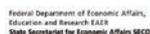
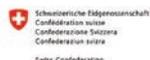




Accompagner
l'Afrique dans la
**TRANSITION
VERS DES
TRANSPORTS
DURABLES**

Rapport Annuel 2018

UN PARTENARIAT INTERNATIONAL SOUTENU PAR:



United Nations
Economic Commission for Africa



WORLD BANK GROUP



41

**Pays
members
du SSATP**

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

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

* * * * *

Le SSATP est un partenariat regroupant :

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

Huit Communautés Economiques Régionales ;

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

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

De nombreuses organisations nationales et régionales publiques et privées.

* * * * *

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

* * * * *

Plus de publications peuvent être trouvées sur le site Internet du SSATP : www.ssatp.org

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

© 2019 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Groupe de la Banque mondiale, 1818 H Street, NW Washington, DC 20433 Etats-Unis.

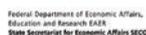
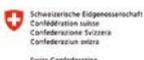




TABLE DES MATIÈRES

Acronymes	2
Mot du Président du Comité exécutif	7
Avant-propos du Directeur du programme	8
1. Introduction	10
2. Contexte du SSATP et du troisième plan de développement	12
3. Autonomiser les intervenants et renforcer les partenariats stratégiques	18
4. Progrès accomplis vers les résultats : État d'avancement de la mise en œuvre des activités	28
5. Situation financière	64
Annex 1: Cadre de résultats	71
Annex 2: Déclaration du Forum Ministériel africain sur la sécurité routière	95
Annex 3: Déclaration du 8 ^{ème} Sommet d'Africités	97



ACRONYMES

ACMA	L'Alliance de gestion des corridors africains
AFD	Agence Française de Développement
AFERA	Association des fonds d'entretien routiers africains
AGA	Assemblée générale annuelle
AGPAOC	Association de gestion des ports pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre
AMC	<i>African Member Country</i>
AOC	Afrique de l'Ouest et du Centre
BM	Banque mondiale
NEPAD-UA	NEPAD- Agence de développement de l'Union africaine
BAD	Banque africaine de développement
BIAT	<i>Boosting Intra-Africa Trade</i>
BRT	<i>Bus Rapid Transit (Bus à haut niveau de service)</i>
CAE	Communauté de l'Afrique de l'Est
CBM	<i>Coordinated Border Management</i>
CCT	Conseil des Collectivités Territoriales
CCT-CER	Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales
CCTTFA	Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central
CE	Communauté européenne / Comité exécutif
CEDEAO	Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEEAC	Communauté économique des États d'Afrique centrale
CEMAC	Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CER	Communauté économique régionale
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains à Dakar
C&F	Coût et fret
CMI	<i>Corridor Management Institution</i>

COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe
CMRT	Conférence mondiale sur la recherche dans les transports
CPMS	<i>Corridor Performance Monitoring System</i>
DCC	<i>Dar Corridor Committee</i>
DP2	Deuxième plan de développement du SSATP
DP3	Troisième plan de développement du SSATP
EASI	<i>Enable-Avoid-Shift-Improve</i>
EUR	Euro
FEAFFA	Fédération des Associations de transitaires de l'Afrique de l'Est
FESARTA	Fédération des associations de transport routier de l'Afrique orientale et australe
FIA	Fédération Internationale de l'Automobile
FIT	Forum international des transports
FRI	Fédération routière internationale
GIZ	Agence allemande pour le développement international
GPS	<i>Global Positioning System</i>
GRSF	Fonds mondial pour la sécurité routière
GSG	Global Solution Group
ICD	<i>Inland Container Depot</i>
ICCCASU	<i>International Conference on Canadian, Chinese and African Sustainable Urbanization</i>
IDA	Association internationale de développement
IGR	Initiative de gestion de la route
IRTAD	Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse
IRU	Union internationale des transports routiers
ISOCARP	Association internationale des urbanistes
JAES	Stratégie conjointe Afrique-UE
JICA	Agence japonaise de coopération internationale

ACRONYMES

KARA	<i>Kenya Alliance of Resident Associations</i>
KPA	<i>Kenya Port Authority</i>
KRC	<i>Kenya Railways Corporation</i>
LUTP	<i>Leaders in Urban Transport Planning Program</i>
MCLI	<i>Maputo Corridor Logistics Initiative</i>
MDC	<i>Maputo Development Corridor</i>
MDTF	Fonds fiduciaire multi donateurs
MTR	Revue à mi-parcours
MUTAA	Marché unique du transport aérien africain
MYC	<i>Mobilize Your City</i>
NAMATA	<i>Nairobi Metropolitan Area Transport Authority</i>
NCTTCA	Autorité de coordination de transit et de transport du Corridor Nord
NEPAD	Le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
ONG	Organisation non gouvernementale
NMT	<i>Non-Motorized Transport</i>
NPCA	Agence de planification et de coordination du NEPAD
OA	<i>Organizing Authority</i>
OASR	Observatoire africain de la sécurité routière
OCDE	Organisation pour la coopération et le développement économique
ODD	Objectif de développement durable
OMD	Organisation mondiale des douanes
OSBP	Postes frontières à guichet unique
PC	<i>Presidential Infrastructure Champion Initiative</i>
PIDA	Programme de développement des infrastructures en Afrique
PMAESA	Association d'Afrique orientale et australe pour l'aménagement portuaire

PNUE	Programme des Nations unies pour l'environnement
PPP	Partenariat public-privé
RGI	<i>Reference Group on Infrastructure</i>
RSO	<i>Road Safety Observatories</i>
RSS	<i>Road-Side Stations and Rest-Stops</i>
SADC	Communauté de Développement de l'Afrique australe
SATIH	<i>Southern Africa Trade and Investment Hub</i>
SCEA	Conseil des chargeurs Est-Africains
SCT	Territoire douanier unique
SECO	Secrétariat d'État suisse à l'économie
SSATP	Programme de Politiques de Transport en Afrique
STC	<i>Specialized Technical Committee</i>
SUMP	<i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>
SW	Guichet Unique
TA	<i>Transport Authorities</i>
TIC	Technologies de l'information et de la communication
TKCS	<i>Trans Kalahari Corridor Secretariat</i>
TMEA	<i>TradeMark East Africa</i>
TMS	<i>Truck Monitoring System</i>
TMU	Transport et mobilité urbaine
TO	<i>Transport Observatory</i>
TOC	<i>Terminal Operating Company</i>
TSDMS	Système de gestion des données du secteur des transports
TT	<i>Transforming Transportation</i>
TTL	Chargé de Projet

ACRONYMES

TTTFP	<i>Tripartite Transport and Transit Facilitation Program</i>
UA	Union africaine
UATP	Union africaine des transports publics
UITP	Union Internationale des Transports Publics
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
UNECA	Commission économique des Nations unies pour l'Afrique
USAID	Agence américaine pour le développement international
USD	Dollar américain
WBCG	<i>Walvis Bay Corridor Group</i>
WRI	<i>World Research Institute/World Resources Institute</i>
ZLEC	Zone de libre-échange continentale
ZLECAF	Zone de libre-échange continentale africaine



MOT DU PRÉSIDENT DU COMITÉ EXÉCUTIF

M. Cheikh Bedda

*Président du Comité Exécutif de SSATP et
Directeur des Infrastructures et de l'Énergie
à la Commission de l'Union Africaine*

Le Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) vient d'achever la troisième année de son Troisième Plan de Développement (DP3), qui met l'accent sur l'intégration régionale, la mobilité urbaine et la sécurité routière.

Afin de garantir à tous les Africains un accès à des systèmes de transport sûrs, durables et fiables, le SSATP a travaillé d'arrache-pied en partenariat avec les pays africains, les partenaires de développement, les Communautés Economiques Régionales et d'autres organismes publics et privés dans le but d'aborder les principales questions de politiques et les difficultés entravant l'essor du secteur des transports de la région. Le partenariat étroit entre la Commission de l'Union africaine (CUA) et le SSATP a permis d'obtenir des résultats remarquables, notamment en termes de l'harmonisation des politiques d'intégration continentale.

Sous chaque pilier du programme, le SSATP a été à l'avant-garde des réformes du transport en Afrique, donnant l'élan à des évolutions profondes et des programmes de renforcement des capacités visant à de système de transport plus sûrs, mieux intégrés et plus durables en Afrique.

Ayant récemment succédé à M. Stephen Karingi à la présidence du Comité exécutif du SSATP, je ne peux m'empêcher de jeter un regard rétrospectif sur les nombreuses contributions positives apportées par le SSATP depuis sa création en 1987. Aujourd'hui, le SSATP est reconnu le forum spécialisé sur l'élaboration des politiques de transports en Afrique. À la Commission de l'Union africaine, nous sommes tout à fait conscients du rôle vital du SSATP dans le soutien des réalisations

majeures de l'Afrique en matière de politique des transports. Néanmoins, il reste encore beaucoup à faire pour renforcer et veiller à une mise en œuvre efficace des politiques et stratégies appropriées en matière de transport en Afrique. La CUA s'est associée au SSATP dans le but de soutenir la mise en œuvre du DP3, qui est aligné sur les objectifs de l'Agenda 2063 de l'Union africaine, communément appelé « L'Afrique que nous voulons ».

Sous ma direction, et en vue de renforcer davantage la collaboration avec le SSATP et de mobiliser un soutien supplémentaire en faveur du programme, la CUA reconnaît désormais le SSATP comme l'un de ses partenaires en termes de politiques, englobant l'ensemble du secteur des transports. Nous espérons que, grâce à cette collaboration renforcée, le SSATP contribuera à la réflexion et à la formulation des réformes du secteur des transports de la CUA qui permettront de débloquer des investissements pour des projets d'infrastructure dans le cadre du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) de la CUA.

Je me réjouis sincèrement de valider le rapport annuel 2018 avec tous les pays membres du SSATP lors de la dernière assemblée générale annuelle du DP3, qui se tiendra à Victoria Falls, au Zimbabwe, du 25 au 29 novembre 2019. Le programme a permis de réaliser des progrès majeurs quant à l'obtention de résultats solides par rapport à son principal objectif de développement. Je suis convaincu que les progrès réalisés jusqu'à présent permettront au SSATP de mettre en place un quatrième plan de développement (DP4) solide et ambitieux qui contribuera à améliorer le secteur des transports en Afrique.



AVANT-PROPOS DU RESPONSABLE DE PROGRAMME

M. Ibou Diouf

Responsable du Programme SSATP

Nous avons achevé la revue à mi-parcours de la mise en œuvre du troisième plan de développement (DP3) du SSATP en mai 2019. Nous sommes fiers de l'évaluation positive qui est ressortie de l'évaluation externe indépendante, fondée sur un examen complet des activités du programme et des consultations approfondies avec un large éventail de parties prenantes. L'évaluation a fermement réaffirmé la pertinence du programme, a reconnu les réalisations globales du DP3 et a mis en exergue les principaux enseignements à prendre en compte dans la conception du quatrième plan de développement (DP4). Cependant, nous croyons fermement qu'au-delà de ce qui a déjà été réalisé au regard du cadre de travail, il convient de souligner certaines innovations qui ont apporté une valeur ajoutée telles que les activités financées dans le cadre du DP3.

Trente ans après, le SSATP demeure pleinement pertinent. Il existe un réel consensus parmi toutes les parties prenantes quant à la mission unique du SSATP en tant que plateforme continentale œuvrant pour le partage d'expériences et de connaissances, et quant à son rôle clé en tant qu'organisateur et leader dans les actions de plaidoyer en faveur d'une politique des transports. Plus précisément, au cours des trois dernières décennies, le SSATP a été reconnu comme le chef de file, aidant efficacement un grand nombre de pays membres à concevoir des politiques et stratégies saines en matière de transport ainsi qu'à développer les capacités de leurs professionnels des transports. Cela n'aurait pas été possible sans l'engagement indéfectible des pays membres du SSATP et le soutien financier de ses partenaires de développement (notamment l'Union européenne, le Secrétariat suisse aux affaires économiques, la Banque africaine de développement, l'Agence française de développement et la Banque mondiale), ainsi que sans la forte implication de la Commission de l'Union africaine et de la Commission

économique des Nations unies pour l'Afrique. Cet effort commun et cet esprit de collaboration constituent la valeur fondamentale du SSATP - Partenariat.

Réalisations du DP3 et expériences acquises. La revue à mi-parcours du DP3 a confirmé la pertinence, l'impact et l'utilité du SSATP. Dans le cadre de chaque pilier du DP3 (intégration régionale, mobilité urbaine et sécurité routière), le SSATP a parrainé des travaux de recherche pertinents et la création de connaissances ; encouragé le partage et la diffusion des connaissances par le biais de rapports, de publications et de conférences ; et a fourni une plateforme de plaidoyer de haut-niveau pour traiter des problèmes de transport les plus urgents en Afrique. En outre, le programme a mis en place une stratégie solide de développement des capacités grâce à des activités de formation et de renforcement des institutions. Enfin, il a servi de partenaire de confiance à la Commission de l'Union africaine (CUA), aux communautés économiques régionales (CER) et aux pays africains membres en facilitant l'élaboration de politiques de transport, en coordonnant les initiatives et en organisant des rencontres entre des institutions mondiales et africaines.

Introduction de partenariats innovants. Tout en reconnaissant certaines contraintes en termes de ressources du programme, nous sommes également conscients de son solide réseau de dirigeants et de décideurs dans la communauté des transports en Afrique. En conséquence, nous avons été en mesure de mobiliser un certain niveau de soutien et de poser les fondements pour des plateformes de plaidoyer plus larges sur des questions cruciales liées à l'intégration régionale, la sécurité routière et la mobilité urbaine.

Au cours de la mise en œuvre du DP3 du SSATP, nous sommes allés au-delà des partenariats traditionnels et nous avons construit des coalitions de partenariats

à long terme afin de relever les principales difficultés en matière de transports en Afrique qui entravent le développement du continent.

Par ailleurs, nous avons renforcé notre partenariat avec la CUA et la Commission européenne (jouant un rôle déterminant dans la conception de la prochaine stratégie du partenariat conjoint Afrique-Europe) et nous avons consolidé la collaboration avec les Communautés économiques régionales (CER). De même, nous avons élargi le nombre de pays membres du SSATP avec la Mauritanie y adhérant en 2017. L'Afrique du Sud et le Djibouti devraient devenir des membres officiels d'ici la prochaine réunion annuelle prévue en novembre 2019 au Zimbabwe.

De plus, l'exercice de cartographie des activités que nous avons mené, nous a permis d'identifier les initiatives sur le continent partageant les mêmes objectifs (UATP, UITP, ISOCARP, ICCASU, FRI, IRU, OMD, AFD, etc.) et de nous y associer. En conséquence, nous avons restructuré le programme de l'Assemblée Générale Annuelle (AGA) du SSATP pour y inclure des sessions techniques spécialisées de haut-niveau. Enfin, nous avons travaillé d'arrache-pied pour positionner le SSATP en tant que chef de file de la politique des transports dans les forums mondiaux, tels que l'événement phare de la Banque mondiale intitulé « *Transforming Transportation* ».

En outre, le SSATP a renforcé la collaboration stratégique avec la CUA et a rejoint le Comité ministériel technique spécialisé de la CUA sur les transports afin de défendre des sujets prioritaires clés à un niveau plus élevé.

Modèle transformateur de renforcement des capacités. Le SSATP a convenu avec l'initiative de formation des Responsables en planification des transports urbains (*Leaders in Urban Transport Planning - LUTP*) de proposer systématiquement un ensemble de formations aux experts techniques et aux décideurs, aux niveaux national et local, de tous les pays membres du SSATP. Bien que cette initiative ait conduit à de bons résultats et soit très appréciée des pays bénéficiaires, le SSATP prévoit d'aller beaucoup plus loin dans le DP4, en tirant parti d'autres approches novatrices pour renforcer le capital humain du continent. En fait, au niveau du SSATP, nous estimons qu'une approche formatrice en matière de renforcement durable des capacités doit impliquer davantage les universités notamment en promouvant la recherche sur les transports, en adaptant les programmes de premier cycle aux tendances émergentes du secteur des transports et en offrant aux jeunes diplômés l'opportunité de bénéficier d'une formation pratique

dans le domaine du développement économique. C'est la raison pour laquelle le SSATP a lancé, en partenariat avec la Conférence mondiale sur la recherche dans les transports (CMRT) et le World Resources Institute (WRI), le réseau des universités africaines. Il a également initié, en collaboration avec la Banque mondiale, notamment avec le Département des Infrastructures, le programme de stages et de centres de carrières des universités africaines. Plus de 10 universités ont rejoint le réseau et la troisième cohorte d'étudiants a commencé un stage de 9 mois à la Banque mondiale. Conformément à l'objectif d'élargir le champ des opportunités, le projet pilote de création de centres de carrière aidera les jeunes diplômés à accéder au marché du travail en leur fournissant des informations sur les opportunités d'emploi, des conseils de carrière et des conseils en matière de recherche d'emploi et de programmes de troisième cycle.

Dans l'attente du DP4. Bien que les domaines d'intervention identifiés dans le DP3 du SSATP demeurent l'une des principales priorités du secteur des transports en Afrique, le DP4 s'attachera davantage à remédier aux contraintes politiques et à tirer parti d'une approche plus sectorielle. Cela demeure essentiel compte tenu de la gamme plus large de difficultés et de questions transversales auxquels le secteur des transports en Afrique est confronté. Adopter de nouveaux paradigmes et se recentrer sur les meilleures pratiques dans des domaines tels que la gestion des actifs routiers, pour laquelle le SSATP dispose d'un avantage compétitif indéniable, pourraient libérer le potentiel du secteur afin de soutenir une croissance économique plus durable en Afrique.

En outre, nous pensons que le SSATP devrait appuyer la mise en œuvre de la dimension politique du Marché unique du transport aérien africain (MUTAA) puisqu'un secteur de l'aviation compétitif est essentiel à l'accélération de l'intégration intrarégionale et interrégionale et au soutien de l'Accord de libre-échange continental africain (ZLECAf) qui est parrainé par l'UA.

Enfin, le SSATP devrait collaborer avec un ensemble diversifié de partenaires en vue de définir la nouvelle orientation politique qui façonnera l'avenir des transports en Afrique à l'ère numérique. En d'autres termes, cela doit se traduire par un cadre réglementaire exhaustif et propice à la gestion des technologies de rupture dans le contexte africain, afin de soutenir la transformation du secteur des transports.

Cordialement.

1. INTRODUCTION

Le rapport annuel 2018 est une revue détaillée de la troisième année de mise en œuvre du troisième plan de développement (DP3) du Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP). Le présent rapport a pour but de tenir informés les pays membres, les bailleurs de fonds et les membres du Comité exécutif du SSATP des progrès du Programme. Conformément aux exigences du programme en matière de rapports, le rapport couvre toutes les activités et tous les éléments livrables produits par le SSATP de janvier à décembre 2018. Il comprend également un plan de travail mis à jour pour l'année à venir, précisant les objectifs et le calendrier des activités, qui guideront le programme pour atteindre efficacement ses objectifs de développement.

En 2018, l'équipe du SSATP a adopté des stratégies efficaces fondées sur les composantes essentielles du partenariat, appropriation et durabilité pour orienter les interventions, une initiative qui a permis des progrès remarquables dans toutes les activités du programme. Dans le cadre de ses trois piliers thématiques, le programme a mis en œuvre des activités majeures visant à la réalisation des résultats escomptés du DP3. La période de référence s'est caractérisée par cinq tâches et réalisations majeures :

1. la deuxième assemblée générale annuelle dans le cadre du DP3 ;
2. le lancement du tout premier programme de formation au leadership en matière de sécurité routière en Afrique ;
3. le premier Forum africain sur la sécurité routière ;
4. l'atelier sur la facilitation du transit pour l'Afrique occidentale et centrale et
5. les forums de haut niveau sur les politiques durables en matière de mobilité urbaine et d'accessibilité dans huit pays pilotes.

En avril 2018, le SSATP s'est associé à l'Organisation mondiale des douanes (OMD), à l'Union internationale des transports routiers (IRU) et à l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL) pour organiser l'atelier sur la facilitation du transit en Afrique occidentale et centrale. La réunion visait à soutenir la mise en œuvre des directives de l'OMD sur le transit ainsi qu'à identifier les bonnes pratiques reproductibles en matière de commerce et de transport en Afrique susceptibles de générer des gains économiques pour les États membres des corridors d'Afrique occidentale et centrale.

En mai 2018, le SSATP a lancé avec succès le tout premier programme de formation au leadership en



matière de sécurité routière en Afrique à Dakar, au Sénégal. Ce programme de formation vise à renforcer les capacités en matière de gestion et de plaidoyer de la sécurité routière en Afrique, à sensibiliser aux difficultés de la sécurité routière et à la nécessité de fervents défenseurs et champions au niveau des pays, ainsi qu'à développer les capacités de leadership dans la planification, la mise en œuvre, la gestion et les opérations de la sécurité routière. À terme, le programme vise à développer une communauté hautement qualifiée de champions de la sécurité routière et de dirigeants d'agences multisectorielles à travers le continent, capables de promouvoir l'adoption d'une culture de la sécurité routière aux niveaux national et régional.

En juillet 2018, le SSATP a réuni tous les partenaires et les pays membres à Abuja, au Nigéria, pour la deuxième assemblée générale annuelle, qui a fait le point sur les activités du SSATP entreprises depuis la dernière réunion en février 2017. Des sessions interactives autour du thème central « L'urbanisation rapide de l'Afrique et la réponse à la mobilité urbaine à l'ère numérique » ont également eu lieu. Au cours des séances, les participants ont convenu que, face à l'urbanisation rapide, il était temps que l'Afrique s'engage sur une révolution numérique et exploite les outils numériques existants afin de résoudre les problèmes de mobilité urbaine et d'ouvrir la voie à des villes durables et viables. La réunion a également fourni une plateforme pour l'apprentissage et le partage d'expériences aux niveaux régional et mondial.



En novembre 2018, le SSATP s'est associé au gouvernement marocain pour organiser le premier forum africain sur la sécurité routière. Un nombre record de ministres africains y a participé et la sécurité routière a été positionnée comme un enjeu de développement durable en Afrique. Au cours du forum, un atelier parallèle a également été organisé dans le but de discuter du développement de l'Observatoire africain de la sécurité routière. L'Observatoire est destiné à encourager la

coopération afin de générer une collection importante de données sur la sécurité routière pouvant être utilisées pour influencer les politiques publiques et suivre les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs fixés du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique.

Enfin, le SSATP a organisé tout au long de l'année et de manière consécutive des forums nationaux de haut niveau, en partenariat avec les principaux décideurs nationaux et urbains. Les forums ont rassemblé plus de 600 acteurs clés du transport et de la mobilité urbaine pour discuter des résultats significatifs et proposer des recommandations issues des études de diagnostics techniques menées dans les huit pays pilotes : Côte d'Ivoire, Éthiopie, Ghana, Guinée, Kenya, Nigéria, Rwanda et Sénégal.

Ce rapport présente toutes les activités du Programme menées tout au long de l'année. Le chapitre 2 donne un aperçu du DP3 et de la structure de gouvernance actuelle du programme. Le chapitre 3 se concentre sur les mesures prises par l'équipe du SSATP pour autonomiser les parties prenantes et développer des partenariats stratégiques visant à assurer la durabilité des activités. Le chapitre 4 fait le point sur l'état de la mise en œuvre du programme, les progrès accomplis vers la réalisation des objectifs, et il présente un résumé d'une publication du SSATP lancée au cours de la période considérée. Le chapitre 5 présente des questions administratives et donne un aperçu de la situation financière du programme. Le rapport se termine par une annexe fournissant des détails supplémentaires sur les activités menées par chacun des piliers du SSATP.

“Le SSATP, depuis sa création en 1987, a énormément contribué au développement de la politique des transports en Afrique. Les efforts menés visant à élaborer un ensemble minimum d'indicateurs relatifs à la sécurité routière, comme demandé par l'Union africaine, et la mise en place d'un observatoire africain de la sécurité routière constituent des témoignages éloquentes de l'utilité du SSATP. Le SSATP a également beaucoup progressé dans son rôle en matière d'intégration régionale et d'urbanisation....”

— M. Robert Lisinge

CHEF DE SECTION, DIVISION DE LA PLANIFICATION STRATÉGIQUE ET DE LA QUALITÉ DES OPÉRATIONS, CENUA



2. CONTEXTE DU SSATP ET DU TROISIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT

À PROPOS DU SSATP

Le Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) est un partenariat international de 41 pays africains, de communautés économiques régionales (CER), d'institutions africaines - dont la Commission de l'Union africaine (CUA) et de la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA), des organismes publics et privés et d'agences de développement international. Le SSATP a été créé en 1987 pour faire face aux défis persistants et émergents qui entravent l'essor du secteur des transports dans la région. En facilitant l'élaboration de politiques de transport rationnelles et le renforcement des capacités, le SSATP aide les pays africains à mettre en place des systèmes de transport sûrs, fiables et optimisés permettant de sortir les populations de la pauvreté grâce à un meilleur accès aux opportunités économiques.

En 30 ans d'activité, le SSATP s'est imposé comme le principal forum sur l'élaboration des politiques de transport en Afrique, comme facilitateur et chef d'orchestre des actions de sensibilisation aux politiques de transport. Le SSATP rassemble les principaux décideurs et parties prenantes tout en développant des réseaux de spécialistes (chercheurs, opérateurs et consultants) dans la plupart des domaines liés aux transports en Afrique.

Le travail du SSATP consiste à suivre le cycle d'élaboration des politiques et comprend les étapes suivantes : création de connaissances à travers des évaluations et des études de cas, diffusion des connaissances et des meilleures pratiques, soutien à la mise en pratique des connaissances, examen des besoins en matière de renforcement des capacités et de l'appui connexe, et activités de plaidoyer pour sensibiliser aux principaux problèmes de transport et mobiliser un soutien pour la mise en œuvre de réformes correctives. Le SSATP entretient de solides partenariats avec les principales parties prenantes aux niveaux national, régional et mondial dans le but de veiller à la mise en œuvre et la durabilité de ses recommandations politiques.

Actuellement, le SSATP est financé par les généreuses contributions de la Commission européenne (CE), du Secrétariat d'État suisse aux affaires économiques (SECO), de l'Agence française de développement (AFD) et de la Banque africaine de développement (BAD). Les fonds des partenaires financiers du SSATP sont accordés par l'intermédiaire d'un fonds d'affectation spéciale multi-donateurs géré par la Banque mondiale.

La structure de gouvernance du SSATP offre un cadre institutionnel global conçu pour promouvoir les deux fondements principaux du programme - appropriation et partenariat. Elle se compose de :

- *L'Assemblée générale*, qui fournit les orientations stratégiques du programme et approuve le programme de travail du SSATP. Elle se réunit chaque année dans un forum qui rassemble toutes les parties prenantes participant à la formulation de politiques ou à l'élaboration de stratégies des transports en Afrique.
- *Le Comité exécutif (CE)*, qui est constitué de représentants des partenaires de développement, des pays membres, du secteur privé et des CER. Le CE remplit des fonctions de direction et de conseil, et fournit des orientations à l'équipe de gestion du SSATP.
- *L'équipe de gestion du SSATP*, également appelée *Secrétariat* est responsable de la gestion des opérations quotidiennes et de la mise en œuvre des activités du SSATP. Elle travaille en consultation avec trois groupes thématiques, un pour chaque domaine d'intervention du DP3 (pilier). Les groupes thématiques sont composés de spécialistes des transports des pays membres.

Ce cadre institutionnel a été mis en place pour assurer un haut niveau de participation aux activités du programme parmi tous les partenaires financiers du SSATP et les pays membres.

Réaction du SSATP aux défis des transports en Afrique : Le troisième plan de développement (DP3)

Conçu et mis en œuvre dans le cadre de programmes de travail pluriannuels, le SSATP met actuellement en œuvre son troisième plan de développement (DP3), qui couvre la période 2015-2019. Pour identifier et traiter efficacement les principaux problèmes liés aux transports dans la région, le SSATP a consulté les pays membres africains et les partenaires financiers sur leurs priorités stratégiques. Sur la base de ces consultations, les domaines d'intervention suivants ont été choisis comme piliers thématiques du DP3 :

- A. Intégration, connectivité et cohésion (ou intégration régionale - RI),
- B. Transports et mobilité urbaine (TMU) et
- C. Sécurité routière

Les programmes de travail annuels du DP3 ont été développés en deux étapes. Au cours de la première étape, couvrant la première période de deux ans, des activités ont été pré-identifiées afin de permettre le lancement du programme en temps voulu. Dans la

2. CONTEXTE DU SSATP ET DU TROISIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT

deuxième étape, couvrant les deux dernières années, les activités ont été définies conformément au cadre de résultats révisé du programme. Cette flexibilité a été mise en place pour permettre au programme de répondre aux besoins des clients, aux nouveaux développements sur le continent et aux nouvelles exigences en matière de politique du secteur des transports dans les trois domaines.

Alors que le DP3 a été très sélectif en structurant toutes ses activités autour de trois domaines prioritaires pour lesquels le SSATP présente un avantage comparatif et une valeur ajoutée, chaque pilier aborde des questions transversales essentielles qui touchent les systèmes de transport en Afrique. Parmi ces questions figurent les politiques et les stratégies en faveur des pauvres et de la croissance économique, le changement climatique ; l'égalité entre les sexes et la justice sociale, la durabilité et le financement des transports, les cadres institutionnels et réglementaires et la gouvernance. L'accès national et rural fait partie du pilier Intégration, connectivité et cohésion, qui s'étend au-delà des corridors régionaux et prend en compte la chaîne reliant les réseaux de transport rural, national et régional.

Au cours des trois dernières années, le DP3 a défini l'orientation stratégique du SSATP en Afrique, qui vise à ce que tous les Africains aient accès à des systèmes de transport sûrs, efficaces et durables. Le DP3 comprend un cadre de résultats solide, avec des bases de référence et des objectifs clairement définis pour tous les piliers thématiques afin de suivre et évaluer les progrès de toutes les activités du SSATP par rapport à leurs principaux objectifs de développement. Les sections suivantes décrivent les trois piliers thématiques et leurs principaux objectifs de développement.



Pilier A : Intégration, connectivité et cohésion (Intégration régionale) - Un changement de paradigme

Dans le but de faire progresser les efforts de développement de l'Afrique, il est essentiel que le secteur du transport fonctionne bien. Cependant, les pays africains n'ont pas encore saisi les possibilités socio-économiques majeures que peuvent déclencher une amélioration de l'intégration économique, du commerce et des transports transfrontaliers. Le marché africain reste très fragmenté et l'intégration commerciale est faible par rapport aux autres régions. En 2016, la part totale des importations et

des exportations de marchandises intrarégionales en Afrique s'élevait respectivement à 13,2 % et 17,7 %, contre 55,2 % des exportations intrarégionales en Amérique, 59,4 % en Asie et 68,7 % en Europe. L'inefficacité des chaînes logistiques de transport entrave les échanges intrarégionaux et internationaux, et ralentit le rythme d'intégration des pays africains. Les mauvaises performances et les inefficacités associées ne sont pas uniquement dues au manque d'infrastructures adéquates, mais aussi et surtout à une mauvaise gouvernance, à des contextes institutionnels et réglementaires peu favorables, et à une faible capacité institutionnelle tant au niveau de la formulation des politiques que de la mise en œuvre.

