



# SSATP

Programme de politiques  
de transport en Afrique



## Rapport annuel 2011





**SSATP**

Africa Transport  
Policy Program

# **Rapport annuel 2011**

Un tournant dans l'histoire du SSATP

Le SSATP, né d'un partenariat international, a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne.

De bonnes politiques garantissant un système de transport sûr, fiable et économiquement sain, aident les plus démunis à sortir de la pauvreté et les pays à intégrer la compétition internationale.

\* \* \* \* \*

Le SSATP a pour partenaires

- 36 pays d'Afrique subsaharienne
- 8 communautés économiques régionales
- 2 institutions africaines : CEA, UA/NEPAD
- 8 bailleurs de fonds : *Commission européenne (principal bailleur), Autriche, Norvège, Suède, Royaume-Uni, Banque islamique de développement, Banque africaine de développement et Banque mondiale (institution d'accueil)*
- Des organisations régionales publiques et privées

\* \* \* \* \*

Le SSATP remercie ses pays membres et ses partenaires pour leur appui et leurs contributions.

\* \* \* \* \*

Autres publications sur le site Internet du SSATP

[www.worldbank.org/afr/ssatp](http://www.worldbank.org/afr/ssatp)

Les constatations, interprétations et conclusions présentées dans le présent rapport ne reflètent pas les vues du SSATP ou de ses partenaires.

© 2012 Banque international pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale

Tous droits réservés.

# TABLE DES MATIÈRES

Sigles et abréviations	v
Message du Président du Conseil du SSATP	vii
1. 2011 – Une année de changement	1
2. Une nouvelle dynamique pour le SSATP	5
3. Une période de transformation	9
4. Le SSATP à la croisée des chemins	15
5. Achèvement du Deuxième plan de développement	31



## SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFCAP	<i>African Community Access Program</i> (Programme africain d'accès communautaire)
AFERA	Association des fonds d'entretien routiers africains
AICD	<i>Africa Infrastructure Country Diagnostic</i> (Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique)
AIKP	<i>Africa Infrastructure Knowledge Program</i> (Programme de connaissance de l'infrastructure en Afrique de l'AfDB)
ARTIN	<i>Africa Regional Transport Infrastructure Network</i> (Réseau des infrastructures de transport régional en Afrique)
ASANRA	<i>African National Road Agencies</i> (Association des agences nationales des routes d'Afrique australe)
BAD	Banque africaine de développement
BRIC	Pays émergents du Brésil, de la Russie, de l'Inde et de la Chine
CEA	Communauté économique pour l'Afrique
CER	Communauté économique régionale
CUA	Commission de l'Union africaine
DP1	Premier plan de développement du SSATP
DP2	Deuxième plan de développement du
FFE	Fond pour la facilitation des échanges
ICA	<i>Infrastructure Consortium for Africa</i> (Consortium pour les infrastructures en Afrique)
IGR	Initiative de gestion de la route
IRF	International Road Federation
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques

OMD	Organisation mondiale des douanes
PIB	Produit intérieur brut
PIDA	Programme pour le développement des infrastructures en Afrique
PPP	Partenariat public-privé
RONET	<i>Road Network Evaluation Tool</i> (Outils d'évaluation du réseau routier)
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
UA	Union africaine
UITP	Union internationale des transports publics

# MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL DU SSATP



Stephen N. Karingi  
Président du Conseil  
du SSATP

Avec la mise en place d'un nouveau Conseil du SSATP et d'une nouvelle équipe de gestion, le présent rapport annuel offre l'occasion de jeter un regard sur les résultats obtenus par le SSATP depuis le lancement du deuxième Plan de développement en 2008 et d'examiner le Programme en envisageant son avenir dans une perspective plus large.

Toutes les parties prenantes interrogées dans le cadre de l'examen à mi-parcours du SSATP confirment que le Programme est un instrument pertinent qui facilite la formulation de politiques de développement et le renforcement de capacités dans le secteur du transport en Afrique. L'année 2011 a été une période de transition marquée par les changements opérés dans la gouvernance du SSATP. Parallèlement, le Programme a mené à bien les activités qui appartenaient au premier Plan de développement et a initié des actions pour répondre aux nouveaux enjeux que pose le secteur du transport en Afrique. Si cette période de transition a eu des conséquences en termes d'impact et de moindre visibilité du SSATP, elle a en revanche permis de jeter les bases d'un Programme plus sensible aux attentes et mieux adapté.

Le secteur du transport se trouve en phase de mutation en Afrique, et la vision stratégique promue par la déclaration de la conférence des ministres africains du Transport organisée à Luanda en novembre 2011 reflète bien les changements en cours. En outre, la décision<sup>1</sup> adoptée par les chefs d'États en janvier 2012 entérinant le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique donne une nouvelle impulsion aux efforts menés pour remédier à l'absence de prévention routière, qui constitue un véritable obstacle au développement économique et à la lutte contre la pauvreté. Le SSATP dispose de moyens pour apporter sa contribution à la mise en œuvre de ces initiatives en mettant à disposition le savoir technique et l'expertise nécessaires.

Pour refléter ces changements, le SSATP doit mieux s'intégrer dans le paysage institutionnel du secteur du transport en Afrique. La retraite organisée à Addis-Abeba pour examiner les résultats, conclusions et recommandations de l'examen à mi-parcours du SSATP a donc insisté sur la nécessité d'appuyer le Programme sur trois orientations stratégiques : a) renforcer l'adhésion au SSATP et

---

<sup>1</sup> Décision EXCL/DEC682 (XX) sur le rapport de la deuxième session ordinaire de la conférence des ministres africains du Transport.

son ancrage en Afrique ; b) aligner le SSATP sur le Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et autres initiatives récentes et c) fonder davantage les activités du SSATP sur la demande. Le Rapport annuel 2011 présente donc le contexte et la justification qui sous-tendent les décisions concernant ces orientations.

Le défi à relever au cours de l'année à venir sera d'une part, de travailler selon ses orientations et d'autre part, de décider quelle forme prendra la nouvelle structure institutionnelle du SSATP une fois le Plan de développement mené à bien. La responsabilité de la première partie de ce défi incombe à l'équipe de gestion, tandis que la deuxième relève du Conseil. En tant que Président du Conseil, mon rôle est de veiller à ce que l'équipe de gestion et le Conseil d'administration respectent chacun ses engagements. De cette manière, le SSATP pourra répondre aux attentes du secteur et non seulement il remplira sa mission, mais il contribuera plus à même à la formulation de politiques qui assurent un système de transport sûr et durable.

J'émets l'espoir de voir toutes les parties prenantes appuyer les efforts déployés pour renforcer le SSATP et je remercie d'avance les gouvernements des États membres du SSATP, les institutions africaines continentales, régionales et nationales, sans oublier les partenaires du développement pour leur infaillible dévouement au Programme et à son succès.



1

2011 – UNE  
ANNÉE DE  
CHANGEMENT



# 1. 2011 – UNE ANNÉE DE CHANGEMENT

Pour le SSATP, 2011 aura été une année de changement au sein de la direction et de transition entre les plans de développement, passant de l'exécution d'activités faisant suite au premier Plan de développement (DP1) à de nouveaux enjeux. L'année écoulée a aussi été celle du renouvellement de l'équipe de gestion du Programme et du Conseil d'administration, les deux organes de direction du SSATP. Le responsable du Programme ayant quitté son poste au milieu de l'année, son successeur a pris ses fonctions en janvier 2012. Les deux coordinateurs régionaux ont eux aussi quitté le Programme durant la période de transition mais non pas été remplacés. La spécialiste en gestion de données a achevé sa mission de deux ans en août. Durant la période d'intérim, des agents de la Banque mondiale ont pourvu aux postes de responsabilité devenus vacants.

Suite à la réunion du Comité de coordination du transport des communautés économiques régionales à Kigali, le SSATP a reçu du Fonds pour la facilitation des échanges administré par la Banque mondiale des ressources supplémentaires de 4,2 millions de dollars en mai pour financer des activités de suivi et de gestion des corridors destinées à faciliter les échanges et le transit dans les corridors régionaux. Ces activités ont démarré entre juin et juillet.

Bien qu'en nombre toujours plus restreint depuis 2007, les publications ont atteint leur niveau le plus bas, même si elles restent toujours bien ciblées et bien reçues par les lecteurs. En revanche, aucun bulletin n'a été publié au cours de la période couverte par le rapport. Des analyses de référence par pays dans le cadre des activités sur la question homme-femme ont été poursuivies et deux rapports, qui sont l'aboutissement de missions d'information menées respectivement en Ouganda et au Ghana, ont été préparés. Des missions du même type ont été entreprises au Cameroun et au Bénin. Un document de synthèse sur le rôle grandissant des mototaxis dans les villes africaines<sup>2</sup> a permis de se faire une idée des perspectives économiques liées à la rapide révolution liée à la mobilité qui s'opère en Afrique subsaharienne. Le processus de réforme des douanes dans le cadre de la facilitation des échanges et de la gouvernance tel que décrit dans la publication *Se regarder dans le miroir II*<sup>3</sup> — permet de passer en revue les contrats de performance dans les douanes camerounaises, de mobiliser le soutien de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et de fournir un plan spécifique et exécutable basé sur les contrats de performance

---

<sup>2</sup> Document de synthèse du SSATP n° 13, avril 2011. Washington.

<sup>3</sup> Document du SSATP sur les bonnes pratiques, n° 1, décembre 2011. Washington.

signés entre le directeur général des douanes (co-auteur de l'ouvrage) et les fonctionnaires des douanes. D'autres bonnes pratiques nées sur le contrôle de la surcharge ont fait l'objet d'une publication en partenariat avec des Communautés économiques régionales (COMESA, EAC et SADC), des institutions internationales (CEA, USAID et Banque mondiale) et la FESARTA, une fédération d'associations du secteur privé<sup>4</sup>. Ce document est le tout dernier volume d'une série de trois documents dont les deux premiers ont été publiés en 2010 : *Directives sur le contrôle de la surcharge des véhicules en Afrique orientale et australe* et *Méthodes de lutte contre la surcharge des véhicules en Afrique orientale et australe*.

