

Aperçu du quatrième plan de développement du SSATP (2021-2025)



Contenu

- **Objectif de développement du SSATP**
- **Que faisons-nous ?**
- **Structure de gouvernance du SSATP**
- **Conclusions de l'étude phare de la Banque mondiale et pertinence des réformes politiques....SSATP**
- **Domaines prioritaires du quatrième plan de développement du SSATP**
 - Connectivité régionale et intégration économique
 - Mobilité urbaine durable et accessibilité
 - Sécurité routière
 - Gestion résiliente du patrimoine routier

SSATP : Un programme de partenariat pour le développement des politiques de transport et le renforcement des capacités en Afrique



SSATP Financiers

- Commission européenne (CE)
- Banque africaine de développement (BAD)
- Agence Française de Développement (AFD)
- Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO)



Partenariat international

- 42 pays membres africains
- Institutions continentales
- Communautés économiques régionales (CER)
- Partenaires de développement
- Professionnels du transport, décideurs politiques, universitaires



Programme SSATP (hébergé par WBG)

- Équipe de gestion du programme composée de 6 à 7 personnes, principalement basées en Afrique et rendant compte à la VPR IWAT3/Afrique.
- Exploiter la plate-forme mondiale de connaissances pour le partage d'expériences et de connaissances.

Principes directeurs :
Propriété | Partenariat | Durabilité

Que faisons-nous ?

Produits de connaissance :

Notes politiques, documents techniques/de discussion et lignes directrices

Mise en œuvre :

Rapport sur les expériences, leçons - KPs
Identification/priorisation
(AGA)

La diffusion des connaissances :

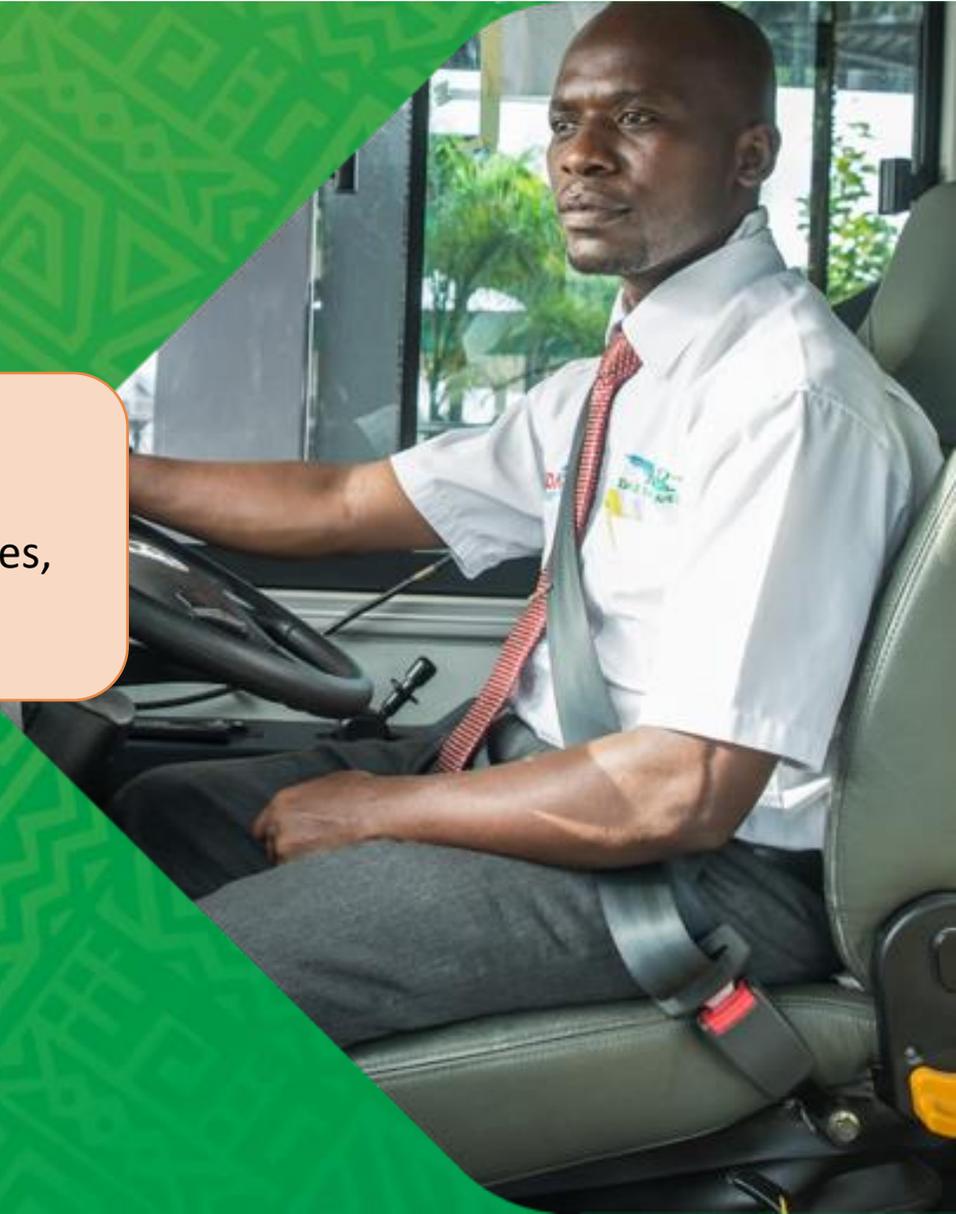
Partage de bonnes pratiques, discussions de groupes techniques et ateliers

Application des connaissances :