Le continent se heurte à de longues et fastidieuses procédures douanières et administratives, de nombreuses barrières le long des corridors, et des coûts logistiques et de transport relativement élevés associés à des services de mauvaise qualité. En fin de compte, il est essentiel d'améliorer la connectivité de l'Afrique pour remédier à sa faible intégration commerciale et relever les défis posés par la fragmentation du continent en petites économies. La connectivité peut stimuler la croissance économique en facilitant le commerce et le tourisme, mais peut aussi améliorer les services de transport, la mobilité et l'accessibilité. Ce qui, à son tour peut faciliter l'intégration de l'Afrique dans le marché mondial.

Le pilier Intégration, connectivité et cohésion élargit l'approche des corridors régionaux à l'ensemble de la chaîne reliant à la fois les réseaux ruraux, nationaux et régionaux, et les impacts économiques liés à la géographie. Le changement de paradigme est passé de la simple facilitation du transit des importations et des exportations internationales le long des corridors régionaux à l'inclusion du développement économique des zones touchées par les corridors. Le développement des corridors tient compte de la circulation des marchandises produites localement afin de faciliter leurs échanges commerciaux au niveau national et régional, d'accroître la sécurité alimentaire et de fournir aux producteurs locaux de nouveaux emplois et de nouvelles opportunités commerciales. Cette approche des corridors économiques vise à fournir une connectivité complète entre les réseaux internationaux, nationaux et ruraux. Il s'agit d'une approche davantage holistique et cohérente du développement des corridors, qui pourrait être étendue au développement économique des régions situées dans la zone d'influence des corridors.

Le pilier A a été mis en place en tant qu'instrument stratégique pour permettre aux pays africains de relever ces défis. Le pilier soutient le programme d'intégration régionale du continent dans les domaines de l'élaboration de politiques et du dialogue inclusif sur les stratégies élaborées, l'offre de programmes de

2. CONTEXTE DU SSATP ET DU TROISIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT

renforcement des capacités, et l'élaboration d'outils de soutien efficaces dans les services logistiques et de transport.

Dans leur déclaration de Luanda de novembre 2011, les ministres africains des transports ont accordé la priorité absolue au Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA), qui est le programme le plus important en matière d'intégration interrégionale et continentale. Le PIDA a pour objectif d'aider à relier les réseaux de transport, en particulier ceux desservant les pays sans littoral et insulaires, à soutenir la cohésion territoriale, économique et sociale de l'Afrique et sa compétitivité à l'échelle mondiale. La Déclaration de Luanda met en exergue la nécessité d'accélérer la facilitation du transport inter-États. Par conséquent, elle appelle à l'harmonisation de la législation, à la simplification des procédures de transit, à la suppression des barrières non physiques et à l'amélioration de l'efficacité et de la sécurité des opérations de transport. Un engagement visant à renforcer et, le cas échéant, à mettre en place des institutions responsables de la gestion de la sûreté, de la sécurité et de la facilitation dans le secteur des transports complète ces mesures. Enfin, la déclaration encourage l'utilisation des technologies de l'information et de la communication (TIC) et d'autres technologies dans le développement des infrastructures et des opérations de transport :

Le développement de corridors économiques fait également partie du programme d'intégration régionale de l'Union africaine, qui vise à établir une zone de libre-échange continentale (ZLEC) par la mise en œuvre effective de l'Accord de libre-échange continental en Afrique (ZLECAf) afin de favoriser le développement économique, par le biais de la croissance du commerce, en particulier du commerce intra-africain. Par une combinaison de mesures, le plan d'action pour favoriser le commerce intra-africain (BIAT) s'attaque aux nombreux obstacles qui freinent la croissance de ce commerce. Ces mesures portent sur trois grands thèmes : les politiques commerciales, la facilitation des échanges et la compétitivité des échanges.

Le pilier A du SSATP a été élaboré pour traiter chacun de ces thèmes en réalisant les trois résultats stratégiques suivants :

Résultat 1. Promouvoir la formulation et la mise en œuvre de politiques et de stratégies efficaces pour le développement des corridors. Cet objectif sera atteint par le biais d'un consensus fondé sur (1) les orientations stratégiques en faveur du développement intégré des corridors et (2) les orientations stratégiques en faveur de la gestion basée sur la performance des corridors.

Résultat 2. Développer la capacité des institutions pour un dialogue inclusif sur l'intégration régionale. Le

SSATP aidera les institutions d'intégration régionale à identifier les options ayant pour but d'assurer la durabilité ; d'identifier les parties prenantes cruciales et de concevoir des moyens pour assurer leur implication dans le dialogue politique ; et d'élaborer des outils de suivi et de diagnostic pour se concentrer sur les interventions politiques. À un niveau global, le SSATP continuera à soutenir le Comité de Coordination des Transports des Communautés Economiques Régionales (CCT-CER) en tant que forum inclusif pour l'échange d'expériences et la coordination des initiatives et des programmes d'intégration régionale parmi toutes les parties prenantes.

Résultat 3. Promouvoir des services logistiques efficaces en élaborant le cadre institutionnel et réglementaire approprié, qui favorisera la fourniture de services logistiques compétitifs et efficaces. Ce cadre couvrira un large éventail de services, notamment les services de camionnage, le dédouanement et le transit, les opérations de terminal, la logistique rurale, les chemins de fer, les voies fluviales, les guichets uniques, les douanes, la police et d'autres organismes de réglementation/contrôle opérant dans les divers points stratégiques (ports, dépôts intérieurs de conteneurs et postes frontières).



Pilier B : Transport et mobilité urbaine (TMU) - Promouvoir une approche intégrée

Au cours des deux dernières décennies, l'urbanisation en Afrique a augmenté en moyenne de 4,5 % par an. En conséquence, la population urbaine de l'Afrique passera d'un tiers environ de la population totale à plus de la moitié d'ici 2030. On prévoit que d'ici à 2050, l'Afrique comptera 300 millions de personnes supplémentaires vivant en zone urbaine, soit 60 % des Africains. Une proportion aussi élevée de la population citadine africaine peut avoir des effets négatifs considérables sur l'environnement, la santé publique et la pauvreté.

Confrontées à cette urbanisation et motorisation effrénées, la plupart des villes africaines auront du mal à apporter une réponse pérenne. L'inefficacité des systèmes de transport urbain nuisent déjà la circulation des personnes et des marchandises dans de nombreuses villes. Des cadres politiques inadéquats et une faible capacité à faire face aux risques environnementaux et sociaux aggravent encore cette situation. On note également des problèmes liés au manque de coordination entre l'aménagement

2. CONTEXTE DU SSATP ET DU TROISIÈME PLAN DE DÉVELOPPEMENT

du territoire et les systèmes de transport, ce qui contribue à une congestion élevée et à une demande de transport non satisfaite, en particulier pour les groupes de population vulnérables. Pour maintenir le rythme de croissance économique soutenu de l'Afrique, les pays doivent adopter une approche intégrée des transports et de la mobilité urbaine qui puisse répondre aux demandes croissantes du secteur des transports en Afrique.

Afin d'assurer un essor pérenne des villes d'Afrique, le SSATP prône l'adoption d'une approche intégrée de la gestion du transport et de la mobilité en zone urbaine, réunissant les impératifs du développement urbain et ceux du développement des transports dans le but de s'adapter efficacement aux conséquences d'une urbanisation galopante et incontrôlée. Les activités relevant du pilier TMU sont axées sur le fait de

- i. mieux faire connaître et susciter une demande accrue en matière de politiques efficaces de transport et de mobilité en zone urbaine ; et
- ii. renforcer la capacité des villes et des zones métropolitaines à concevoir, adopter et mettre en œuvre des politiques efficaces pour la gestion durable du TMU en Afrique.

En définitive, le pilier TMU encourage l'adoption d'une approche intégrée de la gestion TMU dans les villes africaines. Les activités sont conçues pour aider les pays clients à élaborer une politique et une stratégie de gestion TMU propices en tant que condition préalable au développement d'infrastructures durables dans les zones urbaine.

Fort de sa vaste expérience en matière d'élaboration des politiques, le SSATP a mis au point le cadre conceptuel EASI (selon l'acronyme anglais *Enable/Avoid/Shift/Improve* signifiant « Permettre/Éviter/Reporter/Améliorer ») pour aider les pays africains à concevoir des stratégies et des politiques qui leur permettront d'engranger les bénéfices économiques d'un secteur des transports urbains fonctionnel. Sous-tendant toutes les activités du SSATP, ce cadre fournit des outils utiles pour déployer des systèmes de transport sûrs, propres et financièrement accessibles dans les villes et les zones urbaines d'Afrique. Cet objectif est conforme à l'Objectif de développement durable (ODD) 11 : « Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables ». Finalement, le résultat escompté du Pilier B consiste à promouvoir une approche intégrée visant à parvenir à un accès universel sûr à des transports durables pour les populations urbaines africaines d'ici 2030.

Élaboré dans le cadre du deuxième plan de développement du SSATP (DP2), chaque composante du cadre EASI fournit un ensemble structuré de recommandations de politique visant à améliorer

l'accessibilité et la mobilité dans les centres urbains africains. Dans le cadre du pilier TMU, les activités de chaque composante visent à atteindre les résultats intermédiaires suivants :

Résultat 1. PERMETTRE. Les décideurs et le personnel technique aux niveaux national et urbain visent à adopter et à mettre en place des mécanismes durables en matière de planification, suivi, coordination et financement des transports urbains. Cela inclut la création d'une entité chargée de la planification et de la gestion des transports urbains. Ses fonctions de réglementation auraient pour but d'orienter et de coordonner l'action publique visant à fournir des systèmes de transport urbain multimodaux. Ce résultat consiste également à explorer des possibilités d'obtenir un financement accru en faveur des systèmes de transport urbain et d'assurer leur viabilité financière.

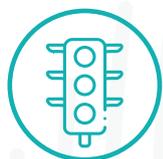
Résultat 2. ÉVITER. Les décideurs et le personnel technique d'aménagement urbain ont les connaissances et les capacités nécessaires pour élaborer et mettre en œuvre des stratégies de mobilité urbaine minimisant le besoin de déplacements individuels motorisés tout en favorisant les transports publics et non motorisés. À cette fin, le pilier B a pour but d'élaborer des directives qui aideront les pays à acquérir le savoir-faire nécessaire pour un aménagement du territoire efficace ainsi que pour une planification et une gestion intégrée des transports.

Résultat 3. REPORTER. Les décideurs et le personnel technique d'aménagement urbain possèdent les connaissances nécessaires pour adopter et mettre en œuvre des plans de mobilité urbaine intégrés et multimodaux, en mettant l'accent sur la promotion des moyens de transport non motorisés et la restructuration des services de transports publics informels. Ces plans sont attentifs au développement et au maintien de réseaux piétonniers et de pistes cyclables continus, sûrs et accessibles. Le résultat intermédiaire consiste à améliorer le niveau de service fourni par les opérateurs de transport artisanal au moyen d'une restructuration, modernisation et promotion de la qualité des services. .

Résultat 4. AMÉLIORER. Les décideurs et le personnel technique d'aménagement urbain possèdent les connaissances nécessaires pour adopter et mettre en œuvre les mesures clés nécessaires à l'amélioration des conditions de circulation dans les villes africaines. Cela impliquerait d'améliorer la planification, l'exploitation et l'entretien des routes urbaines tout en prenant en compte et en équilibrant les besoins de tous les moyens de transport, ainsi qu'en contrôlant l'utilisation de véhicules motorisés individuels.

Le cadre EASI constitue un premier pas majeur pour aider l'Afrique à améliorer sa mobilité urbaine. Il représente une organisation globale et précise des

approches (stratégies) de haut niveau nécessaires à l'élaboration et la mise en œuvre de politiques rationnelles. Il fournit également un langage commun à travers lequel les professionnels techniques et administratifs peuvent communiquer efficacement.



Pilier C : Sécurité routière – Une nouvelle approche holistique

Les mauvais résultats de l'Afrique en matière de sécurité routière constituent un obstacle majeur qui entrave la compétitivité et le développement du continent. Malgré son faible taux de motorisation, l'Afrique a les pires statistiques du monde en matière de sécurité routière, et c'est le continent où les gens risquent le plus de mourir d'un accident de la route. En fait, plus de 300 000 personnes perdent la vie sur les routes africaines chaque année. En attendant, le taux de mortalité et de blessures sur les routes devrait continuer à augmenter. Cela est dû à la croissance économique de l'Afrique, qui a déclenché une augmentation du nombre de véhicules et une expansion des infrastructures pour répondre à la demande croissante. Si aucune mesure n'est prise, les meilleures informations et analyses disponibles indiquent que la crise de la sécurité routière en Afrique ne fera qu'empirer, affectant de manière disproportionnée les usagers les plus vulnérables et les populations à faible revenu plus que toute autre catégorie de personnes.

Selon le *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde* de l'Organisation mondiale de la santé, contrairement à toutes les autres régions du monde, le taux de mortalité sur les routes en Afrique continue de se détériorer. De 2010 à 2013, le taux de mortalité en Afrique est passé d'environ 24,1 à 26,6 décès pour 100 000 habitants¹. Les traumatismes dus aux accidents de la route en Afrique devraient encore augmenter, et le nombre de décès devrait doubler au cours de la période 2015-2030.

En revanche, le nombre de décès dus au VIH/sida et au paludisme devraient diminuer d'environ 20 %². Selon

l'étude de 2013 sur la charge mondiale de morbidité (GBD), entre 1990 et 2013 en Afrique, le nombre de décès dus à des accidents de la route a augmenté de 89 %, celui des piétons de 72 %, des motards de 93 %, des cyclistes de 73 %. Parallèlement, le nombre de décès dus à des accidents de la route, comparés aux autres causes de décès, est passé de la 14^{ème} à la 9^{ème} place³. Alors que la majorité des personnes tuées ont moins de 30 ans, le taux de mortalité chez les hommes représente à peu près le double de celui des femmes. Les conséquences sont significatives pour les ménages puisque ce sont les hommes qui subviennent principalement aux besoins financiers de la famille.

En partenariat avec la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA), le SSATP a été l'un des principaux contributeurs à la Charte africaine de la sécurité routière, qui sous-tend la Décennie d'action pour la sécurité routière en Afrique et le programme d'action adopté par les chefs d'État africains en janvier 2012. En outre, les objectifs de développement durable récemment adoptés ont défini des cibles dans le cadre des objectifs relatifs aux espaces urbains et la santé qui abordent spécifiquement le programme de sécurité routière et qui concernent le pilier C.

Le pilier C a pour principal objectif de développement d'aider les pays africains à réaliser les objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020 et du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique. En travaillant en étroite collaboration avec la Commission de l'Union africaine, le pilier de la sécurité routière du SSATP vise à obtenir les résultats suivants :

Résultat 1. Améliorer la capacité de gestion et de suivi des performances en matière de sécurité.

Résultat 2. Promouvoir la formulation et la mise en œuvre de politiques et de stratégies de sécurité routière efficaces aux niveaux national et régional.

Résultat 3. Stimuler les bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière.

Résultat 4. Mieux intégrer la politique et les interventions en matière de sécurité routière dans les aménagements routiers financés par des fonds locaux et externes.

1 Organisation mondiale de la santé (OMS), Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2013 et 2018 : OMS 2013 et 2018.

2 M. Small and J. Runji, « *Managing Road Safety in Africa : A Framework for National Lead Agencies* », Document de travail 101 du SSATP, Banque mondiale, Washington DC, 2014.

3 Institut de métrologie et d'évaluation sanitaire, « *Global Burden of Disease Report* », Université de Washington, Seattle, 2013.



3. AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES ET RENFORCER LES PARTENARIATS TSTRATÉGIQUES

3. AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES ET RENFORCER LES PARTENARIATS STRATÉGIQUES

L'équipe de direction du SSATP a réalisé de grands progrès en vue de mieux ancrer le programme en Afrique en permettant davantage aux parties prenantes du SSATP de se l'approprier et en favorisant les partenariats avec divers partenaires et initiatives de projets. Depuis le lancement du DP3, l'équipe du SSATP s'est engagée à favoriser des liens étroits avec les pays membres et les partenaires du programme, dont les partenaires de développement, afin de mettre l'accent sur son caractère induit par la demande. Mobiliser leur soutien est primordial non seulement pour assurer la durabilité du programme du SSATP et de ses activités, mais également pour parvenir à la mise en œuvre en aval des recommandations en matière de politique de transport du SSATP.

Ce chapitre résume les efforts de l'équipe du SSATP visant à autonomiser les parties prenantes du SSATP, à renforcer le partenariat et à renforcer l'appropriation du programme.

DEUXIÈME ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE DU DP3

L'assemblée générale annuelle (AGA) de 2018 s'est réunie à Abuja, au Nigéria, du 3 au 6 juillet. Elle avait pour thème « L'urbanisation rapide de l'Afrique et la réponse à la mobilité urbaine à l'ère numérique ». La réunion a été bien accueillie et a attiré plus de 270 participants de haut niveau des 36 pays membres du SSATP, démontrant un niveau croissant d'appropriation et de reconnaissance du programme et de la mission du SSATP sur l'ensemble du continent. En fait, l'AGA 2018 a été l'événement le plus fréquenté depuis la création du SSATP. Parmi les participants figuraient des hauts fonctionnaires (10 ministres, six secrétaires permanents, plus de 30 directeurs les plus haut placés et cadres dirigeants), des représentants des trois institutions continentales (CUA, BAD et CEA), six Communautés Economiques Régionales (CER), 10 organisations privées régionales et internationales, six Institutions Financières Internationales, des partenaires de développement, des associations de transport, des universités et les médias.

L'AGA 2018 a fait le point sur les activités du SSATP entreprises depuis la dernière réunion annuelle tenue en février 2017 à Marrakech, au Maroc. L'ordre du jour s'articulait autour de quatre événements consécutifs distincts : ateliers/groupes de travail, discussions plénières, événements thématiques en collaboration avec d'autres initiatives et l'Assemblée générale. Elle a été conçue pour faciliter les interactions avec le public, en laissant suffisamment de temps à tous les participants pour engager des délibérations fructueuses sur des questions de fond.

- Les séances de groupes de travail ont été consacrées à chacun des trois piliers du troisième plan de développement du SSATP. Elles ont créé une occasion d'examiner et de mettre à jour le programme de travail et les activités convenues pour chaque pilier jusqu'à l'achèvement du plan de développement actuel.
- La séance plénière s'est ouverte avec les discours liminaires du président du Comité Exécutif du SSATP, d'un représentant de la Banque mondiale, d'un représentant des bailleurs de fonds et du secrétaire permanent du ministère fédéral des Transports du Nigéria, Sabiu Zakari (s'exprimant au nom du ministre) ; tous ont souligné l'importance de transports durables et de la mobilité urbaine pour l'Afrique. La journée était dédiée à l'apprentissage des bonnes pratiques et au partage d'expériences autour des trois domaines thématiques du DP3, ainsi qu'à des enseignements pour le continent. Au cours de la discussion générale, chaque responsable de pilier a résumé les discussions des deux premiers jours de sessions du groupe de travail et a présenté les domaines d'action prioritaires ainsi que le cadre de résultats correspondant. Les suggestions des participants concernaient l'ensemble de données minimum pour les indicateurs en matière de sécurité routière, la mobilité urbaine durable, les observatoires des transports et la gestion intégrée des corridors. Ces suggestions guident l'achèvement du DP3 et servent d'intrants aux discussions sur les activités en cours et à venir.
- Les événements thématiques spécialisés ont été consacrés à la collaboration avec d'autres institutions travaillant sur des initiatives ayant des objectifs similaires et recoupant les activités piliers du SSATP. L'objectif était de favoriser la collaboration et de renforcer les partenariats afin de créer une synergie et d'élargir l'impact sur le terrain. La journée a également été marquée par une « session législative » destinée à lancer un réseau africain de législateurs pour le plaidoyer en faveur de la sécurité routière. Des ministres et des membres des assemblées législatives présents à l'AGA y ont assisté. Parallèlement, le personnel du Groupe de la Banque mondiale et de la Banque africaine de développement s'est réuni pour examiner leur portefeuille de projets et échanger des informations sur leurs projets en cours et à venir afin de renforcer la collaboration et de créer de nouvelles synergies.
- Le dernier événement de l'Assemblée générale a examiné et approuvé le rapport annuel 2017, adopté les activités du plan de mise en œuvre restantes pour chaque pilier et approuvé

3. AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES ET RENFORCER LES PARTENARIATS STRATÉGIQUES

l'élection du directeur du Cabinet du commissaire à l'infrastructure de l'UEMOA, représentant le CCT-REC au Comité exécutif du SSATP, entre autres. Lors de la dernière journée, le SSATP a accueilli de nouveaux membres ; a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour accueillir la prochaine AGA ; est revenu sur les deux dernières années de mise en œuvre du DP3 et les perspectives des parties prenantes ; a examiné le plan de mise en œuvre pour les activités restantes du DP3 ; et a convoqué la réunion du Comité exécutif du SSATP.

Tout au long de la réunion annuelle, les participants ont réaffirmé la valeur significative du SSATP en tant que plateforme unique pour débattre des politiques et stratégies en matière de transport grâce à un partenariat solide et à une approche axée sur l'appropriation par les pays. Ils ont également reconnu que les trois domaines thématiques du DP3 constituaient des priorités essentielles pour relever le défi des transports en Afrique et mis en exergue qu'ils étaient conformes à l'Agenda 2063 de l'Afrique. Ils ont également adopté le thème central de l'AGA 2018. Les conclusions détaillées et les recommandations issues des discussions sont consignées dans le [compte-rendu de l'assemblée générale annuelle de 2018](#).

AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES

Outre les efforts importants consacrés à la mise en œuvre des activités en cours, l'équipe de gestion du programme a poursuivi ses efforts dans le renforcement de l'appropriation du programme par ses parties prenantes africaines et dans l'établissement de partenariats solides.

Collaboration avec la Commission de l'Union africaine (CUA)

L'année a été marquée par le renforcement des relations de travail entre le SSATP et le Département des infrastructures et de l'énergie de la CUA. La CUA reconnaît le SSATP comme un acteur clé dans l'élaboration de politiques et de stratégies en matière de transport sur le continent. Pour cela, elle a réitéré son intention d'en tirer parti pour faire avancer ses travaux dans le secteur des transports et a informé le SSATP qu'il serait chargé de mise en œuvre des politiques. En conséquence, le SSATP a aidé tout au long de l'année la CUA à réviser le document de politique continentale des transports, à élaborer le programme continental de mobilité urbaine et à créer un référentiel contenant diverses informations

pertinentes sur le transport. Ce référentiel de données sera utilisé comme outil de suivi des progrès du secteur des transports en Afrique.

Au cours de l'année, une réunion s'est tenue entre le SSATP et le directeur de l'infrastructure et de l'énergie de la CUA, ainsi que son équipe, afin de débattre de la meilleure manière de favoriser la collaboration et d'œuvrer ensemble à l'amélioration du secteur des transports. Au cours de la réunion, l'équipe de la CUA s'est engagée à poursuivre son travail avec le SSATP dans les trois domaines d'intervention du DP3. Ils ont également fait part de leur intention d'étendre leur collaboration avec le SSATP au-delà du DP3 dans le but d'élaborer des politiques qui soutiendront la mise en œuvre effective de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), du marché unique du transport aérien africain (MUTAA) et du Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) en réduisant les risques pour les pays fragiles du continent.

Bilan et cartographie des principales initiatives de transport en Afrique

Compte tenu des nombreux partenariats, parties prenantes et initiatives œuvrant pour faire progresser le secteur des transports en Afrique, le SSATP a procédé à un exercice d'inventaire visant à identifier toutes les initiatives existantes en rapport avec les trois piliers thématiques du DP3. En recensant les principales initiatives de transport en Afrique, le SSATP visait à éviter les doubles emplois, à maximiser l'impact des ressources disponibles et à assurer une coordination adéquate entre toutes les parties prenantes. Pour faciliter la consultation et l'accès, l'équipe a mis au point une base de données Excel compilant les informations pertinentes sur les projets et programmes, comprenant une brève description de chaque initiative, une liste des principales parties prenantes, des informations sur la portée géographique des travaux et la personne à contacter. Elle contient également un résumé des réalisations récentes ainsi que des activités en cours et prévues de chaque initiative. L'outil de cartographie s'est révélé très utile, car il guide l'équipe de gestion du programme du SSATP à identifier les synergies et les domaines de collaboration possibles avec d'autres partenaires et initiatives, sans dupliquer les efforts et sans réinventer la roue.

Le SSATP joue un rôle de premier plan dans le Forum 2018 de la Banque mondiale sur la transformation des transports

(Transforming Transportation- TT Forum)

Organisé par la Banque mondiale et le World Resources Institute (WRI), le forum *Transforming Transportation* (TT) est un événement international réunissant des responsables des politiques des transports, des spécialistes, des universitaires et des représentants d'institutions de développement et de transport pour explorer les défis et les solutions permettant la réalisation d'un secteur sûr, durable et accessible. Il sert de plateforme mondiale pour partager et discuter des nouvelles recherches, expériences et leçons apprises, en plus des dernières tendances qui façonnent le secteur des transports.

En tant qu'un des principaux organisateurs de l'événement, le SSATP a joué un rôle clé en assurant la représentation de l'Afrique au Forum TT 2018 sur la *Mobilité durable à l'ère numérique*. Tirant parti de son réseau unique et de sa capacité de rassemblement, le SSATP a assuré la participation de représentants africains à presque toutes les sessions du TT. Ce faisant, le SSATP a permis à l'Afrique d'avoir un siège sur la scène mondiale, en veillant à ce que les points de vue et les perspectives du continent relatifs aux problèmes existants en matière de transport soient bien représentés et entendus. En vue d'approfondir la discussion sur les défis et l'agenda spécifiques des transports en Afrique, l'équipe du SSATP a organisé des séances de discussion sur les trois thèmes du DP3 : la mobilité urbaine, la sécurité routière et l'intégration régionale. Vous trouverez ci-dessous les points saillants de la discussion sur l'agenda de l'Afrique :

Mobilité urbaine en Afrique : Les participants ont convenu que les pays africains devraient commencer à aborder de manière globale les complexités liées au transport et à la mobilité en zone urbaine par le biais d'une approche intégrée du contrôle et de l'aménagement du territoire, de politiques de transport rationnelles, ainsi que d'un financement, d'une exploitation et d'une gestion adéquats du système de transport urbain. Ils ont convenu de la nécessité d'une approche proactive pour gérer l'urbanisation si l'on voulait que les villes africaines ne soient pas « bloquées » par la dépendance croissante vis-à-vis des voitures particulières et des services de transport informels. Ils ont plaidé en faveur de l'élaboration et de la mise en œuvre de politiques de transport durables qui favorisent des systèmes de transport urbain sûrs et efficaces, tels que les modes de transport non motorisés, tout en réduisant leurs impacts négatifs. En s'inspirant des bonnes pratiques et en les reproduisant, les spécialistes ont suggéré aux pays d'éviter les défaillances connues des systèmes de transport urbain. Le panel a encouragé les pays africains à investir dans

des outils TIC pour les opérations, la planification et la gestion des systèmes de transport urbain, et à continuer à se renseigner sur les Bus Rapid Transit (BRT) ou sur les systèmes de transport public d'autres régions du monde.

Les Centres d'excellence – Les Partenaires du SSATP avec des universités africaines : Le SSATP, en association avec la Conférence mondiale sur la recherche dans les transports (CMRT), et le World Research Institute (WRI) ont joué un rôle de premier plan dans la création d'un réseau de recherche d'universités africaines. Cette initiative a été lancée le 12 janvier 2018 lors de la session *Promouvoir la recherche et le réseau des universités africaines* du Forum TT 2018 à Washington, DC. Des responsables de la Banque mondiale, du WRI, de la CMRTS, de l'Université de Nairobi, de l'Université de Dar es Salam, de l'Université de Johannesburg, de l'Université de Dakar et de l'Institut National Polytechnique de Yamoussoukro (INP-HB) ont signé un protocole d'accord.

Toutes les parties concernées ont convenu de collaborer au développement d'activités de recherche (recherche, échanges et programmes de formation conjoints) dans le secteur des transports en Afrique afin de développer davantage le potentiel de recherche des universités africaines et de renforcer les capacités institutionnelles au niveau continental. Cet accord de coopération offre une occasion unique de créer, développer et centraliser la recherche sur les transports à travers le continent africain.

À terme, la plateforme entend libérer le potentiel de recherche des universités africaines dans le secteur des transports et renforcer la capacité institutionnelle en Afrique pour développer des activités de recherche conjointes sur les thèmes suivants : transport et mobilité urbaine ; innovation et technologies perturbatrices ; gestion du trafic et de la sécurité routière ; ports et services logistiques ; et villes en tant que « laboratoires vivants ». Par le biais de ce partenariat, le SSATP appuiera sans aucun doute l'élaboration de politiques et de stratégies rationnelles qui conduiront à un transport efficace, sûr et durable pour la population africaine. Le SSATP s'emploie actuellement à élargir le partenariat à un plus grand nombre d'universités africaines.

Partenariat avec le Conseil des collectivités territoriales (CCT) des 8 pays membres de l'UEMOA autour du programme d'intégration régionale

En décembre 2018, le SSATP a participé à la réunion annuelle du Conseil des Collectivités Territoriales

3. AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES ET RENFORCER LES PARTENARIATS STRATÉGIQUES

de l'UEMOA (CCT), qui est chargé de superviser la mise en œuvre des programmes clés d'intégration régionale dans les 8 pays de l'UEMOA, notamment le programme de coopération transfrontalière et le programme de développement du partenariat public-privé. La réunion a permis aux représentants du SSATP de comprendre les dispositifs institutionnels du CCT et de disposer d'informations de première main sur son programme de travail en cours. Durant la réunion, le SSATP a établi une relation de travail avec le plus haut responsable du CCT et a discuté des possibilités de partenariat ainsi que des modalités pour un partenariat officiel avec les autorités locales sur le programme d'intégration régionale.

Contribuer au dialogue de partenariat sur la stratégie commune Afrique-Union européenne

Le SSATP a participé à la 6^{ème} réunion annuelle du groupe de référence sur les infrastructures (RGI), qui s'est tenue les 17 et 18 mai 2018 à Addis-Abeba, à l'invitation des commissions de l'Union africaine (UA) et de l'Union européenne (UE). La réunion a porté sur le rôle de la coopération UA-UE en matière d'investissement et de fourniture d'infrastructures de qualité dans les domaines de l'énergie, des transports, des TIC, et de l'eau, dans le cadre de la stratégie commune Afrique-UE (JAES) 2018-2020.