Le site web du SSATP n'a pas suivi l'évolution des connaissances en matière de transport en Afrique, problème qui perdure depuis le deuxième Plan de développement (DP2). Les activités se sont poursuivies sur le site web, mais les rapports statistiques qui comptabilisent le nombre de connexions ne se recoupent pas et ne permettent donc pas de fournir des chiffres exacts. Les pages les plus visitées portent sur les thèmes suivants : i) échanges, facilitation et performances des corridors internationaux ; ii) questions et politiques sur le transport urbain et iii) les questions de financement de la gestion et de l'entretien des routes. Les consultations menées avec les parties prenantes en fin 2010 ont fait apparaître la nécessité de mettre le site web en phase avec les attentes d'un continent dont l'évolution ne cesse de s'accélérer aux plans de la communication et de la diffusion des savoirs. Il est aussi devenu évident que le contenu devait être organisé de manière plus stratégique. Cette

transformation du site web est en cours. Le nouveau site comportera une section interactive destinée à faciliter la consultation des parties prenantes sur des documents clés, par exemple, les notes de synthèse, les termes de référence et les projets de comptes rendus. Il permettra aussi de mettre à disposition des documents de travail tels que les présentations PowerPoint, les rapports de mission et les comptes rendus d'ateliers et conférences.

Le SSATP a poursuivi la diffusion de ses outils d'analyse et d'intervention, à un rythme plus lent. Au titre du DP1, le SSATP avait mis l'accent sur le recensement d'indicateurs de « tableau de bord » pour les analyses. Cela a eu pour effet de produire des données intéressantes sur quelque 20 pays, et de mettre à jour les insuffisances inhérentes aux données disponibles. Dans le cadre du DP2, le SSATP s'est attaché à renforcer les capacités de collecte de données des institutions rattachées au secteur, un important travail de développement à long terme qui commence à donner des résultats dans un petit nombre de pays. Le SSATP a poursuivi son appui au Partenariat du savoir au service de l'infrastructure en Afrique (AIKP) abrité par la Banque africaine de développement sous forme de documents de travail sur le transport urbain et la pauvreté, les échanges et la facilitation, ou sous forme de modèles d'analyse tels que le Modèle pour la conception et l'entretien des routes (HDM-4) et l'outil d'évaluation des réseaux routiers (RONET). En 2011, le SSATP a financé deux ateliers de diffusion de kits et d'outils d'analyse et de planification mis au point par ses soins. Le premier atelier a permis de diffuser le kit pour les partenariats publics et privés (PPP) dans le secteur des routes (2009). Le second atelier portait sur la mise en application de la version 2.0 des outils de gestion routière RONE (2009). Les participants provenaient des diverses branches du secteur routier et des transports dans les pays africains, cadres

---

<sup>4</sup> Emerging Good Practice in Overload Control in Eastern and Southern Africa, Selected Case Studies, Document de travail du SSATP n° 12, mai 2011. Washington.

techniques des organismes publics, représentants d'associations régionales, du monde universitaire et du secteur privé.

Le SSATP n'a cessé de répondre aux besoins de formation technique et de transfert de connaissances. Le Programme a aussi poursuivi son action d'aide à la formulation de politiques par le dialogue à partir des méthodes de formulation éprouvées et aux instruments techniques mis au point. Le SSATP a joué le rôle de facilitateur de la cinquième Conférence africaine sur le transfert de technologie en novembre 2011, une rencontre organisée en Tanzanie par les ministères des Travaux publics et des Transports africains. Ont participé à cette conférence des organisations professionnelles africaines telles que ASANRA, l'Association des agences nationales des routes d'Afrique australe, l'AFERA, Association des fonds d'entretien routier africains et AFCAP, le Programme africain d'accès communautaire, ainsi que des organisations professionnelles du reste du monde (l'Association mondiale de la route et la *United States Federal Highway Administration*, l'administration américaine des routes. Pour ces organisations, la conférence a été un lieu de partage de connaissances et d'échange d'expériences sur les PPP. En réponse à une requête formulée par les autorités de gestion des corridors et les Communautés économiques régionales (CER), le SSATP a lancé un programme qui devrait permettre de faire avancer le dialogue sur la mise en place de politiques de facilitation du commerce et du transit le long des corridors de développement prioritaires. Ce programme a été élaboré grâce au financement du Fonds de facilitation des échanges (FFE). Le SSATP a animé les ateliers tenus à Ouagadougou les 27 et 28 octobre 2011. À cette occasion, les parties prenantes ont approuvé un plan d'action pour la création

d'observatoires des transports dans les corridors ouest-africains et pour la promotion du programme de facilitation, notamment la réforme du secteur des transports routiers. Le SSATP a également financé l'organisation d'un séminaire sur la planification intégrée de la mobilité à Lagos (Nigéria) du 31 mai au 4 juin 2011.

Le SSATP a n'a cessé de mettre son expertise au service des organes d'intégration économique régionale, et a continué de servir de secrétariat technique pour la formulation et le suivi des politiques. Il a aussi poursuivi son appui technique au Partenariat du savoir au service de l'infrastructure en Afrique en termes de collecte de données sur le transport ; issu de l'Étude diagnostique par pays des infrastructures africaines (AICD), le Partenariat est abrité par la Banque africaine de développement. Le SSATP a financé la réunion du CCT-CER qui s'est tenue à Kigali au Rwanda en février 2011. Cette réunion permis d'examiner l'état d'avancement du programme de travail 2010 du SSATP et d'y apporter les changements nécessaires pour y intégrer les activités menées par les CER et les structures de gestion de corridor sur la facilitation des échanges. Le SSATP a également apporté son expertise et un appui financier à la CEA en formulant le cadre stratégique qui sous-tend la Décennie d'action pour la sécurité routière. La deuxième Conférence de la CEA sur la sécurité routière a été organisée à Addis-Abeba en collaboration avec la Commission de l'Union africaine (CUA), la Banque africaine de développement (BAfD), la Fédération routière internationale, la Banque mondiale et le SSATP. Le Plan d'action africain pour la Décennie a été approuvé à cette occasion et entériné par la Conférence des ministres africains des Transports en Angola en fin novembre, puis par la Conférence des chefs d'États en janvier 2012.





2

UNE DYNAMIQUE  
NOUVELLE POUR  
LE SSATP



## 2. UNE NOUVELLE DYNAMIQUE POUR LE SSATP

Au cours des quatre ans couverts par le DP2, l'Afrique a connu une remarquable avancée économique et, de manière générale, une « petite renaissance »<sup>5</sup>. La croissance annuelle du BIP a été supérieure à 5 %. Le continent a fait montre de résilience durant la crise économique de 2009, avec 4,5 % de croissance du PIB en 2010 et plus de 5 % en 2011. Grâce aux nouveaux partenaires, les perspectives s'annoncent meilleures pour l'Afrique, notamment en termes de financement des échanges et du développement. L'unanimité autour des perspectives d'une croissance économique accrue en Afrique concourt désormais au nouveau rang commercial et au rôle stratégique qu'occupe le continent parmi les partenaires mondiaux. Ce qui a également permis de renforcer le dispositif institutionnel d'harmonisation des politiques, d'intégration économique et de prise de décision au niveau continental<sup>6</sup>. Dans le secteur des transports, ce processus s'est traduit par : i) une augmentation et une consolidation progressives des sources locales de financement et ii) une augmentation soutenue de la motorisation et de la mobilité accompagnée de l'explosion de l'accessibilité économique et de l'utilisation des engins motorisés à deux roues. L'accroissement du nombre de véhicules sur les routes et la paralysie causée par la circulation urbaine sont la preuve que le cadre de politique générale de la

région est inadéquat et que l'Afrique dispose de capacités insuffisantes pour tirer parti des retombées de la croissance tout en assurant la gestion des risques sociaux et de sécurité liés à la motorisation. Parallèlement, des acteurs économiques plus exigeants et des décideurs plus sensibles aux enjeux s'accordent sur la nécessité d'accélérer l'harmonisation des politiques nationales. L'intégration économique régionale et mondiale a aussi révélé le manque de compétitivité et la fragmentation des infrastructures régionales et continentales des corridors.

La dynamique de coopération au service du développement et de son financement s'est profondément transformée. Cette transformation prend racine dans la mise en œuvre de la Déclaration de Paris de 2005 sur l'efficacité de l'aide au développement qui ne se fondait plus sur des conditions liées à l'amélioration des politiques économiques. La Déclaration mettait au contraire l'accent sur les incitations perverses générées par la relation entre bailleurs de fond et les pays bénéficiaires. Nul besoin de démontrer que l'aide pour être efficace suppose un autre type de relation. Plus de démocratie et de responsabilité ainsi qu'une meilleure gouvernance sont aussi des aspects fondamentaux et des conditions et objectifs du processus de développement. La crise économique de 2009—et l'émergence des pays dits « BRIC », notamment l'Afrique du Sud, en tant que partenaires économiques mondiaux dotés d'influence—ont contribué à ce revirement des mentalités. Aujourd'hui, les flux financiers en direction et en provenance des économies émergentes dépassent

---

<sup>5</sup> *Africa's Transport Infrastructure, Mainstreaming Maintenance and Management*. Kenneth Gwilliam, Banque mondiale. 2011.

<sup>6</sup> Perspectives économiques en Afrique, OCDE 2010.

sent ceux des pays de l'OCDE. Dans le même temps, les bailleurs de fonds traditionnels sont devenus des bénéficiaires de l'aide et les BRIC, pour leur part, contribuent financièrement aux programmes d'aide et aux partenariats. Dans le secteur des transports, ce processus a modifié la composition de l'aide publique au développement. Ce qui a eu pour effet d'éloigner les agences bilatérales de développement du secteur des transports et du SSATP, et de réduire les sources traditionnelles de financement, d'où les incertitudes que cela a généré. En revanche, de nouvelles sources de financement plus diversifiées se sont ouvertes aux États africains, et les niveaux de financement sont en hausse. Le renforcement de la position des pays bénéficiaires et des institutions continentales entraîne une réévaluation et des modifications rapides au sein de la structure de gouvernance du SSATP. Cette évolution a ouvert la voix à des méthodes d'approche plus innovatrices pour accroître la participation de la société civile et la contribution active du secteur privé à la formulation et au financement des politiques de transport.