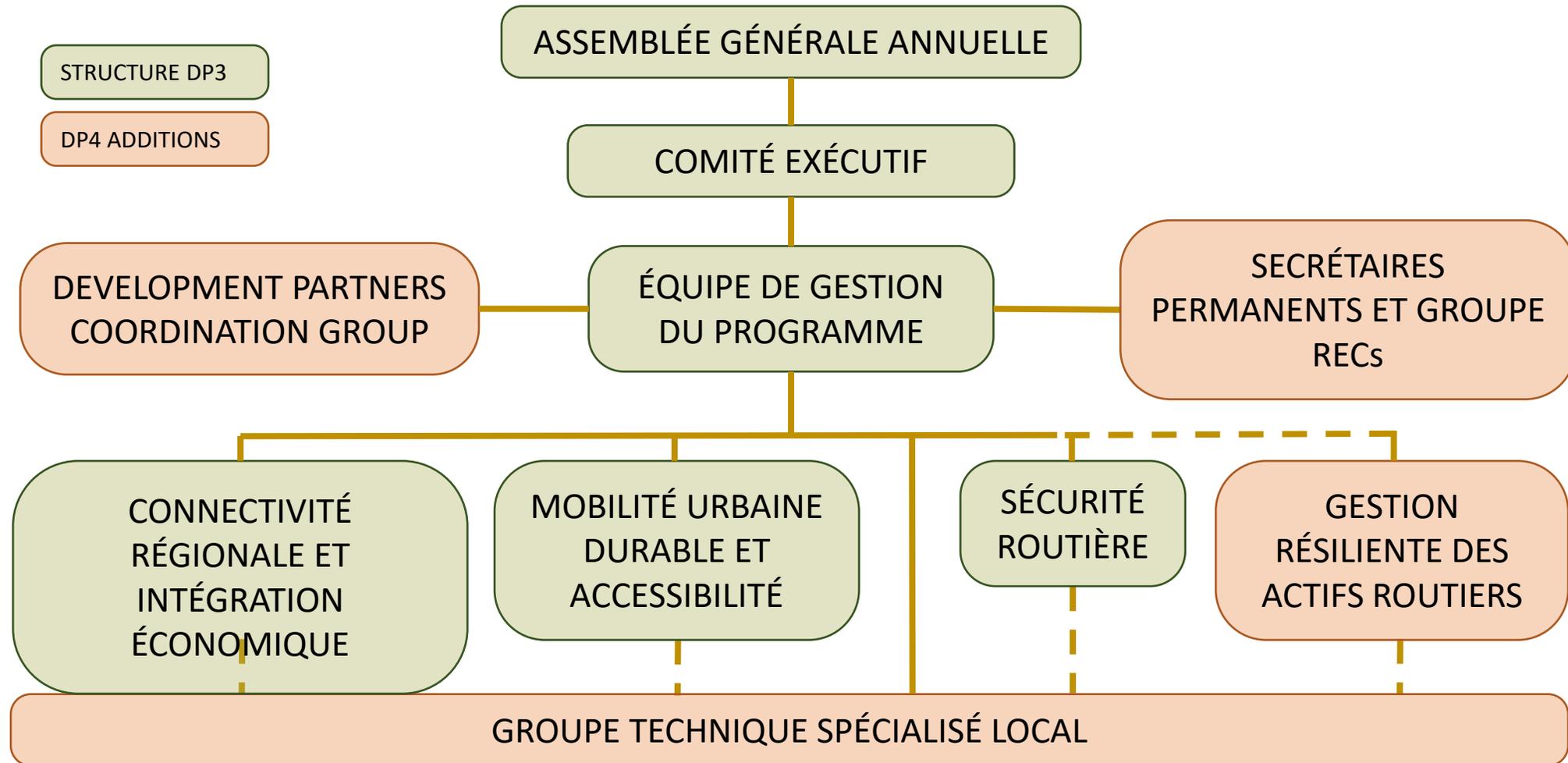
Soutien aux projets pilotes et aux programmes de formation

Plaidoyer :

Missions, voyages d'étude techniques, panels de haut niveau, conférences et dialogues politiques.



Structure de gouvernance du SSATP



Liens entre le développement de l'infrastructure :

Conclusions de l'étude phare de la Banque mondiale

1. Avons-nous des preuves de l'influence des infrastructures sur le développement en Afrique par le biais de canaux multiples ?

➤ Oui ! Nous disposons de preuves économiques rigoureuses que les infrastructures créent des emplois, stimulent les revenus, facilitent le commerce, accélèrent la transformation structurelle, atténuent la pauvreté et réduisent les inégalités, tout en améliorant les services de santé.

2. Les différents types d'infrastructures sont-ils complémentaires ?

➤ Oui ! Il existe des synergies de développement entre les routes, l'énergie et l'accès numérique. La coordination de leur fourniture peut doubler l'impact sur le développement.

3. Les réformes politiques amplifient-elles l'impact des investissements en infrastructures ?

➤ Oui ! En particulier lorsqu'il s'agit de commerce extérieur, les avantages des corridors de transport peuvent être multipliés plusieurs fois par des réformes simultanées des processus frontaliers.

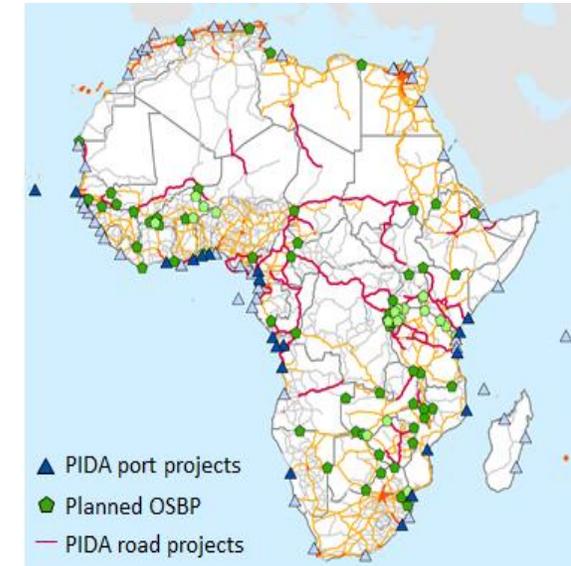
Accords commerciaux et infrastructures en Afrique subsaharienne

Question de recherche : Quels sont les avantages de la mise en œuvre d'accords commerciaux plus profonds et de grands investissements dans les infrastructures en Afrique ?