Parmi les participants à la réunion figuraient les commissions de l'Union européenne et de l'Union africaine, les États membres de l'Union africaine et de l'Union européenne, ainsi que des institutions financières européennes et internationales, des communautés économiques régionales africaines et des institutions sectorielles/thématiques. Les discussions ont porté sur les domaines suivants : interconnecter l'Afrique en accélérant la mise en œuvre du PIDA, stimuler l'Afrique, numériser l'Afrique et augmenter les investissements pour une transformation durable ; mais aussi la contribution positive des infrastructures au changement climatique, l'égalité entre les sexes, la jeunesse et la création d'emplois.

Fort de ses capacités de rassemblement et de son expertise en matière d'élaboration de politiques, le SSATP a saisi cette occasion pour expliquer en quoi le programme pouvait influencer et soutenir la dimension politique de la feuille de route pour les infrastructures stratégiques. La réunion a finalement reconnu les synergies qui pourraient être créées entre le SSATP, les CER et d'autres institutions sectorielles dans le développement d'infrastructures de transports durables, ainsi que le rôle crucial que le SSATP pourrait jouer dans la mise à l'échelle de l'exécution des plans

d'action pour le transport continental de la CUA en faveur des réseaux routiers, ferroviaires, maritimes et aériens adoptés à Lomé en 2017.

Le SSATP maintient les Commissions de l'UEMOA et de la CEDEAO engagées

Une équipe du SSATP s'est rendue à Ouagadougou (Burkina Faso) et à Abuja (Nigéria) pour s'entretenir avec les commissaires respectifs de l'UEMOA et de la CEDEAO chargés des transports, des douanes et du commerce, et plus particulièrement pour :

- i. faire brièvement le point sur les domaines d'intervention du SSATP et du DP3 aux commissaires récemment nommés ;
- ii. plaider en faveur du soutien de l'UEMOA/CEDEAO et de sa participation active aux activités principales menées en Afrique de l'Ouest par le biais du pilier de l'intégration régionale du SSATP ;
- iii. discuter des domaines dans lesquels le partenariat entre le SSATP et chacune des deux CER pourraient être davantage développés et le meilleur moyen de le réaliser ; et
- iv. réitérer l'invitation d'assister à la réunion annuelle du SSATP 2018 à Abuja, au Nigéria. Grâce à l'engagement proactif du SSATP, les commissaires chargés des transports de l'UEMOA et de la CEDEAO y ont assisté.

Partenariat avec l'OMD pour plaider en faveur de l'amélioration des opérations des postes de frontière juxtaposés (OSBP) et de la mise en place d'environnements efficaces intégrant le guichet unique dans les régions d'Afrique occidentale et centrale.

Dans le cadre de l'objectif du pilier A visant à plaider en faveur de l'adoption de meilleures pratiques pour améliorer l'efficacité des corridors, le SSATP en partenariat avec l'OMD a tenu un atelier régional sur la gestion coordonnée des frontières en Afrique de l'Ouest et du Centre. L'atelier a encouragé l'intégration d'environnements intégrant le guichet unique au sein des procédures douanières et administratives afin d'améliorer les opérations des OSBP dans les pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Parmi les participants figuraient des fonctionnaires des administrations des

3. AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES ET RENFORCER LES PARTENARIATS STRATÉGIQUES



Participants à l'atelier régional d'Accra du 4 au 6 décembre 2018 sur les OSBP

douanes nationales de la région, des représentants des CER, des partenaires de développement, des bailleurs de fonds ainsi que des experts en douanes de l'OMD. L'atelier a fourni une excellente plateforme pour partager des idées sur le développement et la mise en œuvre de la gestion coordonnée des frontières, d'environnements intégrant le guichet unique et le poste de contrôle juxtaposé

De même, le SSATP a présenté son expérience sur les OSBP en Afrique, mettant en avant l'impact nettement plus important de l'efficacité des opérations du OSBP en adoptant des interventions politiques efficaces visant à relever les défis posés par le franchissement des frontières, qu'en investissant dans des infrastructures physiques. Le SSATP a également recommandé de mettre en œuvre une approche de gestion intégrée des corridors et un environnement intégrant le guichet unique pour faciliter l'interconnectivité des douanes.

Partenariat avec la JICA et le NEPAD afin de plaider en faveur d'opérations efficaces de postes de frontière juxtaposés (OSBP) en Afrique de l'Ouest et du Centre.

Conformément à son rôle de leader dans le plaidoyer en faveur de la mise en œuvre des OSBP de 2^{ème} génération, le SSATP conjointement avec la JICA et le NEPAD ont organisé un atelier régional de partage

des connaissances, qui s'est tenu à Accra (Ghana) du 4 au 6 décembre 2018. Il a abordé la manière de rendre opérationnels les OSBP en tant qu'instrument de facilitation des échanges dans les régions d'Afrique de l'Ouest et du Centre. Le SSATP a présenté, présidé et animé les discussions au cours d'une séance mettant en exergue l'importance de la composante « soft » dans l'efficacité des opérations du OSBP. TradeMark East Africa (TMEA) et les autorités fiscales zambiennes ont été invitées à promouvoir le partage des meilleures pratiques et des échanges mutuels féconds entre les régions africaines. De plus, l'atelier a fourni une plateforme au SSATP et à l'Agence de développement de l'Union africaine, NEPAD (NEPAD-UA), pour qu'ils s'entendent sur le renforcement de leur partenariat. Le système de suivi des camions (TMS) du SSATP pour l'Afrique de l'Est et australe est désormais le principal outil présenté par l'Agence du NEPAD pour mesurer l'efficacité des OSBP dans le cadre de son « Système de feux de signalisation », à l'occasion de son initiative en cours, *Move Africa*. Les deux parties ont salué la perspective d'une mise en œuvre pratique et à grande échelle et de l'outil de connaissance développé par le SSATP et ont décidé de travailler en étroite collaboration à cette fin.

Partenariat prospectif avec les Associations des fonds d'entretien routiers africains (AFERA)

En réponse à une invitation du secrétariat de l'AFERA, le SSATP, représenté par le responsable du pilier TMU,

3. AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES ET RENFORCER LES PARTENARIATS STRATÉGIQUES

a assisté à la 16^{ème} Assemblée Générale Annuelle de l'AFERA qui s'est tenue en février 2018 à Addis-Abeba, en Éthiopie. Sous le thème « Préserver nos actifs routiers pour la réalisation de l'Agenda 2063 », les participants ont discuté des moyens d'améliorer les performances de la gestion des actifs routiers le long des corridors régionaux. Pour garantir le bon état des routes, les participants ont recommandé que, dans le cadre d'un processus consultatif, les institutions de gestion des corridors (CMI) et les administrations des routes respectives définissent et déterminent des niveaux d'entretien et de service adéquats le long des corridors. Ils ont également convenu de l'importance de travailler en partenariat avec les universités et les autres centres de recherches routières et d'y investir, puisque ce sont eux qui ouvrent la voie à des découvertes innovantes dans le secteur routier, notamment en ce qui concerne les approches de gestion durable des actifs routiers qui tiennent compte de l'efficacité des cadres institutionnels, des solutions en matière de sécurité routière et des modèles de financement appropriés.

En tête de la liste des discussions figurait également le rétablissement de l'assistance technique du SSATP à l'AFERA, qui devrait être officialisée et lancée lors du prochain cycle de développement du SSATP. Le partenariat devrait faire progresser l'élaboration, l'appropriation et l'adoption de normes politiques, de modèles de financement innovants en matière de gestion des actifs routiers et d'approches de financement durable des routes qui mobiliseront les fonds routiers pour couvrir les stratégies d'entretien à long terme et les dépenses en capital telles que les programmes de restauration des routes et les projets de développement routier.

Le nouveau partenariat avec ISOCARP vise à améliorer la planification des transports et la mobilité urbaine

Le SSATP a initié un nouveau partenariat stratégique avec l'Association internationale des urbanistes (ISOCARP), une association mondiale de plus de 700 urbanistes professionnels expérimentés. Fondée en 1965 dans le but de réunir des urbanistes reconnus et hautement qualifiés au sein d'un réseau international, l'ISOCARP est composée de membres individuels et institutionnels de plus de 85 pays à travers le monde.

Reconnu par l'ONU, ONU-HABITAT et le Conseil de l'Europe pour leur travail d'amélioration des villes et des territoires par le biais de pratiques de planification, de formation, d'éducation et de recherche, le SSATP s'est associé à l'ISOCARP pour s'attaquer de front aux problèmes d'aménagements et de gestion urbaines en

Afrique. Les deux institutions se complèteront dans les domaines de la planification et de la mobilité urbaine, des infrastructures et de la logistique de transport urbain, de la gestion des parkings, de l'interface port-ville, de la conception intégrée des rues et des technologies de l'information.

Partenariat avec l'Initiative de la plateforme numérique de l'AFD

Soucieux de veiller à ce que l'Afrique ne soit pas laissée pour compte à cause de nouveaux paradigmes de mobilité urbaine découlant de la révolution numérique et soucieux de trouver des solutions efficaces visant à intégrer le secteur des transports informels en Afrique, le SSATP s'est associé à l'Agence française de développement (AFD) à Paris pour aider à guider cet agenda. Ce partenariat tourné vers l'avenir a donné lieu à de nouvelles discussions sur l'utilisation des plateformes numériques pour professionnaliser et formaliser le secteur du transport artisanal, en mettant l'accent sur la création d'un référentiel ouvert normalisé de données relatives aux transports et aux voyages. L'objectif vise à créer une culture axée sur les données pour une planification et une gestion efficace du système de transport urbain en Afrique, notamment pour une meilleure prestation de services des transports en commun.

Partenariat avec l'Union Internationale des Transports Publics (UITP)

Le SSATP et l'UITP ont organisé conjointement à Casablanca (Maroc) une réunion rassemblant le réseau des autorités de transport du SSATP et le Comité des autorités organisatrices de l'UITP. La réunion a fourni une plateforme de discussion et d'analyse des principales difficultés, tendances et opportunités en matière de transport urbain et de mobilité en Afrique, notamment en ce qui concerne le développement des transports publics. Le lancement d'un nouveau partenariat entre le SSATP et l'UITP visant à renforcer les capacités des autorités de transport existantes et à fournir une assistance technique pour la mise en place de nouvelles autorités de transport public en Afrique a figuré parmi les nombreux résultats positifs de la réunion. Les deux organisations collaboreront également à l'élaboration de plans et de politiques de mobilité urbaine et s'appuieront sur des approches novatrices pour plaider en faveur d'un engagement politique fort pour le programme de mobilité urbaine en Afrique.

Au cours de l'année, le SSATP et l'UITP ont publié un document de synthèse conjoint intitulé [Establishing a Public Transport Authority \(PTA\) in African cities](#)

3. AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES ET RENFORCER LES PARTENARIATS STRATÉGIQUES

(Instaurer une autorité de transport public dans les villes africaines). Le document préconise la mise en place d'autorités de transport public en Afrique et il partage quelques principes clés et directives sur la manière de le faire avec succès, en se basant sur l'expérience des deux partenaires. La synthèse conclut que, bien que les autorités de transport soient essentielles à la réalisation des transports intégrés dans divers contextes urbains en Afrique, de nombreuses conditions préalables en matière de gouvernance, de finances et de planification sont nécessaires pour garantir la réussite et la durabilité de leur fonctionnement. Les autorités de transport doivent veiller à ce que la mise en place et l'exploitation continue reposent sur : le pouvoir d'agir, une planification à long terme, un partenariat renforcé entre un champion politique et un technocrate dévoué, ainsi qu'une logique d'investissement fondée sur des données et des preuves concrètes.

Partenariat avec le projet Safer Africa

Le SSATP a continué d'assurer la complémentarité entre Safer Africa - une plateforme de dialogue afro-européenne sur les questions de sécurité routière et de gestion du trafic - et ses activités, qui sont orientées vers l'approche du « Système sûr » et qui sont regroupées autour de quatre piliers : (1) la connaissance et les données en matière de sécurité routière ; (2) l'examen des capacités de gestion en matière de trafic et de sécurité routière ; (3) le renforcement des capacités et formation ; et (4) le partage de bonnes pratiques. Tout au long de l'année, le SSATP a mis à profit son partenariat avec Safer Africa pour élargir le plan de travail du pilier relatif à la sécurité routière dans le cadre du DP3, notamment la création de l'Observatoire africain de la sécurité routière.

En novembre 2018, le SSATP a participé à la 4^{ème} réunion du projet Safer Africa afin de délibérer sur les prochaines étapes et les actions à entreprendre dans le cadre du plan de projet, tout en favorisant les synergies et en établissant davantage de domaines de collaboration. Le projet avait entrepris plusieurs examens de capacités dans des pays africains, formulant des recommandations visant à améliorer le renforcement des capacités en matière de sécurité routière sur le continent. En outre, une plateforme numérique complète pour le stockage et l'échange de connaissances en matière de sécurité routière était en cours de développement. Des formations en ligne sur les 5 piliers de la sécurité routière ont été préparés, les pays africains disposant de l'accès gratuit.

Faisant partie du principal organe décisionnel de Safer Africa, le SSATP était autorisé à assister à l'atelier du conseil d'administration sur la gestion de la sécurité

routière en Afrique. Au cours de cette réunion, l'équipe a présenté l'engagement de la Banque mondiale et du SSATP pour parvenir à une Afrique plus sûre, en particulier en ce qui concerne la mise en place d'un groupe de leaders africains de la sécurité routière par le biais du Programme de leadership pour la sécurité routière en Afrique lancé à Dakar en mai 2018.

Forum africain des infrastructures 2018

Le responsable du programme SSATP a été invité par i-Conférences à prononcer le discours liminaire du Forum africain des infrastructures. Le forum s'est tenu à Marrakech les 15 et 16 novembre 2018 sur le thème suivant : « Promotion de la compétitivité par le développement des infrastructures - l'élément politique ». La présentation liminaire du SSATP a souligné la nécessité de réformes globales qui seront soutenues par des politiques saines, des stratégies appropriées, des institutions efficaces, des ressources (humaines et financières) adéquates et un environnement commercial propice à la participation du secteur privé dans le développement des infrastructures.

Les pays africains ont un réel besoin d'accélérer la mise en œuvre de politiques et de réformes transformationnelles dans le secteur des transports. Ils devraient également soutenir les mesures et actions qui favorisent les innovations technologiques et financières susceptibles de libérer le potentiel considérable pour faire face au retard accumulé en matière d'infrastructures. Des représentants de haut niveau de la communauté des transports africains y ont assisté, et le SSATP a participé au forum pour défendre et mobiliser un soutien en faveur de la réforme du secteur.

Cités et gouvernements locaux unis d'Afrique (Africités)

Le SSATP s'est associé à Africités pour organiser le 8^{ème} Sommet des Africités, qui a fourni une plateforme de discussion sur le rôle des collectivités locales et régionales en Afrique face aux changements et à la transition auxquels le continent est confronté. L'événement portait sur cinq thèmes principaux : les droits des femmes, les urgences climatiques, les jeunes, les migrants et les politiques et stratégies locales. Le responsable de programme du SSATP a présidé une réunion-débat sur « Les stratégies locales d'accès à la mobilité et le transport pour tous », qui était axée sur la cohérence des stratégies nationales et locales en matière de mobilité urbaine. Les panélistes se sont accordés sur le fait qu'une institution spécialisée pouvait se charger du mandat et de la création d'une autorité de transport urbain. S'agissant du financement, la session a réaffirmé le caractère local de la mobilité, d'où la nécessité d'un

3. AUTONOMISER LES PARTIES PRENANTES ET RENFORCER LES PARTENARIATS STRATÉGIQUES

ancrage local de toutes les solutions proposées. Par conséquent, tous les bénéficiaires directs et indirects, aux niveaux national et local, bénéficiant de systèmes de mobilité efficaces, devraient contribuer au financement des services de mobilité urbaine. Sur le thème de l'utilisation des nouvelles technologies, les intervenants et les participants ont convenu que la numérisation permettait de faire un bond en avant dans la transformation des services de mobilité urbaine, notamment l'organisation et la modernisation des systèmes de transport artisanal (transport informel). À cet égard, la session a recommandé une collaboration effective avec les universités et les centres de recherche, ainsi que la création d'un partenariat avec les start-ups numériques.

Durabilité par la diffusion/sensibilisation et reproductibilité. Du fait de la limitation de ses ressources, le SSATP se concentre davantage sur le partage d'expériences et l'apprentissage par l'expérience, la diffusion des meilleures pratiques et la promotion de la reproductibilité des produits de connaissance générés. Lors de la sélection des activités prioritaires à traiter dans chaque pilier du SSATP, l'équipe de gestion du programme évalue si l'activité peut être reproduite facilement dans d'autres pays ; cela contribue à assurer la durabilité du programme et de ses recommandations. L'équipe du SSATP diffuse ses produits de connaissance via différents canaux de communication en ligne et hors ligne.

Plaidoyer. Le programme utilise son solide réseau de décideurs et de praticiens pour effectuer une analyse des lacunes et plaider en faveur de changements. Le SSATP discute des politiques et stratégies élaborées avec les principaux décideurs au niveau des pays et des communautés économiques régionales (CER).

Intégration. Le SSATP utilise également ses liens étroits avec les responsables de projets parmi les communautés de partenaires de développement pour partager les éléments concrets des bonnes pratiques et des enseignements tirés, et rechercher leur soutien pour l'intégration de ces politiques dans les projets.

Diffusion. Le SSATP diffuse des informations via un large éventail de canaux en ligne et hors ligne, notamment par le biais d'ateliers, de séminaires, de communautés de pratique, de conférences, le site Web du SSATP, de vidéos YouTube et d'organes de presse locaux. La liste de diffusion du SSATP, qui comprend environ 4 000 professionnels des transports à l'intérieur et à l'extérieur de l'Afrique, est essentielle au processus de diffusion. En outre, le SSATP partage des informations sur ses activités, ses produits et ses résultats par l'intermédiaire des sites Web des partenaires, des bailleurs de fonds du SSATP et d'autres partenaires, et rend compte à son assemblée générale lors de ses AGA. À cet égard, la mise à jour et la mise en œuvre périodiques de la stratégie de communication seront essentielles.

Communication. La colonne vertébrale du programme SSATP demeure dans la bonne communication. C'est par cet axe de travail que le programme peut accroître sa visibilité, diffuser ses résultats d'études, appliquer les recommandations politiques générales dans ses pays membres et attirer le soutien des bailleurs de fonds. Étant donné le rôle essentiel que joue la communication, le programme s'est efforcé d'en améliorer son efficacité. Vers la fin du deuxième semestre de l'exercice financier 2018, l'équipe de gestion du programme a commencé à recruter un responsable de communication chargé de diriger l'élaboration d'une stratégie révisée de communication et d'engagement des parties prenantes, ainsi que de proposer des plans d'action viables pour accroître la visibilité du programme. Bien que le processus d'embauche ait été retardé en raison d'un refus de dernière minute du candidat initialement sélectionné, l'équipe du SSATP a revu la sélection des deux autres finalistes pour sélectionner le nouvel agent chargé de la communication.



“Permettez-moi de saisir cette occasion pour féliciter le Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) pour avoir mené une étude sur la mobilité urbaine durable, qui vise à créer une vision du transport et de la mobilité urbaine ainsi qu’un changement d’état d’esprit chez les décideurs politiques en plaidant pour l’élaboration de politiques et le renforcement des capacités correspondantes en vue d’améliorer les transports et la mobilité urbaine au Nigéria. Cette étude nous aidera sans aucun doute à élaborer des recommandations politiques et un ensemble d’interventions prioritaires pour améliorer l’accessibilité et la mobilité au Nigéria.”

— Son Excellence, M. Yemi Osinbajo
VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE DU NIGÉRIA



4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

Au cours de l'année écoulée, l'équipe du SSATP a réussi à maintenir l'élan acquis à la fin de l'année 2017. Dans de nombreux cas, l'équipe a même accéléré le rythme de mise en œuvre des activités pour répondre aux attentes élevées des parties prenantes du SSATP et mener à bien le DP3. Ce chapitre présente les activités relevant des trois piliers du SSATP : le pilier A sur l'intégration, la connectivité et la cohésion (intégration régionale) ; le pilier B sur les transports et la mobilité urbaine ; et le pilier C sur la sécurité routière - et il comprend une description détaillée de l'état d'avancement sur les progrès de la mise en œuvre des activités du DP3.



PILIER A : INTÉGRATION, CONNECTIVITÉ ET COHÉSION: ÉTAT DE LA MISE EN ŒUVRE ET RÉSULTATS PRÉLIMINAIRES

Le pilier A vise à accélérer l'intégration régionale des pays africains grâce à une meilleure connectivité, une cohésion améliorée et la fourniture de services logistiques compétitifs et efficaces. Cela contribue aux objectifs globaux de développement du DP3, qui consistent notamment à jouer un rôle catalyseur dans

la création de la zone de libre-échange continentale africaine. Dans le cadre du pilier A, le SSATP exécute ses activités en étroite coopération avec le Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER). Le CCT-CER est un forum d'échange d'expériences et de bonnes pratiques, ainsi que de coordination de programmes et d'activités. Il comprend des institutions participant à des programmes de facilitation du commerce en Afrique, telles que des CER, des institutions de gestion de corridors, des organisations du secteur de la logistique régionale et des partenaires de développement. Par le biais du CCT-CER, le SSATP joue un rôle de plaidoyer dans la promotion des changements de politique et de l'harmonisation aux niveaux continental, régional et national, ainsi qu'un rôle de suivi dans la réussite de leur mise en œuvre. La gestion des corridors tient une place de premier plan dans les dialogues inclusifs en matière de politique. Elle est considérée ici comme un concept global répondant à l'objectif d'intégration, de connectivité et de cohésion.

Au cours de l'année, le pilier A a été impliqué dans des activités qui soutiennent les résultats définis dans le cadre de résultats du programme, décrit de manière complète ci-dessous.

Tableau 1. Pilier A - Résumé des activités et résultats associés

Résultat 1 : Promotion de la formulation et de la mise en œuvre de politiques et de stratégies efficaces pour le développement de corridors aux niveaux national et régional	
Soutien des institutions de gestion des corridors tripartites (SADC-CAE-COMESA).	Vise à promouvoir les institutions de gestion des corridors (CMI) qui incluent le développement intégré et la gestion basée sur la performance dans leurs principes fondateurs.
<ul style="list-style-type: none"> • Soutien à la révision du protocole d'accord et du plan de développement stratégique du Corridor de Maputo. • Soutien de l'élaboration du plan stratégique de l'Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central (CCTTFA). 	<p>Composante 1: Promouvoir le concept du développement intégré des corridors.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plaider en faveur de l'adoption du protocole d'accord révisé et du plan stratégique par les ministres des transports des trois pays du corridor : le Mozambique, l'Afrique du Sud et l'Eswatini pour une CMI efficace et financièrement viable. • Soutenir la révision et l'adoption ultérieure d'un plan stratégique quinquennal par le Conseil des ministres des pays du corridor comme moyen essentiel pour transformer le corridor de transport en un corridor économique.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

<ul style="list-style-type: none"> • Étude de faisabilité de l'Observatoire des transports de la MCLI. • Soutien des observatoires des transports de corridors de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE). 	<p>Composante 2: Promouvoir des politiques visant à améliorer les performances du corridor : établir un mécanisme de suivi basé sur les performances pour l'Institution de gestion du corridor de Maputo (MDCI).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Donner aux parties prenantes sélectionnées de haut niveau des pays du corridor l'occasion d'apprendre, par le biais de la coopération Sud-Sud, une approche de la gestion des corridors basée sur la performance. • Développer un cadre de coopération avec les CMI, les CER et les partenaires de développement impliqués pour soutenir la gestion de corridors basée sur la performance.
--	---

Résultat 2 : Développement des capacités des institutions en faveur d'un dialogue politique inclusif sur l'intégration régionale

<p>Soutien du Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER) : Réunions du CCT-CER d'Abuja et de Dar es-Salaam.</p>	<p>Visé à garantir que le CCT-CER fonctionne comme un cadre continental simplifié pour la coopération en matière d'intégration régionale et facilitera le suivi des activités du pilier A.</p>
<p>Feuille de route pour des régimes de transit efficaces en Afrique : Atelier régional sur le transit à Cotonou pour l'Afrique occidentale et centrale.</p>	<p>Promouvoir la mise en œuvre dans plusieurs CER de régimes de transit qui réduiront les retards et les coûts le long des corridors tout en garantissant la circulation sûre et sécurisée des marchandises, conformément aux directives de l'Organisation mondiale des douanes (OMD) 2017 et aux meilleures pratiques enregistrées dans les régions.</p>
<p>Soutien à l'Observatoire des Transports (TO) du Corridor Nord</p>	<p>Tirer parti du projet pilote TO du Corridor Nord - qui impliquait la révision, l'harmonisation des indicateurs et l'amélioration des méthodologies - pour renforcer les capacités d'autres TO. Publier un second volume de directives sur les TO comprenant une compilation d'études de cas et de conseils sur l'intégration des données de suivi des camions dans les processus de travail des TO.</p>

Résultat 3 : Promouvoir des services logistiques efficaces

<ul style="list-style-type: none"> • Développer un système de suivi des camions (TMS) pour l'Afrique orientale et australe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fournir un système de suivi en ligne basé sur des données GPS pour évaluer l'impact des OSBP et du temps de route des camions en Afrique orientale et australe.
--	---

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

<ul style="list-style-type: none"> • Directives régionales pour les stations le long des routes et les aires de repos (RSS) pour les États membres tripartites (COMESA-CAE-SADC). 	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir l'harmonisation des politiques, réglementations et normes en matière de transport et de transit entre les membres tripartites des CER, afin de favoriser le commerce intra-africain et de faciliter le transport et le transit au sein du continent.
<ul style="list-style-type: none"> • Atelier régional de diffusion de haut niveau sur les directives concernant la concession de terminaux à conteneurs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir des opérations efficaces concernant les terminaux à conteneurs pour renforcer la capacité des décideurs publics à préparer et à gérer le contrat de concession dans l'intérêt des utilisateurs du port et de l'économie.

RÉSULTAT 1 - PROMOUVOIR UNE FORMULATION ET UNE MISE EN ŒUVRE EFFICACES DES POLITIQUES ET DES STRATÉGIES EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DES CORRIDORS AUX NIVEAUX NATIONAL ET RÉGIONAL

Les corridors fournissent un cadre spatial pour organiser la coopération et la collaboration entre différents pays et agences du secteur public et privé. Ils jouent un rôle essentiel dans le développement économique en reliant les opportunités économiques au sein et entre les pays du corridor. En fait, les investissements dans les activités productives industrielles et agricoles ainsi que le développement des villes sont fortement influencés par l'existence et la performance d'un corridor à proximité. De même, les zones rurales situées dans la zone d'influence comptent sur des corridors performants pour exporter et commercialiser leurs produits. Pour ces raisons, l'utilisation d'une approche intégrée pour le développement des corridors est considérée comme une bonne pratique pour accroître les profits économiques du commerce, notamment l'amélioration de l'accès aux opportunités économiques.

Néanmoins, il est nécessaire de parvenir à un consensus sur les orientations stratégiques d'un plan de développement des corridors intégré et basé sur les performances - incluant la portée, l'étendue, la composition et les mécanismes de coordination des institutions de gestion de corridors (CMI) - afin d'assurer la performance durable des corridors. Les résultats du DP2 mettent en évidence l'importance, pour les pays le long des corridors et pour les CMI respectives, d'établir des outils de suivi et d'évaluation (S&E) appropriés. Cela permettra aux CMI d'évaluer

les situations problématiques le long de corridors spécifiques et d'identifier les stratégies adéquates pour les résoudre. Cette approche permet également aux parties prenantes de mesurer et de comprendre les causes de la mauvaise performance du corridor, ce qui constitue le fondement pour l'adoption de politiques pertinentes et la mise en place de mesures nécessaires visant à améliorer la performance du corridor.

Activité 1.1 – Soutien de l'examen et de l'adoption du protocole d'accord et du plan stratégique de développement du Corridor de Maputo

Le SSATP a soutenu l'élaboration d'un protocole d'accord révisé pour le développement du Corridor de Maputo et d'un plan stratégique quinquennal visant à guider l'institution de gestion du Corridor de Maputo (MCLI) dans l'exécution de son mandat de gestion. Le protocole d'accord et la stratégie révisés couvrent, entre autres, les domaines suivants : l'inclusion d'Eswatini en tant que partenaire régional du corridor ; la pérennité de MCLI, en ce qui concerne son rôle en matière de surveillance, sa pertinence et ses composantes en ressources financières et humaines ; et une proposition pour un cadre opérationnel alternatif impliquant l'adoption d'un modèle de partenariat public-privé (PPP) qui, une fois adopté, devrait intégrer une gestion efficace des corridors et des pratiques opérationnelles, et mobiliser des ressources financières accrues du secteur privé. En outre, pour aider à accélérer le processus d'examen et l'adoption des deux documents, le SSATP a soutenu les initiatives d'apprentissage Sud-Sud et de renforcement des capacités. Il a obtenu la participation d'une délégation de haut niveau des parties prenantes de MCLI, ainsi que les parties prenantes de l'Autorité de coordination de

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

transit et de transport du Corridor Nord (NCTTCA), à une réunion conjointe du comité technique de NCTTCA, qui s'est tenue à Mombasa, au Kenya, les 28 et 31 mai 2018.

Une fois cette activité achevée, conformément au programme de travail défini pour le pilier A, le SSATP cessera d'apporter un soutien direct à MCLI dans le cadre du DP3. En tant que plan de sortie, le SSATP a réussi à maintenir l'engagement du secrétariat de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) dans le soutien de la validation technique du protocole d'accord et du plan stratégique révisés ainsi que dans l'appui nécessaire au processus d'adoption par les ministères des Transports des trois pays du corridor.

RÉALISATIONS DE L'ANNÉE :

- Une visite de terrain a été organisée pour une délégation de haut niveau d'acteurs de MCLI dans le Corridor Nord à Mombasa. La visite sur le terrain a fourni aux membres du conseil d'administration de MCLI l'occasion de tirer les enseignements de l'expérience de la NCTTCA dans la mise en œuvre des pratiques de suivi des corridors, du modèle de fonctionnement du partenariat public-privé (PPP) et de techniques de modélisation financière viable que MCLI cherche à reproduire dans les opérations du MDC. Cette visite a encouragé les ministères des Transports des trois pays du corridor à s'approprier le processus de révision du protocole d'accord et a incité les parties prenantes de MCLI à s'engager à accélérer la mise en œuvre du protocole d'accord et du plan stratégique ; ils l'ont démontré en articulant une feuille de route contenant des actions avec un calendrier précis.
- Engagement de la SADC pour assurer la continuité des activités de soutien pour le développement du Corridor de Maputo après 2018.

