakar (Sénégal) et Lomé (Togo). Le SSATP vise à soutenir et à compléter ces études en utilisant le Cadre EASI et en tirant parti de son expérience sur le continent pour garantir l'adoption et la mise en œuvre efficaces des plans développés par les pays membres..

# ANNEXE II - EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES DU DP3

Ce qui suit est un large éventail d'exemples d'activités mises en œuvre et de cas de bonnes pratiques soutenus par le DP3 en Afrique. Pour plus d'exemples, veuillez consulter le site web du SSATP ([www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)).

## 1. LES OUTILS POUR ACCÉLÉRER L'INTÉGRATION RÉGIONALE.

Le transport transfrontalier en Afrique est caractérisé par de longs retards et des procédures fastidieuses aux frontières, des tarifs de transit punitifs et arbitraires, des restrictions et un manque de sécurité pour les usagers des transports. Ces problèmes entravent non seulement le transport intrarégional et international - le rendant long, coûteux et incertain - mais ils ont également un impact sur le commerce en rendant les exportations d'un pays moins compétitives sur les marchés internationaux et en augmentant le prix des importations. Pour relever ces défis, de nombreux pays africains ont introduit le concept du poste frontière à guichet unique (*One Stop Border*

*Post* - OSBP) à leurs frontières terrestres. Néanmoins, la quantification de l'impact des OSBP pleinement opérationnels sur les temps de passage des frontières s'est avérée difficile jusqu'à récemment.

“ En général, les avantages qui peuvent être et qui seront tirés du TMS à l'avenir profiteront à tous les utilisateurs du système tels que les transporteurs, les transitaires, les expéditeurs, les propriétaires de cargaisons, les institutions de gestion des corridors, les institutions gouvernementales, les autorités fiscales et toute personne ou organisation impliquée dans l'industrie du transport ou de la logistique. ”

### Mike Fitzmaurice

Directeur exécutif, *Fédération des associations de transport d'Afrique orientale et australe (FESARTA)*

Pour évaluer l'impact des OSBP, le SSATP a développé un système de surveillance des camions (*Truck Monitoring System* - TMS) basé sur le web pour analyser les temps de passage des frontières et les itinéraires de camionnage en utilisant les données GPS obtenues des systèmes de gestion des flottes de camions et des systèmes de suivi des douanes. Développé en étroite collaboration avec les institutions de gestion des corridors (*Corridor Management Institution* - CMI) d'Afrique orientale et australe et la Fédération des associations de transport d'Afrique orientale et australe

(FESARTA), le TMS fournit des rapports et des indicateurs mesurant les temps de passage des frontières et de camionnage à différents points d'étranglement le long des principaux corridors internationaux

de la sous-région, y compris aux postes frontières, aux ponts-bascules fixes et dans les zones métropolitaines.

Lancé en 2017, et initialement hébergé par le SSATP, le TMS couvre actuellement 42 postes frontières et 50 routes à travers l'Afrique de l'Est et du Sud avec des routes supplémentaires en cours d'étude. En raison du niveau élevé de pénétration des systèmes de suivi GPS et de gestion des flottes, le TMS a été capable d'extraire des données sur les mouvements d'une grande flotte de camions dans la sous-région. En avril 2018, le système avait recueilli environ 21,3 milliards de points de données GPS.

Grâce à la page sécurisée du site web du TMS, les utilisateurs enregistrés - à savoir les associations/fédérations régionales de l'industrie du transport et de la logistique, les CER, les CMI, les partenaires de développement et les organisations internationales et continentales - ont accès à 29 rapports d'activités via sept tableaux de bord interactifs surveillant les frontières (temps d'arrivée aux frontières, itinéraires et vitesses de circulation, activités aux frontières, zones économiques, itinéraires variables, utilisation des usagers et certaines cartes de voyage). Ces rapports permettent finalement aux utilisateurs d'évaluer les temps de transit totaux le long de corridors identifiés, de comprendre les schémas d'arrivée à chaque frontière, de visualiser les échanges transfrontaliers ainsi que les itinéraires des camions, entre autres.

## **2. L'ÉLABORATION DE POLITIQUES EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ URBAINE.**

Proposer une réponse durable à la demande croissante de services de mobilité urbaine

est une préoccupation urgente et une priorité pour le SSATP, car plus de la moitié de la population africaine vivra bientôt dans des zones urbaines. S'efforçant d'aider les villes et les grandes métropoles africaines à intégrer des pratiques durables de transport urbain et de gestion de la mobilité, le SSATP a mené des études d'évaluation d'octobre 2017 à décembre 2018, dans huit pays pilotes, à savoir : Côte d'Ivoire, Éthiopie, Ghana, Guinée, Kenya, Nigeria, Rwanda et Sénégal.