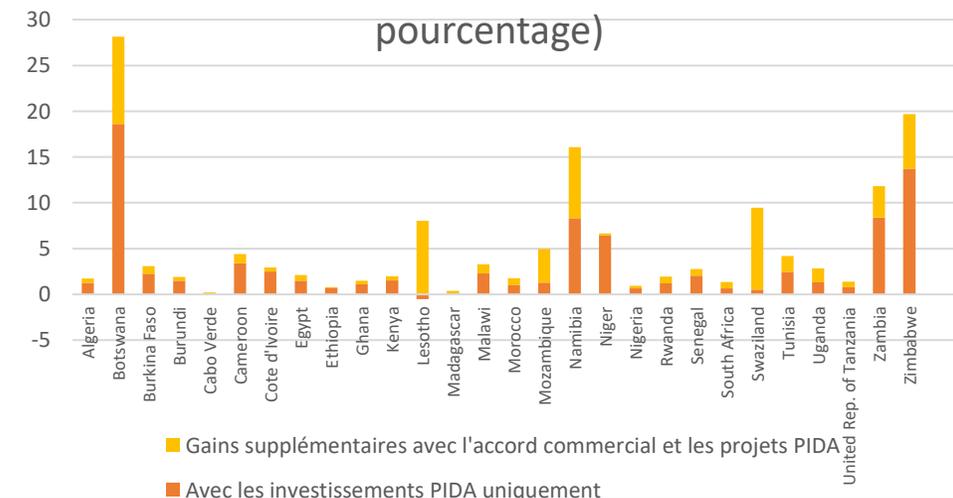
Résultats :

- Un accord éliminant les barrières tarifaires et non tarifaires augmenterait les exportations des pays africains de 2,7% en moyenne et leur PIB de 0,5%.
- En complétant ce processus d'intégration commerciale par l'amélioration des routes, des frontières terrestres et des ports, comme prévu dans les futures améliorations des infrastructures incluses dans le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), les exportations augmenteraient de 12,2 % et le PIB de 2,2 %.

Implications politiques : L'amélioration des infrastructures et les accords commerciaux seront essentiels pour tirer pleinement parti de l'AfCFTA.



Croissance simulée du PIB (en pourcentage)



Infrastructures et changement structurel dans la Corne de l'Afrique

Questions de recherche :

- (Q1) Comment les investissements en infrastructures ont-ils contribué aux changements structurels dans le passé ?
- (Q2) Quels seront les impacts économiques sur l'intégration régionale ?

Résultats : (Q1) Réduction de la part de l'emploi agricole de 9 % grâce à l'accès à une route goudronnée, principalement vers l'industrie manufacturière. L'impact double lorsque les routes sont associées à un bon accès à l'électricité (figure du haut).

- (Q2) Les gains de bien-être national résultant des changements structurels varient de 5 à 10 %, les pays les plus isolés bénéficiant davantage de l'accès aux marchés régionaux. Les avantages sont plus largement répartis lorsque les délais aux frontières sont simultanément réduits (figure du bas).

Implications politiques : L'impact des infrastructures est amplifié lorsque les investissements sont synchronisés entre les secteurs et associés à des réformes des politiques de transport et de facilitation du commerce.

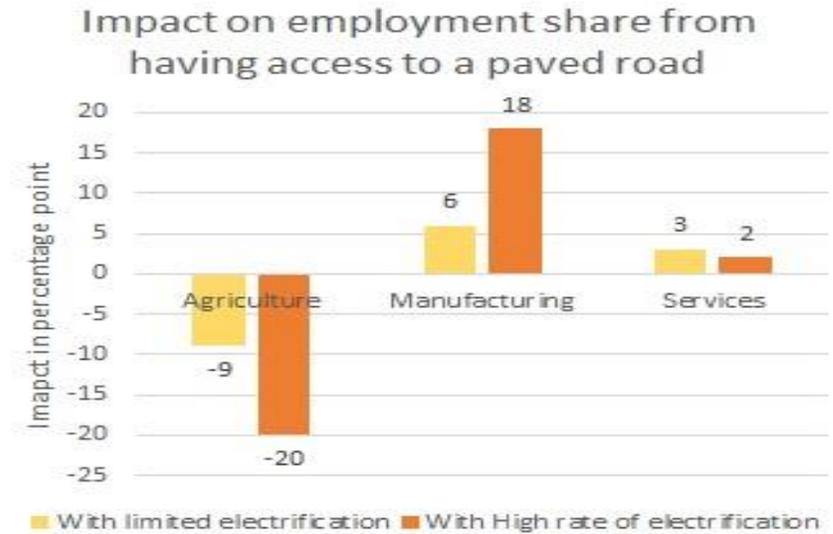
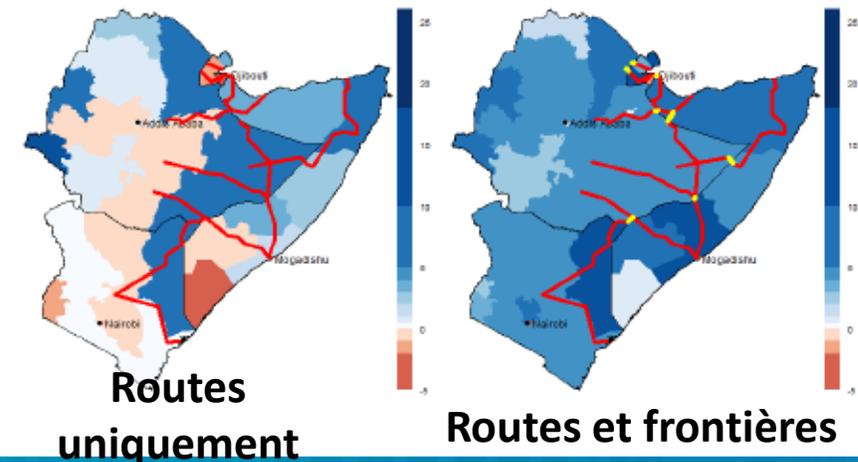


Figure 11: Regional welfare impacts from transport corridor investments (left) with additional border reduction (right) - percentage change in regional welfare



Infrastructures et changement structurel dans le lac Tchad

Questions de recherche :

- (Q1) Comment les investissements en infrastructures ont-ils contribué aux changements structurels dans le passé ?
- (Q2) Quels seront les impacts économiques de la future intégration régionale prévue ?