PROCHAINES ÉTAPES :

- Explorer les pistes pour un plaidoyer auprès des ministères afin d'accélérer le processus d'adoption des documents révisés.
- Fournir un soutien à distance à l'équipe conjointe SADC-MCLI lorsque cela est nécessaire, tout en gardant à l'esprit le risque élevé d'instabilité financière auquel est actuellement confrontée la MCLI, et qui pourrait compromettre son existence si les membres de son conseil d'administration ne s'en occupent pas à temps et de manière adéquate.

Les versions révisées des deux documents stratégiques - un protocole d'accord pour le développement du Corridor de Maputo (MDC) et un plan stratégique quinquennal visant à guider l'institution de gestion du Corridor de Maputo (MCLI) - englobent toutes les caractéristiques clés et évolutions, qui, une fois mis en œuvre, auront des impacts positifs sur la performance du corridor.

Activité 1.2 - Élaboration d'un plan stratégique pour l'Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central (CCTTFA)

Soucieux de transformer le Corridor central en un corridor économique qui contribue au développement de la région, le Secrétariat de l'Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central (CCTTFA) a sollicité le soutien du SSATP pour élaborer un plan stratégique qui orientera la réalisation de cet objectif. Le cadre stratégique, à adopter par chaque partenaire régional, à savoir le Burundi, la République démocratique du Congo, le Rwanda, la Tanzanie et l'Ouganda, précisera les priorités stratégiques, les stratégies réalisables et les plans d'action proposés pour la mise en œuvre.

Il définira également le champ de compétence supplémentaire et le mandat de la CCTTFA, en tenant compte des développements en cours le long du corridor, tels que sa nomination en tant que projet pour l'accélération d'un projet pilote du PIDA dans le cadre de l'Initiative africaine pour des infrastructures stratégiques, ainsi que l'engagement politique croissant de la région en faveur du programme d'intégration régionale qui a entraîné de nombreux changements dans le contexte macroéconomique et commercial de l'ensemble de la région.

RÉALISATIONS DE L'ANNÉE :

- Le SSATP a aidé le secrétariat de la CCTTFA à examiner le rapport initial du plan stratégique présenté par un consultant. La CCTTFA a ensuite adopté le rapport.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS



Les membres du conseil d'administration de MCLI en interaction avec l'équipe du SSATP et la direction de la NCTTCA lors de la réunion des comités mixtes, les 28 et 31 mai 2018

PROCHAINES ÉTAPES :

- Effectuer des visites sur le terrain dans les pays membres du Corridor central afin de consulter les principales parties prenantes des secteurs public et privé et les partenaires de développement. La mission identifiera les goulots d'étranglement existants dans la gestion et l'exploitation de projets au niveau du corridor afin de guider l'élaboration du plan stratégique.
- Organiser une série d'ateliers pour les parties prenantes de la CCTTFA qui serviront de plateforme pour la consultation, l'examen conjoint et la validation des rapports ultérieurs.
- Soumettre le document final au Conseil inter-étatique des ministres pour adoption.

Activité 1.3 - Étude de faisabilité de l'Observatoire des transports de MCLI

Les observatoires sont au cœur du pilier de l'intégration régionale du DP3 du SSATP. Ils sont présentés sous le résultat 1 (formulation efficace des politiques et stratégies) et sous le résultat 2 (renforcement des capacités). Une étude de faisabilité de l'Observatoire des transports du Corridor de Maputo a été lancée en 2017 en collaboration avec la MCLI, principalement à titre de soutien à la révision et à l'adoption du plan stratégique de la MCLI. L'étude visait à démontrer la faisabilité, la pertinence stratégique et l'optimisation des ressources dont le Mozambique, l'Afrique du Sud et le Swaziland pourraient bénéficier grâce à la mise en place d'une CMI gérant les opérations de l'Observatoire des transports.

À cette fin, le SSATP a facilité la participation d'une délégation de haut niveau des parties prenantes de la MCLI à la réunion conjointe des comités techniques de la NCTTCA en mai 2018. Cette réunion visait à tirer des leçons des initiatives ayant fait leurs preuves de la NCTTCA axées sur le fonctionnement durable des observatoires des transports et d'adhérer à un plan de développement du corridor fondé sur la performance. Au cours de la réunion, la délégation du Corridor de Maputo a été en mesure d'interagir avec les rapports annuels produits par l'Observatoire des transports de la NCTTCA ; réseauter et apprendre des participants du Corridor Nord de même que participer aux dialogues public-privé. Cet échange a été considéré par les participants comme une excellente occasion d'apprentissage visant à améliorer la performance des corridors - en particulier en ce qui concerne les systèmes financiers, la publication des données et le fonctionnement réel du modèle public-privé pour les TO. Les participants ont également exprimé leur intérêt à reproduire des caractéristiques similaires lors de la mise en place de l'Observatoire des transports du Corridor de Maputo.

PROCHAINES ÉTAPES :

- Le SSATP poursuivra ses discussions avec le Pôle pour le commerce et les investissements en Afrique australe (SATIH) pour le soutien en aval du Corridor de Maputo et la création du TO après confirmation de la validité du concept. L'efficacité de la mise en place du TO dépend également de la pérennité de l'institution de gestion du corridor.

Activité 1.4 - Forum conjoint du Corridor de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)

Reconnaissant l'expertise du SSATP dans l'élaboration de mesures et de systèmes efficaces de suivi de la performance pour les corridors de commerce et de transport en Afrique, TradeMark East Africa (TMEA) a invité le SSATP au Forum conjoint du Corridor de la CAE pour partager ses connaissances et son expérience.

Les principaux objectifs du forum consistaient à :

- i. explorer les possibilités d'harmonisation des systèmes de suivi des performances des corridors et de communication de l'information ;
- ii. élaborer et formaliser des cadres de travail communs ; et
- iii. présenter la stratégie TMEA par rapport au cadre proposé par l'Observatoire des transports. Le forum

a réuni le SSATP et les CMI de la CAE - y compris le Comité du Corridor de Dar (DCC), la NCTTCA et la CCTTFA - le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), le secrétariat de la CAE et le TMEA.

Au cours de la réunion, le SSATP a présenté le système de suivi des camions (TMS) mis au point en consultation avec les CER et les CMI d'Afrique orientale et australe. Le SSATP a mis en exergue la nécessité d'intégrer son utilisation dans les processus de travail des TO d'Afrique de l'Est et d'étendre sa couverture pour y inclure davantage de routes et de frontières. Le responsable du pilier a également informé tous les participants de l'initiative continentale du SSATP relative à la gestion des données en matière de sécurité routière et à la création d'un Observatoire africain de la sécurité routière (OASR) auquel les TO pourraient apporter leur contribution, sur la base de leur expérience en matière de suivi des indicateurs de sécurité routière le long de leurs corridors respectifs.

PRINCIPAUX RÉSULTATS DU FORUM :

Le SSATP et le TMEA se sont engagés à mettre en place un partenariat efficace. Les domaines de collaboration potentiels suivants ont été identifiés :

- Soutien du renforcement de l'Observatoire des transports du Corridor Nord.
- Opérationnalisation des données GPS obtenues à partir des systèmes de gestion des véhicules des entreprises de camionnage en tant que sources de données supplémentaires pour le suivi des indicateurs de temps du transport routier et des délais au passage des frontières.
- Examen de la méthodologie des TO et des données douanières afin de refléter avec précision l'impact du fonctionnement du territoire douanier unique (SCT) en Afrique de l'Est.
- Préparation d'études de cas sur le développement d'observatoires des transports qui seront inclus dans une version mise à jour de [l'Observatoire des transports sur les corridors - Guide pratique](#) élaboré par le SSATP.
- Réalisation d'une étude de faisabilité pour l'Observatoire des transports du Corridor de Maputo.

RÉSULTAT 2 - DÉVELOPPER LES CAPACITÉS INSTITUTIONNELLES POUR UN DIALOGUE POLITIQUE INCLUSIF SUR L'INTÉGRATION RÉGIONALE

Activité 2.1 – Soutien du Comité de Coordination des Transports des Communautés Economiques Régionales (CCT-CER)

Les membres du CCT-CER sont issus des CER, des autorités des corridors, des associations sectorielles régionales (services de transport/services logistiques/chargeurs), des institutions africaines et des partenaires de développement. Les deux principaux rôles du CCT-CER sont le partage des connaissances et la coordination des programmes d'intégration régionale. L'objectif principal de cette activité est de faciliter et de renforcer le CCT-CER. Plus spécifiquement, il vise à permettre à ses parties prenantes de définir et de suivre la mise en œuvre du programme de travail du pilier A, de faciliter le dialogue entre le CER et le CCT (lors de réunions en personne et en ligne) et de renforcer son rôle de plateforme continentale parmi les parties prenantes pour le dialogue sur les politiques et la diffusion des meilleures pratiques en matière d'intégration régionale.

Il s'agit d'une activité en cours que le pilier A du SSATP relative à l'intégration régionale a continué de soutenir, conformément à l'approche suivante : une réunion à part entière du CCT-CER est organisée chaque année. Elle est, dans la mesure du possible, organisée par un organisme régional des parties prenantes du secteur des transports et de la logistique. Cette approche contribue à renforcer les capacités et à améliorer la visibilité de l'organisation hôte, ainsi qu'à démontrer une appropriation inclusive du CCT-CER par ses membres. Une réunion des parties prenantes du CCT-CER est également toujours organisée en marge de l'Assemblée générale annuelle du SSATP.

RÉALISATIONS DE L'ANNÉE :

Conformément à son objectif, le pilier A a organisé deux réunions du CCT-CER au cours de l'année. La première réunion a consisté en un événement parallèle de deux

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

jours lors de l'assemblée générale annuelle du SSATP qui a eu lieu en juillet 2018 à Abuja, au Nigéria. Elle a été suivie par une deuxième réunion du CCT, qui s'est tenue le 28 novembre 2018 à Dar es Salaam, en Tanzanie, en partenariat avec l'Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central (CCTTFA).

Le programme de la réunion du CCT d'Abuja a consisté en trois sessions techniques portant sur le transport routier, le suivi de la performance des corridors et le développement des corridors, en plus d'une session statutaire du CCT-CER. Vous trouverez ci-dessous un résumé des discussions de la réunion :

- Un rapport d'avancement sur les activités du pilier A ainsi que le programme de travail à long terme ont été présentés au CCT-CER. Les membres du CCT-CER ont également discuté des activités à mener pour l'exercice 2019 et ont approuvé le programme de travail actualisé. Il a été convenu que la faisabilité réelle des activités nouvellement proposées et que les propositions subséquentes des parties prenantes des CCT-CER seraient examinées à un stade ultérieur, compte tenu de la disponibilité des fonds pour l'exécution des activités du programme.
- La réunion a remercié le président sortant, Lovemore Bingandadi (Secrétariat de la SADC), pour le travail accompli pendant son mandat et a élu le nouveau président, Gouali Emmanuel Yoro représentant de la Commission de l'UEMOA et directeur en chef des transports.
- Parmi les autres questions abordées par les membres du CCT-CER ont figuré : la promotion du cadre de coordination des CER ; les meilleures pratiques du programme tripartite de facilitation du transport et du transit (TTTFP) ; les efforts déployés par la CUA pour examiner le rôle que pourrait jouer le président du CCT-CER dans la facilitation de la coordination entre les CER afin de soutenir la mise en œuvre des recommandations du Comité ministériel technique spécialisé des transports de la CUA ; le projet de la mise en place d'un cadre réglementaire des transports en Afrique de l'Ouest et son extension à la sous-région de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) ; ainsi que les efforts visant à renforcer l'Alliance de gestion des corridors africains (ACMA).

Principales conclusions de la réunion du CCT-CER d'Abuja

- Les parties prenantes CCT-CER ont été instamment invités à poursuivre leur coopération avec le SSATP afin de parvenir aux résultats stratégiques du pilier ;
- Les membres tripartites des CER ont convenu de diffuser largement les principales conclusions de l'étude en cours sur les stations le long des routes et les aires de repos (RSS) ;
- La CUA et les CER ont convenu de poursuivre leurs efforts pour promouvoir le développement des corridors avec une approche basée sur la performance ;
- Le SSATP devra approfondir les partenariats autour de la durabilité et de l'intégration du système de suivi des camions (TMS) dans les activités des observatoires des transports ;
- Les CER, les acteurs régionaux du secteur et les bailleurs de fonds ont été exhortés à jouer un rôle actif dans la mise en œuvre des feuilles de route des régimes de transit régionaux efficaces en tirant parti des meilleures pratiques existantes ;
- Le président du CCT-CER intensifiera ses initiatives de plaidoyer au niveau continental sur les problèmes transversaux auxquels sont confrontés les CER ;
- D'autres CER examineront la répliquabilité de TTTFP et veilleront à la création d'un mécanisme de coordination entre les CER ;
- Les CER, les institutions de gestion de corridors (CMI), les associations régionales et les pays plaideraient en faveur de l'adoption de chartes d'autorégulation et de codes de conduite pour les acteurs du secteur du transport et de la logistique.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

La réunion du CCT-CER de Dar Es Salaam s'est félicitée de la première participation de la Fédération des transporteurs de la CEEAC (FETRANS CEEAC), créée en juillet 2018 sur la base des expériences acquises par ses membres fondateurs lors de l'atelier sur le transit régional en avril 2018 à Cotonou.

Les services des douanes de la CAE, de la CEEAC et de la CEDEAO ont assisté à la réunion du Comité régional de coordination des entreprises et ont salué le taux élevé de participation, conformément à une recommandation antérieure appelant à une participation accrue des départements des douanes des CER. Durant les séances plénières thématiques, le SSATP et les participants ont présenté des exposés sur le transport routier, le système de suivi des camions, le développement des corridors, le suivi de la performance des corridors, l'efficacité des régimes de transit et les mécanismes de garantie, qui ont été suivis de discussions. Parmi les questions débattues :



Réunion des CCT-CER organisée à Dar Es Salaam, Tanzanie les 28-30 novembre 2018

- Un aperçu du mandat, des dispositifs institutionnels et de la viabilité financière de FETRANS CEEAC ; l'optimisation de la collaboration pour accroître l'efficacité des organisations de transport sous-régionales et des organisations de coût et de fret (C&F) ;
- La mobilisation des expériences de la FEAFFA et FESARTA; les mises à jour et les enseignements tirés de l'harmonisation des réglementations et des normes en matière de transport routier; les résultats dans le cadre du TTFP ; l'état d'avancement de l'amélioration continue du TMS.
- Les difficultés et les perspectives en ce qui concerne la viabilité à long terme et le financement du TMS ; le renforcement de la participation du secteur privé à la gestion des corridors, les difficultés rencontrées et les

enseignements tirés des CMI ; l'état d'avancement et les perspectives de l'ACMA.

- Le paysage continental du développement de l'Observatoire des transports (TO), y compris les progrès récents, les défis et les leçons apprises ; et
- Un récapitulatif et une mise à jour des bonnes pratiques et des feuilles de route sur la promotion de la collaboration pour des régimes de transit efficaces et des mécanismes de garantie.

La réunion a examiné les progrès des activités du pilier A du SSATP et les participants ont eu l'occasion de participer et d'adopter le programme de travail actualisé du pilier. Il a été noté que certaines activités pourraient ne pas se concrétiser en raison de contraintes temporelles et financières au niveau du SSATP, tandis que d'autres nécessitaient de plus amples discussions avec les parties prenantes impliquées afin d'évaluer leur portée, de confirmer leur opportunité ou de veiller à une solide appropriation par les parties prenantes.

Une séance de réflexion sur le quatrième plan de développement (DP4) du SSATP a également eu lieu. Il a été discuté des éléments constitutifs possibles du futur programme et de son modèle opérationnel. Les participants ont exprimé leur intérêt à assurer la pérennité du programme ; à défendre sa pertinence auprès des bailleurs de fonds et son caractère axé sur la demande. Ils ont également confirmé la pertinence des domaines d'intervention actuels du pilier de l'intégration régionale tout en apportant des contributions et des recommandations.

Il convient de noter que les travaux du pilier d'intégration régionale sont alignés sur l'Agenda 2063 de l'Union africaine et soutiennent la mise en œuvre d'initiatives phares continentales, telles que le Programme de développement des infrastructures en Afrique (PIDA) et la Zone de libre-échange continentale. Les participants ont souligné l'importance de veiller à ce que la CUA, la CEA et la BAD jouent un rôle de premier plan dans les discussions sur le DP4, en apportant leurs contributions pour son élaboration. Une prochaine réunion du CCT sera organisée en 2019.

Activité 2.2 - Feuilles de route pour des régimes de transit efficaces en Afrique

Pour parvenir à un système de transit routier efficace, il est essentiel de renforcer les capacités des associations professionnelles du secteur de la logistique afin qu'elles puissent participer de manière efficace au

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

dialogue sur les politiques avec les institutions de gestion des frontières, à la fois sur la réglementation et sur l'application. À cet effet, les parties prenantes publiques et privées des régions d'Afrique de l'Ouest et centrale ont sollicité un appui du SSATP afin de résoudre les difficultés qui affectent leurs régimes de transit. À la suite de cette demande d'assistance, le SSATP a organisé un atelier régional sur le transit et la facilitation du commerce en Afrique de l'Ouest et du Centre en partenariat avec les organisations mondiales de douanes (OMD), l'Union internationale des transports routiers (IRU) et Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL). Organisé à Cotonou, au Bénin, en avril 2018, cet événement a réuni des représentants d'organismes de réglementation du transit national et régional et des opérateurs de services logistiques afin de débattre des moyens d'accroître l'efficacité des régimes de transit (en s'appuyant sur les bonnes pratiques existantes) et de plaider en faveur de la mise en œuvre des directives sur le transit de l'OMD 2017. Elle a également servi de plateforme pour examiner l'état des régimes de transit des régions de l'Afrique de l'Ouest et du Centre y compris leurs performances opérationnelles, leurs capacités institutionnelles, leurs capacités techniques et leurs aspects juridiques pertinents par rapport aux meilleures pratiques internationales.

PRINCIPAUX RÉSULTATS DE L'ATELIER :

- Plateforme de dialogue ouverte servant au partage d'expériences et de bonnes pratiques en matière de transit et de commerce transfrontaliers dans la région, identifiant des solutions pour améliorer les conditions de transport le long des corridors internationaux et sensibilisant aux avantages de la mise en place de corridors efficaces et efficients.
- Interventions prioritaires identifiées pouvant être mises en œuvre par le biais de groupes de travail thématiques composés d'acteurs régionaux et de partenaires de développement.
- Recommandations adoptées, y compris les perspectives de partenariat pour une mise en œuvre rapide.
- Approbation d'un projet de feuille de route qui améliorera les systèmes de transit des régions d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique centrale en réduisant le coût et la durée des transactions de transit, notamment pour leurs pays membres enclavés ; encouragera le commerce intra-africain ; développera un environnement favorable à la réalisation de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).



Atelier sur le transit régional en Afrique occidentale et centrale qui a eu lieu à Cotonou, Bénin, les 11 et 13 avril 2018

PROCHAINES ÉTAPES :

- Explorer les possibilités de partenariat pour la mise en œuvre des plans d'actions recommandés.
- Contribuer au recueil de l'OMD sur les meilleures pratiques mondiales en matière de régimes de transit en partageant les bonnes pratiques pour la réglementation du transit dans les corridors africains.

Activité 2.3 - Soutien à l'Observatoire des transports du Corridor Nord

En février 2018, lors du Forum du Corridor de l'Afrique de l'Est qui s'est tenu à Dar Es Salaam, le SSATP et le TMEA se sont tous deux engagés à collaborer pour soutenir le fonctionnement des Observatoires des transports de l'Afrique de l'Est et l'amélioration de leurs outils de suivi des performances. Une assistance technique serait d'abord fournie à l'Observatoire des transports du Corridor Nord sur une base de projet pilote, puis éventuellement reproduite pour soutenir les TO de la CCTTFA et du Comité du Corridor de Dar (DCC).

Le SSATP a présenté un programme de travail d'activités visant à soutenir l'Observatoire des transports de la NCTTCA lors de la réunion conjointe du comité technique organisée en mai 2018 par la NCTTCA à Mombasa, au Kenya. Ce programme, qui a été bien accueilli, a été suivi de plusieurs consultations qui ont abouti à un accord avec le secrétariat du Corridor Nord sur l'appui apporté à l'Observatoire des transports de la NCTTCA par le SSATP.

Le programme de travail prévu comprend : i) la révision du modèle de données TO pour refléter les changements intervenus dans les processus informatiques et de documentation des douanes à

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

la suite de la mise en œuvre du règlement relatif au territoire douanier unique de la CAE ; l'élargissement de l'ensemble d'indicateurs de la TO pour inclure les indicateurs du système de suivi des camions (TMS) ; l'intégration d'indicateurs de performance clés sur le Standard Gauge Railway (voie normale), en tenant compte du début des opérations de ce dernier entre Mombasa et Nairobi.

Dans le cadre de son dialogue permanent avec le secrétariat du NCCTCA, le SSATP a organisé une visite de travail à Mombasa en octobre 2018 afin de consolider les progrès accomplis dans la mise en œuvre du programme. Le SSATP et le NCTTCA ont également organisé une série de réunions de consultation avec les principaux représentants du secteur de la logistique au Kenya – le Conseil des chargeurs, l'Association de transporteurs, les organisations de C&F et les associations d'agents maritimes – à Nairobi et à Mombasa. Ces réunions visaient à évaluer l'intérêt porté aux indicateurs de l'Observatoire des transports de la NCTTCA et à déterminer la nécessité de les utiliser pour renforcer les initiatives de plaidoyer fondées sur des données factuelles des parties prenantes à la Charte de la communauté portuaire de Mombasa.

À la suite de ces réunions, le secrétaire exécutif du Conseil des chargeurs d'Afrique de l'Est (SCEA) a été nommé par ses pairs pour mener le dialogue.

Le SSATP a également rencontré l'autorité portuaire du Kenya (KPA), la Kenya Railways Corporation (KRC) et les services des douanes des autorités fiscales des pays du Corridor Nord (Rwanda, Burundi, Ouganda et Kenya) présents dans les ports de Mombasa et le Dépôt intérieur de conteneurs de Nairobi pour fournir des informations de première main sur le but et l'objectif du programme de soutien, en plus de garantir leur adhésion et leur coopération. En guise de suivi, les consultants du SSATP se sont rendus au Rwanda et en Ouganda pour consulter les autorités douanières respectives. Le SSATP a également eu des entretiens avec des transporteurs kényans et une société fournissant des services de suivi électronique pour la gestion des véhicules afin d'étudier la possibilité de partager leurs données GPS en vue d'élargir la base de données TMS.

RÉALISATIONS DE L'ANNÉE :

- Un accord conclu avec le secrétariat de la NCTTCA sur la portée, les résultats escomptés, les mesures de soutien et les modalités de coordination du programme de soutien.
- Le PDG de du SCEA a envoyé une lettre au responsable de programme du SSATP sollicitant officiellement un soutien dans le renforcement de ses capacités en matière de plaidoyer. Cela a abouti à la conclusion d'un accord de principe avec les parties prenantes du secteur logistique du Kenya sur l'utilisation des rapports générés par les TO pour soutenir leurs initiatives de plaidoyer dans le cadre des réunions trimestrielles de la Charte de la communauté portuaire de Mombasa. Les modèles de rapports pilotes proposés ont été partagés avec la NTCCA et les parties prenantes du secteur privé ; ils ont fourni des contributions et approuvé les projets de rapport qui sont en cours d'examen pour finalisation.
- Les autorités fiscales, portuaires et ferroviaires sont parvenues à une entente commune sur les modalités de partage des données (y compris le type et le format des données) utilisées pour générer les indicateurs de performance et leur volonté de les fournir.
- Un accord de principe a été conclu avec un fournisseur de services de camionnage électronique basé au Kenya pour faire don des données GPS recueillies de leur parc de véhicules opérant le long des corridors de l'Afrique de l'Est afin d'élargir et d'améliorer la qualité de la base de données TMS.

RÉSULTAT 3 - PROMOUVOIR DES SERVICES LOGISTIQUES EFFICACES

Les conclusions du travail analytique et de l'assistance technique du DP2, qui faisaient écho à l'expérience de nombreuses parties prenantes clés, ont révélé la nécessité de résoudre le problème des services logistiques inefficaces en fournissant non seulement une infrastructure de transport adéquate, mais également en traitant de manière appropriée les éléments « soft » du système de transport. Ainsi, pour promouvoir des services logistiques efficaces, la priorité est donnée aux études de cas dans lesquelles le SSATP examine les options des scénarios de réforme proposés, quantifie le coût de l'inaction, analyse le contexte spécifique de l'économie politique et évalue les besoins en développement des capacités et en formation des opérateurs et autres acteurs impliqués au niveau opérationnel.

Activité 3.1 - Développer un système de suivi des camions pour l'Afrique orientale et australe

Pour évaluer l'impact des postes frontières juxtaposés en Afrique orientale et australe, les parties prenantes du CCT-CER ont demandé au SSATP d'élaborer un système de suivi des camions par Internet (TMS) permettant de suivre les temps de franchissement des frontières et des transports routiers à l'aide des données GPS obtenues à partir des systèmes de gestion du parc de véhicules. Développé et perfectionné en étroite collaboration avec les institutions de gestion de corridors (CMI) d'Afrique orientale et australe (ESA) et la Fédération des associations de transport d'Afrique orientale et australe (FESARTA), le TMS fournit des rapports et des indicateurs mesurant le temps de passage aux frontières et le temps de parcours à divers goulets d'étranglement tels que les passages frontaliers, les ponts-basculés fixes et les zones métropolitaines le long des corridors internationaux de la région.

Le TMS, en service depuis février 2017, couvre actuellement 42 postes frontières avec des couches supplémentaires de désagrégation en sous-zones et 50 itinéraires à travers l'Afrique orientale et australe. Bien qu'il soit prévu d'élargir le système à d'autres itinéraires, le soutien direct du SSATP à la phase pilote de ce produit a pris fin en avril 2018 après une prorogation de deux mois de la date de clôture initiale fixée à février 2018.

Depuis novembre 2017, le SSATP a intensifié les discussions engagées avec certains acteurs régionaux (CAE, SADC, ACMA) et des partenaires de développement (IRU, BAD, USAID/SATIH et le représentant de JICA au sein du NEPAD) sur l'hébergement à long terme et le financement durable du TMS, compte tenu du soutien du SSATP à la phase pilote qui se terminerait en avril 2018 au plus tard. À la suite de ces discussions, avec le soutien financier du SATIH (Pôle pour le commerce et les investissements en Afrique australe), la SADC s'est engagée à héberger le TMS de manière temporaire de mai 2018 à février 2019 dans l'attente d'une solution d'hébergement permanent.

Tirant parti du programme de soutien récemment lancé aux TO en Afrique de l'Est, le SSATP a continué à rechercher des solutions pour renforcer la qualité des données TMS ainsi que leur pertinence pour le suivi de la performance des corridors. Les efforts du SSATP se sont concentrés sur deux axes de travail :

- i. transformer les données en informations en mobilisant l'expertise des principales parties prenantes (C&F, associations de transport et de camionnage, universités et CER) pour générer des informations sur les données et analyser les tendances, et
- ii. perfectionner le TMS pour inclure des informations supplémentaires sur les postes frontières qui peuvent évoluer au fil du temps, en tenant compte des nouvelles installations de stationnement pour camions, des postes de contrôle avancés des douanes et des zones de débord.

Cela impliquait également la révision des définitions des zones tampons, l'identification des zones où les camions roulent au ralenti (pas uniquement aux frontières) et des tests sur les types de ponts-basculés afin d'évaluer l'inclusion potentielle. Les conclusions d'un exercice relatif à la modernisation du TMS et à son extension possible à l'Afrique occidentale et centrale ont été présentées à la réunion du CCT-CER de Dar Es Salaam, qui s'est déroulée du 28 au 30 novembre 2018.

Parallèlement, le SSATP a continué de mobiliser les parties prenantes régionales et les partenaires de développement sur la question de l'hébergement permanent et du financement à long terme du système de gestion du TMS, qui reposait sur deux facteurs essentiels : la capacité à présenter le système d'optimisation des ressources et à obtenir un financement pour sa maintenance et les coûts de modernisation périodiques. Parmi les solutions possibles figurent l'intégration du TMS dans les processus des TO et le fait d'accepter le partage des coûts, ainsi que le fait de tirer parti de la position des TO en tant qu'avantage comparatif pour la fourniture de services payants aux partenaires de développement ou aux consultants ayant des besoins spécifiques et détaillés.

RÉALISATIONS DE L'ANNÉE :

- Rôle clé joué dans la sécurisation de l'engagement de SADC à héberger le TMS de façon temporaire de mai 2018 à février 2019 tout en poursuivant les discussions pour trouver des solutions d'hébergement et de financement permanentes.

PROCHAINES ÉTAPES :

- Collaborer avec SADC pour explorer la possibilité d'une prorogation du financement de l'USAID/SATIH au-delà de la date initiale d'achèvement de février 2019.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

- Engager les CMI et l'ACMA ainsi que les partenaires de développement à identifier un mécanisme de financement à long terme pour le TMS.
- Coordonner les travaux visant à améliorer le système et à étendre sa couverture à davantage de nœuds et de frontières.
- Engager un partenariat avec de grands fournisseurs de services de suivi électronique privés fiables et axés sur les clients pour la fourniture d'avantage de données afin d'améliorer la couverture des nœuds et des frontières en Afrique de l'Est ;
- Intégrer les données TMS dans le travail des TO, ce qui fait partie d'un soutien plus large fourni par le SSATP aux TO d'Afrique orientale et australe.
- Aider les TO à fournir des rapports détaillés et ciblés qui recueillent des informations issues des données du TMS afin de soutenir les initiatives du secteur privé plaidant en faveur de réformes fondées sur des données probantes, en commençant par inclure le processus de la Charte de la communauté portuaire de Mombasa.
- Explorer la possibilité de collaborer avec la NEPAD-UA afin d'inclure le TMS dans le cadre du « Système de feux de signalisation » qui vise à suivre les performances du système OSBP.

Activité 3.2 - Directives régionales concernant les stations le long des routes et les aires de repos (RSS) pour les États membres tripartites (COMESA-CAE-SADC)

Le SSATP a apporté son soutien au Programme tripartite de facilitation du transport et du transit (TTTFP), qui vise à harmoniser les politiques, réglementations et normes en matière de transport routier et de transit dans les États membres tripartites. En collaboration avec les membres tripartites des CER, le SSATP mène une étude sur les normes minimales requises pour les RSS. Le résultat de l'étude sera un ensemble de directives harmonisées pour les RSS qui devront être adoptées par le Conseil des ministres du COMESA, de la CAE et de la SADC. Elle contiendra également des propositions sur les systèmes financiers et la structure institutionnelle, avec une attribution précise des rôles de gestion, ainsi qu'une méthodologie pour la modernisation des installations et des services

RSS utilisant une approche réactive et modulaire capable de s'adapter aux futurs besoins de trafic.