Le cadre institutionnel africain en place pour le secteur des infrastructures, notamment de transport, a été éprouvé et renforcé. À cet égard, le sommet d'Alger de mars 2007 a marqué une étape importante. Il a en effet confirmé les objectifs du Traité d'Abuja (Union africaine), ainsi que ceux de la Communauté économique africaine, et du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) lancé en 2001 : i) éliminer la pauvreté ; ii) promouvoir une croissance et un développement durables ; iii) intégrer l'Afrique à l'économie mondiale et iv) accélérer l'autonomisation des femmes. À plusieurs occasions, l'engagement en faveur de la bonne gouvernance, de la démocratie, des droits de l'homme et de la résolution des conflits a été réaffirmé et reconnu comme étant essentiel à la poursuite du développement durable. Les résultats du premier plan d'investis-

sement à court terme du NEPAD au service de l'intégration économique et du développement durable ont été décevants. Ils ont mis à jour : i) un manque criant de coordination entre les institutions continentales, régionales et nationales ; ii) le manque de clarté de l'architecture institutionnelle, l'absence de responsabilité, le manque de financement et de suivi-évaluation et enfin, iii) l'absence de synergies avec le secteur privé. À l'évidence, les États nations atomisés du continent avaient besoin d'une meilleure intégration du NEPAD aux processus de l'Union africaine. En 2009, la Commission de l'Union africaine a démarré un processus d'élaboration d'une architecture institutionnelle pour l'infrastructure en Afrique ; elle devait servir de base à la mise en place des phases suivantes de programmes d'infrastructure d'envergure continentale. Le lancement du Programme pour le développement des infrastructures en Afrique (PIDA) en 2011 conjointement par la Commission de l'Union africaine, le NEPAD et la BafD est l'aboutissement de cet effort. Cet important programme approuvé par les chefs d'État de l'Union africaine en janvier 2012 établit le cadre de politiques de transport et d'investissement à court et à moyen terme à l'horizon de 2040.

Le manque de données fiables standardisées dans tous les secteurs d'infrastructure—et en particulier dans les transports—est apparu comme une contrainte fondamentale à la modernisation des politiques publiques et aux investissements d'envergure dans l'infrastructure. Ce qui a limité les analyses sectorielles et le recensement des écarts à combler, ainsi que le montage économique et financier de programmes d'investissement pouvant bénéficier d'un concours bancaire. Ces questions ont été abordées par le Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD). Cette étude sans précédent a été lancée à la suite du Sommet du G8 de Gleneagles et a bénéficié i) d'un appui financier considérable de quelques bailleurs de

fonds bilatéraux (soit l'équivalent du budget total du SSATP sur cinq à dix ans) ; ii) d'une mission claire pour les institutions de développement et iii) d'un objectif impératif d'assurer le renforcement des connaissances, à l'initiative totale de l'Afrique et sur la base d'une gestion entièrement africaine. L'étude s'est appliquée à collecter des données économiques et techniques détaillées dans les secteurs liés aux infrastructures en Afrique—le transport en particulier—en élaborant parallèlement des moyens de connaissance des pays durables, dont la gestion a été confiée à des institutions africaines de développement. Réalisée pour le compte du Consortium pour l'infrastructure en Afrique (ICA), l'étude a été menée par la Banque mondiale, au nom du comité exécutif représentant l'Union africaine, le NEPAD, les CER, la BafD et les principaux bailleurs de fonds engagés dans le secteur. Le SSATP a largement contribué à sa réalisation en mettant à disposition des outils méthodologiques et des données.

Pour la première fois, grâce au Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique, une évaluation exhaustive de la situation du secteur est disponible. Des données techniques standardisées par pays portant sur tous les aspects des infrastructures—y compris de transport—ont été collectées, analysées, et progressivement mises à disposition du grand public de novembre 2009 à 2011. Ces données qui couvraient au départ 24 pays, ont ensuite été étendues à l'ensemble du continent—et plus spécifiquement aux 48 pays subsahariens qui ont été les plus sévèrement frappés par le manque d'infrastructures. Un rapport phare a été établi à l'intention des décideurs aux niveaux régional et continental ; des rapports nationaux ont été réalisés, y compris l'examen de l'intégration nationale et régionale du réseau d'infrastructures et un certain nombre de documents de base ont été réalisés sur les données et les besoins relatifs à l'entretien routier, le prix et le

coût du transport dans les principaux corridors internationaux, les chemins de fer, le transport aérien, les ports, le transport urbain et l'investissement financier dans l'établissement d'infrastructures de transport et de liaison<sup>7</sup>.

L'effort colossal que représentait la réalisation de l'AICD a été pour le SSATP l'occasion de démarrer son intervention, par défaut, dans le contexte de la nouvelle architecture institutionnelle de l'infrastructure en Afrique. Le Programme a apporté son assistance technique à l'AICD pour la collecte et l'analyse de données sur le secteur des transports et fourni les modèles de planification. Lorsque le partenariat AIKP abrité par la BafD a pris le relais de l'AICD en 2011, il a aussitôt formulé une demande d'assistance technique du SSATP. Les acteurs concernés sont conscients que la mise en place des capacités voulues pour l'actualisation et la gestion des données sera un long processus qui nécessitera un appui technique à l'échelle continentale, régionale et nationale. La question d'une fonction de recherche qui tiendrait lieu de structure technique et de lieu de consultation, d'enrichissement et de partage des connaissances, a été abordée dans le cadre de la poursuite des activités du

---

<sup>7</sup> Le rapport phare, les documents de base et les documents de travail peuvent être consultés sur le site web de la BafD : [www.infrastructureafrica.org](http://www.infrastructureafrica.org): *The Burden of Maintenance: Roads in Sub-Saharan Africa* (Document de base n° 14) ; *Transport Prices and Costs in Africa: A Review of the Main International Corridors* (Document de travail n°14) ; *Railways in Sub-Saharan Africa*. (Document de base n° 11) ; *Challenges to Growth in Africa Air Transport Industry* (Document de base n° 16) ; *Beyond the Bottlenecks: Port in Sub-Saharan Africa* (Document de base n° 8) ; *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa* (Document de base n° 1) ; *Improving Connectivity: Investing in Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa* (Document de base n° 7) ; *Financing Public Infrastructure in Sub-Saharan Africa: Patterns Issues and Options* (Document de base n° 15).

SSATP et de son intégration dans la nouvelle architecture institutionnelle en Afrique. Le SSATP avait déjà initié au niveau national des activités de renforcement des capacités de gestion des données en Ouganda et au Swaziland.

S'appuyant sur un instantané du bilan établi par l'AICD, l'initiative du PIDA a mis au point un scénario dynamique de besoins en infrastructures dans lequel le transport représente 30 % d'investissements. Le PIDA vise à se positionner comme un programme de projets d'infrastructure régionaux et continentaux basé en Afrique qui, bien qu'ambitieux, reste réaliste, dans l'optique d'appuyer les objectifs d'intégration et de développement économiques promus par le Traité d'Abuja. Dans le secteur du transport, le PIDA a travaillé sur le Réseau des infrastructures de transport régional en Afrique (ARTIN), qui compte 40 corridors prioritaires de transport multimodal et axes transafricains. Le PIDA a mis au point un modèle de demande et d'offre de transport régional à court terme (jusqu'en 2020), à moyen terme (jusqu'en 2030) et à long terme (jusqu'en 2040). Le PIDA a effectué une estimation du coût des insuffisances significatives du réseau et a évalué les besoins à combler dans le temps, à l'échelle régionale et par mode de transport. Ces prévisions soulignent l'importance des efforts à mener en matière de réforme et d'investissements sur l'ensemble du continent. Ces estimations montrent par exemple que i) le tonnage du commerce international devrait doubler d'ici 2020, et multiplié par six en 2040 ; ii) les flux de passagers internationaux augmenteraient de 40 à 90 % et multipliés par 2,5 à 6 en 2040 ; iii) à quelques exceptions, les corridors routiers internationaux pourront supporter le trafic jusqu'en 2020, s'ils sont bien entretenus et gérés ; iv) la majorité des ports atteindraient bientôt leur capacité de charge, et nécessiteront donc des capacités supplémentaires, notamment pour la gestion du trafic de conteneurs, ce en raison

des changements futurs du trafic de conteneurs impulsés par la construction de nouveaux ports et l'expansion de grands projets miniers en préparation ; v) le transport régional dans les corridors desservant les pays sans littoral atteindra des volumes qui justifieront la construction de nouvelles lignes de chemin de fer et vi) quelque 16 aéroports atteindront leur capacité de charge en 2020, les réseaux de transport aérien coûteux et inefficaces qui existent en Afrique de l'Ouest et du Centre nécessiteront une réforme économique et institutionnelle.

Avec le PIDA, l'échelle et le calendrier du programme de transport en Afrique changent, ce qui pose pour le SSATP de nouvelles conditions et de nouveaux enjeux. Le PIDA a mobilisé un effort multinational de préparation jamais vu auparavant (encore une fois, l'équivalent du total du budget du SSATP sur 5 à 10 ans) en appliquant les règles de procédures limpides et strictes de la Déclaration de Paris. Le programme d'investissement régional prioritaire proposé par le PIDA correspond à environ 80 milliards de dollars d'investissements annuels, autrement dit quatre fois le volume des investissements récents. Même si les parties prenantes comprennent que l'accélération des réformes et l'accroissement des investissements prendront du temps, il ne fait pas de doute que le programme d'infrastructures et de transport en Afrique est passé à une échelle supérieure. Agissant de concert avec l'initiative AICD, le programme d'investissement du PIDA met à l'épreuve les institutions de l'Union africaine et les États membres qui devront prendre des mesures pour accélérer le renforcement des capacités, les prises de décision, la mise à jour des politiques et les passations de marchés, la mise en place de PPP pour les projets d'investissement et de gestion des infrastructures. Dans ce contexte, le SSATP doit pouvoir être un centre de réflexion neutre, jouer le rôle de secrétariat technique pour les ministres en charge des

transports et faciliter la consultation et la création de partenariats avec la société civile et le secteur privé. En bref, le SSATP doit se moder-

niser et égaler le travail de recherche entrepris dans les pays de l'OCDE. Tel est l'objet qui justifie la poursuite de l'action du SSATP.