Résultats :

- (Q1) Les investissements dans l'internet, les routes et l'électricité ont contribué à la transformation structurelle de l'agriculture. Les impacts sont plus importants lorsque différentes infrastructures sont combinées et pour les régions isolées (figure du haut).
- (Q2) Les nouveaux investissements routiers et ferroviaires au Cameroun et au Tchad augmenteront l'emploi dans l'industrie manufacturière autour de Yaoundé, mais apporteront également des gains de revenus grâce à la baisse des prix pour les consommateurs de la région du lac Tchad (figure du bas).

Implications politiques : L'impact des infrastructures est amplifié lorsque les investissements sont synchronisés et associés à des réformes politiques.

b. Lac Tchad (résultats IV)

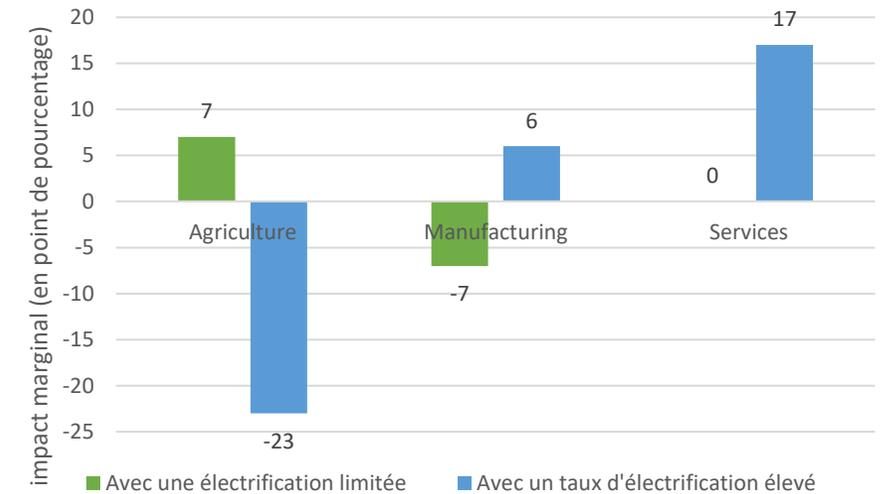
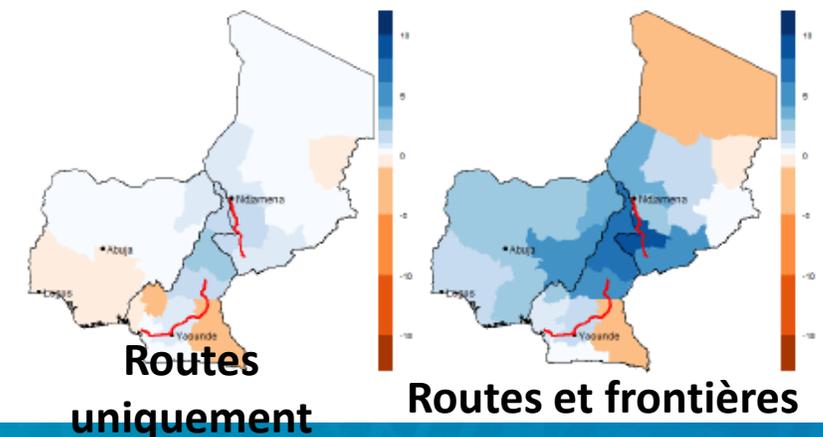


Figure 15: Regional welfare impacts from transport corridor investments (left) with additional border reduction (right) - percentage change in regional welfare



Vers un marché du transport aérien compétitif en Afrique : Rôle de la libéralisation des accords bilatéraux de services aériens

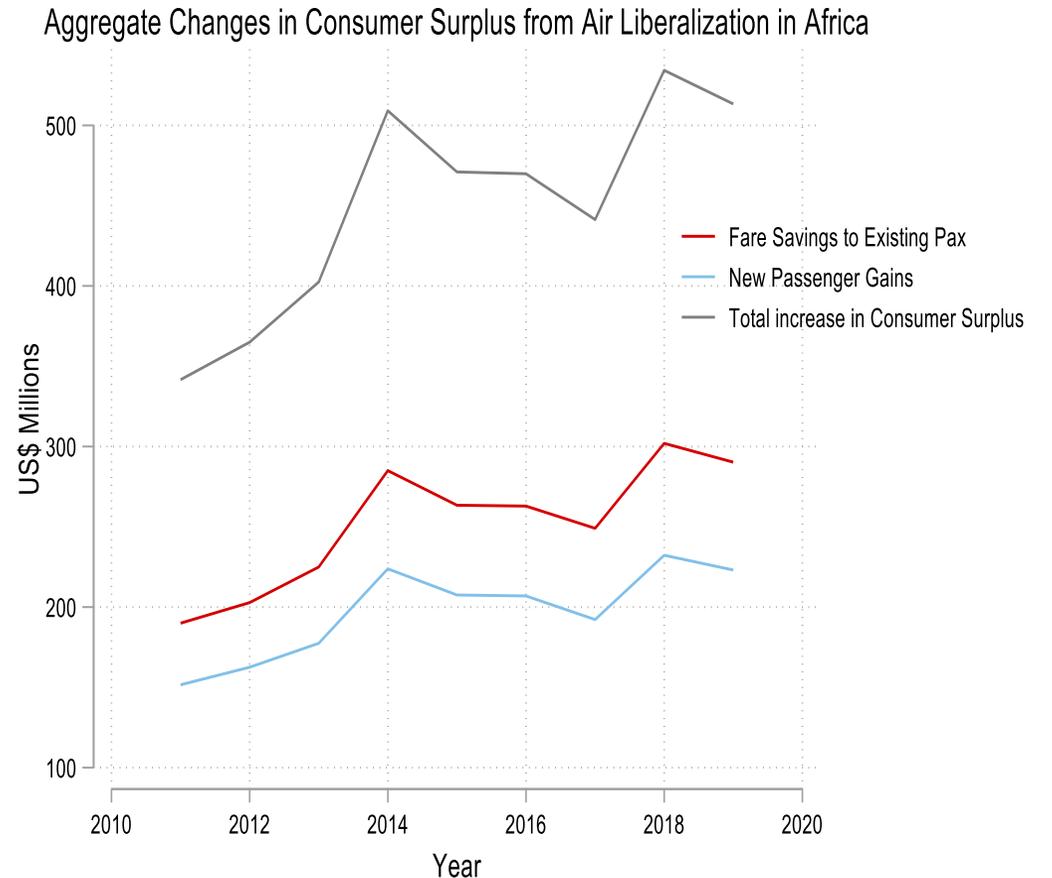
Question : La libéralisation du marché du transport aérien en Afrique a-t-elle entraîné des gains de bien-être pour les consommateurs ?