En élaborant des directives détaillées pour les RSS pouvant être reproduites dans les autres sous-régions, le SSATP vise à accroître l'efficacité des services logistiques, à améliorer les conditions de sécurité routière (grâce à la mise en place d'aires de repos) et à créer des emplois pour les communautés locales situées le long des corridors concernés. Une fois terminé, le SSATP envisage de faire approuver les directives par la Commission de l'Union africaine et de les recommander aux États membres afin d'orienter la norme de conception de certains corridors transafricains dans le cadre du plan d'action prioritaire du PIDA (PIDA PAP).

Le SSATP vise également à obtenir l'aval de ses partenaires de développement et de ses bailleurs de fonds dans le but d'intégrer les directives dans leurs projets et programmes de développement des infrastructures.

AVANCEMENT DE L'ÉTUDE :

Les membres tripartites des CER, du SSATP, de la Banque mondiale, de la CUA et de l'IRU ont procédé à un examen approfondi du rapport initial du consultant et ont élaboré un rapport intermédiaire. À l'avenir, le comité d'examen sera élargi pour y inclure les CMI d'Afrique orientale et australe - CCTTFA, NCTTCA, DCC, MCLI, le Secrétariat du Corridor Trans-Kalahari (TKCS) et le Groupe du Corridor de Walvis Bay (WBCG) - ainsi que la Fédération des associations de transports routiers d'Afrique orientale et australe (FESARTA) afin qu'ils s'approprient le projet à un stade précoce. Les conclusions préliminaires issues du rapport du consultant ont été partagées et discutées avec les membres du CCT-CER.

Activité 3.3 - Atelier régional de haut niveau sur la diffusion des directives pour les concessions de terminaux à conteneurs portuaires

Le SSATP s'est associé à l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) pour organiser un atelier de haut niveau sur *Le Guide pratique pour la mise en concession des terminaux à conteneurs* lors de la 39^{ème} réunion annuelle du Conseil de l'AGPAOC, qui a eu lieu à Accra (Ghana) du 30 juillet au 30 août 2018. Les responsables et directeurs

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

généraux de plus de 22 ports membres de l'AGPAOC ont assisté à cet événement qui visait à diffuser les principales recommandations politiques du guide pratique et à renforcer sa capacité à aider les décideurs de haut niveau du gouvernement à rédiger, négocier et gérer de tels contrats tirant les leçons des meilleures pratiques connues dans le monde.

RÉALISATIONS DE L'ANNÉE :

- Diffusion efficace des recommandations et des meilleures pratiques figurant dans *Le Guide pratique pour la mise en concession des terminaux à conteneurs* dans le but de renforcer la capacité des autorités portuaires d'Afrique occidentale et centrale à planifier et gérer efficacement les contrats de concession de terminaux.
- L'atelier a fourni aux autorités portuaires une plateforme leur permettant non seulement de partager leurs expériences respectives et d'en tirer des enseignements, mais également d'explorer des pistes de coopération entre elles.

PROCHAINES ÉTAPES :

- Consulter les partenaires potentiels (c.-à-d., CUA, NEPAD, BAD) pour identifier les événements continentaux à venir qui pourraient être utilisés pour diffuser les directives et sensibiliser les ministres qui jouent souvent un rôle de premier plan dans le processus de concession du terminal portuaire.
- Explorer de nouvelles pistes de coopération, en s'adressant aux autorités portuaires d'Afrique du Nord pour un enrichissement mutuel et un partage d'expériences sur la question des concessions de terminaux à conteneurs portuaires.

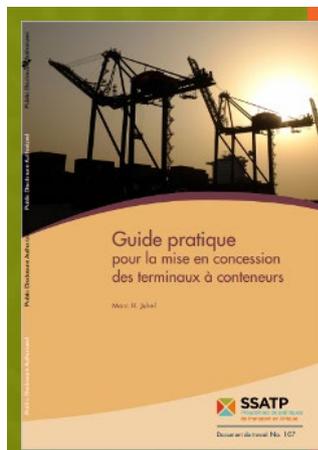


PILIER B : TRANSPORT ET MOBILITÉ URBAINE

Les activités du pilier TMU visent à promouvoir la connaissance et à renforcer les capacités institutionnelles pour parvenir à la durabilité des transports et mobilités en zone urbaine. Les domaines d'engagement prioritaire du pilier TMU s'inscrivent dans le cadre conceptuel « Permettre/Éviter/Reporter/Améliorer » (EASI en anglais) et visent à aider les pays clients à répondre de manière efficace à leurs besoins en matière de développement des infrastructures et des transports urbains. Ses activités principales impliquent :

- i. Diriger, préparer, diffuser et sensibiliser les décideurs aux résultats des études intégrées sur les transports urbains qui évaluent les besoins en matière de gestion du TMU des pays clients, et
- ii. Renforcer la capacité des leaders du transport urbain à répondre aux demandes du TMU en partenariat avec le Programme pour les Responsables en planification de transports urbains (LUTP). L'objectif est de développer une plateforme collaborative qui puisse aider à renforcer les capacités des villes à gérer les transports urbains en Afrique.

Au cours de la période écoulée 2018, le pilier TMU a élaboré de nouvelles notes politiques sur la mobilité urbaine et l'accessibilité durable pour les huit pays pilotes sélectionnés. Par le biais de son partenariat avec le LUTP, le pilier B s'est également activement engagé dans le renforcement et la consolidation des capacités des institutions chargées de la gestion des transports et de la mobilité dans les villes. Le tableau ci-dessous résume les progrès réalisés dans la mise en œuvre des activités TMU.



Le Guide pratique pour la mise en concession des terminaux à conteneurs fournit des conseils stratégiques et pratiques visant à renforcer la capacité des décideurs et des autorités portuaires à comprendre les problèmes clés en matière de préparation et de gestion des concessions de terminaux à conteneurs, dans le but de maximiser les avantages économiques que les pays peuvent obtenir grâce à des concessions.

Publié comme document de travail 107 du SSATP, le guide pratique a été élaboré à la demande des deux associations de ports africains, à savoir : l'Association de gestion des ports pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) et l'Association de gestion des ports pour l'Afrique de l'Est et du Sud. (PMAESA).

Tableau 2. Pilier B - Résumé des activités et des résultats associés

Résultats 1, 3 et 4

Résultat 1. Les décideurs nationaux et urbains et le personnel technique visent à adopter, et à être capable de mettre en place des approches de gestion durable des transports urbains (y compris des mécanismes de planification, de suivi, de coordination et de financement).

Résultat 3. Les décideurs urbains et le personnel technique acquièrent les connaissances et les compétences nécessaires pour procéder aux évaluations préliminaires nécessaires à l'adoption et à la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine multimodaux bien conçus et intégrés favorisant les modes de transport non motorisés et la restructuration des services de transport public informel.

Résultat 4. Les décideurs urbains et le personnel technique acquièrent les connaissances et les compétences nécessaires pour prendre les mesures préliminaires en vue de l'adoption et de la mise en œuvre des principales mesures requises pour améliorer les conditions de circulation dans les villes des pays membres.

Réalisations

Étude TMU intégrée, achevée dans huit pays :

- Côte d'Ivoire
- Éthiopie
- Ghana
- Guinée
- Kenya
- Nigéria
- Rwanda
- Sénégal

- Organisation de forums nationaux sur la mobilité urbaine dans les huit pays pilotes pour partager les résultats et mobiliser un soutien en faveur des recommandations des études TMU.
- Lancement de plateformes nationales pour un dialogue politique englobant tous les acteurs impliqués dans la gestion des transports urbains.
- Production de rapports finaux détaillant les programmes de travail pour la mise en œuvre des recommandations approuvées.
- Réalisation d'une analyse transnationale visant à élaborer des notes politiques bénéficiant aux pays africains.

Résultat 2. Les décideurs urbains et le personnel technique connaissent et adoptent des politiques qui favorisent les formes urbaines minimisant le besoin de transport motorisé et favorisant les transports publics et non motorisés.

Réalisations

<p>Formation sur certaines composantes TMU dans des pays pilotes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formation LUTP aux niveaux régional et national pour les gestionnaires et experts en transport urbain. • Formation pratique pour soutenir l'application des connaissances dans les villes sélectionnées sur la planification et le TMU 	<ul style="list-style-type: none"> • Formation LUTP organisée pour les pays francophones : plus de 40 participants de haut niveau issus des ministères des Transports, et des municipalités de 19 pays ont assisté à la formation à Abidjan (siège de la BAD), du 5 au 9 mars 2018. • 8^{ème} Sommet des Africités à Marrakech, au Maroc, du 20 au 24 novembre 2018 : le SSATP a dirigé la session intitulée « Stratégies locales pour l'accès à la mobilité et au transport pour tous », soulignant l'importance de tirer parti d'une approche intégrée des transports urbains, d'une planification et d'une gestion de la mobilité.
<p>Bonnes pratiques en matière de gestion des transports et de la mobilité urbaine en Afrique</p>	<p>Préparation et partage des bonnes pratiques sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La création d'une autorité de gestion des transports urbains à Addis-Abeba en Éthiopie • La formalisation du secteur du transport informel : l'exemple de Dakar • Les perspectives de soutien financier pour les villes secondaires en Afrique : bonnes pratiques sur un programme d'incitation financière ciblant les collectivités locales au Maroc • Une étude de cas sur la Kenya Alliance of Resident Association (KARA) et l'engagement constructif de la société civile dans le secteur des transports
<p>Fournir un appui au gouvernement mauritanien pour l'amélioration des transports urbains dans la ville de Nouakchott</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Achèvement du diagnostic du système de transport urbain à Nouakchott et rédaction d'un rapport identifiant des faiblesses importantes dans la configuration institutionnelle et la gestion des services de transport urbain. • Élaboration de directives détaillées sur les mesures d'intervention proposées.

SOUS-COMPOSANTE 1. ENCOURAGER LA CONNAISSANCE ET LE RENFORCEMENT DES INSTITUTIONS POUR DES TRANSPORTS ET UNE MOBILITÉ URBAINE DURABLES : DÉVELOPPER UNE APPROCHE HOLISTIQUE ET INTÉGRÉE

L'objectif de cette composante est d'incorporer l'approche intégrée de la gestion durable des

transports et de la mobilité urbaine dans les villes africaines. En s'appuyant sur le cadre EASI, le pilier TMU vise à élaborer des recommandations et des directives politiques spécifiques qui orienteraient l'élaboration de plans intégrés de gestion des transports et de la mobilité urbaine dans les pays africains.

La méthodologie générale qui sous-tend les activités du pilier TMU implique d'identifier les expériences réussies et de promouvoir leur reproductibilité. Le succès de l'activité dépendra dans une grande mesure de la manière dont les gouvernements africains seront convaincus d'adopter et de s'approprier les mesures

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

recommandées. L'équipe s'engage non seulement dans des activités de plaidoyer et de diffusion des connaissances, mais travaille également en étroite collaboration avec les principales parties prenantes afin de mobiliser leur appui pour l'application de ces directives dans leurs pays respectifs.

Dans cette optique, le pilier TMU a lancé une activité visant à soutenir huit pays pilotes (Côte d'Ivoire, Éthiopie, Ghana, Guinée, Kenya, Nigéria, Rwanda et Sénégal) dans l'élaboration de politiques solides axées sur l'amélioration de la gestion intégrée des transports et de la mobilité urbaine. Par le biais de visites sur le terrain, d'entretiens avec des décideurs et des experts techniques, ainsi que par une analyse approfondie des documents définissant les structures institutionnelles et l'environnement réglementaire de la gestion des transports urbains, le consultant a mené des études intégrées dans chacune des principales zones urbaines du pays. Une méthodologie similaire a été utilisée dans les 8 pays pour faciliter les comparaisons entre pays et l'échange de bonnes pratiques. Au cours de cet exercice, le consultant a identifié six domaines prioritaires :

- Renforcer le cadre institutionnel pour la gestion des transports urbains
- Promouvoir la participation effective de la société civile et du secteur privé dans les transports urbains
- Mettre en place des mécanismes de financement durable des systèmes de transport urbain
- Améliorer la planification multimodale et l'exploitation du trafic dans les centres urbains
- Promouvoir les transports en commun et réformer les systèmes de transport artisanaux
- Tirer parti de l'aide des autorités nationales en faveur d'une gestion intégrée des transports urbains dans les villes secondaires

Sur la base d'une évaluation complète de ces 6 domaines, le consultant a produit des rapports intermédiaires pour chacun des huit pays pilotes.

← Tweet



Min. Infrastructure
@RwandaInfra

HAPPENING: Official opening of the National Urban Mobility Forum organised by #MININFRA in partnership with Africa Transport Policy Program #SSATP from 19-20 April 2018 at #UmubanoHotel Kigali .
[@Jadouwihanganye](#) [@CityofKigali](#)



4:12 AM · Apr 19, 2018 · Twitter Web Client

Tweet du ministère de l'Infrastructure du Rwanda annonçant le Forum national sur la mobilité urbaine qui a eu lieu à Kigali (Rwanda) les 19 et 20 avril 2018.

Le pilier TMU a organisé une série de forums nationaux sur la mobilité urbaine dans les pays pilotes (voir tableau 3) dans le but de discuter, partager et mobiliser du soutien pour les résultats, analyses et recommandations politiques contenues dans les rapports intermédiaires, tout au long de l'année 2018. Les forums ont été une excellente occasion d'examiner les recommandations proposées avec les clients, en plus de s'assurer qu'ils s'étaient pleinement appropriés les activités recommandées.

L'un des principaux résultats de tous les forums a consisté au lancement de plateformes nationales pour un dialogue politique englobant tous les acteurs impliqués dans la gestion des transports urbains de chaque pays.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

Tableau 3. Forums nationaux sur la mobilité urbaine organisés par le pilier B en 2018

Lieu	Nombre des participants	Dates du Forum
Kigali, Rwanda	60+	19-20 avril 2018
Abidjan, Côte d'Ivoire	90	23-24 avril 2018
Conakry, Guinée	52	8-9 mai 2018
Nairobi, Kenya	80+	17-18 mai 2018
Dakar, Sénégal	110+	22 mai 2018
Addis Ababa, Éthiopie	45	29-30 mai 2018
Abuja, Nigeria	65	11-12 mai 2018
Accra, Ghana	133	25-26 mai 2018

Après chaque forum, des projets de plans d'action assortis de calendriers précis pour la mise en œuvre des recommandations approuvées ont été élaborés pour chacun des pays pilotes. Peu de temps après, le consultant a établi les rapports finaux détaillant les programmes de travail complémentaires pour la mise en œuvre des recommandations adaptées à chaque

pays pilote. Le consultant a également entrepris une analyse transnationale afin d'élaborer des notes de politique et de tirer des enseignements qui pourraient bénéficier aux autres pays membres. Le tableau ci-dessous récapitule les principales conclusions et recommandations politiques issues des huit évaluations de pays pilotes.

Tableau 4. Principales conclusions et recommandations politiques issues des 8 études pilotes TMU

Principales conclusions	Recommandations politiques
Mauvaise accessibilité et conditions de mobilité médiocres	Construire des institutions pour servir la vision à long terme
Absence de leadership pour la mobilité urbaine	Mettre en place une institution adéquate avec une répartition précise des responsabilités
Faible capacité technique	Développer des compétences appropriées pour renforcer les capacités à tous les niveaux
Absence de plans de mobilité urbaine	Promouvoir le développement urbain intégré et les transports aux étapes de la planification et de la mise en œuvre
Manque de ressources durables pour la mobilité urbaine	Concevoir des mécanismes de financement spécifiques pour les investissements et les opérations
Secteur privé axé sur le court terme	Renforcer le secteur privé et renforcer l'économie locale
Manque de sensibilisation de la société civile	Promouvoir l'engagement de la société civile en responsabilisant les utilisateurs et les citoyens

À la suite des réactions positives suscitées par les activités du pilier TMU dans les 8 pays pilotes, le SSATP a reçu des demandes d'assistance de plusieurs pays membres qui souhaitent mener une étude similaire

dans leurs zones urbaines. Le SSATP a depuis lancé une deuxième étape avec le Bénin, le Burkina Faso, le Mali et le Togo.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

Cas de bonne pratique : Forum sur la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises

Le 22 mai 2018, le SSATP, en collaboration avec le Conseil exécutif des transports urbains à Dakar (CETUD), a organisé un forum sur la politique de mobilité et d'accessibilité durables dans les villes sénégalaises. Ce forum de haut niveau a rassemblé des décideurs des principales institutions, agences et entreprises concernées par les questions de mobilité urbaine.

Au cours du forum, les participants ont examiné et discuté des conclusions du rapport intermédiaire sur l'amélioration de la gestion de la mobilité urbaine, qui avait été préparé dans le cadre du soutien apporté par le SSATP au Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement. Les principales conclusions du forum sont résumées ci-dessous.



Cadre institutionnel de la mobilité urbaine : renforcer le rôle du CETUD et lui fournir les ressources nécessaires pour mener à bien sa mission d'autorité organisatrice des transports à Dakar ; attribuer la responsabilité des « Routes, circulation et stationnement » à l'autorité organisatrice des transports.



Planification intermodale et multimodale : intégration des documents de stratégie de planification urbaine et des transports ; élaborer une stratégie globale pour améliorer les conditions de mobilité des piétons à Dakar et dans d'autres villes du pays.



Politiques de mobilité urbaine durable pour les villes secondaires : lancement des processus de planification de la mobilité urbaine dans les capitales régionales ; et mise en œuvre de politiques de gestion de la circulation et du stationnement.



Source de financement durable : réformer le Fonds de développement du transport urbain (FDTU) et garantir le financement durable de la mobilité urbaine par la diversification des revenus, notamment par le contrôle technique, les frais d'opérateurs, les taxes sur les infrastructures et à partir de nouvelles sources, telles que les taxes sur les documents d'immatriculation des véhicules, les taxes supplémentaires sur les carburants et les taxes sur les péages.



Mobilisation citoyenne : création d'un comité multipartite sur la mobilité urbaine présidé par le ministère des Transports, dans le but de réunir toutes les parties prenantes du secteur, y compris les organisations de la société civile.

PROCHAINES ÉTAPES :

- Finalisation des huit notes politiques, qui seront publiées et partagées avec toutes les parties prenantes du SSATP.
- Réalisation d'une analyse complète des notes politiques, en mettant l'accent sur les enseignements transnationaux qui pourraient être reproduits sur tout le continent.
- Début de la deuxième étape des études pilotes au premier trimestre de 2019.

SOUS-COMPOSANTE 2. RENFORCEMENT DES CAPACITÉS TMU ET CRÉATION DE CONNAISSANCES

Le pilier TMU fournit un soutien au renforcement des capacités des ministères des Transports et des fonctionnaires municipaux afin de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre d'une approche intégrée de la gestion des transports urbains dans les pays africains.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

En initiant et en soutenant l'organisation d'une formation de haut niveau sur la planification des transports urbains, le pilier TMU a constitué une plateforme efficace pour l'apprentissage et le partage d'expériences entre les chefs de file du transport urbain, en les dotant des connaissances de base et des outils nécessaires pour recommander les actions appropriées à mener dans le contexte de leurs villes primaires et secondaires. Les informations suivantes résument les progrès réalisés dans chaque activité de la sous-composante du renforcement des capacités du pilier TMU :

Activité 2.1 - Formation pour les Responsables en planification de transports urbains (LUTP)

Le SSATP a organisé du 5 au 9 mars 2018 une formation LUTP pour les pays membres francophones du SSATP. La formation, qui s'est déroulée au siège de la Banque africaine de développement (BAD) à Abidjan, en Côte d'Ivoire, a réuni plus de 40 participants de haut niveau issus des ministères des Transports et des municipalités de 19 pays. Grâce à des discussions interactives et à des études de cas, le programme de formation LUTP a permis de :

- i. accroître la visibilité de la mobilité urbaine parmi les leaders du transport urbain ;
- ii. doter les responsables de la planification des transports urbains des connaissances de base et des outils nécessaires pour identifier, évaluer et mettre en œuvre les décisions appropriées visant à l'amélioration des transports urbains ; et
- iii. fournir une plateforme solide visant à l'apprentissage et au partage d'expériences basées à la fois sur les réussites et les échecs de différents pays et villes.

La tenue de l'atelier dans les locaux de la BAD a été une excellente occasion pour le SSATP de renforcer son partenariat avec la BAD, en s'engageant directement avec leurs TTL pour mieux comprendre les activités du SSATP.

Activité 2.2 - Appui au gouvernement mauritanien pour l'amélioration des transports urbains

Le SSATP soutient le Gouvernement de la République islamique de Mauritanie dans ses efforts à améliorer le système de transport urbain dans la ville de Nouakchott. Les domaines d'activité consistent à :

- i. signaler les limites et les inefficacités du cadre réglementaire des systèmes de transport urbain ;
- ii. proposer des mesures visant à renforcer la coordination intergouvernementale dans la gestion du système de transport urbain ; et
- iii. recommander des stratégies pour relancer, moderniser et améliorer l'efficacité opérationnelle et la durabilité de la société de transport public (STP).

Au cours de l'année, le SSATP a réalisé un diagnostic du système de transport urbain à Nouakchott et a produit un rapport qui identifiait des faiblesses significatives dans le dispositif institutionnel et la gestion des services de transport urbain. Le diagnostic a également identifié le mauvais fonctionnement et la fourniture insuffisante de services de transport public comme obstacles supplémentaires au maintien d'un système de transport urbain efficace à Nouakchott. En réponse aux conclusions du premier rapport, l'équipe a élaboré des lignes directrices détaillées sur les mesures d'intervention proposées. Vous trouverez ci-dessous un résumé des principales conclusions du rapport et des recommandations correspondantes :

- Le foisonnement des institutions de transport urbain entraîne une grande fragmentation dans la gestion et la mise en œuvre des interventions ; cela reflète la nécessité d'avoir une Autorité de transport urbain.
- L'unique compagnie d'autobus formalisée (STP - entreprise appartenant à l'État) confrontée à d'importantes contraintes financières fait face à d'importants défis opérationnels et de capacité.
- L'existence de nombreux prestataires de transport informels et non réglementés offrant des services médiocres met en exergue la nécessité d'un système de transport en commun formalisé et réglementé fonctionnant selon une approche basée sur les performances.

Activité 2.3 - Appui au gouvernement de la Côte d'Ivoire pour la création d'une Autorité de la mobilité urbaine à Abidjan

Le SSATP a aidé le Gouvernement ivoirien à la mise en place de l'Autorité des transports urbains de la grande région métropolitaine d'Abidjan, nommée *Grand Abidjan Mobilité*. Le SSATP a aidé le gouvernement à examiner les différents produits livrables fournis par TRACTEBEL aux différentes étapes de l'étude, notamment :

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

- i. l'analyse des expériences antérieures,
- ii. le diagnostic du cadre réglementaire et institutionnel de la mobilité à Abidjan et
- iii. l'analyse de faisabilité pour la création d'une autorité de la mobilité urbaine à Abidjan.

Sur la base de sa connaissance globale du sujet et de ses expériences en Afrique, le SSATP a fourni des orientations stratégiques concernant la structure institutionnelle, l'organigramme, la source de financement, ainsi que l'expertise et les compétences requises pour gérer la nouvelle agence. *Grand Abidjan Mobilité* est maintenant en place et son opérationnalisation est soutenue par un projet en cours financé par la Banque mondiale.

Activité 2.4 - 8^{ème} Sommet Africités sur « La transition vers des villes et des territoires durables : le rôle des gouvernements locaux et régionaux d'Afrique »

L'équipe du SSATP a été invitée à participer au 8^{ème} Sommet des Africités qui s'est tenu à Marrakech, au Maroc, du 20 au 24 novembre 2018. Le sommet a été organisé conjointement par Cités et Gouvernements Locaux Unis d'Afrique (CGLU Afrique), l'Association africaine des gouvernements locaux et régionaux et l'Association Marocaine des Présidents des Conseils Communaux (AMPCC) avec le soutien du ministère de l'Intérieur du Maroc. Le SSATP a dirigé la session intitulée « Stratégies locales d'accès à la mobilité et le transport pour tous », utilisant la plateforme pour sensibiliser les autorités locales aux principes directeurs pour l'élaboration de politiques et de stratégies efficaces conduisant à des améliorations structurelles et transformatrices de la mobilité urbaine.

Au cours de la session, le SSATP a souligné l'importance de tirer parti d'une approche intégrée de la planification et de la gestion des transports et de la mobilité urbaine pour faciliter la transition vers des villes plus durables. Cela implique la mise en place d'une structure de gouvernance efficace dirigée par des experts qui synchronisent développement urbain et planification des transports dans le contexte de villes et de régions métropolitaines en croissance rapide. Les trois principales recommandations et conclusions de la session sont les suivantes :

- Pour assurer la cohérence des stratégies nationales et locales en matière de mobilité

urbaine, la création d'une autorité de transport urbain est une option viable, confiant le mandat et la mission à une institution spécialisée.

- En matière de financement, tous les bénéficiaires directs et indirects des systèmes efficaces de mobilité aux niveaux national et local devraient contribuer au financement des services de mobilité urbaine.
- La numérisation permet de transformer le service de mobilité urbaine. Les partenariats avec des universités, des centres de recherche et des start-ups peuvent contribuer aux efforts visant à organiser et à moderniser les systèmes de transport informel à l'aide de la technologie numérique.

Activité 2.5 - Bonnes pratiques en matière de gestion des transports et de la mobilité urbaine en Afrique

CRÉATION D'UNE AUTORITÉ DE GESTION DES TRANSPORTS URBAINS À ADDIS-ABEBA, EN ÉTHIOPIE

Le Bureau des transports routiers d'Addis-Abeba (AARTB) est une autorité autonome des transports urbains chargée de gérer la mobilité des voyageurs et des marchandises sous la supervision du maire d'Addis-Abeba. Il fonctionne sur une allocation budgétaire du gouvernement municipal, qui s'élève actuellement à environ 290 millions de dollars américains. L'AARTB compte quatre départements stratégiques dotés de mandats précis, comme indiqué ci-dessous :

- **L'Administration des routes de la ville d'Addis-Abeba** est responsable de la maintenance et du développement de l'ensemble du réseau routier d'Addis-Abeba.
- **L'Administration des transports d'Addis-Abeba** est responsable du secteur des transports publics à Addis-Abeba. Elle réglemente les itinéraires et les tarifs dans la ville et est chargée de fournir des infrastructures de transport pour les véhicules de fret.
- **L'agence de gestion de la circulation (TMA)** est chargée d'assurer la circulation des véhicules avec un encombrement minimal, de mettre en œuvre des interventions en matière de sécurité routière sur les routes d'Addis-Abeba et de surveiller les niveaux d'émission des véhicules.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

L'autorité de délivrance des permis de conduire et des licences (DVLA) est chargée de réglementer et d'enregistrer les permis de conduire de tous les conducteurs de transport de passagers et de fret commercial à Addis-Abeba.

Deux nouvelles institutions ont également été mises en place par AARTB pour améliorer son efficacité et rester pertinentes aux changements dynamiques de la ville. Un *Bureau de fonds d'affectation* spécial a été créé pour veiller à la collecte des recettes liées au transport urbain qui seront consacrées au développement de la mobilité des transports urbains. Un *Bureau de gestion du programme des transports (TPMO)* a également été créé pour servir de groupe de réflexion sur les transports urbains.

Le travail d'AARTB est guidé par un plan stratégique axé sur l'amélioration des services de transport public et de la gestion du trafic à travers les interventions suivantes :

- Développer les infrastructures ; augmenter les réseaux routiers, améliorer les services de transport en commun par autobus et développer les aménagements piétonniers
- Accroître l'offre de services de transport en commun avec un objectif de 10 % en plus du nombre d'autobus par an
- Établir une source de financement diversifiée pour les systèmes de transport urbain (TFO est déjà en place)
- Augmenter la capacité technique grâce à la coopération internationale.

Il est essentiel de disposer d'un tel cadre bien articulé en tant qu'outil et fondement pour améliorer la gestion des transports urbains. Ce dispositif exhaustif doit s'accompagner d'une expertise technique adéquate, de moyens financiers et de plans stratégiques appropriés ainsi que d'un mécanisme de coordination efficace entre toutes les parties prenantes du transport urbain.

LA FORMALISATION DU SECTEUR DU TRANSPORT ARTISANAL : L'EXEMPLE DE DAKAR

La ville de Dakar est en train de passer d'une fourniture de services de transport public ancienne, non réglementée et à petite échelle à un système d'exploitation formalisé, bien structuré et soucieux de maintenir un niveau de performance qui répond à la demande de services de transport public tout en

garantissant l'efficacité des opérations. Par le biais du CETUD (Conseil exécutif des transports urbains à Dakar) et du soutien de la Banque mondiale, un programme de renouvellement du parc de minibus et de passation de contrats dans le cadre d'un système de location a été mis en place afin de professionnaliser le secteur des transports publics traditionnels et informels. L'approche du programme est illustrée ci-dessous :

- Les opérateurs de transport public ont été organisés en groupes d'intérêts économiques éligibles à l'obtention de prêts.
- En accordant un prêt représentant 25 % du prix total d'un véhicule, chaque groupe devait remplacer les anciens bus « Ndiaga Ndiaye » par des véhicules neufs et à un taux d'occupation plus élevé. Ce prêt devait être payé collectivement par les opérateurs des groupes d'intérêt économique respectifs.
- Des structures financières ont été mises en place pour soutenir le programme de renouvellement du parc de véhicules, notamment un groupe de financement des transports urbains (Agence de financement des transports urbains, Dakar - AFTU) ; un fonds de garantie mutuelle (Fonds de garantie mutuelle, Dakar - FGM) ; et une organisation de microcrédit d'opérateurs de transport connue sous le nom de Mec-Trans (Mutuelle d'Épargne et de Crédit des Transporteurs de la Région de Dakar).
- Les groupes d'intérêts économiques retenus ont été affectés à des itinéraires spécifiques dans le cadre d'un accord concessionnel avec le CETUD.
- Les paiements en espèces versés aux contrôleurs ont été remplacés par un système de ticket payé par l'utilisateur.
- Le système de rémunération des conducteurs et des contrôleurs fondé sur les reçus tarifaires a été remplacé par un nouveau système de rémunération.

Le secteur du transport artisanal est une industrie bien établie qui fournit des services de transport en commun depuis des années sur l'ensemble du continent. Il est donc essentiel de veiller à ce que les interventions visant à mettre en place un réseau de transport en commun ou toute amélioration de ce réseau dans les régions urbaines prennent en compte le secteur du transport artisanal de manière à faciliter une transition en douceur et réussie.

PERSPECTIVES D'APPUI FINANCIER POUR LES VILLES SECONDAIRES D'AFRIQUE : BONNES PRATIQUES ET ENSEIGNEMENTS TIRÉS D'UN PROGRAMME D'INCITATIONS FINANCIÈRES POUR LES GOUVERNEMENTS LOCAUX DU MAROC

Le Fonds d'Accompagnement des Réformes du Transport Routier Urbain et Interurbain – FSTR est un mécanisme d'incitation financière créé au Maroc en 2007 pour encourager le développement d'infrastructures de transport en commun dans les villes en finançant les investissements dans les infrastructures. Il peut également financer le déficit d'exploitation initial encouru au cours des trois premières années d'exploitation, en espérant que la ligne de transport en commun ne rencontrera plus de déficit d'exploitation par la suite.