3

UNE PÉRIODE DE  
TRANSFORMATION



### 3. UNE PÉRIODE DE TRANSFORMATION

Désormais, le SSATP et les acteurs du secteur disposent d'une plateforme sans précédent qui comporte l'ensemble des aspects suivants : i) un solide cadre institutionnel à l'échelon continental, conforté par les enseignements tirés de l'expérience du NEPAD ; ii) un mandat renforcé donné par les États membres de l'Union africaine et par les partenaires du développement ; iii) une vue d'ensemble actualisée des politiques de transport et des infrastructures mise en évidence par l'étude diagnostique AICD et iv) une prévision de la demande dans le secteur du transport assortie d'un calendrier de l'offre à satisfaire — y compris le programme sectoriel de réforme correspondant et des priorités d'investissement régional échelonnées — proposée par le programme PIDA et approuvée par les chefs d'État. Il en résulte les priorités ci-après : i) continuer l'effort de gestion et d'analyse des innombrables données à partir des outils récemment créés ; ii) poursuivre les efforts de consolidation de la gestion et du financement des routes en insistant sur la gouvernance ; iii) s'attaquer aux problèmes posés par le coût élevé du transport, la mauvaise qualité des services et la demande insatisfaite dans les corridors de développement et les zones rurales ; iv) attirer l'attention sur la situation des populations urbaines et des villes, et rechercher des solutions aux questions découlant du triplement de la taille des villes d'ici 2050 et enfin, v)

« arrêter le massacre » en créant les conditions d'une mobilité sans danger.

**Poursuivre l'effort de gestion et d'analyse des innombrables données à partir des outils récemment créés.** Les pays continueront d'assumer la responsabilité centrale de gestion des données. Cela dit, le rythme de renforcement des capacités opérationnelles pour la gestion des données, la formulation des politiques et la planification dans les ministères n'a pas toujours suivi celui des organismes sous-sectoriels tels que les fonds routiers, les agences routières et les structures de gestion des corridors. La création d'une expertise africaine au sein des institutions nationales pour renforcer, gérer et analyser les données sur le transport est donc une priorité absolue. Dans le même temps, il est nécessaire de procéder à l'intégration et à l'harmonisation de la gestion et de l'analyse des données à l'échelon national. Il faudra à cet effet viser trois objectifs qui font appel à une bonne articulation des actions à mener aux niveaux national, régional et continental. D'abord, assurer la mise à jour de la base de données AICD sur le transport en l'enrichissant progressivement pour qu'elle reste pertinente et contribue à promouvoir l'harmonisation des normes et des pratiques. Ensuite, chercher sans relâche à accroître l'accessibilité des données sur le transport. Des données transparentes et accessibles au public

contribueront à renforcer la recherche africaine, promouvoir la participation et l'engagement des parties prenantes, en connaissance de cause, dans tous les aspects des politiques de transport, en particulier la sécurité et la compétitivité. Ce qui devrait exercer une pression entre les institutions, les transporteurs et entre les itinéraires rivaux, et ainsi avoir un impact positif sur la gouvernance du secteur. Enfin, développer des capacités d'analyse et d'utilisation des données qui serviront à l'examen des politiques, des performances du secteur, à instruire les prises de décisions, ainsi que la mise à jour des pratiques en matière de facilitation et d'échanges, de sécurité et de gestion des réseaux.

**Poursuivre l'effort de consolidation de la gestion et du financement des routes.** En Afrique, les routes jouent un rôle prédominant dans le secteur des transports, et le coût de gestion de 1 052 000 km de routes classées est élevé, en particulier compte tenu de sa faible densité économique. Le réseau routier est incomplet, et les routes revêtues des pays à faible revenu et à revenu intermédiaire de la tranche inférieure sont moins développées par habitant, par kilomètre carré et par PIB par habitant que ceux de pays comparables dans le reste du monde. C'est dire que les quelque 10 000 km de corridors prioritaires reliant les pays enclavés à la mer jouent un rôle fondamental : ils représentent généralement l'unique option d'acheminement des exportations et importations dans les itinéraires de transport estimés à 200 milliards de dollars. S'il est vrai que l'état des routes reste inégal, « leur négligence » appartient au passé, à l'époque des années fondatrices du SSATP<sup>8</sup>. La capacité de charge des routes aujourd'hui est dans l'ensemble suffisante. L'état des réseaux

routiers africains n'a cessé de s'améliorer, en particulier les axes nationaux et internationaux, 43 % du réseau principal étant en bon état et 31% dans un état acceptable.

La plupart des pays de la région ont engagé des réformes sectorielles systématiques, et nombreux sont ceux qui ont entrepris des programmes d'investissement routier à long terme et mis en place des fonds routiers de deuxième génération. Deux tiers des pays ont créé des agences routières autonomes dont le mandat est d'externaliser les marchés de travaux publics, un exemple que d'autres sont en passe de suivre. Cela étant, seuls 20 % des fonds routiers satisfont à tous les critères de bonne gouvernance que propose le SSATP. De plus, l'état des routes de la moitié du continent—en particulier dans les pays les plus pauvres—souffre encore d'un sous-financement de l'entretien, ce en raison d'une taxation insuffisante et de l'utilisation inefficace des ressources. Les pays qui se sont dotés d'autorités routières et qui appliquent un prélèvement élevé sur les carburants dépensent moins par kilomètre sur leur réseau routier, ce qui impliquerait peut-être des gains de productivité. La mauvaise utilisation des ressources est un problème encore courant, notamment dans les pays à faible revenu dont les dépenses par kilomètre sont 50 % supérieures aux pays. L'incapacité des autorités routières à exécuter en moyenne plus de 50 % des programmes budgétisés annuellement en est une autre preuve. Leur degré d'autonomie a également une incidence sur la capacité des pays à réagir : seul 1 % d'entre elles compte des représentants du secteur privé au sein de leurs conseils d'administration. Si les associations des autorités routières et des fonds routiers ont repris à leur compte le rôle de défense des principes de l'IGR (initiative de gestion de la route) et du SSATP, ils n'ont toutefois pas encore atteint le niveau de reconnaissance voulu aux yeux des décideurs.

---

<sup>8</sup> 1987-2011 SSATP. *Le transport en Afrique, Un avenir prometteur*. Publication SSATP, John Bruce Thompson 2011.

L'expérience montre qu'une bonne gestion du réseau primaire a un impact positif sur les réseaux secondaires et tertiaires. Néanmoins, dans la majorité des pays, l'entretien des infrastructures de transport rural est délaissé par les administrations locales sans ressources. Résultat, 44 % des routes sont en mauvais état. Dans les 44 pays subsahariens les plus pauvres, l'indice d'accessibilité en milieu rural<sup>9</sup>, qui est un indice de développement clé, se situe à 34 %, soit le niveau le plus élevé de tous les continents. Les conditions varient entre les pays et en leur sein. À titre d'exemple, l'indice varie entre 29 et 73 % dans les provinces éthiopiennes, et, alors qu'il atteint globalement 61 % au Ghana, il tombe à 30 % dans les régions septentrionales du pays (*Upper Northern, Upper East et Upper West*). Bien qu'aujourd'hui la qualité des routes soit la première priorité, le besoin d'améliorer leurs caractéristiques techniques pour répondre à une rapide motorisation ainsi que de normes de sécurité adaptées ou le recours à des véhicules de plus grande taille est proche d'une réorganisation complète de l'infrastructure. Le SSATP continue d'être à l'avant-garde des questions sur le contrôle des surcharges<sup>10</sup>, grâce à des travaux de recherche et instruments d'analyse conçus pour les routes à faible volume de trafic, les conditions en milieu urbain ou pour la gestion et la préservation des corridors transnatio-

naux<sup>11</sup>. Par ailleurs, l'étude menée par le PIDA prévoit d'importantes contraintes liées à la capacité de charge des routes, dès 2020, notamment dans certains corridors transnationaux. À l'évidence, le programme de l'initiative de gestion de la route gagnerait à être consolidé.

**S'attaquer aux problèmes posés par le coût élevé du transport**, par la mauvaise qualité des services et la demande non satisfaite dans les corridors de développement et enfin, formuler des plans directeurs pour le secteur portuaire et ainsi palier le manque critique de capacité qui risque de s'aggraver après 2020. Les facteurs ci-après sont largement responsables du manque de compétitivité et d'intégration dans les marchés mondiaux : i) absence de facilitation des transports dans les corridors transnationaux et ii) mauvaise gestion portuaire, ferroviaire et du fret. Les politiques et cadres réglementaires inefficaces, ainsi que la mauvaise gouvernance font obstacle à la bonne utilisation des PPP dans chaque segment et mode de transport. L'inefficacité des corridors de développement est davantage accentuée par les incohérences entre le coût et le prix du transport : des règles du marché inadéquates s'opposent à la modernisation du sous-secteur du transport routier,

---

<sup>9</sup> L'indice d'accessibilité du transport en milieu rural publié sur le site web de la Banque mondiale indique le pourcentage de ménages ruraux ayant accès à une route à viabilité permanente.

<sup>10</sup> Voir la série de trois publications sur le contrôle de la surcharge : *Directives sur la surcharge des véhicules en Afrique orientale et australe* (Document de travail du SSATP n° 90), *Overload Control Practices in eastern and Southern Africa* (Document de travail du SSATP n° 91) et *Emerging Good Practice in Overload Control in Eastern and Southern Africa* (Document de synthèse du SSATP n° 12).

---

<sup>11</sup> The Road Economic Decision Model—Software and its documentation (principalement : *User Guide & Case Studies*, Document de travail du SSATP n° 78, 2004) conçu par Rodrigo Archondo-Callao pour la construction et l'entretien de routes rurales à faible volume de trafic.

Et : *Urban Transport Services in Sub-Saharan Africa—Improving Vehicles Operations*, Document de travail du SSATP n° 75 présentant les conclusions et les étapes futures du Projet sur les savoirs et la recherche concernant l'exploitation des véhicules en Afrique subsaharienne.

*Lessons of Corridor Performance Measurement*, Document de synthèse du SSATP n° 07.

ce qui entraîne le vieillissement des flottes et un faible niveau d'utilisation des véhicules. La déréglementation du secteur est d'une nécessité urgente pour créer les conditions d'une économie de marché qui favorisera l'arrivée de nouveaux entrants, la concurrence fondée sur les prix et l'entrée de transporteurs étrangers dans la filière du cabotage. Il est par ailleurs important que la déréglementation soit menée en accordant l'attention voulue à l'atténuation des impacts sociaux à court terme qui découleront de ces changements.