Résultats :

- La libéralisation partielle et totale des ASAB entraîne une baisse des tarifs aériens, ainsi qu'une augmentation de la demande de transport aérien et de la fréquence des vols.
- La libéralisation génère des avantages pour les consommateurs qui équivalent à une baisse de 50 % des tarifs aériens,
- Les gains pour les consommateurs s'élèvent à 290-513 millions de dollars US en 2019 (25-45 % des dépenses liées aux voyages aériens).

Implications politiques : La libéralisation complète du marché du transport aérien intra-africain promet des gains substantiels pour les consommateurs, mais l'assouplissement des droits de trafic de cinquième catégorie sera particulièrement crucial.

Cinquième liberté. La cinquième liberté **permet à une compagnie aérienne d'effectuer du trafic payant entre des pays étrangers dans le cadre de services de liaison avec son propre pays**. Il s'agit du droit de transporter des passagers de son propre pays vers un deuxième pays, et de ce dernier vers un troisième pays (et ainsi **de** suite).



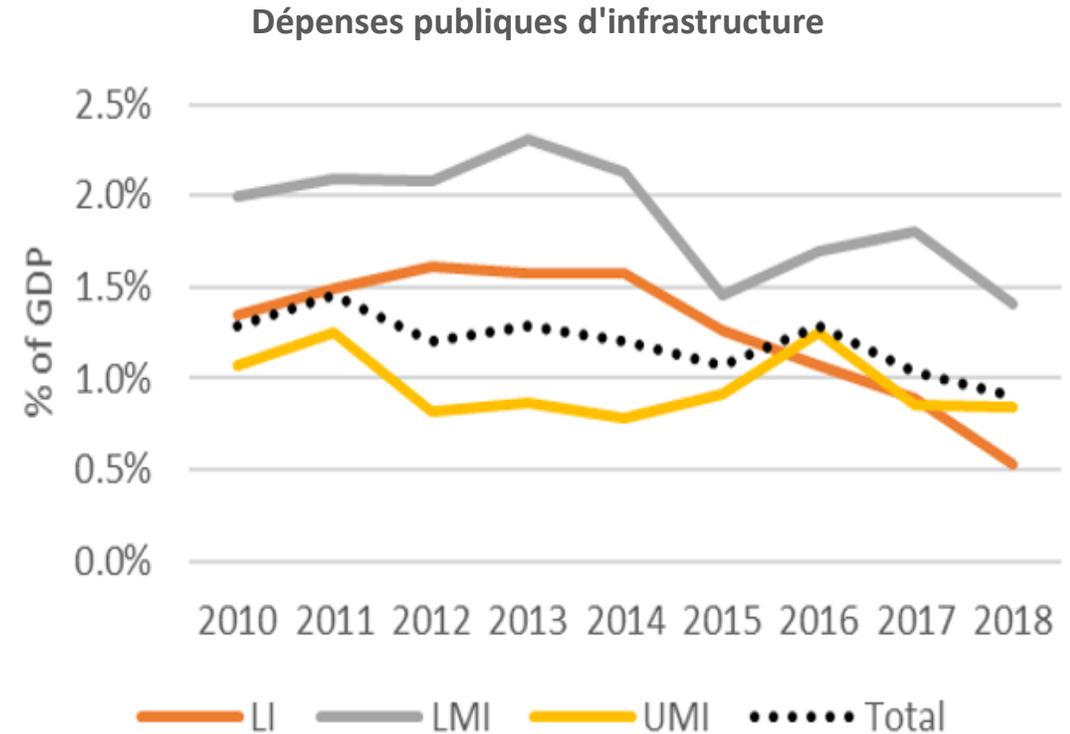
Comprendre les tendances des dépenses publiques pour les infrastructures dans les pays en développement

Question : Quels sont les facteurs qui déterminent les dépenses d'infrastructure ? Les dépenses sont-elles procycliques ? Les dépenses sont-elles efficaces ?

Résultats :

- Les dépenses d'infrastructure inscrites au budget ont été faibles et ont diminué au fil du temps,
- Les dépenses d'infrastructure (en particulier pour les routes) présentent un biais capital très prononcé, même si les pays dotés de fonds routiers semblent mieux s'en sortir.
- Les taux d'exécution du budget sont très faibles (en particulier pour l'électricité et dans les PFR).
- Rien ne prouve que les dépenses du secteur routier aient gagné en efficacité au fil du temps.
- Les enveloppes de dépenses sont bien en deçà des besoins, mais il y a aussi une énorme marge de manœuvre pour accroître l'efficacité des dépenses

Implications politiques : La commercialisation du secteur routier reste un programme inachevé.