Sur la base des besoins estimés en matière d'infrastructures des 10 villes principales du Maroc, le FSTR vise à mettre en œuvre un programme d'investissement total d'environ 30 milliards de dirhams (environ 3,27 milliards de dollars américains) jusqu'en 2027. Les ressources du fonds proviennent du budget de l'État et d'un compte spécial pour la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) gérées par le ministère de l'intérieur.

Les projets éligibles au soutien financier de FSTR comprennent : 1) la construction de lignes de tramway et de Bus Rapid Transit (y compris les contributions destinées à couvrir les déficits d'exploitation jusqu'à la troisième année de lancement des opérations) ; 2) la création de voies réservées aux bus et/ou d'installations conçues pour améliorer leur vitesse commerciale, tels que les systèmes de signalisation tricolores capables de donner la priorité aux bus et aux tramways. Les projets sont considérés comme éligibles à un financement en fonction de certains critères d'attribution, notamment la pertinence stratégique, technique, financière et socio-économique du projet ; les modes et processus pertinents de coordination, de planification et de mise en œuvre ; et l'urgence de satisfaire les besoins de mobilité dans les villes considérées.

ÉTUDE DE CAS SUR L'ENGAGEMENT CONSTRUCTIF DE LA SOCIÉTÉ CIVILE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS : KENYA ALLIANCE OF RESIDENT ASSOCIATION (ALLIANCE DES ASSOCIATIONS DE RÉSIDENTS DU KENYA)

L'Alliance des associations de résidents du Kenya (KARA) est un groupe organisé de résidents qui participent à des forums d'engagement des citoyens pour le développement d'infrastructures afin de plaider en faveur d'un accès amélioré et efficace aux services publics. Il a également joué un rôle majeur en traitant des questions liées au secteur des transports et collabore étroitement avec les autorités locales pour exprimer les besoins des résidents, déterminer les interventions appropriées et plaider en faveur de la mise en œuvre rapide d'interventions permettant d'atténuer les préoccupations ou les questions en matière de transport, en particulier en ce qui concerne la congestion routière et les accidents de la route dans le pays.

En 2016, KARA a collaboré avec le comté de la ville de Nairobi pour faire adopter la loi sur l'engagement des associations de quartier et de la communauté de la ville de Nairobi qui établit un cadre formel de coopération entre les associations de résidents et la ville pour offrir de meilleurs services de transport. Vous trouverez ci-dessous un aperçu de leur implication dans le secteur des transports :

- KARA a créé des groupes et des forums axés sur le projet d'amélioration de l'autoroute Thika et a fait pression pour obtenir davantage de passerelles pour piétons et la prise en compte d'interventions en matière de sécurité routière (KARA 2012).
- KARA a activement participé au Comité des transports et de la décongestion de la ville de Nairobi du NCC (Nairobi City County 2014), qui a mis à profit un processus consultatif inclusif pour déterminer un certain nombre d'actions pouvant être prises pour résoudre les graves problèmes de congestion à Nairobi.
- KARA a mené avec succès une collaboration avec la Ville, le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), l'Université de Nairobi et d'autres acteurs clés visant à élaborer et faire adopter une politique de transport non motorisé (NMT) par l'assemblée municipale. Elle a été adoptée en 2017. Cette politique prévoit la mise en place d'un réseau adéquat et continu d'infrastructures NMT et d'une installation dotée des fonds nécessaires aux initiatives de maintenance. KARA fait actuellement pression pour la mise en œuvre de cette politique.

Dans l'ensemble, KARA a facilité une participation significative du public dans le secteur des transports au Kenya, conformément à l'article 10 de la constitution du Kenya, qui prévoit une telle participation à la

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

gouvernance. L'association exprime les besoins des citoyens et assure leur intégration dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de transport. KARA est un exemple de la manière dont la participation citoyenne aux questions de mobilité urbaine peut améliorer l'accès aux services de transport public pour tous lorsque le gouvernement et la société civile valorisent tous deux la prise de décision participative.



PILIER C : SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La faible performance de l'Afrique en matière de sécurité routière et ses importantes répercussions continuent d'être un obstacle majeur à la compétitivité et au développement de l'Afrique. La médiocrité de la sécurité au niveau des routes touche les usagers de la route, les plus vulnérables et les pauvres plus que toute autre catégorie de personnes. Dans le cadre du pilier C, le SSATP continue de saisir cette occasion pour contribuer de manière significative aux initiatives visant à sauver des vies sur les routes africaines. S'appuyant sur ses travaux en matière de sécurité routière dans le cadre du plan de développement précédent, le SSATP utilise une approche à deux volets pour résoudre les problèmes de sécurité routière en (1) améliorant la gestion de la sécurité routière de manière globale et (2) en introduisant des mesures plus audacieuses pour traiter la question de la sécurité des usagers vulnérables de la route.

Le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2020, élaboré par consensus par les pays africains, identifie des actions spécifiques à l'appui des cinq piliers de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020 et identifie les indicateurs de suivi à utiliser pour les activités, les acteurs clés et les délais dans lesquels les activités doivent être réalisées. Ce plan a été approuvé par la Conférence des ministres en charge des transports de l'Union africaine et adopté par les chefs d'État à Luanda, en Angola, en 2012.

La Charte africaine de la sécurité routière a renforcé l'engagement pris d'accélérer la mise en œuvre des programmes nationaux, régionaux et continentaux en matière de sécurité routière. Lors de la troisième Conférence africaine sur la sécurité routière en juillet 2016, les pays ont convenu que le manque de données de qualité constituait un défi et ont décidé d'améliorer la qualité de leurs données en collaborant avec le Groupe international sur les données de sécurité routière et leur analyse (IRTAD) de l'Organisation de la coopération économique et du développement (OCDE). Lors de leur réunion à Lomé en mars 2017, les ministres africains des transports ont adopté une recommandation visant à accélérer la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2020. À cet égard, ils ont recommandé que le SSATP collabore avec la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA) afin d'élaborer un ensemble minimum d'indicateurs de sécurité routière pour chaque pays pour assurer le suivi et la comparabilité entre les pays africains. La CUA et la CEA se sont engagées à promouvoir ce processus et le SSATP a aidé ces deux organisations à atteindre les résultats souhaités.

Au cours de l'année considérée, le pilier C a travaillé avec diligence pour atteindre les objectifs/résultats suivants : (1) permettre à la CUA et à la CEA d'encourager les pays à atteindre les objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020 et du Plan d'action 2011-2020 pour la sécurité routière en Afrique; (2) promouvoir la formulation et la mise en œuvre efficaces de politiques et de stratégies au niveau des pays; (3) stimuler les bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière en encourageant la mise en œuvre systématique du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique; et (4) mieux intégrer la politique de sécurité routière et les interventions axées sur les piliers dans les aménagements routiers financés au niveau local et externe (voir le tableau 5).

Tableau 5. Pilier C - Résumé des activités de sécurité routière et des résultats associés

Résultat 1 : Amélioration de la capacité des pays africains à gérer et à suivre les performances en matière de sécurité routière

Programme de travail à court terme

- Organiser des ateliers régionaux pour la mise en place d'un observatoire régional de la sécurité routière.
- Identifier les besoins en données sur la sécurité routière.

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

- Évaluer la capacité de gestion des données sur la sécurité routière à tous les niveaux.
- Convenir d'un ensemble harmonisé d'indicateurs de sécurité routière à mesurer par chaque État membre
- Développer des observatoires régionaux et continentaux de données sur la sécurité routière.

Réalisations

- Une liste minimale d'indicateurs de sécurité routière a été adoptée.
- Organisation d'ateliers avec les pays membres sur la mise en place d'observatoires régionaux de la sécurité.
- Le plan de travail de l'OASR 2019-2021 a été élaboré pour mettre en œuvre des procédures de collecte de données relatives aux accidents, améliorer d'autres domaines liés à la sécurité routière, tels que les enregistrements d'état civil, et adopter les indicateurs de performance globale choisis.
- Une structure de gouvernance a également été proposée pour l'OASR.

Résultat 2 : Promotion d'une formulation et d'une mise en œuvre efficaces de politiques et de stratégies au niveau des pays

Programme de travail à court terme

Mieux aligner les politiques de sécurité routière des pays et des villes sur les objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020 et du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2020

Réalisations

- Élaboration de la toute première stratégie de sécurité routière d'Accra pour la période 2018-2030 dans le cadre des efforts du maire pour réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes (lancée le 30 octobre 2018).
- Assistance auprès du gouvernement de la Côte d'Ivoire dans l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière. Sur la base des résultats d'un diagnostic des conditions de sécurité routière dans le pays, le SSATP a élaboré une politique globale et des stratégies multisectorielles visant à améliorer la sécurité routière.

Résultat 3 : Stimulation des bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière en promouvant la mise en œuvre systématique du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2020

Programme de travail à court terme

- Créer des agences nationales de sécurité routière leaders là où il n'en existait pas
- Améliorer la visibilité des agences de sécurité routière existantes
- Améliorer le financement par les pays des agences chefs de file
- Encourager les CER à créer des organisations régionales pour soutenir les agences chefs de file

Réalisations

- Assistance auprès du gouvernement du Sénégal à l'élaboration d'un cadre juridique pour la création d'une agence chef de file autonome en matière de sécurité routière. Les projets de décret et de loi portant sur la création de l'agence ont été soumis au Parlement national pour examen.
- Travail avec le responsable du Projet de la Banque mondiale sur les systèmes de transport intégrés à Freetown et la Sierra Leone Road Safety Authority (SLRSA) sur les initiatives de renforcement des capacités en matière de sécurité routière et les politiques appropriées à adopter.
- Soutien à l'Agence nationale de la sécurité des transports du Kenya (NTSA) afin d'améliorer ses capacités et ses performances opérationnelles.

Résultat 4 : Meilleure intégration de la politique et des interventions en matière de sécurité routière dans les aménagements routiers financés au niveau local et externe

Programme de travail à court terme

Soutenir l'intégration de la sécurité routière dans les projets d'infrastructure de transport auprès des pays, des partenaires de développement et des agences responsables de la construction et de la maintenance des routes au tout début de la phase de préparation du projet afin de promouvoir un investissement accru dans les activités axées sur la sécurité.

Réalisations

- Lancement du premier programme de formation au leadership en matière de sécurité routière en Afrique à Dakar du 28 mai au 1er juin 2018 en partenariat avec le GRSF, l'ONU et l'Université de Delft. La formation aborde les lacunes des compétences en matière de sécurité routière des décideurs politiques, des personnes influentes et des hauts responsables des agences de la santé et des transports aux niveaux national, provincial/régional et municipal, ainsi que d'autres parties prenantes en matière de sécurité routière.

Les quatre résultats du pilier de la sécurité routière sont interdépendants même si chacun demeure un résultat en soi. Des résultats durables, efficaces et efficients en matière de sécurité routière qui réduisent le nombre de décès et de blessés graves dus aux accidents de la route dépendent de la disponibilité des données appropriées et de la capacité de les gérer efficacement. Des institutions de sécurité routière solides, dotées des mandats légaux et réglementaires appropriés et d'un financement adéquat, sont également nécessaires. Elles doivent être composées de personnes possédant les compétences pertinentes et pouvant assumer la responsabilité des résultats.

Enfin, ces institutions doivent s'appuyer sur les politiques et stratégies durables appropriées en place. Chaque résultat est l'un des éléments constitutifs de l'objectif principal qui consiste à voir les pays africains travailler ensemble aux niveaux local, national et régional pour améliorer le bilan de sécurité routière du continent. Compte tenu des fonds limités disponibles pour ce pilier et de la dimension multisectorielle de ses travaux, le SSATP travaille de manière stratégique avec d'autres partenaires pour renforcer et fournir une complémentarité aux activités planifiées. La mise en place d'un ou plusieurs observatoires régionaux, la création d'une plateforme de dialogue pour la diffusion

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

et le transfert des connaissances, ainsi que la création d'associations régionales d'agences de sécurité routière contribueront également à renforcer les capacités sur le continent. Les résultats du pilier C sont réalisés grâce à la mise en œuvre des activités suivantes.

RÉSULTAT 1 - PERMETTRE À LA CUA ET À LA CEA D'ENCOURAGER LES PAYS AFRICAINS À RÉALISER LES OBJECTIFS DE LA DÉCENNIE D'ACTION DES NATIONS UNIES POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 2011-2020 ET DU PLAN D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AFRIQUE 2011-2020 GRÂCE À UNE MEILLEURE CAPACITÉ DE GESTION ET DE SUIVI DES PERFORMANCES.

Ce résultat est axé sur la collaboration avec la CUA et la CEA pour suivre les performances en matière de sécurité routière en fournissant aux pays africains les éléments fondamentaux nécessaires à la gestion de ces performances aux niveaux municipal, national, sous-régional et régional. L'amélioration des systèmes de gestion des données est essentielle pour l'élaboration et le suivi des stratégies et des politiques efficaces. Les réalisations jusqu'à présent :

Activité 1.1 - Ensemble minimal d'indicateurs de sécurité routière

En étroite collaboration avec un consultant, le Pilier C a achevé avec succès un rapport sur l'ensemble minimal d'indicateurs de sécurité routière harmonisés au niveau régional pour tous les pays africains. La base de données commune sur les accidents de la route permettra une analyse comparative fiable et une analyse comparative des performances, en plus de contribuer à éclairer les décisions politiques en matière de sécurité routière aux niveaux national, régional et international sur la base de l'analyse des données sur les accidents de la route.

L'ensemble d'indicateurs de sécurité routière proposé et harmonisé a été identifié sur la base d'une analyse des systèmes nationaux de collecte de données sur les accidents actuellement disponibles en Europe. Ces indicateurs ont ensuite été distribués aux 30 pays auxquels il a été demandé de sélectionner et de valider l'ensemble minimal d'indicateurs. Le Botswana, l'Éthiopie, la Gambie, le Ghana, le Malawi, Maurice, l'Afrique du Sud, la Sierra Leone, le Soudan du Sud et la Tanzanie ont tous répondu à la demande.



Atelier sur la création d'un observatoire régional de la sécurité (RSO) tenue à Dakar les 20 et 21 février 2018

Les indicateurs proposés ont également été longuement discutés lors de réunions avec les autorités du Kenya, du Nigéria, du Bénin, du Cameroun et du Togo. En outre, en juillet 2018, dans le cadre de la réunion annuelle du SSATP à Abuja, le pilier C a tenu une séance de groupe de travail pour discuter des indicateurs avec tous les membres présents. Les membres ont convenu qu'une liste initiale de 44 indicateurs (variables) serait adoptée au niveau national et qu'ils seraient examinés puis enrichis à un stade plus avancé.

Activité 1.2 - Ateliers régionaux pour la mise en place d'un observatoire régional

Fort de l'expérience des Européens et des Latino-Américains en matière de création d'observatoires régionaux de la sécurité routière, le SSATP s'est associé au Forum international des transports (ITF), à la Fédération internationale de l'automobile (FIA) et au Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF) de la Banque mondiale pour collaborer à la création d'observatoires régionaux. Les 20 et 21 février 2018, ce partenariat a organisé un atelier à Dakar sur la création d'un Observatoire régional de la sécurité (RSO). Ils ont discuté des moyens d'accélérer les éléments clés pour la mise en place d'un observatoire, notamment :

- i. la conception d'une structure de gouvernance ;
- ii. la sélection des organisations hôtes potentielles ;
- iii. l'élaboration de canaux de communication appropriés, tels qu'un site Web ; et
- iv. la définition de l'ensemble standard minimum d'indicateurs, dont les cibles des objectifs de développement durable, les indicateurs de performance de SUM4All et de l'OMS.

Ils ont également convenu que tous les pays intéressés continueraient à travailler sur les statuts et la structure

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

du l'Observatoire de la sécurité routière (RSO) pour approbation et signature lors du premier Forum sur la sécurité routière en Afrique prévu pour plus tard dans l'année.

En juillet 2018, un deuxième atelier s'est tenu à Abuja, au Nigéria. Les représentants de 29 pays membres africains (AMC) étaient présents. Les variables minimales proposées liées aux accidents, dont d'autres indicateurs relatifs aux accidents et à la mobilité, pertinentes pour la sécurité et parfaitement alignées sur les approches de la Décennie d'action des Nations Unies et de la sécurité des systèmes, ont été convenues par les membres.

Ils ont également décidé de créer trois groupes de travail en prévision de l'atelier parallèle des RSO prévu lors du premier forum africain sur la sécurité routière, à savoir :

- i. le comité de direction transitoire ;
- ii. un groupe de travail de transition sur la gouvernance ; et
- iii. un groupe de travail de transition sur l'élaboration d'un plan de travail.

Chaque groupe de travail était composé de six à huit représentants de l'AMC et d'un ou deux présidents. Les mandats ont été élaborés et approuvés pour chaque groupe de travail. Afin de faire progresser l'ordre du jour, entre juillet et novembre 2018, les trois groupes de transition ont tenu des téléconférences périodiques.

Le premier forum africain sur la sécurité routière, s'est tenu à Marrakech du 13 au 15 novembre 2018 et quelque 700 participants y ont participé. Et un autre atelier/réunion de RSO a eu également lieu. Les représentants de 31 AMC ont été invités à assister à l'atelier de l'OASR (Observatoire africain de la sécurité routière). Au cours de l'atelier, un plan de travail de l'observatoire pour la période 2019-2021 a été examiné et approuvé, une liste finale des variables de données d'accident a été validée et des statuts provisoires de l'observatoire ont été élaborés.

S'agissant des discussions sur la structure de gouvernance et l'emplacement privilégiés du secrétariat de l'OASR, un consensus s'est dégagé sur le fait que le programme devrait siéger au sein de l'Union africaine. Afin de poursuivre le processus de prise de décision, une structure de gouvernance renouvelée (de transition) a également été convenue avec l'intégration des trois membres du groupe de travail de transition dans un seul comité directeur. Ce comité directeur de transition est composé de dix représentants de l'AMC et d'un président.

Activité 1.3 - Premier forum ministériel africain sur la sécurité routière

En collaboration avec le gouvernement marocain, le SSATP a organisé le premier forum sur la sécurité routière en Afrique, qui s'est tenu à Marrakech (Maroc) du 13 au 15 novembre 2018, sous le thème « La sécurité routière en Afrique : un facteur de développement durable ». Des participants des secteurs des transports et de la santé de 75 pays, dont 46 d'Afrique et 22 ministres, dont 18 ministres des Transports africains et le Premier ministre du Maroc y ont participé.



Premier forum sur la sécurité routière en Afrique organisé à Marrakech, au Maroc les 13-15 novembre 2018

Le forum a servi de plateforme pour : (i) assurer l'appropriation à haut niveau de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020 et du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2020 visant à la garantie que chaque pays applique les mesures concrètes stipulées dans les plans d'action ; (ii) identifier les bonnes pratiques en ce qui concerne le financement nécessaire aux initiatives de sécurité routière, et (iii) partager et tirer les enseignements des expériences en matière de sécurité routière d'autres pays africains. Lors de la réunion, les ministres se sont engagés à mettre en œuvre les actions suivantes au cours de l'année civile 2019 :

- Mettre à jour le cadre législatif et réglementaire du secteur des transports pour veiller à l'inclusion de l'ensemble des dispositions en matière de sécurité routière ;
- Adopter des politiques et stratégies solides en matière de sécurité routière, assorties de plans d'action détaillés, avec le soutien de la communauté internationale et du SSATP ;
- Mettre en place des organismes responsables pour gérer la sécurité routière (pour les pays qui ne l'ont pas encore fait) ;

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

- Allouer un financement adéquat aux activités de sécurité routière ;
- Proposer de désigner un champion de la sécurité routière lors de la prochaine réunion du Comité technique spécialisé des ministres des Transports.

RÉALISATIONS DE L'ANNÉE :

S'agissant du premier résultat, plusieurs produits ont été élaborés et/ou validés par les AMC participant aux ateliers RSO :

- S'appuyant sur les travaux du SSATP, de Safer Africa et du Projet d'appui au transport EuroMed (TSP), un ensemble de données minimales sur les variables des accidents a été produit et débattu ouvertement. Chaque fois que possible, des définitions opérationnelles de référence provenant d'organismes internationaux ont été adoptées, notamment le glossaire sur la terminologie des transports de l'OCDE/de l'OMS /de la CEE-ONU.
- Le plan de travail 2019-2021 de l'OASR a été élaboré pour mettre en œuvre des procédures de collecte de données relatives aux accidents, améliorer d'autres domaines liés à la sécurité routière, tels que les enregistrements d'état civil, et adopter certains indicateurs de performance au niveau mondial. Le plan de travail décrit les processus structurels et de travail à suivre jusqu'à ce que l'OASR soit pleinement intégré aux procédures spécifiques de l'UA.
- Statuts proposés pour l'observatoire, qui doivent servir de base à la consultation juridique avec l'UA.

PROCHAINES ÉTAPES :

- Poursuivre le soutien auprès des AMC pour développer le réseau de l'Observatoire et promouvoir les possibilités d'amélioration de collecte de données. L'identification des pays prioritaires avec lesquels travailler et le renforcement de leurs capacités pour améliorer leurs systèmes de collecte et d'analyse de données feront partie de ce soutien.
- Organiser la première assemblée générale de l'Observatoire africain de la sécurité routière (OASR) au deuxième trimestre de 2019 sous les auspices de l'UA.

RÉSULTAT 2 – PROMOUVOIR LA FORMULATION ET LA MISE EN ŒUVRE EFFICACE DE POLITIQUES ET DE STRATÉGIES AXÉS SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU NIVEAU DES PAYS.

La plupart des pays africains manquent de politiques et de stratégies officielles ou efficaces en matière de sécurité routière et, lorsqu'elles existent, les organismes chargés de la gestion de la sécurité routière sont souvent confrontés à de sérieux problèmes de mise en œuvre. Conscient de cette lacune, le SSATP aide les pays africains et les municipalités à élaborer des politiques et des stratégies en matière de sécurité routière, qui constituent les principaux produits attendus du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2020. L'objectif consiste à encourager les pays à disposer de plans bien articulés et élaborés avec des résultats pouvant être suivis et pour lesquels l'agence chef de file peut être tenu responsable. Les activités du pilier C s'articulent autour de la réalisation d'analyses systématiques et d'analyses des capacités institutionnelles des organismes ou départements en charge de la sécurité routière.

Cet effort est censé améliorer la capacité des pays et des municipalités à élaborer et à mettre en œuvre des stratégies et des politiques de sécurité routière adaptées au contexte local et mieux alignées sur les buts et objectifs de la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020 et le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique 2011-2020. Les activités suivantes visent à répondre à ce besoin :

Activité 2.1 – Élaboration d'une stratégie de sécurité routière pour la ville d'Accra au Ghana

Le SSATP a aidé la ville d'Accra à élaborer sa stratégie en matière de sécurité routière. Deux missions sur le terrain ont été effectuées en janvier et avril 2018 pour aider le maire d'Accra, l'honorable Mohammed Adjei Sowah, et d'autres parties prenantes de la ville à définir les éléments essentiels de la stratégie : la vision, les cibles, les enjeux critiques, l'approche globale, et l'orientation stratégique en matière de sécurité routière, ainsi que les dispositions de gestion et de mise en œuvre. Il a été convenu que la stratégie devrait être basée sur la vision d'établir un système de circulation routière sûr à Accra, exempt de morts ou de blessés graves. La vision du maire est que Accra devienne une

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS



Lancement de la stratégie de sécurité routière d'Accra, le 30 octobre 2018

ville moderne sûre, intelligente, durable et résiliente. La stratégie a été construite autour des principes relevant d'un système sûr. Certaines des questions critiques identifiées par les parties prenantes concernaient la gouvernance et l'appropriation de la sécurité routière dans la ville, notamment le rôle joué par les différentes agences locales et nationales ; le cadre juridique applicable à la sécurité routière à Accra ; les examens de conduite et les permis de conduire commerciaux et privés ; les normes de sécurité des véhicules ; et les interventions et soins d'urgence après un accident.

La stratégie de sécurité routière de l'Assemblée métropolitaine d'Accra (AMA) se concentrerait sur les éléments qu'elle pourrait directement réformer, tout en soutenant et en plaidant pour des réformes nationales allant au-delà de leur portée opérationnelle. Le 30 octobre 2018, le maire d'Accra a lancé la toute première stratégie de la ville en matière de sécurité routière couvrant la période 2018-2030 dans le cadre de ses efforts visant à réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes.

L'élaboration de la stratégie a directement complété les travaux entrepris par le *Bloomberg Global Road Safety Initiative*, qui vise à soutenir 10 villes du monde entier par des interventions axées sur la réduction du nombre de décès sur les routes et à renforcer les capacités au niveau municipal pour gérer efficacement la sécurité routière.

Activité 2.2 - Soutenir la Côte d'Ivoire avec l'élaboration d'une stratégie nationale de sécurité routière

Le SSATP a aidé la Côte d'Ivoire à préparer la stratégie nationale de sécurité routière. Dans un premier temps, l'équipe a réalisé un diagnostic des conditions de sécurité routière dans le pays. S'appuyant sur les

résultats, l'équipe du SSATP, en collaboration avec des responsables ivoiriens, a élaboré une politique globale de sécurité routière et des stratégies multisectorielles d'amélioration de la sécurité routière, accompagnées d'un cadre de mise en œuvre des stratégies proposées.

L'équipe a également élaboré un projet de stratégie de sécurité routière et l'a soumis pour examen au ministère des Transports et à l'Agence nationale de la sécurité routière (OSER). La stratégie définit une combinaison de mesures institutionnelles/politiques et physiques qui répondent aux faiblesses de capacité identifiées lors du diagnostic.

Elle comprend également un examen des actions en cours et recommande de nouvelles mesures. Les mesures proposées reposent sur les meilleures pratiques internationales, adaptées au contexte local. On attend les commentaires du gouvernement avant la finalisation du projet de stratégie et du plan de mise en œuvre associé avant la fin du premier trimestre de 2019.

RÉSULTAT 3 - STIMULATION DES BONNES PRATIQUES EN MATIÈRE DE GESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN PROMOUVANT LA MISE EN ŒUVRE SYSTÉMATIQUE DU PLAN D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN AFRIQUE 2011-2020.

La communauté internationale s'accorde désormais à dire que la gestion de la sécurité routière, premier pilier de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020, constitue un puissant catalyseur des quatre autres piliers : une infrastructure routière plus sûre, des véhicules plus sûrs, un comportement amélioré des usagers de la route, et les interventions post-accident.

En outre, selon le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde 2015 de l'Organisation mondiale de la santé, 49 des 54 pays africains disposent d'agences de sécurité routière sous une forme ou une autre. Conformément à cette évolution, le programme d'activités du SSATP vise à promouvoir la création d'agences responsables là où elles n'existent pas et à renforcer celles qui existent déjà.

L'objectif est d'améliorer la visibilité de la sécurité routière aux niveaux national et régional. Le pilier y parvient en développant la force institutionnelle des

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

agences nationales responsables de la sécurité routière et en renforçant les échanges professionnels entre ces agences au niveau régional. Le statut des activités mises en œuvre sous cette composante se trouve ci-dessous :

Activité 3.1 - Assistance au gouvernement du Sénégal

Le SSATP a aidé le gouvernement du Sénégal à élaborer un cadre juridique pour la création d'une agence responsable autonome en matière de sécurité routière. Un rapport complet définissant la structure organisationnelle, les liens hiérarchiques, le budget préliminaire et les sources de financement possibles pour l'entité a été préparé, et un consultant juridique a achevé les travaux sur un projet de décret et de lois pour la création de l'agence.

Mi-février 2018, l'équipe du SSATP a participé à un atelier d'une journée à Dakar pour examiner les propositions du consultant. Parmi les participants à l'atelier figuraient tous les principaux acteurs œuvrant dans le domaine de la sécurité routière. Ils y ont approuvé les principales recommandations concernant :

- i. la création de l'autorité de la sécurité routière en tant qu'entité légale ;
- ii. l'obtention d'un financement adéquat destiné à la sécurité routière ;
- iii. l'assurance que l'organigramme et les domaines de compétence sont appropriés ; et
- iv. l'assurance que des mesures d'accompagnement sont en place pour une mise en œuvre efficace et efficiente.

En mai 2018, des membres du Parlement, des hauts fonctionnaires d'autres ministères clés, des représentants de la société civile et des ONG ont participé à un atelier de plaidoyer de haut niveau organisé dans les bureaux de la Banque mondiale. Cet atelier a suscité une prise de conscience et a mobilisé le soutien des principaux législateurs et décideurs. Finalement, les participants à la réunion ont approuvé le travail du consultant. Les projets de loi et les décrets définitifs ont été soumis au gouvernement, qui les soumettra également au Parlement national pour examen.

Activité 3.2 - Assistance au gouvernement de la Sierra Leone

Dans le cadre de l'objectif du SSATP visant à intégrer ses politiques en matière de sécurité routière aux

projets de transport en cours, le pilier C a collaboré avec le responsable du Projet de la Banque mondiale sur les systèmes de transports intégrés à Freetown et avec l'Autorité de la sécurité routière de la Sierra Leone (SLRSA) sur les initiatives de renforcement des capacités en matière de sécurité routière et les politiques appropriées à adopter. Une équipe du SSATP s'est rendue à Freetown en avril 2018 pour soutenir l'équipe opérationnelle de la Banque mondiale et discuter des possibilités de renforcement des capacités à soutenir dans le cadre du projet. Comme plus de 50 % du parc de véhicules de la Sierra Leone est concentré autour de la métropole de Freetown, l'équipe a également relevé une occasion d'aider à l'élaboration d'une stratégie globale pour la sécurité routière en milieu urbain.

Les principaux domaines d'assistance convenus sont les suivants :

- i. élaboration d'un système de données sur les accidents de la route ;
- ii. élaboration d'une nouvelle stratégie de sécurité routière pour la Sierra Leone, qui soit fortement axée sur les zones urbaines et englobant les perspectives tant nationale que municipale ;
- iii. appui à l'organisation du cadre de gouvernance de la sécurité routière en Sierra Leone ;
- iv. soutien à la fonction de mise en vigueur de la législation de la sécurité routière, qui implique une définition précise des rôles et des mesures de coordination entre le SLRSA et la police chargée de la circulation en Sierra Leone, en plus d'identifier les modifications législatives qui seraient nécessaires ; et
- v. renforcement des capacités et possibilités de formation. Les domaines spécifiques ont été intégrés au document d'évaluation du projet (Mobilité Urbaine Intégrée et Résiliente à Freetown), approuvé en juin 2019.