Ensemble, l'inefficacité du transport routier, les retards et les paiements informels font augmenter les coûts de 30 % dans certains corridors. En dépit des conditions et offres concurrentielles qu'il propose souvent, le chemin de fer n'assure pas le transport long-courrier d'un volume suffisant de marchandises. Les installations portuaires subissent les effets de la médiocrité des opérations de transit et de transbordement, des faibles normes de performance et d'un manque de coordination avec le transport terrestre, bien que cela s'améliore. En revanche, les terminaux commerciaux efficaces dédiés au fret sec et aux produits liquides en vrac — appartenant à de grands groupes d'intérêt internationaux — fonctionnent bien à grande échelle. Le trafic de conteneurs continue de s'accroître rapidement, bien que compliqué par le déséquilibre de flux le plus vaste jamais observé, toutes régions confondues<sup>12</sup>. Les pays doivent urgemment s'attaquer au problème qui se pose à plus long terme, à savoir, celui de la formulation de stratégies portuaires. Il revient aux gouvernements de définir les rôles et responsabilités — notamment le niveau approprié de participation du secteur privé — dès au début de ce pro-

cessus. L'adoption de stratégies portuaires qui s'imposent se traduira inévitablement par la création de quelques grands ports d'éclatement qui fourniront des services de transit et de transport intermodal terrestre, tout en assurant des services maritimes compétitifs en expansion rapide. Cette évolution pourrait conduire à une architecture des corridors de développement et nécessiter des mesures de facilitation et de coordination rigoureuses.

**Attirer l'attention sur la situation des populations urbaines et des villes**, et rechercher des solutions aux questions découlant du triplement de la taille des villes en Afrique d'ici 2050. Aujourd'hui, trois quarts des habitants des villes africaines vivent dans des taudis caractérisés par l'absence de mobilité urbaine et le manque d'accès aux services et opportunités. De plus, les villes africaines sont confrontées à des difficultés croissantes, car d'ici 2020, le nombre d'habitants augmentera de 200—et de 800 millions d'ici 2050. En 2030, plus de la moitié de la population africaine sera urbanisée. De nombreuses villes connaissent déjà : i) une dégradation de la qualité des services de transport collectif ; ii) des chevauchements et contradictions entre les organismes responsables de la planification et de la mise en application des solutions aux problèmes de transport ; iii) une infrastructure de transport inadéquate et en détérioration, et iv) un manque d'aménagements pour le transport non motorisé (marche à pied, vélo). Les routes sont engorgées en raison de la croissance exponentielle de l'utilisation de services de minibus non réglementés, de la motorisation rapide et de l'explosion du nombre de motocyclettes. Les couches sociales les plus vulnérables sont donc de plus en plus marginalisées. Pour les pauvres des zones urbaines, le transport est souvent le deuxième poste de dépense : à Temke, une banlieue de Dar es Salaam, les fa-

<sup>12</sup> *Prix et coûts du transport en Afrique : examen des principaux corridors internationaux*. Supee Teravathorn et Gaël Raballand. Banque mondiale, 2009.

milles dépensent en moyenne 8,7 % de leurs revenus dans les transports<sup>13</sup>. Dans le même temps, toutes les couches sociales sont touchées par les effets causés par les interminables aller et retour quotidiens dans les banlieues lointaines, le manque de sécurité pour les piétons et les personnes utilisant le transport non motorisé, sans compter les conséquences sanitaires graves dues à la poussière et aux émissions des véhicules. Mais au cœur des problèmes croissants que connaissent les villes africaines se trouve la question de la faiblesse des institutions.

Il faut un engagement soutenu en faveur d'une politique de transport de passagers, qui soit basée sur des principes directeurs clairs, exécutée par une institution de transport responsable et professionnelle, en prenant appui sur la coordination de l'utilisation des terres et la réglementation du transport de passagers. La réintroduction des bus de grande capacité sur les grands axes et apporter un certain degré de confort passe par l'amélioration de l'état du réseau routier. Le problème que pose l'utilisation effrénée du droit de passage pour le stationnement et les activités économiques doit être résolu. De même, il y a lieu de revenir sur l'attitude tolérante observée à l'égard des vieux véhicules polluants, et de renforcer les limites de la charge à l'essieu. Le financement du transport urbain—souvent au moyen d'une portion des recettes des fonds routiers—doit refléter la réalité budgétaire des centres urbains, y compris les frais de stationnement et les prélèvements par la ville. Enfin, tout cadre réglementaire approprié doit prévoir la gestion de la concurrence par le renforcement du secteur informel et des mises en concession pour favoriser la gestion com-

merciale du transport public<sup>14</sup>. Face à la complexité du processus, il y a lieu d'adopter une démarche étape par étape et de faire montre d'un engagement soutenu.

Le besoin d'une bonne gouvernance—ou son absence—ne cesse depuis des décennies de tarauder les responsables et les acteurs du secteur du transport. La plupart des parties prenantes reconnaissent qu'une bonne gouvernance est indispensable si l'on veut améliorer durablement les infrastructures de transport et contribuer à la croissance économique. Une mauvaise gouvernance peut subvenir tout au long du cycle de l'action politique, à commencer par la manière dont sont formulées et appliquées les lois, les réglementations, les systèmes et les procédures, à la manière dont les services sont finalement fournis aux usagers, et à la satisfaction ou pas de leurs attentes. Le SSATP a pu déterminer des indicateurs concrets de bonne gouvernance pour le secteur des transports qui pourront servir de base solide sur laquelle asseoir le développement économique.

**« Arrêter le massacre » en créant les conditions d'une mobilité sans danger**, tel est l'appel lancé par les organisations de la société civile africaine, du Cameroun au Kenya. À l'échelle mondiale, les pays à faible revenu et à revenu intermédiaire comptent environ 85 % des décès et 90 % des blessures dus aux accidents de la route. Le poids des accidents de la route est devenu un problème de développement qui affecte sérieusement la compétitivité et l'investissement privé dans les pays en développement, en particuliers ceux qui n'ont pas accès à la mer. On estime au plan mondial que le coût des accidents de la route représente entre 1 et 3 % du

<sup>13</sup> *Cities on the Move*, A World Bank Urban Transport Strategy, 2002.

<sup>14</sup> *Stuck in Traffic: Urban Transport in Africa*. AICD Document de base de l'AICD n° 1. Ajay Kumar et Fanny Barrett, 2008.

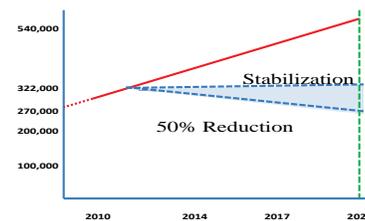
PIB et qu'en Afrique subsaharienne, il s'élève à 10 milliards de dollars par an, soit un montant supérieur à l'enveloppe totale de l'aide publique au développement (APD) consacrée à l'infrastructure. Le continent africain compte le taux de décès par habitant le plus élevé — et les taux par véhicule y sont 10 à 100 fois supérieurs à ceux des pays qui enregistrent de bonnes performances. Chez les jeunes, l'impact de la sécurité routière est plus important que l'effet combiné du paludisme, de la tuberculose et du VIH-SIDA. L'insécurité sur les routes est aussi un problème de pauvreté. Elle affecte de manière disproportionnée les pauvres et les jeunes—plus de 65 % des victimes sont des « usagers vulnérables », autrement dit des piétons, des cyclistes et des utilisateurs d'autres modes de transport ou collectifs. Si rien n'est fait pour améliorer la situation, les décès dus aux accidents de la route augmenteront de 68 % en Afrique durant la prochaine décennie.

La sécurité routière arrive maintenant en tête de liste des priorités en Afrique. En 2007, les ministres africains du Transport et de la Santé ont rendu publique une déclaration, à l'occasion de la Conférence africaine sur la sécurité routière à Accra, exprimant leur détermination à réduire le nombre de tués sur les routes. Au cours de la même année, l'Assemblée générale des Nations Unies a décidé que 10 % des investissements nationaux consacrés au transport de surface devrait être réservé à la sécurité routière. En 2009, des directives détaillées concernant la mise en œuvre des recommandations du rapport mondial sur la prévention des traumatismes dus aux accidents de la route (*Implementing the Recommendations of the World Report on Road Traffic Injury Prevention*) ont été publiées. Cela a permis de disposer d'une panoplie faisant autorité sur la conception et l'échelonnement de politiques de sécurité routière viables dans les pays en développement. En 2010, l'Assemblée générale des Nations Unies a

proclamé 2011-2020 la Décennie d'action pour la sécurité routière. La CEA a demandé que le Cadre de politique en matière de sécurité routière soit élaboré par le SSATP pour appuyer un plan d'action pour l'Afrique qui a été approuvé par les ministres des Transports et entériné par les chefs d'État en janvier 2012. La Décennie d'action pour la sécurité routière en Afrique vise à stabiliser le nombre de personnes tuées ou blessées à la suite d'accidents de la route en Afrique au niveau actuel d'environ 322 000 personnes par an—et réduire progressivement de moitié le nombre annuel de tués d'ici à 2020 et de traumatismes graves d'environ un million (voir le diagramme ci-dessous).

#### Objectif de la Décennie d'action en Afrique

Source : UNECA



Au plan national, le Cadre de politique en matière de sécurité routière s'articule autour de cinq axes : i) la gestion de la sécurité routière - cadre institutionnel nécessaire pour la mise en œuvre des activités de sécurité routière - exige une direction au sommet, une vision et une institution nationale chef de file du domaine de la sécurité routière dotée de prérogatives juridiques et financières et possédant les ressources humaines nécessaires pour élaborer et lancer une politique viable qui repose sur des performances concrètes en matière de sécurité ; ii) amélioration de la sécurité routière et de la mobilité—construction de routes et sécurité de tous les usagers de la route, en particulier des piétons et usagers vulnérables ; iii) amélioration de la sécurité des véhicules—normes, notamment celles s'appliquant à l'importation et à

l'exportation de véhicules ; iv) amélioration de la sécurité des conducteurs et d'autres usagers de la route—formation et évaluation des conducteurs, délivrance des permis de conduire, application du code de la route, sensibilisation et éducation du public, et promotion d'une culture de sécurité et v) interventions post-accidents — soins offerts au lieu de l'accident, transport et prise en charge des blessés, et réhabilitation à long terme pour un retour à la vie active. Seul un nombre restreint de pays africains ont accompli des progrès décisifs dans le processus de mise en place d'une institution chef de file du domaine de la sécurité routière et le lancement d'une politique de sécurité routière à long terme.