Par la suite, le SSATP a pu organiser plusieurs forums nationaux sur la mobilité urbaine pour discuter des résultats préliminaires de ces études, amorcer un dialogue politique sur la mobilité urbaine, obtenir un consensus sur l'orientation stratégique clé des réformes politiques associées et garantir l'appropriation des recommandations par les pays bénéficiaires. L'un des principaux résultats de ces forums a été le lancement de plateformes nationales de dialogue politique englobant toutes les parties prenantes impliquées dans la gestion des transports urbains, dans chaque pays pilote.

Dans le but de développer une approche holistique et intégrée pour aborder les questions et les défis de la mobilité urbaine des zones métropolitaines d'Afrique, le SSATP a préparé des notes d'orientation politique et stratégique qui ont renforcé la capacité des pays clients à mettre en œuvre des programmes de développement et de gestion du transport urbain durable.

## Cas de bonne pratique : Forum sénégalais sur l'accessibilité et la mobilité urbaine durable

En mai 2018, le SSATP, en collaboration avec le Conseil exécutif des transports urbains de Dakar (CETUD), a organisé un forum sur la politique d'accessibilité et de mobilité durable dans les villes sénégalaises. Au cours de ce forum, les participants ont examiné et discuté des conclusions du rapport préparé dans le cadre du soutien du SSATP au Ministère des infrastructures, des transports terrestres et du désenclavement. Les principales conclusions du forum sont résumées ci-dessous :

- **CADRE INSTITUTIONNEL DE LA MOBILITÉ URBAINE :** Il est nécessaire de renforcer le rôle du CETUD et lui donner les moyens nécessaires pour mener à bien sa mission d'Autorité organisatrice des transports à Dakar. De même, attribuer la compétence "Route, Circulation et Stationnement" à l'autorité organisatrice des transports.
- **INTERMODALITÉ ET PLANIFICATION MULTIMODALE :** Faire correspondre les documents de stratégie de planification urbaine et ceux des transports. Elaborer une stratégie globale visant à améliorer les conditions de mobilité des piétons à Dakar et dans d'autres villes du pays.
- **POLITIQUES DE MOBILITÉ URBAINE DURABLE POUR LES VILLES SECONDAIRES :** Entamer le processus de planification de la mobilité urbaine dans les capitales régionales et mettre en œuvre des politiques de gestion du trafic et du stationnement.
- **SOURCE DE FINANCEMENT DURABLE :** Réformer le Fonds de développement des transports urbains (FDTU) et assurer le financement durable de la mobilité urbaine par la diversification des recettes - notamment par des contrôles techniques, des redevances d'exploitation, des taxes sur les infrastructures - et identifier de nouvelles sources de revenus, telles que les taxes sur les documents d'immatriculation des véhicules, les taxes supplémentaires sur les carburants et des prélèvements sur les tarifs de péage.
- **L'ENGAGEMENT DES CITOYENS :** Mise en place d'un comité multipartite sur la mobilité urbaine présidé par le ministère des transports, avec pour objectif de réunir tous les acteurs du secteur, y compris les organisations de la société civile.

**3. S'ASSOCIER POUR METTRE EN ŒUVRE DES STRATÉGIES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE.** Reconnaisant la spécificité du défi de la sécurité routière dans le contexte urbain, le SSATP a établi un partenariat avec la ville d'Addis-Abeba en élaborant une stratégie au niveau de la ville pour réduire le nombre élevé de piétons victimes d'accidents de la route. En effet, plus de 450 personnes sont tuées chaque année malgré une population d'environ 4 millions d'habitants et moins de 500

000 véhicules. Malgré l'insuffisance des données disponibles sur les accidents à Addis-Abeba, une étude sur trois ans a révélé que: (a) 86 pour cent des victimes d'accidents étaient des piétons; (b) les routes ont été conçues en mettant l'accent sur la circulation des véhicules, avec peu de considération pour les piétons; (c) la plupart des accidents mortels se sont produits dans l'après-midi et tard dans la nuit; et (d) plus de la moitié des accidents mortels ont impliqué des véhicules de transport de

marchandises et de passagers.

Pour faire face à cette urgence de santé publique, le SSATP a travaillé en étroite collaboration avec les principales parties prenantes afin d'obtenir l'adhésion politique nécessaire à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de sécurité routière pour la ville. En mars 2017, le gouvernement de la ville a approuvé et lancé la stratégie de sécurité routière d'Addis-Abeba, qui vise à réduire de moitié le nombre de décès et de blessés graves dus aux accidents de la route d'ici 2023, et à permettre l'accès à des systèmes de transport sûrs, abordables, accessibles et durables pour tous d'ici 2030. Elle a désigné l'Agence de gestion du trafic routier d'Addis-Abeba comme le chef de file pour la mise en œuvre de la stratégie et a créé le Conseil de la sécurité routière d'Addis-Abeba présidé par le maire adjoint.