Activité 3.3 - Soutien à l'Agence nationale de la sécurité des transports (NTSA) du Kenya

Au Kenya, le pilier C a fourni un appui à l'Agence nationale de la sécurité des transports (NTSA), l'agence responsable en matière de sécurité routière. L'équipe du SSATP a rencontré le NTSA pour déterminer les domaines d'appui et les initiatives de renforcement des capacités visant à améliorer les capacités et les performances opérationnelles de l'agence. Selon les premières observations, la NTSA nécessite une

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

orientation stratégique autour d'une stratégie multisectorielle, un mécanisme de gouvernance inter-agences et la possibilité d'établir un fonds de sécurité routière. En outre, la législation en vigueur au Kenya en matière de sécurité routière est obsolète et une nouvelle loi est nécessaire pour traiter les problèmes urgents de sécurité routière. En conséquence, une série de documents politiques couvrant les principales questions à examiner devront être préparés pour soutenir la rédaction d'un nouveau projet de loi sur la sécurité routière. Ces documents politiques fourniront la justification nécessaire pour plaider en faveur d'un changement de politique au niveau parlementaire.

RÉSULTAT 4 - MEILLEURE INTÉGRATION DE LA POLITIQUE ET DES INTERVENTIONS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES AMÉNAGEMENTS ROUTIERS FINANCÉS AU NIVEAU LOCAL ET EXTERNE

En 2012, un examen rapide des projets routiers en Afrique en phase de préparation de l'Association internationale de développement (IDA) de la Banque mondiale a montré qu'au stade de la conception, ils visaient tous à soutenir la sécurité routière dans le cadre d'opérations plus vastes. Toutefois, la part des fonds consacrés à la sécurité routière ainsi que l'étendue, la mise en œuvre et l'impact des composantes de la sécurité routière, en particulier lorsque ces composantes font partie de projets d'investissement routier plus vastes, étaient souvent sous-optimales. En fait, les activités de sécurité routière étaient marginales et requéraient une meilleure définition de la composante de sécurité routière, de ses résultats ainsi que la manière dont son impact serait mesuré.

Pour soutenir l'intégration de la sécurité routière dans les projets d'infrastructure de transport, le pilier C

s'adresse aux pays, aux partenaires de développement et aux agences chargées de la construction et de la maintenance des routes au tout début de la phase de préparation du projet afin de promouvoir un investissement accru dans les activités axées sur la sécurité. Cette composante vise non seulement les activités financées aux niveaux national et municipal, mais également les programmes et projets bénéficiant d'un soutien externe.

L'objectif est de faire participer les pays, y compris les organismes responsables des routes lorsqu'ils existent, et les partenaires de développement afin qu'ils consacrent un pourcentage plus élevé des ressources aux activités de sécurité routière et réservent un financement aux organismes responsables. Les activités suivantes sont en cours pour la réalisation de ces objectifs :

Activité 4.1 - Programme africain de leadership en matière de sécurité routière

Poussé par le manque de leader plaidant pour la mise en œuvre de politiques et d'interventions pour la sécurité routière dans les États africains, le SSATP a mis au point le programme africain de leadership en matière de sécurité routière. Le programme vise à :

- i. développer la sensibilisation au défi de la sécurité routière et au besoin de fervents champions et défenseurs au niveau national ;
- ii. développer les capacités de leadership en matière de planification, mise en œuvre, gestion et exploitation de la sécurité routière ; et
- iii. créer un réseau d'acteurs et de partenaires de la sécurité routière pour qu'ils continuent à partager les meilleures pratiques.

Les éléments clés du programme sont décrits ci-dessous :

Tableau 6. Éléments du programme africain de leadership en matière de sécurité routière

Élément	Contenu
Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> ● Crise mondiale de la santé publique ● Contexte et défi africains ● L'approche du « Système sûr »

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

Élément	Contenu
Sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> ● Objectifs de développement durable des Nations Unies, Décennie d'action des Nations Unies, Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique, Charte africaine de la sécurité routière ● Gouvernance en matière de sécurité routière
Leadership	<ul style="list-style-type: none"> ● Plaider et promouvoir la sécurité routière et une vision commune ● Cordonner les activités des agences ● Communiquer et convaincre ● Mettre en place/renforcer une agence responsable
Direction	<ul style="list-style-type: none"> ● Examen des performances/capacités ● Élaboration d'une stratégie significative et de plans d'action réalisables ● Précision des résultats clés ● Obtention des fonds nécessaires
Connaissance	<ul style="list-style-type: none"> ● Collecte, analyse et utilisation de données pour la prise de décision basée sur des éléments concrets ● Suivi et évaluation des projets/activités ● Apprentissage, pratique et renforcement des capacités
Interventions	<ul style="list-style-type: none"> ● Routes ● Vitesse ● Véhicules ● Usagers (particulièrement les plus vulnérables) ● Intervention post-accident
Réflexion	<ul style="list-style-type: none"> ● Partage d'expérience entre pays ● Auto-évaluation ● Discussion entre pairs ● Actions à retenir

À Dakar, du 28 mai au 1er juin 2018, le SSATP, en partenariat avec le GRSF, l'ONU IDEP et l'Université de Delft, a organisé la première formation africaine de leadership en matière de sécurité routière en Afrique. La formation a été conçue pour combler les lacunes des compétences en matière de sécurité routière des décideurs politiques, des personnes influentes au niveau de la sécurité routière et des hauts responsables des agences de transports et de la santé aux niveaux national, provincial ou d'État et municipal, ainsi que d'autres parties prenantes. La formation a fourni une plateforme pour :

- Se concentrer sur les principaux problèmes en matière de leadership et de gestion de la sécurité routière
- Favoriser les interactions futures parmi les parties prenantes et entre les pays
- Faciliter la discussion sur la signification d'être un responsable de la sécurité routière en Afrique aujourd'hui
- Soutenir les participants à la production de moyens d'action

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

Globalement, les sessions de formation ont permis d'identifier les questions communes en matière de sécurité routière présentes dans la plupart des États africains représentés dans le programme. Les données demeuraient un problème persistant et la discussion a reconnu l'intérêt de promouvoir une réponse régionale à travers la création de l'Observatoire africain de la sécurité routière. Parmi les problèmes courants, les motos ont été mentionnées, leur augmentation coïncidant avec une panne des services de transport public et le manque d'alternatives. Les autres questions soulevées par les participants concernaient la vitesse, les piétons, les alternatives de transport, les interventions post-accident, la législation routière, la réglementation des véhicules motorisés, les analyses de rentabilisation stratégiques, la planification, l'application de la loi, l'éducation et la sensibilisation, l'assurance accidents et les agences responsables.

Dans les évaluations anonymes distribuées après la formation, les participants ont laissé des commentaires très positifs, notamment en ce qui concerne la pertinence du matériel de formation utilisé par rapport à leur travail. Les participants ont également laissé des informations utiles sollicitant davantage d'exemples africains, la participation d'acteurs juridiques et de la santé, davantage d'informations sur les liens entre sécurité routière et croissance de la pauvreté, et les meilleures pratiques pour l'élaboration de stratégies de sécurité routière. Ces considérations seront intégrées à la prochaine formation prévue début 2019.

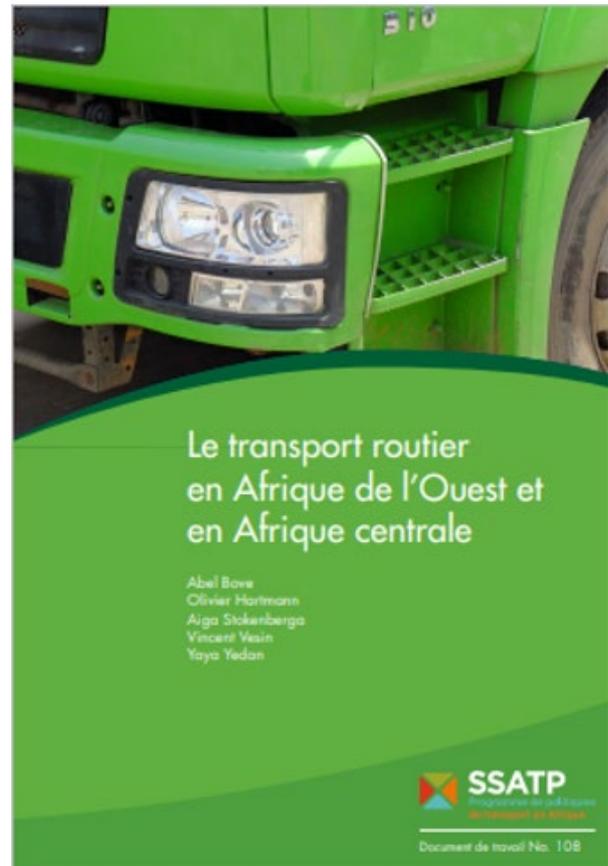
PROCHAINES ÉTAPES :

Les activités prévues dans le cadre du programme de travail incluent un partenariat avec la CEA et la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (UNECE) pour organiser un atelier sur la sécurité routière en milieu urbain et développer un réseau de législateurs africains pour la sécurité routière.

PUBLICATIONS

Au cours de la période considérée, le SSATP a publié un document de travail, largement diffusé par le biais de différents canaux.

Le transport routier en Afrique de l'Ouest et en Afrique centrale. Les pays enclavés d'Afrique occidentale et centrale (AOC) sont caractérisés par d'importants déséquilibres commerciaux, avec des taux d'exportation/importation inférieurs à 30 % et par une lourde dépendance des transports routiers. Les réformes politiques visant à réduire les coûts et à accroître la concurrence dans les services logistiques et de transport sont plus essentielles que jamais, même si



l'amélioration des infrastructures restent indispensable. Cependant, l'économie politique des réformes nécessaires est complexe et mal comprise.

L'industrie du camionnage est considérée comme un secteur complexe d'économie politique, en particulier dans les pays qui en dépendent fortement pour leur sécurité alimentaire et leur commerce. En AOC, la fragilité, le contexte politique et les déséquilibres structurels économiques et commerciaux affectent la dynamique de réforme du secteur. Malgré des progrès notables réalisés dans l'amélioration de l'infrastructure routière de la région, des réformes politiques essentielles visant à corriger les distorsions du marché et à accroître la valeur des investissements dans les infrastructures doivent encore suivre.

Ce document de travail met en lumière les inefficacités du secteur du camionnage dans la région et identifie les principaux défis de l'économie politique qui ont jusqu'à présent empêché toute réforme significative. Il passe en revue les travaux analytiques menés sur les réformes du secteur du camionnage dans la région, décrit les difficultés actuelles et les perspectives, présente un cadre analytique pour évaluer les réformes du secteur du camionnage, en mettant l'accent sur

4. PROGRÈS VERS LES RÉSULTATS : ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIVITÉS

l'économie politique et la faisabilité de la mise en œuvre, et propose des recommandations pratiques. Ce faisant, le document vise à fournir des orientations pour l'engagement futur de la Banque mondiale dans le secteur. Sa couverture géographique est limitée aux principaux corridors de transport de la région, sélectionnés en fonction de leur rôle dans le commerce de la région, de la disponibilité de données récentes sur l'industrie du camionnage et des engagements passés et actuels de la Banque mondiale.

Ce document est profondément ancré dans les travaux analytiques menés par le SSATP sur le

cadre juridique et réglementaire du transport et de l'industrie du camionnage, principalement l'étude de la totalité des coûts logistiques en AOC ; les enquêtes sur le camionnage au Bénin et au Niger ainsi qu'en Afrique orientale et à l'échelle du continent, avec « l'Examen des Instruments juridiques internationaux de facilitation du transport et du commerce en Afrique ». Sa publication marque le lancement d'un effort régional visant à créer un modèle de cadre juridique et réglementaire pour les transports aux niveaux national, bilatéral et régional.





“Les actions du SSATP à travers les trois piliers relatifs à l’intégration et la connectivité régionales, aux transports urbains et à la mobilité, ainsi qu’à la sécurité routière sont exactement axées sur la notion de qualité. Ils sont conçus pour mener les processus d’élaboration de politiques et de stratégies sectorielles vers la qualité, partager les connaissances, renforcer les capacités, tester les approches par le biais de projets pilotes, en tirer les enseignements nécessaires et développer les partenariats à mettre en œuvre. À travers cela, le SSATP contribue principalement au besoin toujours croissant d’un cadre solide permettant l’essor du secteur des transports.”

— M. Paolo Ciccarelli

CHEF D’UNITÉ, DG DEVCO C5 - VILLES, AUTORITÉS LOCALES, NUMÉRISATION, INFRASTRUCTURES, COMMISSION EUROPÉENNE



5. SITUATION FINANCIÈRE

5. SITUATION FINANCIÈRE

PARTENAIRES DE FINANCEMENT

Ce rapport financier, le troisième depuis le lancement du Troisième Plan de développement (DP3), couvre la période du DP3 jusqu'au 31 décembre 2018. Le DP3 du SSATP est financé par les généreuses contributions de quatre bailleurs de fonds : la Commission économique (CE) de l'Union européenne, le Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO), l'Agence française de développement (AFD) et la Banque africaine de développement (BAD).

CONTRIBUTIONS ET RECETTES

Fonds fiduciaire multidonateurs

Comme les plans de développement précédents, le DP3 est géré par la Banque mondiale, et les fonds provenant des partenaires financiers actuels sont acheminés par l'intermédiaire du Fonds fiduciaire multidonateurs (MDTF), qui suit les politiques et procédures de la Banque mondiale ainsi que ses systèmes de comptabilité et de contrôle⁴.

Tableau 7. État des contributions et des recettes au fonds fiduciaire multidonateurs

Partenaires de financement	Montant prévu de contribution	Montant en USD	Contribution payée en monnaie locale	Contribution payée en USD	Contribution non payée en monnaie locale	Contribution payée en USD
Secrétariat d'Etat suisse à l'économie (SECO)	5 000 000 USD	5 000 000	5 000 000	5 000 000	—	—
Agence française de développement (AFD)	1 000 000 EUR	1 058 100	1 000 000	1 058 100	—	—
Banque africaine de développement (ADB)	900 000 USD	900 000	895 000	895 000	5 000	5 000
Commission européenne (UE)	8 000 000 EUR	9 058 300	9 058 503	9 058 300	—	—
TOTAL		16 016 400		16 011 400	—	5 000

Note: La Banque mondiale a octroyé une contribution budgétaire de 477 176 USD en 2016 au DP3 pour compenser les coûts d'installation et de démarrage de la première année, notamment les salaires de l'équipe de gestion du programme, ainsi que tous les coûts directs et indirects associés, dont les services de consultants.

La contribution des partenaires financiers au DP3 du SSATP est estimée à 16 016 400 USD. Au 31 décembre 2018, les contributions acheminées vers le MDTF s'élevaient à 16 011 400 USD. Il restait un solde impayé de 5 000 USD sur le montant total annoncé par la BAD en raison des pertes de change ; le solde a été annulé.

L'AFD a versé la totalité de sa contribution de 1 000 000 € (1 058 100 USD) le 9 avril 2015. SECO a versé sa contribution en deux tranches égales de 2 500 000 USD en janvier 2015 et en octobre 2016. La CE a versé

sa première tranche de 4 000 000 €, équivalente à 4 505 700 USD en février 2016, la deuxième tranche de 4 500 000 €, soit 4 552 600 USD, a été reçue en décembre 2018. La BAD a effectué son premier versement de 300 000 USD en décembre 2015, suivi d'un deuxième versement d'un montant de 300 000 USD en février 2018. Le dernier versement, d'un montant de 295 000 USD a été versé en novembre 2018. Le tableau 7 récapitule le total des contributions et des recettes des partenaires financiers au MDTF DP3.

4 L'exercice budgétaire de la Banque mondiale commence le 1^{er} juillet et se termine le 30 juin. Par conséquent, certains des tableaux de ce rapport se réfèrent à l'exercice de la Banque mondiale.

AUTRES RECETTES

Contribution en nature

Outre la contribution pour l'installation de 477 176 USD pour la première année en 2016, la Banque mondiale a continué à contribuer en nature sous forme de temps accordé au personnel. Le personnel de la Banque mondiale contribue toujours, par le biais du processus de revue par les pairs, aux notes conceptuelles, aux descriptions de mandats, aux résultats et autres apports techniques aux produits livrables du programme, qui ne sont pas pris en compte par le système mais qui sont reflétés dans le processus de consultation et d'examen requis pour garantir la qualité des produits livrables du programme. Le cadre de financement de la Banque mondiale ne permet pas à la Banque de contribuer ou de mélanger son financement avec le financement provenant des fonds fiduciaires qu'elle administre et ne dispose pas d'un système en place pour quantifier le temps consacré au programme SSATP par son personnel.

Revenu d'investissement

Le revenu de placement est une autre source de revenus et de recettes pour le fonds MDTF DP3. La Banque mondiale investit les montants non décaissés des contributions en espèces reçues des partenaires financiers. Au 31 décembre 2018, le total des recettes provenant des revenus de placement appliqués au fonds MDTF DP3 s'élevait à 272 619,81 USD, et le total des recettes du fonds MDTF DP3 s'élevait à 16 284 019,81 USD.

Fonds mondial pour la sécurité routière (GRSF)

Pour appuyer les travaux du pilier de la sécurité routière sur la mise en place de l'Observatoire africain de la sécurité routière, le Fonds mondial pour la sécurité routière a annoncé une contribution de 1,7 million de dollars sur les trois prochaines années. Un montant initial de 500 000 dollars a été placé dans un fonds fiduciaire associé pour le reste de l'exercice 19.

BILAN DES DÉCAISSEMENTS

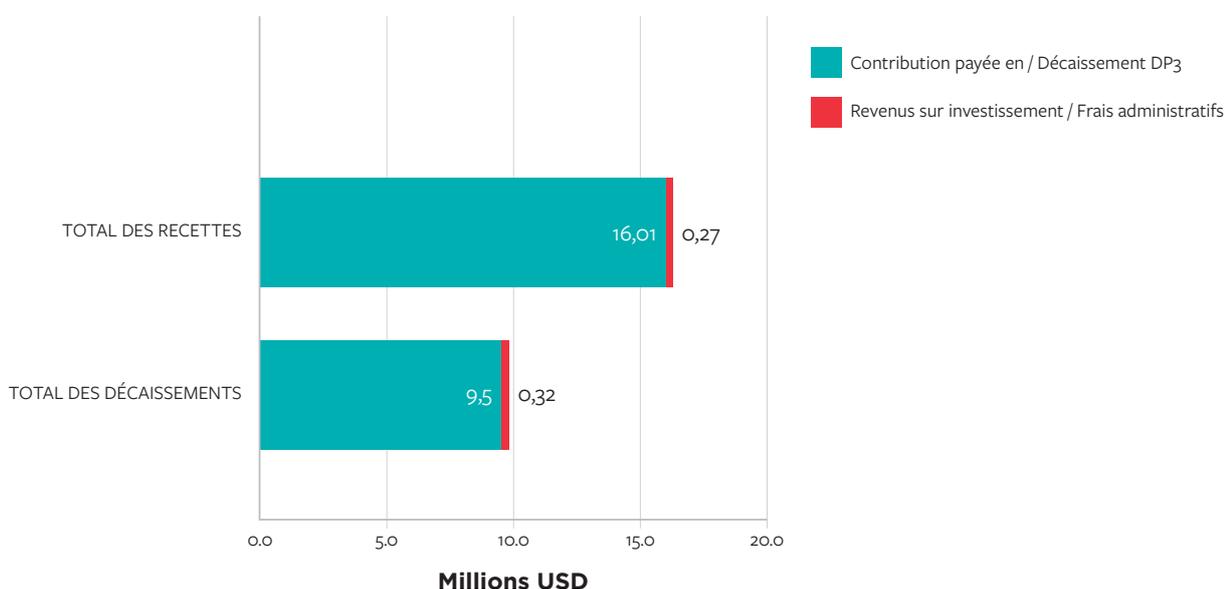
Frais d'administration

Le décaissement total du MDTF DP3 comprenait des frais d'administration de 2 % s'élevant à 320 228 USD. Les frais administratifs sont stipulés dans l'accord des partenaires financiers avec la Banque mondiale et sont appliqués à toutes les rentrées de fonds des quatre partenaires financiers. Ils représentent le recouvrement des coûts de la Banque mondiale applicable au moment de la création du fonds MDTF DP3 et, par conséquent, est stipulé dans l'accord juridique conclu avec tous les partenaires financiers.

Décaissement total

Au 31 décembre 2018, le montant total des décaissements au titre du MDTF DP3 s'élevait à 9 501 876 USD. Le graphique 2 montre la proportion des montants décaissés en décembre 2018 par rapport aux recettes des bailleurs de fonds. Le montant de 9 822

Graphique 3. Recettes totales (contribution versée + revenu de l'investissement) par rapport au décaissement total (décaissement DP3 + frais administratifs)



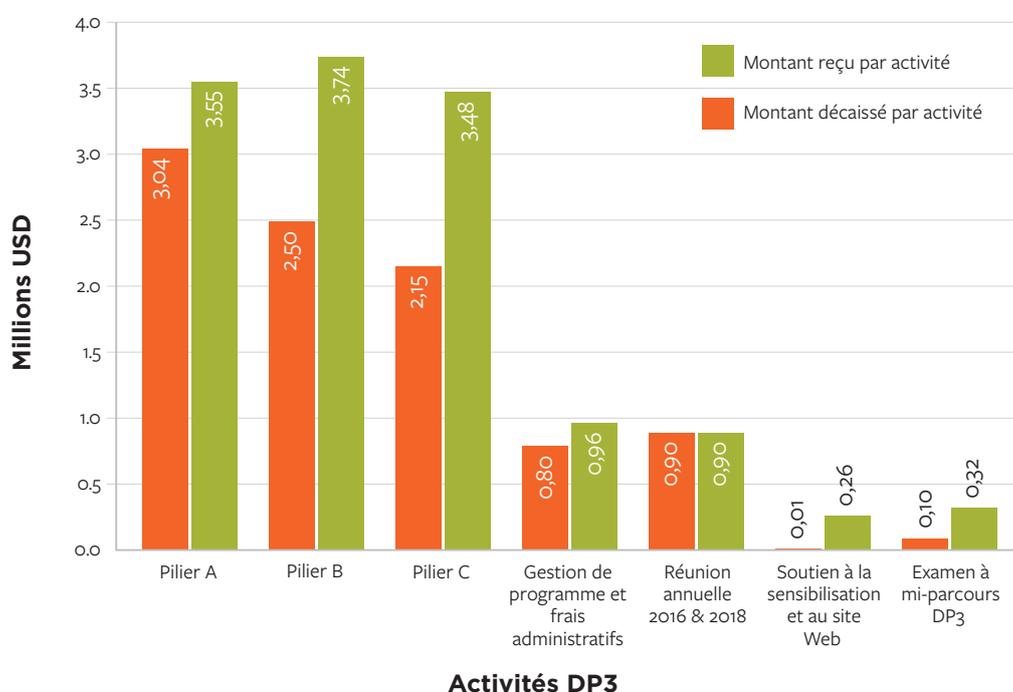
104 dollars représente les décaissements directs du programme, dont les frais d'administration de 2 %. Le décaissement global du programme a atteint 71,95 % du montant total de la contribution, à l'exclusion des frais administratifs.

Le MDTF est alloué pour financer toutes les activités du pilier, ainsi que la gestion et l'administration du programme, les initiatives de communication et de sensibilisation, l'examen à mi-parcours du DP3 et l'organisation de l'assemblée générale annuelle du SSATP. Au 31 décembre 2018, le total des recettes engagées était de 13 206 172 USD. Le pilier A a reçu 3 553 800 USD, le pilier B 3 740 000 USD et le pilier C

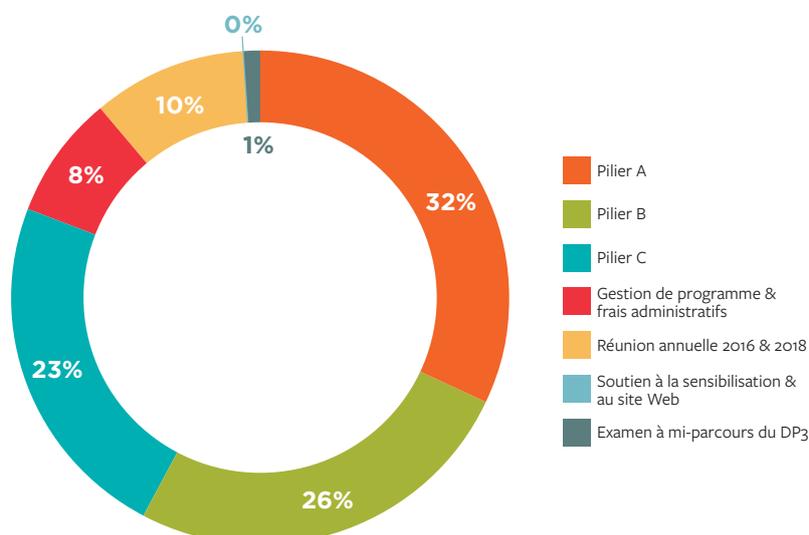
3 476 000 USD. Un montant total de 2 436 372 USD a été affecté à la gestion du programme, à l'examen à mi-parcours et aux activités de communication et de sensibilisation (voir le graphique 3). Le graphique 4 illustre les décaissements par pilier et par activité et le graphique 5 illustre les décaissements par catégorie de dépenses.

Il est prévu que d'ici la fin de 2019, le décaissement direct atteindra 14,5 millions USD. Le graphique 6 illustre les décaissements prévus par pilier et activité, montrant que la structure de décaissement reste largement inchangée.

Graphique 4. Recettes par rapport aux décaissements par activité

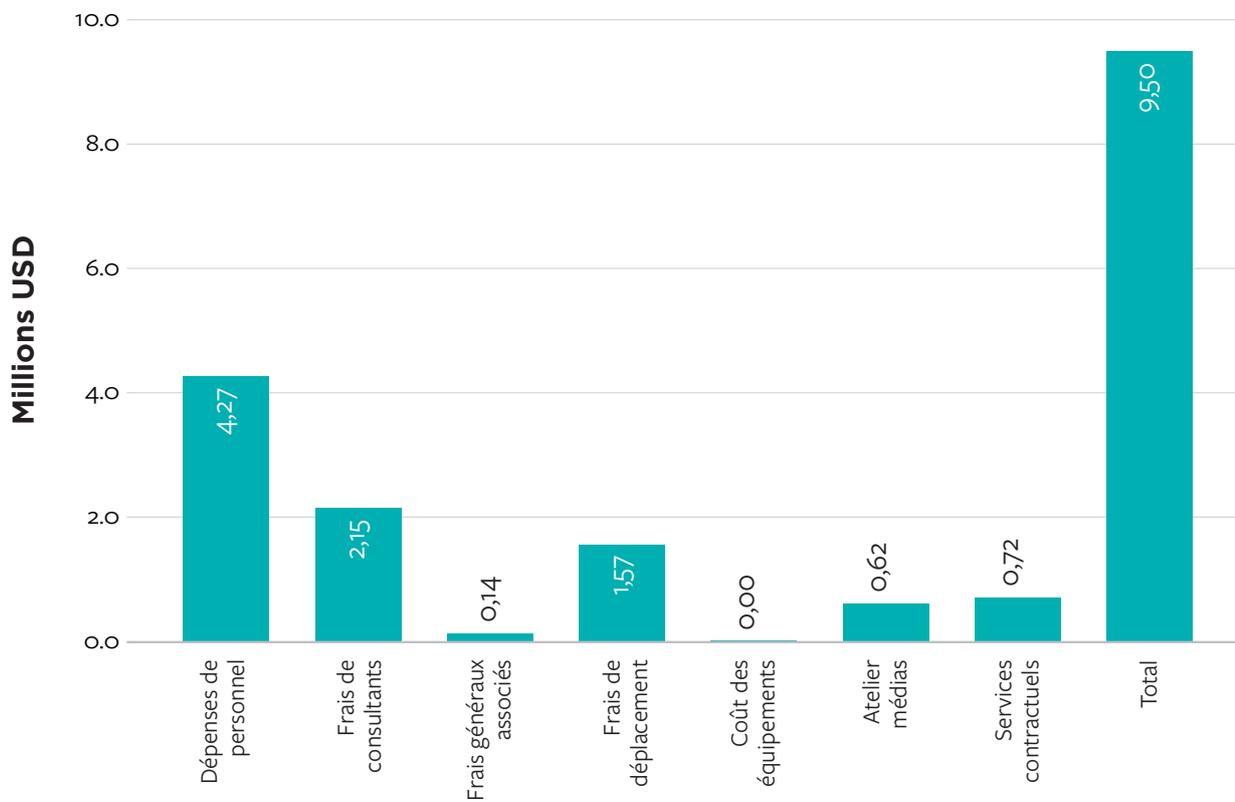


Graphique 5. Décaissements du MDTF par pilier et activité du SSATP (en décembre 2018)

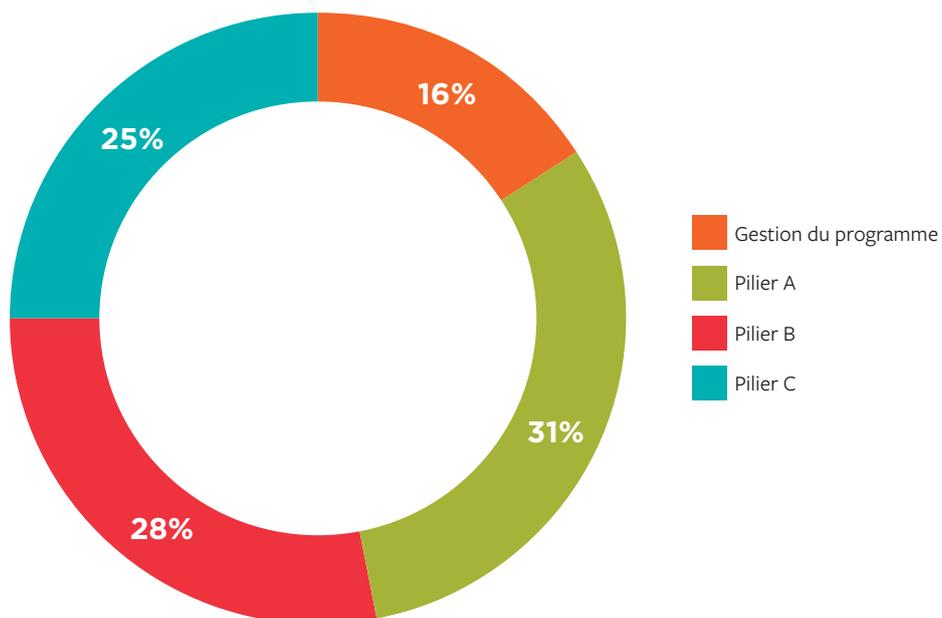


5. FINANCIAL STATUS

Graphique 6. Décaissement par catégorie de dépenses



Graphique 7. Décaissement prévu par pilier et activités de gestion du programme (en décembre 2018)





“Le SSATP offre à ses pays membres et à ses partenaires un large éventail de compétences et est considéré comme une source fiable de connaissances en matière de politiques liées aux transports, en raison de ses trois décennies de précieuse expérience et de sa profonde implication en Afrique.”