Le Cadre de politique en matière de sécurité routière recense un ensemble d'activités à mettre en œuvre à l'échelle du continent : créer

un secrétariat qui stimulera et suivra les progrès accomplis, renforcer les connaissances régionales, coordonner et négocier un appui technique global au bénéfice des États membres, développer des normes de sécurité et des méthodologies taillées sur mesure et correspondant aux conditions en vigueur en Afrique, et développer des capacités locales africaines en audit de la sécurité routière. Il convient aussi d'accorder une attention spéciale à la promotion d'une évolution cohérente de la sécurité routière dans les corridors routiers internationaux où font défaut missions, politiques et pratiques harmonisées. Enfin, le rôle de facilitation et d'appui d'une entité défenseur de la sécurité routière est nécessaire pour démarrer des examens nationaux des capacités de gestion de la sécurité à l'effet de favoriser l'engagement initial des gouvernements nationaux et des partenaires de la sécurité routière à l'échelon national.





4

LE SSATP  
À LA CROISÉE  
DES CHEMINS



## 4. LE SSATP À LA CROISÉE DES CHEMINS

Le SSATP se trouve à la croisée des chemins. Sa mission principale reste inchangée, il s'agit toujours d'un programme qui se consacre au développement de politiques de transport pour l'Afrique. Il est aussi un laboratoire d'idées à but non lucratif financé par les partenaires de développement. Cela dit, le SSATP se doit de redéfinir sa structure de gouvernance, face au paysage institutionnel qui se fait jour en Afrique et aux formes nouvelles de coopération et de financement. De ce fait, une autre manière de travailler s'impose pour le SSATP pour répondre aux attentes des institutions nationales et régionales, tout en collaborant étroitement avec les organisations professionnelles, la société civile et le secteur privé. Les changements à apporter doivent être soigneusement dosés et faire la part entre d'un côté, les effets positifs du travail en partenariat, la réputation du Programme établie de longue date et 30 années d'accumulation de connaissances et de l'autre, la nécessité de réformer sa structure de gouvernance. Enfin, le SSATP doit redéfinir ses priorités et son cadre de recherche stratégique pour être à la hauteur des enjeux que représentent les ambitieux programmes de réforme institutionnelle et d'investissement mis en place sous l'égide de l'Union africaine.

La structure de gouvernance du SSATP doit se conformer à celle d'un groupe de réflexion sur les politiques de transport pour les pays

membres de l'Union africaine. Ce qui veut dire, respecter l'esprit de la Déclaration de Paris et inscrire les prises de décisions du SSATP dans le contexte de la Conférence des ministres africains du Transport, conformément au modèle suivi par le processus du PIDA. Ce qui signifie aussi rapprocher la direction et l'équipe restreinte du SSATP des institutions parties prenantes telles que l'Union africaine, la CEA et la BAfD. Le site web du SSATP doit être indépendant et séparé de celui de la Banque mondiale ou de toute institution nationale ou internationale. Une déclaration de mission doit fonder la légitimité du SSATP—et être assortie d'un plan de travail glissant placé sous la supervision d'un Comité des politiques de transport. Ce comité proposerait le projet de plan de développement à long terme et serait composé de spécialistes renommés et qualifiés, comprenant entre autres des représentants d'institutions africaines. Son Conseil d'administration aurait une fonction de supervision de l'équipe de gestion, tandis que la fonction stratégique serait transférée au Comité des politiques de transport, et celle relative au contrôle de la qualité confiée aux groupes techniques. Ces groupes seront la preuve d'une prise en charge par les pays membres et l'engagement du secteur privé à un niveau élevé. Une autre instance importante de cette nouvelle structure de gouvernance devrait permettre d'assurer une collaboration en amont du secteur privé : celle d'un conseil consultatif composé d'un nombre

restreint de hauts cadres issus du secteur du transport dont la fonction serait de conduire des consultations de haut niveau avec les acteurs du secteur. Le SSATP tiendrait lieu de secrétariat et aurait des fonctions spécifiques de suivi et évaluation, de conseil sur les politiques et de dépositaire de connaissances qu'il mettrait au service de programmes spéciaux et groupes thématiques, comme ceux issus du Plan d'action de la Décennie pour la sécurité routière, du processus du PIDA ou de l'harmonisation de certaines politiques au sein des Communautés économiques régionales. Les pays membres participeront à des travaux thématiques dans le cadre du SSATP en vue d'assurer la continuité des orientations stratégiques à long terme dans l'intérêt de leurs institutions nationales. Parallèlement, les coordinateurs nationaux seraient élevés au rang de secrétaires généraux de manière à renforcer les capacités SSATP au sein des entités nationales.

En tant que le laboratoire d'idées des États membres de l'Union africaine, le SSATP s'appliquerait à exécuter son plan de développement à long terme pour atteindre quatre objectifs fondamentaux. Le premier serait de maximiser le développement de l'expertise africaine dans les institutions pertinentes des États membres. À cet égard, le travail du SSATP serait alors, autant que possible, décentralisé au niveau des pays. Ses fonctions consisteraient à examiner les travaux de recherche, à exercer un contrôle de qualité, à œuvrer pour harmoniser les activités des Communautés économiques régionales et les aligner sur le programme d'intégration économique de la Commission de l'Union africaine. Le deuxième objectif consisterait à documenter le processus de formulation et de mise en œuvre des politiques de transport mené par les pays africains. Le SSATP jouerait alors un rôle de porte-parole qui se ferait l'écho des pays et de leurs accomplissements ; sa mission serait également de diffuser les résultats de

recherche, des bonnes pratiques et des leçons d'expérience issues des programmes des États membres de l'Union africaine ou financés par les partenaires. Elle serait également d'obtenir les enseignements de l'expérience et de rendre compte de l'efficacité et des insuffisances des actions menées. Il aurait un rôle de plateforme d'échanges des connaissances et instruments de définition des politiques de transport, d'appui aux activités de collecte et d'analyse de données par les États membres et les CER, dans l'optique d'en extraire des éléments pour publication, tel que prévu dans le plan de développement à long terme. Ces fonctions sont particulièrement importantes du fait que l'environnement physique, économique et institutionnel dans lequel les politiques de transport sont exécutées est totalement différent de celui qui existe dans le reste du monde : il importe donc de s'adapter aux conditions propres à l'Afrique. Le troisième objectif consiste à assurer l'accès aux travaux de recherche et aux données sur le transport par les institutions publiques des États membres, le monde universitaire et les partenaires de la société civile. La diffusion des documents de politique générale et l'accès aux informations publiques en temps réel est d'une importance capitale. Cela devra se faire de manière à prendre en compte l'évolution de l'Internet à haut débit et de l'informatisation des administrations publiques et des institutions de la société civile. Le quatrième objectif consiste à répondre aux demandes des États membres et des parties prenantes telles que les associations professionnelles, par le biais d'une ligne de produits « sur demande » et, de manière plus générale, en satisfaisant les attentes des clients et des partenaires. Avec ces objectifs, le SSATP contribuera à forger les maillons manquants de la chaîne de la recherche en termes de capacités d'élaboration de politiques et de planification en Afrique.

Le rôle potentiel du SSATP en tant que secrétariat technique pour la mise en application du Plan d'action de la Décennie pour la sécurité routière par la CEA illustre bien le nouveau visage du SSATP. Sans toutefois se substituer aux fonctions nationales, le SSATP appuiera le réseau d'agences chefs de file de la sécurité routière en Afrique ; il contrôlera et analysera des données aux niveaux régional et continental, diffusera les connaissances, organisera les comités de lecture et facilitera l'appui des moins performants. L'adoption des normes internationales et les efforts d'harmonisation, en particulier en promouvant la ratification d'accords internationaux, dont la Convention de Vienne sur la signalisation routière (1968) par exemple, seront à l'ordre du jour. Le SSATP jouera le rôle de chef de file dans le travail d'étalonnage des modèles d'évaluation routière utilisée comme « antidote » dans le monde entier. L'objectif à terme serait de constituer une base de données intégrée sur la sécurité routière en Afrique, et de prendre en compte l'élément sécurité routière dans le cadre du modèle HDM-4 pour la conception et l'entretien des routes.

Le SSATP pourrait avoir un rôle moteur dans le renforcement des capacités africaines à mener des audits de sécurité routière et de suivi des résultats ; son rôle consisterait par ailleurs à diffuser l'expérience mondiale en l'adaptant aux conditions locales, à analyser les données et les tendances et contribuer à créer une culture de la sécurité. Enfin, le SSATP aurait également pour tâche de promouvoir l'harmonisation et l'intégration de portails de gestion des savoirs sur la sécurité routière au niveau national.

Le plan à long terme du SSATP se dessine tout naturellement et de manière logique partant du fait que le programme de transport qui soutient cette renaissance africaine est formulé du point de vue humain. Nombreux sont ceux qui perdent la vie sur des routes dangereuses ou

rencontrent d'énormes problèmes pour se rendre à leur travail ou accéder aux services ou encore profiter des opportunités qu'offrent les villes. Ils continuent de payer le prix fort pour des biens importés, et subissent les effets du manque d'emploi dû à l'inefficacité des corridors régionaux et à l'absence d'intégration régionale. Trois thèmes centraux en découlent : i) la sécurité, ii) la mobilité et la qualité de l'air et iii) la compétitivité. Ces trois domaines thématiques sont développés de manière sélective. S'agissant de la sécurité routière, la priorité doit porter sur le réseau primaire où des activités pilotes pourront servir d'exemples et aider à adapter et à appliquer des modèles de coopération multipartites, tout en développant un cadre institutionnel au niveau national. Pour ce qui est de la mobilité et de la qualité de l'air, les zones urbaines et les zones métropolitaines en expansion, où des transports collectifs propres, abordables et efficaces sont la clé du développement de la productivité, sont prioritaires. Dans le domaine de la compétitivité, le commerce international et les corridors de transport sont les deux éléments essentiels à l'intégration aux marchés mondiaux (tableau 1). Enfin, la gestion des données issues de l'initiative AICD constitue un quatrième thème à part entière qu'il ne faudrait pas appréhender comme une simple question transversale, mais comme un programme en soi dans chaque État membre et les capacités requises qui l'accompagne.