Hausse des revenus, demande de transport et décarbonisation du secteur

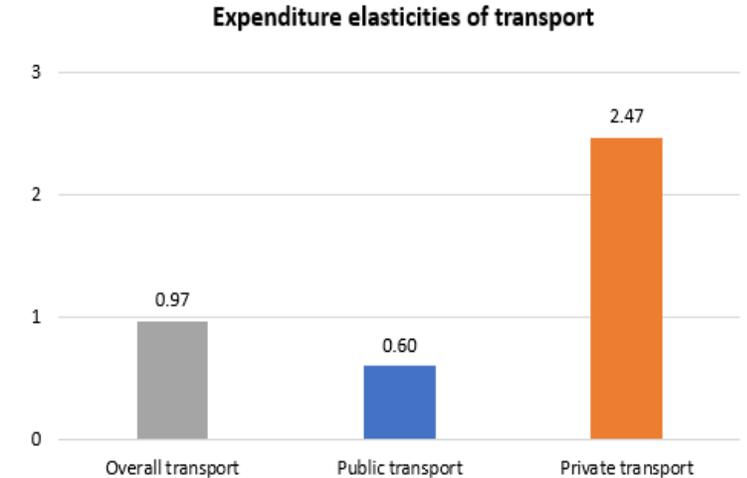
Question de recherche : Comment les dépenses de transport, le choix modal et la possession d'un véhicule évoluent-ils avec le revenu des ménages dans les PRFM ? Comment ces choix de transport affectent-ils les émissions de CO2 liées au transport lorsque les revenus augmentent ?

Résultats :

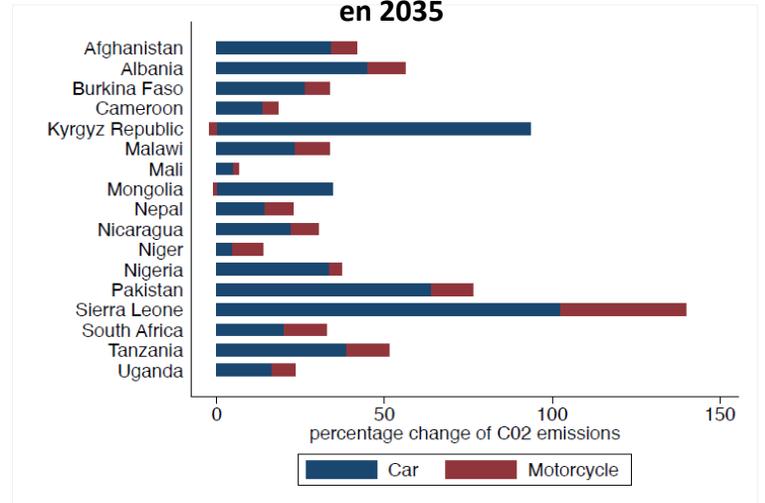
- Jusqu'à 30-80% de la population des PFR-PRI déclare ne pas dépenser un centime pour le transport, ce qui suggère un manque total de mobilité et une suppression de la demande.
- Lorsque les dépenses des ménages augmentent, les dépenses pour les transports publics augmentent plus lentement, tandis que les dépenses pour les transports privés augmentent 2 à 3 fois plus vite (figure du haut).
- Sur la base des revenus projetés en 2035, la possession et l'utilisation de véhicules augmenteront fortement, ce qui entraînera une hausse de 25 à 125 % des émissions de CO2 dues aux transports (figure du bas).

Implications politiques :

Dans l'hypothèse d'un maintien du statu quo, les émissions de CO2 devraient croître extrêmement rapidement en raison de la suppression de la demande et de l'élasticité des revenus, ce qui rend particulièrement importante une action rapide pour décarboniser le secteur.