Jusqu'à présent, les travaux de sécurité liés aux infrastructures ont consisté à traiter 11 endroits où plus de trois personnes ont trouvé la mort, à ajouter des limiteurs de vitesse à 47 endroits où se sont produits des accidents, et à installer et entretenir des lampadaires pour améliorer la visibilité de nuit. Grâce à ces efforts concertés au cours des deux dernières années, la ville a réussi à stabiliser considérablement le taux d'accidents mortels de la route (Road Traffic Fatalities - RTF). Rien que pour la période 2017-2018, le nombre de

décès dus à la circulation routière n'a pas augmenté dans la ville, ce qui est un exploit considérable par rapport à l'augmentation de 14 pour cent au niveau national pour la même période.

#### 4. MOBILISER LES DIRIGEANTS AFRICAINS POUR AGIR EN FAVEUR DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

En collaboration avec le gouvernement du Maroc, le SSATP a organisé le premier Forum africain sur la sécurité routière qui s'est tenu à Marrakech, au Maroc, en novembre 2018, sur le thème "La sécurité routière en Afrique : Un enjeu de développement durable". Réunissant environ 1200 participants de haut niveau venant de 75 pays (dont 47 africains) et 22 ministres (dont 18 ministres africains des transports et le Premier Ministre du Maroc), le Forum a capitalisé sur les travaux de la COP22 de Marrakech pour positionner la sécurité routière comme un enjeu de développement durable en Afrique.

Le Forum de haut niveau a également servi de plate-forme pour : (a) assurer une appropriation de haut niveau de la Décennie d'action des Nations unies pour la sécurité routière et du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique, tous deux couvrant la période 2011-2020 et qui appellent les pays à mettre en œuvre des mesures concrètes pour rendre les routes sûres pour tous; (b) promouvoir la coopération

#### Les principaux objectifs de la Stratégie de sécurité routière d'Addis-Abeba

- Développer un système de gestion de la sécurité routière
- Se concentrer sur les routes principales, là où les accidents sont les plus courants
- Donner la priorité aux piétons à tout moment
- Faire respecter les principales lois en matière de sécurité routière et renforcer les campagnes de sensibilisation
- Améliorer la gestion et le traitement des données sur les accidents et les blessés
- Améliorer la réponse aux traumatismes post-accident Démonstration et augmentation des investissements

entre les pays africains et les institutions gouvernementales, les entreprises publiques et privées, les acteurs économiques, les experts et les ONG travaillant dans le domaine de la sécurité routière en Afrique; (c) la création et la mise en œuvre d'un observatoire des données sur la sécurité routière à l'échelle continentale; (d) l'identification des bonnes pratiques en matière de financement des initiatives de sécurité routière et l'encouragement des investissements dans les différents secteurs liés à la sécurité routière; et (e) le partage et l'apprentissage des expériences et des meilleures pratiques en matière de sécurité routière sur le continent africain.

Ayant bénéficié d'une très forte couverture médiatique - avec plus de 466 mentions à la télévision, à la radio, dans la presse écrite et en ligne - le Forum a non seulement réussi à mettre en lumière les principaux défis en matière de santé et de développement posés par les problèmes de sécurité routière en Afrique, mais a également servi de cri de ralliement encourageant toutes les parties prenantes clés à s'unir et à s'engager dans la lutte contre les accidents de la route en Afrique.

### **Lors du premier Forum africain sur la sécurité routière, les ministres africains se sont engagés à mettre en œuvre les actions suivantes en 2019 :**

- Mettre à jour le cadre législatif et réglementaire du secteur des transports afin de garantir l'inclusion de dispositions complètes en matière de sécurité routière
- Adopter des politiques et des stratégies de sécurité routière solides, étayées par des plans d'action complets
- Créer des organismes chefs de file pour gérer la sécurité routière (pour les pays qui ne l'ont pas encore fait)
- Allouer un financement adéquat aux activités de sécurité routière
- Promouvoir l'adoption de règlements pour l'importation de véhicules neufs et d'occasion plus propres, plus sûrs et plus performants
- Encourager les pays à donner la priorité au développement de leur système d'enregistrement et de statistiques d'état civil avec la participation de toutes les parties prenantes et des partenaires internationaux
- Encourager les pays à promouvoir le partenariat avec la société civile en tant qu'acteur clé dans la mise en œuvre de la stratégie nationale de sécurité routière