Chacun des trois thèmes centraux est le meilleur angle d'attaque pour répondre au programme de développement et de modernisation des domaines qui les concernent. Par exemple, la sécurité routière est le thème le plus efficace pour s'attaquer à l'ensemble des questions complexes liées à la modernisation des routes et des services de transport ; elle a par ailleurs une incidence directe sur l'amélioration des résultats en termes de santé et de compétitivité. De même, l'amélioration de l'efficacité du trans-

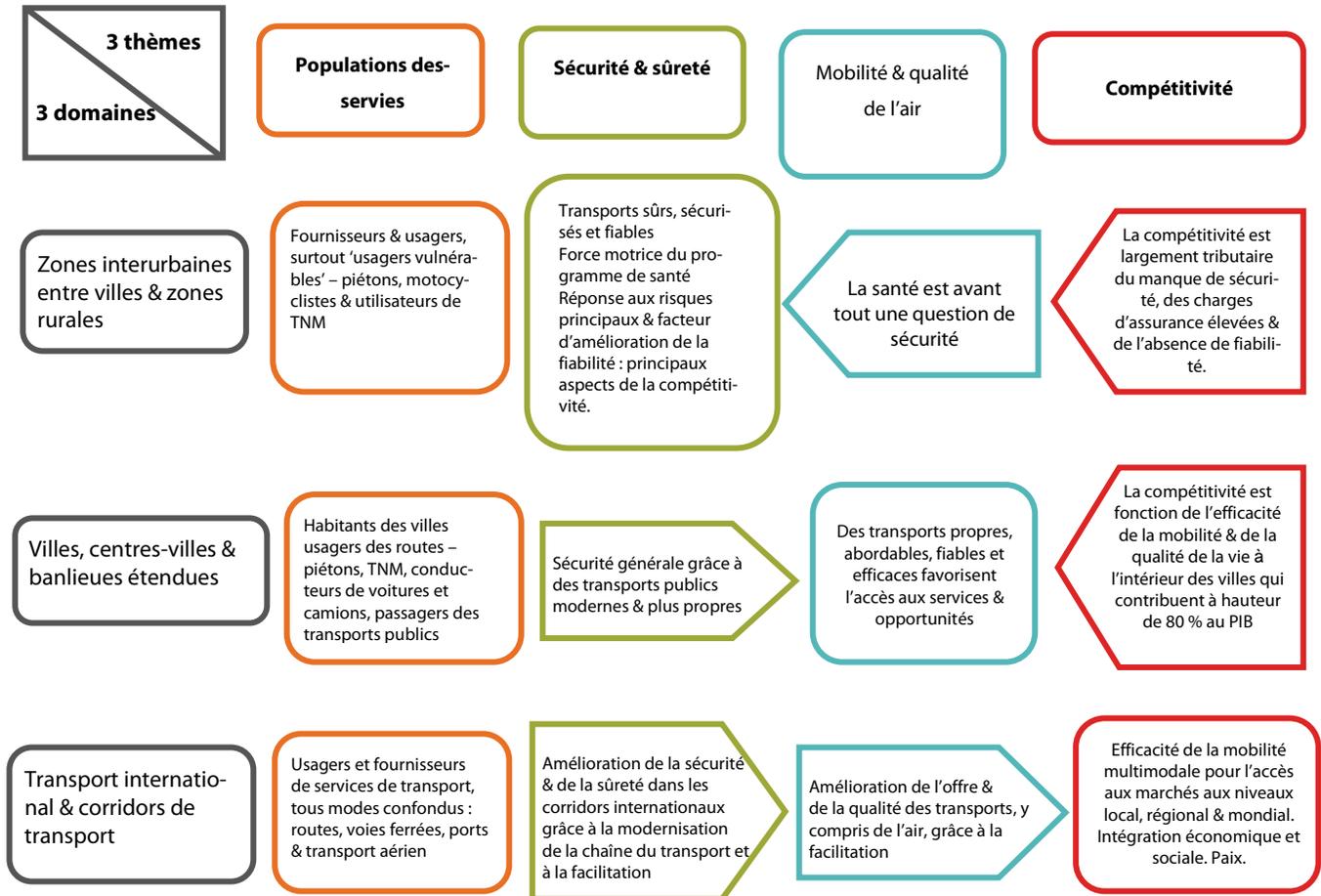
port urbain est le meilleur angle d'attaque pour améliorer le cadre de vie urbain, le caractère intégrateur des villes et leur sécurité ; à cela s'ajoute l'aptitude des villes à créer des richesses, des opportunités d'emplois et à encourager la compétitivité. Enfin, en recherchant des solutions aux questions liées à la compétitivité des corridors d'échange, depuis les pays enclavés jusqu'aux ports, on améliore la sécurité et la mobilité pour tous.

La méthode d'approche qui consiste à aborder chaque thème en termes de priorité est la meilleure façon d'obtenir des résultats dans un pays. L'expérience montre par exemple que dans le cas de la sécurité, il vaut mieux commencer par appliquer des mesures de sécurité routière sur un tronçon du réseau routier national. Dans le cas de la mobilité, c'est en s'attaquant au problème des transports collectifs que l'on arrivera à terme à mettre en place un système de transport interurbain et qui plus est, des villes plus propres auront des retombées positives pour les populations rurales. Enfin, les règles de concurrence au sein du transport international aura pour effet de créer un cadre réglementaire susceptible d'amélioration l'ensemble du transport de fret.

La gestion de données n'est certes pas un sujet transversal, mais un thème à part entière du SSATP qui procède des conditions requises héritées de l'initiative AICD. La mise à jour de la base de données AIKP constitue un travail permanent, mais qui progressera lentement. Le SSATP doit donc continuer de fournir des produits de données nécessaires aux prises de décisions. Par ailleurs, la mise en forme des données

et l'analyse en temps réel des informations sur les accidents de la route font partie intégrante de l'application de la politique de sécurité routière, et constitue un instrument de développement des institutions et de formulation de politiques. Les données fournies par les observatoires de corridors sont indispensables au travail d'analyse qui sous-tend la prise de décisions et le suivi de leur mise en application. De manière générale, la gestion de données est inséparable d'une compréhension fine du secteur et un véritable corpus de connaissances ne peut s'en passer. Une coopération technique avec AIKP a été officialisée en 2011 pour ce qui touche au renforcement des capacités, au suivi des performances des routes—et la gestion de données deviendra de plus en plus une raison pour créer des partenariats entre AIKP, les entités nationales et les acteurs locaux. Le SSATP est reconnu pour avoir mis au point des outils indispensables de gestion routière, d'évaluation du désenclavement rural et de mesure de performance des politiques d'entretien et de réhabilitation des routes (HDM-4 et RONET). HDM-4 propose un modèle d'allocation optimale des ressources pour la gestion des réseaux et RONET permet d'établir une classification fonctionnelle des routes. Ces modèles ne permettent pas toutefois d'obtenir des informations sur le réseau liées à la sécurité routière ou des données sur les accidents de la route, ce qui a des conséquences sur l'optimisation de l'imputation des ressources en gardant à l'esprit des objectifs de sécurité. Ajouter ce maillon manquant constitue l'un des défis face auxquels le SSATP peut jouer un rôle moteur et combler le manque critique de connaissances.

Tableau 1. Cadre stratégique du SSATP sans le thème de la gestion des données



AIKP doit organiser son mode de coopération pour donner accès à l'information sur l'infrastructure de façon continue. Outre le manuel de statistiques sur l'infrastructure (*Infrastructure Statistical Handbook*) préparé avec le SSATP, celui-ci pourrait continuer à faciliter la participation des parties prenantes et contribuer au renforcement des capacités pour assurer sa mise à jour. Le SSATP pourra aussi poursuivre son travail d'évaluation institutionnelle des systèmes de gestion des données dans les pays africains et reprendre les directives de 2008 sur la mise en place de systèmes de gestion durable de données. Le Programme peut aussi aider AIKP à

se doter des capacités voulues pour jouer un rôle moteur. Des parties prenantes telles que le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA) et l'institut zambien chargé de l'analyse des politiques et de la recherche (*Zambia Institute for Policy Analysis and Research - ZIPAR*) ont noué des partenariats avec le SSATP pour renforcer leurs capacités en gestion des données. Vu l'augmentation de la demande de services de ce type, AIKP et le SSATP ont besoin de se coordonner et assurer une meilleure synergie.

Les questions transversales suivantes seront appréhendées comme une dimension des thèmes prioritaires : i) adaptation au changement climatique ; ii) gouvernance et intégrité ; iii) inclusion et égalité des sexes et, en particulier, iv) bonne intégration des connaissances liées au secteur privé dans la formulation des politiques et participation du secteur privé dans la gestion des équipements publics dans le cadre de partenariats public-privé. Le SSATP continuera à produire des études diagnostiques détaillées, et à piloter des exercices de formulation de politiques sectorielles sur de nouveaux thèmes, qui recoupent notamment plusieurs secteurs. Il poursuivra son rôle de facilitation du renforcement de capacités et de coopération entre les parties prenantes.