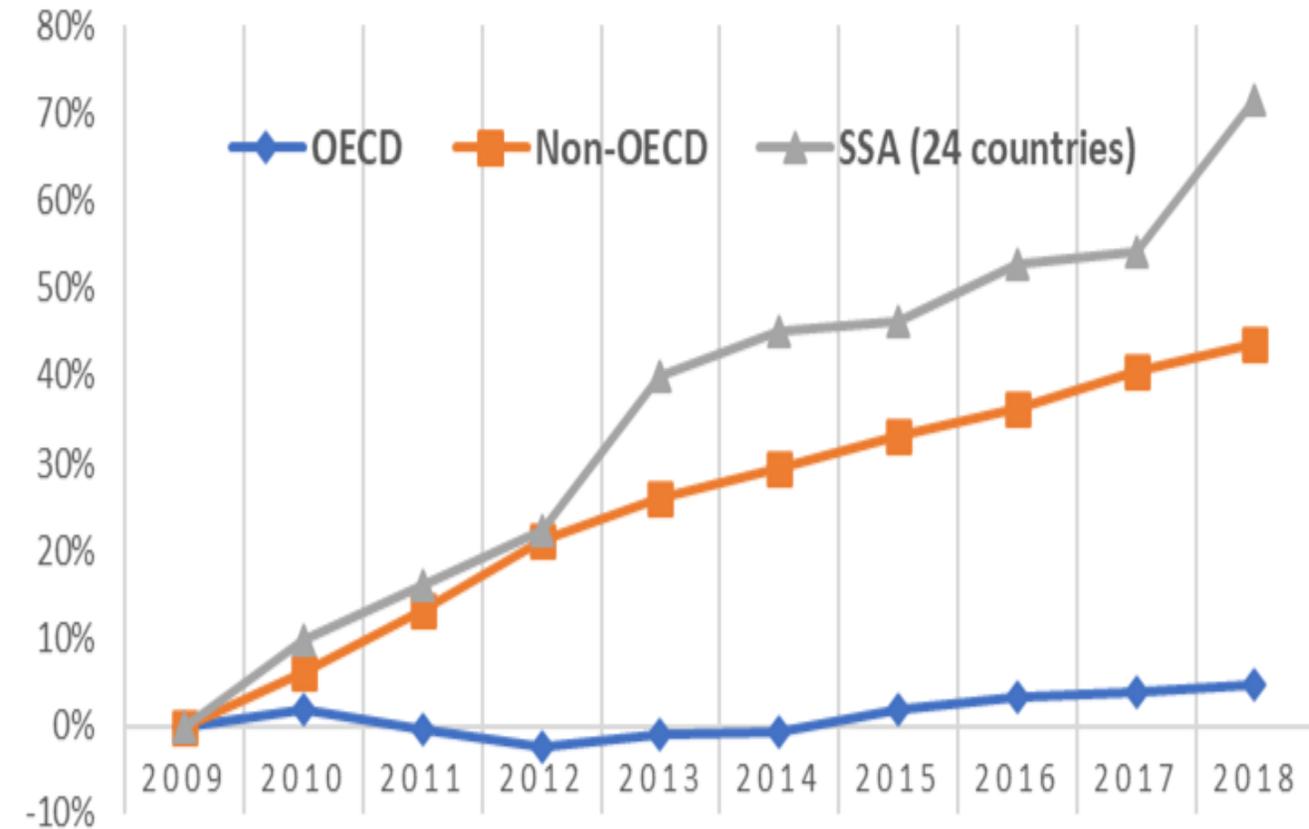


Projection des émissions de CO2 liées au transport en 2035

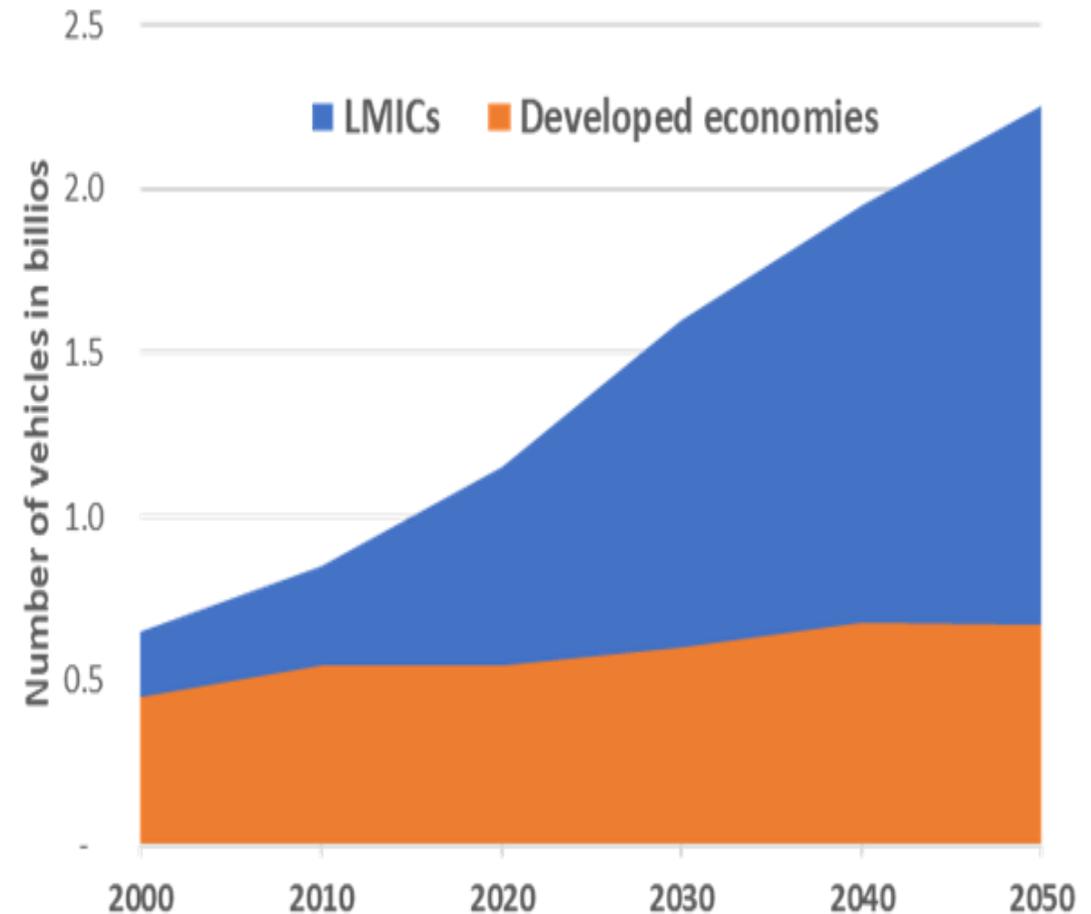


Croissance des émissions du transport routier et de la motorisation

Evolution of road transport CO2 emissions - IEA 2021



Actual and projected growth in total vehicles (billions) - UNEP 2020



Sécurité routière en Afrique

- Le taux de mortalité routière en Afrique (26,6 pour 100 000 personnes) est presque trois fois supérieur à celui de l'Europe et touche de manière disproportionnée les pauvres ;
- Il s'agit d'un fardeau de plus en plus lourd pour le continent, qui mérite une réponse proportionnée ;
- Les séries de données basées sur les registres disponibles dans les pays ne reflètent pas exactement la réalité ;
- Une sous-déclaration systématique, dont on estime qu'elle peut atteindre 50 %.
- Comblé le fossé des données en Afrique permettra d'informer les pratiques et les politiques de RS.



Transformer le secteur DES TRANSPORTS EN AFRIQUE



Connectivité
régionale et
intégration
économique



Mobilité urbaine
durable et
accessibilité



Sécurité
routière



Gestion
résiliente des
actifs routiers



Objectif

Faciliter le développement d'un réseau de transport continental plus efficace et mieux connecté afin de renforcer l'activité économique et la compétitivité commerciale de l'Afrique.