Le mode de financement du SSATP serait un point à revoir, non seulement parce que les sources traditionnelles de financement ne sont plus garanties, mais surtout pour refléter et conforter la nouvelle structure de gouvernance du Programme. La plupart des modèles de financement des laboratoires d'idées a évolué au cours des dix dernières années, passant du financement public à un modèle mixte constitué d'une cotisation modique annuelle des gouvernements / États membres et de revenus tirés de services payants et de la vente de publications. Bien qu'approprié pour le SSATP à première vue, ce modèle doit être testé avec soin par rapport aux objectifs visés. Faire payer l'accès au riche gisement de connaissances qu'est la base de données détenue par AIKP contrecarrait l'objectif de renforcer les capacités et d'améliorer la gouvernance en recherchant la transparence. Un bon dosage veut dire qu'il faut d'abord clairement distinguer entre données publiques et gratuites et ce qui appartient au domaine des publications. Les cotisations versées par les États membres, les partenaires et les clients compenseraient les manques à gagner. Les ateliers de formation des agents de la direc-

tion du bureau de la statistique qui seraient organisés en collaboration avec la BAD et AIKP seraient l'exemple même de services payants. Les assemblées et manifestations du SSATP pourraient bénéficier de soutien financier sous forme de parrainage, d'expositions et de publicité. Dans cet ordre d'idées, il faudrait peut-être renouveler les cours payants de formation organisés en 2005 dans une université kényane par le SSATP. Une fois de plus, l'introduction de frais de participation à un événement doit être soigneusement réfléchi pour éviter d'exclure les nouveaux partenaires ou ceux qui mènent des activités à but non lucratif. Une autre source régulière de revenus proviendrait de la publication périodique de quelques produits analytiques intéressants comme par exemple, un guide d'application systématique du modèle RONET, une cartographie spatiale de données d'enquêtes sur les routes ou des bilans sectoriels à l'échelle continentale, régionale ou nationale. L'apprentissage en ligne permet d'atteindre un plus grand nombre de stagiaires et les cours de formation spécialisés pourraient devenir payants.

Les publications du SSATP en vente pourraient porter sur chacun des thèmes centraux. Une publication annuelle *Road Safety Watch* permettrait de suivre de près les mesures stratégiques du Plan d'action de la Décennie pour la sécurité routière. Elle apporterait aussi de la visibilité au programme d'activités en rassemblant les principales statistiques sur la sécurité routière aux niveaux régional et continental, en proposant parallèlement une évaluation de la mise en application des orientations par les pays. Cette publication stimulera aussi la pratique de l'examen par les pairs au sein des pays et affinera les attentes de la société civile tout en l'aidant à s'engager plus efficacement. Un recueil *African City on the Move* (Villes africaines en mouvement) régulièrement mis à jour publierait les principaux indicateurs sur le cadre de vie ur-

bain, la mobilité et la tarification abordable, et répertorient toute innovation et amélioration en matière de transport urbain. Une revue telle que *Corridor Watch* permettrait de suivre les opérations de transit le long des corridors transfrontaliers couverts par le PIDA en utilisant les données des observatoires mis en place par le SSATP. Des éléments d'information de l'initiative AICD pourraient être matière à publication. Un rapport *Doing Business in Africa* calqué sur le concept Doing Business de l'IFC ferait connaître les questions débattues en matière de transport. Une note succincte qui s'intitulerait *Road Maintenance Watch* qui donnerait les dernières nouvelles sur des sujets tels que les taxes sur les carburants en Afrique en les comparant au taux optimal établi au moyen de

RONET (repris dans l'étude AICD) ou sur la qualité et l'efficacité des fonds routiers. Enfin, un rapport sur la construction des routes *Road Construction Watch* pourrait s'attaquer au problème complexe du coût élevé et inégal des travaux publics qui a pour effet de réduire l'impact des ressources allouées au secteur. Il ferait état d'un ensemble de données sur le coût des principaux intrants utilisés dans la construction routière, ainsi que le coût moyen national calculé à partir d'un échantillonnage, les questions de location et de disponibilité des équipements lourds ainsi que le profil du secteur du bâtiment et des travaux publics dans divers pays. Toutes ces publications devront faire l'objet d'une bonne publicité médiatique et de visibilité.





# 5

ACHÈVEMENT  
DU DEUXIÈME  
PLAN DE  
DÉVELOPPEMENT



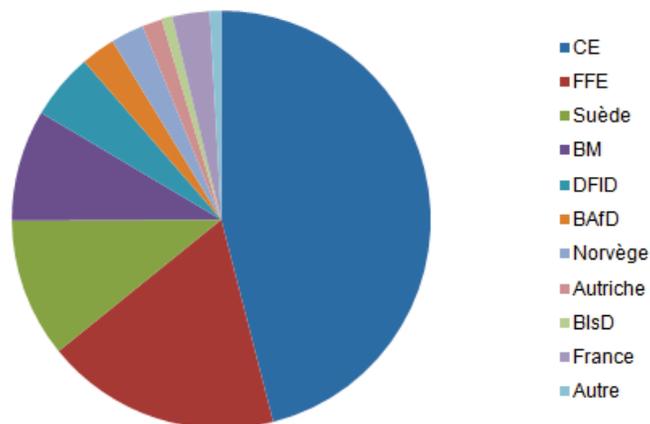
## 5. ACHÈVEMENT DU DEUXIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT

**États financiers.** À la fin de février 2012, les contributions des donateurs se montaient à 22,765 millions de dollars, contre 17 millions de dollars (75 %) de contributions versées. Le diagramme 1 illustre la répartition des contributions par bailleur de fonds.

Au terme de la même période, le SSATP avait décaissé environ 9 millions de dollars (54 % du montant versé et des contributions en nature). Cette faiblesse apparente du rythme de décaissement est due au fait que les financements du Fonds de facilitation des échanges (FEE), le

fonds fiduciaire multi-bailleurs établi par la Suède, la Norvège et le Royaume-Uni, ont été approuvés en septembre 2011 et que peu de décaissements avaient été effectués en fin décembre 2011. Les ressources du Fonds multi-bailleurs auquel contribuent cinq bailleurs de fonds (CE, SIDA, DfID, Norvège et BAD) ont été reçus en septembre 2009 et les décaissements ont commencé en janvier 2010 une fois qu'au terme de la passation des marchés. Si l'on ne comptabilise pas les ressources du FEE, le taux de décaissement est d'environ 75 %.

**Diagramme 1 : Répartition des contributions des donateurs du SSATP**



Les prévisions financières présentées ci-dessous tiennent compte des ressources du Fonds fiduciaire multi-bailleurs.

**Tableau 2. Prévisions financières\***

		Montant	Montant cumulé
<b>Contributions</b>	Contributions annoncées (FAD compris)		15,9
	Engagements en cours, y compris contrats, salaires, Réunion annuelle 2012	9,6	9,6
<b>Engagements</b>	Nouveaux engagements pour la période allant jusqu'à juin 2013 pour obtenir l'impact des travaux analytiques achevés au titre du DP2	2,1	11,7
	Nouvelles activités proposées pour la période allant jusqu'à juin 2014 (achèvement de la seconde phase d'activités au plus tard en juin)	3,2	14,9

\*en million de dollars

Sous réserve de l'adoption de l'amendement à l'accord autorisant le Fonds fiduciaire multi-bailleurs à financer le personnel de la Banque mondiale fournissant des services liés aux savoirs, au leadership intellectuel et au contrôle de la qualité nécessaires pour la conduite des activités, les dépenses augmenteraient de 217 000 dollars d'ici à juin 2013, et de 152 000 dollars de juin 2013 à juin 2014 (sur la base de 10 % de

coût supplémentaire pour le personnel de la Banque mondiale).

**Activités proposées pour la période allant jusqu'à l'achèvement du DP2.** Les activités proposées viseront à accroître l'impact du SSATP et contribueront à généraliser les activités déjà en cours.

**Tableau 3 : Activités du SSATP pour la période allant jusqu'à l'achèvement du DP2<sup>15</sup>.**

Activité	Budget approuvé	Montant dépensé	Complément budgétaire	Justification
Sécurité routière, Phase I – renforcement des institutions et élaboration de politiques dans trois pays et un corridor régional	680 000	558 000		Ateliers de diffusion
Sécurité routière, Phase II		0	1 200 000	Généraliser l'impact du SSATP dans le domaine de la sécurité routière en s'inspirant des enseignements tirés de la Phase I

<sup>15</sup> Ne sont pas pris en compte le coût de gestion du Programme et les activités déjà achevées.

Examen des résultats des politiques, Phase I dans six pays	600 000	3 000	160 000	Ateliers de diffusion
Examen des résultats des politiques, Phase II dans 12 pays		0	900 000	Étendre l'aide à la réforme des politiques aux pays en s'appuyant sur l'expérience tirée de la Phase I
Système de gestion de données sur le transport	250 000	217 000	200 000	Swaziland, Burkina Faso, Cameroun, Document de cadrage, Appui à l'AIKP
Diffusion de RONET, Formation en PPP, Examen des experts dans le cadre de la SADC		0	265 000	
Document d'orientation sur la planification globale du transport urbain		0	30 000	Document de base sur des activités complémentaires relatives au transport urbain et le développement urbain au titre du prochain Plan de développement
Examen des instruments juridiques pour l'intégration régionale et la facilitation des échanges	170 000	95 000		Achèvement et diffusion du rapport
Parité hommes-femmes et inclusion dans le secteur du transport	97 000	96 000	20 000	Élaboration de politiques et appui à la mise en œuvre des mesures à effets rapides
Indicateurs de la gouvernance dans le secteur du transport	223 000	223 000	120 000	Promotion de l'utilisation d'indicateurs définis et publiés fin 2011
Contrôle de la charge à l'essieu		0	30 000	Diffusion de documents produits par le SSATP en 2010 et 2011 et ciblant l'Afrique centrale
Soutien aux Communautés économiques régionales	430 000	429 000		
Étude de référence de la CICOS sur le corridor fluvial Brazzaville-Kinshasa-Bangui-Kisangani	436 000	379 000		Activité en cours
Stratégie de transport du Burkina Faso	220 000	209 000		Activité en cours mise en œuvre par le bénéficiaire
Stratégie de transport de la Sierra Leone	113 000	0		Complément au don de la Banque islamique de développement
Appui aux coordinateurs nationaux	175 000	12 000		À réviser en fonction du nouveau cadre de gouvernance
Changement climatique : atténuation et adaptation	278 000	22 000		Activité en cours
Enquêtes de suivi des goulets d'étranglement	170 000	129 000		Activité en cours
Politiques et stratégies de transport rural	515 000	81 000		
Pratiques optimales de transport rural				
Performance des chemins de fer	60 000	30 000		
Construction du site web du SSATP	135 000	80 000		
Réunions annuelles 2012 et 2013		0	1 200 000	Définition du format suivant les recommandations de l'examen à mi-parcours
<b>Total</b>	<b>4 569 000</b>	<b>2 563 000</b>	<b>4 295 000</b>	