- ➔ Soutenir le développement de stratégies de corridors de transport régionaux/sous-régionaux ;
- ➔ Soutien aux institutions de gestion des corridors de transport ;
- ➔ Orientations/outils pour évaluer et suivre les performances des corridors de transport régionaux ;
- ➔ Plateformes portuaires et logistiques La numérisation ;
- ➔ Soutenir la mise en œuvre effective du marché unique du transport aérien africain (SAAATM).



Objectif

Poursuivre l'élaboration de politiques de transport urbain durable afin de créer des villes plus équitables et plus vivables.

- ➔ Soutien à l'élaboration de politiques nationales et locales de mobilité urbaine ;
- ➔ Soutien Réforme/amélioration du secteur informel des transports publics et exploitation de la numérisation pour améliorer l'efficacité des TP (systèmes de perception des tarifs) ;
- ➔ Soutien au renforcement institutionnel, à la sensibilisation au leadership et au développement de nouvelles compétences en matière de mobilité urbaine.



Objectif

Promouvoir l'adoption de l'approche pour un système sûr et améliorer la gestion de la sécurité routière en Afrique.

- ➔ soutenir l'harmonisation des réglementations et pratiques des pays en matière de sécurité routière, conformément aux conventions et recommandations des Nations unies ;
- ➔ Soutien aux pays pour développer des politiques et des stratégies de RS alignées sur l'approche d'un système sûr ;
- ➔ Développement des capacités et soutien à la création d'agences chefs de file en matière de RS ;
- ➔ Soutenir l'opérationnalisation de l'**Observatoire africain de la sécurité routière**.



Objectif

Réaffirmer l'importance de l'entretien des routes et intégrer les pratiques résilientes au climat dans les systèmes de gestion du patrimoine routier.

- ➔ Réaliser des évaluations de la vulnérabilité climatique et intégrer des pratiques résilientes au climat dans les systèmes de gestion du patrimoine routier ;
- ➔ Réaffirmer l'importance de l'entretien des routes dans le développement de systèmes de gestion du patrimoine routier résilient au climat ;
- ➔ Soutenir l'efficacité des fonds routiers de deuxième génération et les pratiques de gestion efficace des routes.

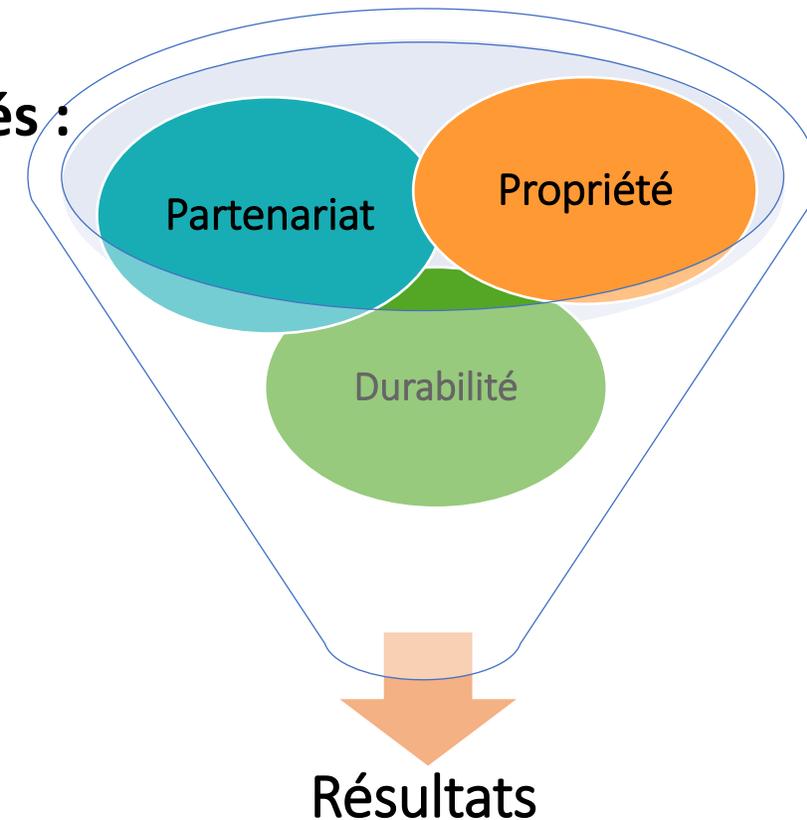


Stratégie de communication et d'engagement des parties prenantes

MISSION À LONG TERME : accroître la sensibilisation générale - et le soutien politique et financier - aux recommandations politiques du SSATP visant à aider les pays membres africains à établir des systèmes de transport sûrs, fiables et durables.

La stratégie de communication et d'engagement des parties prenantes est centrée sur quatre objectifs principaux et intégrés :

1. Clarifier le récit et la mission du SSATP
2. Activation des influenceurs et création de partenariats pour soutenir la mission et le travail du SSATP
3. Positionner le SSATP comme le leader faisant autorité - et le partenaire de confiance - en matière de politique de transport en Afrique.
4. Placer le programme de transport au centre des priorités de développement continental, régional et national.



Devenez un *SSATP Insider* pour rester dans le coup !

Be part of the conversation

Let's find solutions together

[Join our LinkedIn group](#)



Changing the Face
OF TRANSPORT IN AFRICA



Africa Transport Policy Program (SSATP)

Africa's leading transport policy development forum

Washington, District of Columbia, United States · [Contact info](#)

500+ connections

Open to

Add profile section

More

Rejoignez la communauté SSATP pour recevoir les dernières mises à jour sur nos publications les plus récentes, nos webinaires, nos blogs, nos

- **LinkedIn :**
<https://www.linkedin.com/in/ssatp/>
- **Abonnez-vous à notre bulletin d'information :**
<https://tinyurl.com/yc86k2j3>