— M. Benedictus Eijbergen,
RESPONSABLE TRANSPORT, RÉGION DE L'AFRIQUE DE L'EST, TRANSPORT
GLOBAL PRACTICE, BANQUE MONDIALE



6. ANNEXES

ANNEXE 1 : CADRE DE RÉSULTATS

PILIER A : INTÉGRATION, CONNECTIVITÉ ET COHÉSION.

Tableau 8. Pilier A : Cadre de résultats.

Objectif de développement auquel le pilier contribue : soutenir l'intégration et la croissance accélérée, la transformation technologique, le commerce et le développement de l'Afrique.

Objectif de développement	Indicateurs	Moyens de vérification
Promouvoir la formulation et la mise en œuvre efficaces de politiques et de stratégies pour le développement de corridors aux niveaux national et régional	Tels que définis dans les objectifs de développement durable (ODD 9) et l'indice de performance logistique (LPI)	Nations Unies (ONU), Groupe de la Banque mondiale (GBM), Commission de l'Union africaine (CUA), Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA), Communautés économiques régionales (CER), associations professionnelles et autres rapports d'organisations internationales

Résultat 1 : Promotion d'une formulation et d'une mise en œuvre efficaces de politiques et de stratégies pour le développement de corridors aux niveaux national et régional

Résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
Promotion d'une formulation et d'une mise en œuvre efficaces de politiques et de stratégies pour le développement de corridors aux niveaux national et régional	Indicateurs de la zone de libre-échange continentale (ZLECAF)	

Résultat intermédiaire 1	Indicateurs	Moyens de vérification
Un consensus établi sur les orientations stratégiques pour le développement intégré de corridors.	Une CER a adopté une approche globale et multimodale pour la planification et l'exécution du développement intégré des corridors.	Décisions des CER, des pays et des corridors.

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> Évaluation des approches de développement des corridors en Afrique ; examen des plans de développement stratégique des CER/corridors 	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation des plans de développement stratégique des CER et des autorités des corridors 	Publications et rapports d'avancement du SSATP

- Préparation de notes techniques sur les lacunes en matière de connaissances, d'évaluation et de diffusion des expériences et des bonnes pratiques, et de promotion du développement intégré des corridors
- Programme de promotion du développement intégré des corridors
- Une étude de cas réalisée sur le développement de corridors intégrés en Afrique
- Examen des bonnes pratiques internationales
- Réunions des parties prenantes organisées pour plaider en faveur d'une approche de développement intégré des corridors

Activité 1.1 : Appuyer l'examen et l'adoption du protocole d'accord et du plan stratégique pour le développement du Corridor de Maputo (MDC)

Appuyer l'examen et l'adoption du protocole d'accord et du plan stratégique pour le développement du Corridor de Maputo

Objectif

Plaider en faveur de la mise en œuvre du protocole d'accord et du plan stratégique quinquennal pour le MDC. Le protocole d'accord et la stratégie révisés couvrent les domaines suivants : l'inclusion de l'Eswatini en tant que partenaire régional du corridor ; la pérennité de MCLI, en ce qui concerne son rôle de surveillance, sa pertinence et ses composantes en ressources financières et humaines ; et une proposition sur un cadre opérationnel alternatif impliquant l'adoption d'un modèle de partenariat public-privé (PPP) qui, une fois adopté, devrait intégrer une gestion efficace des corridors et des pratiques opérationnelles, ainsi que mobiliser des ressources financières accrues du secteur privé.

Réalisations en 2018

- Organisation d'une visite de terrain pour une délégation de haut niveau des parties prenantes de MCLI dans le Corridor Nord à Mombasa. La visite sur le terrain a fourni aux membres du conseil d'administration de MCLI l'occasion de tirer les enseignements de l'expérience directe de la NCTTCA dans la mise en œuvre de pratiques de suivi des corridors, du modèle de fonctionnement du PPP et de techniques de modélisation financière durable que MCLI vise à reproduire dans les opérations du MDC. Cette visite a incité les ministères des Transports des trois pays du corridor à s'approprier le processus de révision du protocole d'accord et a incité les parties prenantes de MCLI à s'engager à accélérer sa mise en œuvre et celle du plan stratégique ; une feuille de route des actions assortie d'un calendrier précis en est ressortie.
- Engagement de SADC à assurer la continuité des activités de soutien pour le développement du Corridor de Maputo après 2018.

Résultat intermédiaire 2	Indicateurs	Moyens de vérification
Un consensus établi sur des orientations stratégiques pour des plans de développement des corridors basés sur les performances	Stratégies pour le développement de corridors basées sur les performances adoptées par une CER	Décisions des CER, des pays et des corridors

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> Préparation de notes techniques sur les lacunes en matière de connaissances, d'évaluation et de la diffusion de l'expérience et des bonnes pratiques, et de promotion du développement des corridors basé sur les performances Programme de promotion du développement intégré des corridors basé sur les performances 	<ul style="list-style-type: none"> Examen des bonnes pratiques internationales Réunions des parties prenantes organisées pour promouvoir une approche de développement des corridors basée sur les performances 	Publications et rapports d'avancement du SSATP

Activité 1.2 : Élaboration d'un plan stratégique pour l'Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central (CCTTFA)

Élaboration d'un plan stratégique pour l'Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central (CCTTFA)

Objectif

Soutien technique pour l'élaboration d'un plan stratégique tenant compte des développements dynamiques et en cours le long du corridor, tels que sa désignation de projet pilote d'accélération du PIDA dans le cadre de l'Initiative africaine pour des infrastructures stratégiques en Afrique et de l'engagement politique croissant de la région en faveur du programme d'intégration régionale, qui a suscité l'évolution de l'environnement macroéconomique et commercial de l'ensemble de la région. Le plan doit être mis en œuvre par les partenaires régionaux (Burundi, RDC, Rwanda, Tanzanie et Ouganda).

Réalisations en 2018

- A soutenu le secrétariat de la CCTTFA dans l'examen du rapport initial du plan stratégique soumis par un consultant. Le rapport a ensuite été adopté par le secrétariat de la CCTTFA.

Activité 1.3 : Étude de faisabilité de l'Observatoire des transports de la MCLI

Étude de faisabilité de l'Observatoire des transports de la MCLI

Objectif

Valider le concept et présenter la pertinence stratégique et l'optimisation des ressources que le Mozambique, l'Afrique du Sud et le Swaziland pourraient tirer d'une institution de gestion de corridor gérant les opérations d'un observatoire des transports.

Réalisations en 2018

- Facilitation de la participation d'une délégation de haut niveau des parties prenantes de la MCLI à la réunion du comité conjoint de la NCTTCA en mai 2018. La réunion visait à en savoir plus des initiatives ayant fait leurs preuves de la NCTTCA axées sur le fonctionnement durable des observatoires des transports (TO) et à respecter un plan de développement du corridor basé sur la performance. Les participants ont exprimé le souhait de reproduire des caractéristiques similaires lors de la création de l'Observatoire des transports du Corridor de Maputo.

Activité 1.4: Forum conjoint sur le Corridor de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)

Forum conjoint sur le Corridor de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CAE)

Objectif

Partager les connaissances et l'expérience en matière d'élaboration de mesures et de systèmes efficaces de suivi de la performance pour les corridors de transport et de commerce de l'Afrique.

Réalisations en 2018

- Le SSATP a présenté le système de suivi des camions (TMS) élaboré en consultation avec les CER et les CMI d'Afrique orientale et australe. Le SSATP a mis en exergue la nécessité d'intégrer son utilisation dans les processus de travail des observatoires des transports d'Afrique de l'Est et d'élargir sa couverture pour inclure davantage de routes et de frontières. Le Pilier a également informé tous les participants de l'initiative continentale du SSATP sur la gestion des données de sécurité routière et de la création d'un Observatoire africain de la sécurité routière (OASR) auquel les TO pourraient apporter leur contribution, en fonction de leur expérience en matière de suivi des indicateurs de sécurité routière le long de leurs corridors respectifs.
- Le SSATP et le TMEA se sont engagés à établir un partenariat efficace et ont identifié des domaines de collaboration potentiels, notamment le soutien à l'amélioration de l'Observatoire des transports du Corridor Nord ; l'opérationnalisation des données GPS obtenues à partir des systèmes de gestion des véhicules des entreprises de camionnage en tant que sources de données supplémentaires pour le suivi des indicateurs de temps de transport routier et de passage aux frontières ; l'examen de la méthodologie et de l'ensemble des données douanières des TO afin de refléter avec précision l'impact de l'exploitation du territoire douanier unique (SCT) en Afrique de l'Est ; la préparation d'études de cas sur le développement des TO qui seront incluses dans une version mise à jour du [Guide pratique des Observatoires des transports sur les corridors](#) élaborées par le SSATP ; et une étude de faisabilité pour l'Observatoire des transports du Corridor de Maputo.

Résultat 2 : Développement de la capacité des institutions à s’engager dans un dialogue politique inclusif sur l’intégration régionale

Résultat 2	Indicateurs	Moyens de vérification
Développement de la capacité des institutions à s’engager dans un dialogue politique inclusif sur l’intégration régionale	Une institution qui répond aux critères de capacité (doit être durable, inclusive et disposer d’outils de suivi et de diagnostic)	Chartes d’institution
Résultat intermédiaire 3	Indicateurs	Moyens de vérification
Renforcement des capacités pour garantir que les institutions sont (1) durables, (2) inclusives et (3) dotées d’outils de suivi et de diagnostic adéquats	Plan de développement des capacités élaboré dans une seule institution, comprenant un cadre de financement avec une composition reflétant la diversité des parties prenantes (agences de contrôle, opérateurs logistiques, commerçants, producteurs agricoles, organisations de la société civile).	<ul style="list-style-type: none"> • Budgets des institutions • Décisions des institutions • Rapports de l’observatoire des transports
Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> • Examen des capacités des institutions d’intégration régionale, dont des besoins en financement et des moyens d’impliquer les parties prenantes • Assistance à la création et au développement d’observatoires des transports 	<ul style="list-style-type: none"> • Examen des capacités et plan de développement des capacités approuvés par une institution avec le cadre de financement pour l’institution identifiée et les stratégies préparées pour engager, impliquer et informer les parties prenantes • Deux communautés économiques régionales avec une unité créée ou une entité régionale, dont un observatoire des corridors/transports régionaux chargé de suivre les performances du corridor 	Rapport d’étude/décision de l’institution

ANNEXE 1 : CADRE DE RÉSULTATS

Résultat intermédiaire 4	Indicateurs	Moyens de vérification
Cadre continental de coopération mis en place par le biais du CCT-CER	<ul style="list-style-type: none">• Publication des indicateurs sur la performance du corridor• Une institution a accepté d'héberger le CCT REC	<ul style="list-style-type: none">• Budgets des institutions• Décisions des institutions• Rapports de l'Observatoire des transports

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
Soutien au mécanisme de coordination régionale	Une réunion annuelle pendant quatre ans du CCT-CER	

Activité 2.1 : Soutien au Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER)

Soutien au Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER)

Objectif

Cette activité vise à faciliter et à renforcer le CCT-CER. Plus spécifiquement, elle vise à permettre à ses parties prenantes de définir et de suivre la mise en œuvre du programme de travail du pilier A, à faciliter le dialogue CCT-CER (lors de réunions et en ligne), et à renforcer son rôle de plateforme continentale parmi les parties prenantes en faveur d'un dialogue sur les politiques et de la diffusion des meilleures pratiques pour l'intégration régionale. Il s'agit d'une activité en cours que le pilier A d'intégration régionale du SSATP a continué de soutenir.

Réalisations en 2018

- Organisation de deux réunions du CCT-CER au cours de l'année. La première réunion a consisté en un événement parallèle de deux jours lors de l'assemblée générale annuelle du SSATP qui s'est tenue à Abuja, au Nigéria, en juillet 2018. La deuxième réunion du CCT-CER, a eu lieu à Dar es Salaam, en Tanzanie, du 28 au 30 novembre 2018 en partenariat avec l'Agence de facilitation du transport et du transit du Corridor central (CCTTFA).
- Au cours de la réunion avec le Nigéria, le CCT-CER a élu le nouveau président, Gouali Emmanuel Yoro, représentant de la Commission de l'UEMOA et directeur en chef des transports.
- La réunion du CCT-CER de Dar Es Salaam s'est félicitée de la première participation de la Fédération des transporteurs de la CEEAC (FETRANS CEEAC), créée en juillet 2018 sur la base des expériences acquises par ses membres fondateurs lors de l'atelier sur le transit régional organisé à Cotonou en avril 2018.

Activité 2.2 : Feuilles de route pour des régimes de transit efficaces en Afrique**Feuilles de route pour des régimes de transit efficaces en Afrique****Objectif**

Renforcer les capacités des associations professionnelles du secteur de la logistique afin qu'elles puissent participer efficacement au dialogue sur les politiques avec les institutions de gestion des frontières à la fois sur la réglementation et sur l'application de la loi. Fournir un appui pour relever les défis qui affectent les régimes de transit des parties prenantes publiques et privées des régions de l'Afrique occidentale et centrale. Organiser des ateliers régionaux sur le transit et la facilitation du commerce en Afrique occidentale et centrale.

Réalisations en 2018

- Organisation d'un atelier régional sur le transit et la facilitation du commerce en Afrique occidentale et centrale en partenariat avec les organisations mondiales de la douane (OMD), l'Union internationale de la route (IRU) et l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL). L'événement a été organisé à Cotonou (Bénin) en avril 2018 et a rassemblé des représentants d'organismes de réglementation des transports et des opérateurs de services logistiques afin de débattre des moyens d'accroître l'efficacité des régimes de transit (tirés des bonnes pratiques existantes) et de plaider en faveur de la mise en œuvre des principes directeurs de 2017 de l'OMD pour le transit.
- La réunion s'est révélée être une plateforme utile pour examiner l'état des régimes de transit des régions de l'Afrique de l'Ouest et du Centre - notamment leurs performances opérationnelles, leurs capacités institutionnelles, leurs capacités techniques et leurs aspects juridiques pertinents - par rapport aux meilleures pratiques internationales.
- Les participants ont adopté les recommandations, notamment les perspectives de partenariat visant à accélérer l'étape de mise en œuvre.
- Pendant l'atelier, on a obtenu l'approbation d'un projet de feuille de route qui améliorera les systèmes de transit des régions d'Afrique de l'Ouest et du Centre en réduisant les coûts et les délais des transactions de transit, notamment pour leurs pays membres enclavés ; promouvra le commerce intra-africain ; et favorisera un environnement favorable à la réalisation de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).

Activité 2.3 : Soutien à l’Observatoire de transport du Corridor Nord

Soutien à l’Observatoire des transports du Corridor Nord

Objectif

En février 2018, lors du Forum du Corridor de l’Afrique de l’Est tenu à Dar Es Salaam, le SSATP et le TMEA se sont tous deux engagés à collaborer pour soutenir le fonctionnement des Observatoires des transports de l’Afrique de l’Est et améliorer leurs outils de suivi des performances.

Réalisations en 2018

- Lors de la réunion du comité technique conjoint du NCTTCA qui a eu lieu à Mombasa, (Kenya), en mai 2018, le SSATP a présenté un programme de travail des activités visant à soutenir le NCTTCA TO. Le SSATP est ensuite parvenu à un accord avec le secrétariat de la NCTTCA sur la portée, les résultats attendus, les mesures de soutien et les modalités de coordination au programme de soutien.
- Conclusion d’un accord de principe avec les parties prenantes du secteur de la logistique au Kenya sur l’utilisation des rapports générés par les TO visant à soutenir leurs initiatives en matière de plaidoyer dans le cadre des réunions trimestrielles de la Charte de la communauté portuaire de Mombasa. Les modèles de rapports pilotes proposés ont été partagés avec la NTCCA et les parties prenantes du secteur privé ; ils ont fourni des contributions et approuvé les projets de rapport qui sont en cours d’examen pour finalisation.
- Entente avec les autorités fiscales, portuaires et ferroviaires des pays du Corridor du Nord sur les modalités de partage des données (y compris le type et le format des données) utilisées pour générer les indicateurs de performance et leur volonté de les fournir.
- Conclusion d’un accord de principe avec un fournisseur de services de camionnage électronique basé au Kenya pour faire don des données GPS recueillies de leur parc de véhicules opérant le long des corridors de l’Afrique de l’Est afin d’élargir et d’améliorer la qualité de la base de données TMS.

Résultat 3 : Promotion de services de logistique efficaces

Résultat 3	Indicateurs	Moyens de vérification
Promotion des services logistiques efficaces	Diminution du coût logistique total sur certains corridors	Données recueillies par les observatoires des transports
Résultat intermédiaire 5	Indicateurs	Moyens de vérification
Cadre réglementaire en place pour chaque type de service logistique: (1) services de camionnage, (2) exploitants de terminaux, (3) voies navigables intérieures, (4) agences de contrôle (douanes), et (5) guichet unique	Au moins un pays est engagé dans un programme de restructuration ou d’amélioration des services de transport adapté	CER et journaux des pays

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<p>Pour chaque type de prestation logistique, une étude de cas comprenant :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse des problèmes • Préparation de scénarios de réforme et révision des options • Quantification du coût de l'inaction • Analyse d'économie politique • Évaluation du développement des capacités et des besoins en formation des opérateurs 	Réalisation de trois études de cas	Décisions des CER et des pays

Activité 3.1 : Élaboration d'un système de suivi des camions pour l'Afrique orientale et australe

Élaboration d'un système de suivi (TMS) en Afrique orientale et australe

Objectif

- Élaborer un système TMS via le Web qui fournira des rapports et des indicateurs mesurant les temps de passage aux frontières et les temps de trajet des camions pour plusieurs corridors d'Afrique orientale et australe.
- Un tel système tire parti des techniques de collecte et d'analyse de données basées sur des données de suivi GPS (spatial). L'enjeu principal consiste à quantifier l'impact du temps de passage aux frontières, et les coûts associés pour toutes les parties prenantes de la mise en place de postes frontières uniques entièrement opérationnels aux postes frontières, dans les corridors de transport. Cette activité a été lancée en novembre 2016 et Crickmay, une société basée en Afrique du Sud, est le fournisseur de services informatiques.

Réalisations en 2018

- À partir de novembre 2017, avant de mettre fin à son soutien direct, le SSATP a intensifié les discussions engagées avec certains acteurs régionaux (CAE, SADC, ACMA) et des partenaires de développement (IRU, BAD, USAID/SATIH et le représentant de la JICA au NEPAD) sur l'hébergement à long terme et le financement durable du TMS. À la suite de ces discussions, avec le soutien financier du SATIH (centre sud-africain de commerce et d'investissement de l'USAID), la SADC s'est engagée à héberger le TMS de manière temporaire de mai 2018 à février 2019 en attendant de trouver une solution d'hébergement permanent.
- Le TMS fournit des informations en temps réel sur les performances des corridors depuis février 2017. Le tableau de bord en ligne couvre 42 postes frontières, avec des catégories supplémentaires de désagrégation en sous-zones et 50 itinéraires en Afrique orientale et australe.

Activity 3.2: Directives régionales pour les stations le long des routes et les aires de repos (RSS) pour les États membres tripartites (COMESA-CAE-SADC)

Directives régionales pour les stations le long des routes et les aires de repos (RSS) pour les États membres tripartites (COMESA-CAE-SADC)

Objectif

Soutenir le Programme tripartite de facilitation du transport et du transit (TTTFP), qui vise à harmoniser les politiques, réglementations et normes en matière de transport routier et de transit dans les États membres tripartites. En collaboration avec le membre tripartite des CER, le SSATP mène une étude sur les normes minimales requises pour les RSS. L'étude résultera en un ensemble de directives harmonisées pour les RSS devant être adoptées par le Conseil des ministres du COMESA, de la CAE et de la SADC. En élaborant des directives détaillées pour les RSS pouvant être reproduites dans les autres sous-régions, le SSATP vise à accroître l'efficacité des services logistiques, à améliorer les conditions de sécurité routière (grâce à la mise en place d'aires de repos) et à créer des emplois pour les communautés locales situées le long des corridors concernés.

Réalisations en 2018

- Les membres tripartites de la CER, le SSATP, la Banque mondiale, la CUA et l'IRU, ont procédé à un examen approfondi du rapport initial du consultant et ont élaboré un rapport intermédiaire.
- Les conclusions préliminaires découlant du rapport initial ont été partagées et discutées avec les membres du CCT-CER.

Activité 3.3 : Atelier régional de diffusion de haut niveau sur le *Guide pratique pour la mise en concession des terminaux à conteneurs*

Atelier régional de diffusion de haut niveau sur le Guide pratique pour la mise en concession des terminaux à conteneurs

Objectif

Diffuser les recommandations politiques et les meilleures pratiques contenues dans le Guide pratique dans le but de renforcer la capacité des autorités portuaires à planifier et gérer efficacement les contrats de concession des terminaux à conteneurs.

Réalisations en 2018

- Le SSATP s'est associé à l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC) pour organiser un atelier de diffusion de haut niveau sur les Directives de concession de terminaux à conteneurs lors de la 39^{ème} réunion annuelle du Conseil de l'AGPAOC, tenue à Accra (Ghana) du 30 juillet au 2 août 2018.
- Les directeurs généraux et responsables de plus de 22 ports membres de l'AGPAOC ont assisté à l'atelier.

PILLAR B: TRANSPORT ET MOBILITÉ URBAINE

Tableau 9. Pilier B : Cadre de résultats

Objectif de développement auquel le pilier contribue : Assurer l'accès universel aux transports durables des populations urbaines d'ici 2030

Objectif de développement	Indicateurs	Moyens de vérification
Assurer l'accès universel aux transports durables des populations urbaines d'ici 2030	Tels que définis dans l'objectif de développement durable (ODD) numéro 11	Rapport des Nations Unies sur les progrès accomplis dans la réalisation des ODD

Résultat 1 : PERMETTRE - Les décideurs nationaux et urbains et le personnel technique ont pour objectif d'adopter et de mettre en place des approches de gestion durable des transports urbains (dont des mécanismes de planification, de suivi, de coordination et de financement).

Résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
PERMETTRE - Les décideurs nationaux et urbains et le personnel technique ont pour objectif d'adopter et de mettre en place des approches de gestion durable des transports urbains (dont des mécanismes de planification, de suivi, de coordination et de financement).	Au moins six pays ont intégré des plans de transport fondés sur le concept EASI.	

Résultat intermédiaire 1	Indicateurs	Moyens de vérification
<i>Institutionnelle</i> : création d'une entité clairement définie chargée de la gestion et de la coordination des transports urbains, ainsi que la garantie que les responsabilités clés sont correctement attribuées et assumées.	Au moins deux pays ont mis en place une entité responsable de la planification des transports urbains ou ont veillé à ce que les principales responsabilités en matière de transports publics au niveau urbain métropolitain soient clairement attribuées et assumées.	Décisions des pays en vertu de leurs lois et règlements

ANNEXE 1 : CADRE DE RÉSULTATS

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
Directives basées sur les normes des meilleures pratiques visant à soutenir la création d'une entité responsable de la planification, de la gestion et de la coordination des transports urbains avec toutes les parties prenantes ainsi que d'une feuille de route orientant pour la mise en place d'une entité métropolitaine chargée de la planification des transports urbains.	Publication des directives	Publications du SSATP

Réalisations en 2018

- Le SSATP s'est associé au gouvernement du Sénégal pour organiser le premier forum national sur le transport urbain. Il a formulé des recommandations fermes visant à renforcer le mandat de l'UTA (CETUD), son financement et son pouvoir à faire appliquer la loi.
- Le SSATP a aidé le gouvernement de la Côte d'Ivoire à établir l'Autorité des transports urbains de la grande région métropolitaine d'Abidjan, baptisée *Grand Abidjan Mobilité*, qui est maintenant en place et son fonctionnement est soutenu par un projet en cours financé par la Banque mondiale. Le SSATP a fourni des orientations stratégiques concernant la structure institutionnelle, l'organigramme, la source de financement, ainsi que l'expertise et les compétences requises pour gérer la nouvelle agence.
- Des forums nationaux sur la mobilité urbaine ont été organisés dans chacun des 7 autres pays pilotes pour partager et débattre en profondeur des conclusions, analyses et recommandations pertinentes contenues dans les rapports intérimaires sur la mise en place et le renforcement des autorités de transport urbain.
- Le SSATP et l'UITP ont organisé conjointement à Casablanca une réunion des autorités de transport africaines réunissant le réseau des autorités de transport du SSATP et le comité des autorités organisatrices de l'UITP (CAO). La réunion s'est révélée être une plateforme de discussion sur la mobilité urbaine durable en Afrique, abordant les défis, concepts, nouvelles tendances et opportunités en tant que solutions possibles aux défis du transport urbain en Afrique, en particulier en ce qui concerne le développement des transports publics.
- Le SSATP et l'UITP ont conjointement préparé et lancé un document d'orientation intitulé *Establishment of the Public Transport Authorities in African cities* (Création des autorités de transport public dans les villes africaines). Le document préconise la création d'autorités de transport public en tant qu'entité unique intégrant toutes les fonctions de transport en tant que solution pour le développement de systèmes de transport intégrés, interopérables et intermodaux et la mise en œuvre de stratégies à long terme efficaces. Des directives et des principes clés pour la mise en place et le fonctionnement réussis et durables des autorités de transport public en Afrique sont également partagées. Il identifie le pouvoir d'agir, la planification à long terme, la capacité d'investissement, les partenariats stratégiques et solides et les approches basées sur les données en tant que bases pour la réussite et la durabilité des autorités de transports publics.

Résultat intermédiaire 2**Indicateurs****Moyens de vérification**

Financement : renforcement du cadre financier pour la gestion des transports urbains dans les villes africaines en élaborant des directives visant à soutenir la mise en place de mécanismes de financement durables

Source de financement consacrée au transport urbain durable mise en place dans au moins deux pays

Décisions et budgets des pays en vertu de leurs lois et règlements

Produits**Indicateurs****Moyens de vérification**

Directives et normes de bonnes pratiques pour la conception et la mise en œuvre de mécanismes de financement durable pour le transport urbain dans les villes africaines

Publication des directives

Publication des directives

Réalisations en 2018

- L'étude intégrée TMU a été lancée dans huit pays pilotes (Côte d'Ivoire, Guinée, Sénégal, Éthiopie, Kenya, Rwanda, Ghana et Nigéria) et visait à créer les sources de financement consacrées à la gestion des transports urbains.
- Les rapports intermédiaires ont été partagés pour examen avec les autorités responsables du système de développement et de transport urbain ainsi que d'autres actionnaires concernés. Des forums nationaux ont ensuite été organisés dans les 8 pays pilotes pour examiner les conclusions des rapports et des recommandations, dont la plupart ont été validés, et chaque pays a présenté une feuille de route nationale pour la mise en œuvre des recommandations.

Résultat 2 : ÉVITER - Renforcer les capacités des décideurs urbains et du personnel technique en les familiarisant avec les formes urbaines minimisant le recours au transport motorisé et favorisant les transports publics et non motorisés.

Résultat**Indicateurs****Moyens de vérification**

ÉVITER - Renforcer les capacités des décideurs urbains et du personnel technique en les familiarisant avec les formes urbaines minimisant le recours au transport motorisé et favorisant les transports publics et non motorisés

Intégration des plans de transport fondés sur le concept EASI par au moins six pays

Rapports des pays

ANNEXE 1 : CADRE DE RÉSULTATS

Résultat intermédiaire 3	Indicateurs	Moyens de vérification
--------------------------	-------------	------------------------

Les transports en commun et les formes urbaines qui minimisent le besoin de transport motorisé sont encouragés dans la planification des systèmes de transport urbain	Au moins deux pays ont des stratégies donnant la priorité aux systèmes de transport public adoptées	Rapports des pays
---	---	-------------------

Résultats	Indicators	Means of verification
-----------	------------	-----------------------

Directives pour promouvoir de manière efficace les systèmes de transport en commun dans les stratégies de transport nationales et municipales	Publication des directives	Publications du SSATP
---	----------------------------	-----------------------

Réalisations en 2018

- À la demande du gouvernement mauritanien, le SSATP a contribué à l'élaboration d'une stratégie d'amélioration des transports en commun pour Nouakchott. Un rapport comprenant une note d'évaluation de la politique des transports du pays, un projet de stratégie et un plan d'action visant à relancer la société de transport en commun par autobus (STP) a été élaboré et présenté au gouvernement.
- L'étude intégrée TMU a été lancée dans les huit pays pilotes et vise à promouvoir l'intégration des plans de développement urbain et de la planification des transports urbains. L'intégration des stratégies de ce plan national a été discutée dans les plans d'action recommandés par les pays. Cependant la mise en place d'un système bien coordonné pour le développement et la mise en œuvre des formes et du réseau de transport urbain a été recommandée. L'élaboration de plans et de stratégies d'intégration des systèmes multimodaux, en particulier des systèmes de transport non motorisés a également été recommandée.

Résultat 3 : REPORTER - Aider les décideurs urbains et le personnel technique à acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour procéder à des évaluations préliminaires sur l'adoption et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine intégrés et bien conçus favorisant les modes de transport non motorisés et la restructuration des services de transport public informel.

Résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
----------	-------------	------------------------

REPORTER- Aider les décideurs urbains et le personnel technique à acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour procéder à des évaluations préliminaires sur l'adoption et la mise en œuvre de plans de mobilité urbaine intégrés et bien conçus, qui favorisent les modes de transport non motorisés et la restructuration des services de transport public informel.	Intégration des plans de transport fondés sur le concept EASI par au moins six pays	Rapports des pays
---	---	-------------------

Résultat intermédiaire 4	Indicateurs	Moyens de vérification
--------------------------	-------------	------------------------

Multimodal : Amélioration du transport non motorisé et du transport artisanal offrant des services de transport urbain dans les villes

Engagement d'au moins un pays dans un programme de restructuration/amélioration des services de transport artisanal

Rapports des pays

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
----------	-------------	------------------------

Directives pour une participation efficace des modes de transport artisanal répondant à la demande avec des normes minimales de services de transport fondées sur les meilleures pratiques africaines et mondiales

Publication des directives

Publications du SSATP

Réalisations en 2018

- L'étude intégrée TMU a été lancée dans les huit pays pilotes et porte sur la restructuration des systèmes de transport adapté.
- Les plans d'action recommandés sur la réforme des systèmes de transport adapté ont été discutés dans chacun des 8 pays pilotes et les bonnes pratiques pouvant être reproduites facilement ont été partagées. Cependant la recommandation générale concernait 1) la formalisation du secteur en réformant les organisations à petite échelle, le système de rémunération ; 2) l'intégration du système de transport artisanal dans les systèmes de transport en commun en respectant les principes clés d'établissement des systèmes de transport en commun ; 3) l'adoption éventuelle des contrats basés sur la performance dans le cadre des opérations et de la fourniture des services de transport public ; 4) l'intégration des nouvelles technologies et la capitalisation sur les technologies existantes afin de contribuer à la professionnalisation des systèmes de transport artisanal.

Résultat 4 : AMÉLIORER - Aider les décideurs urbains et le personnel technique à acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour prendre les mesures préliminaires en vue de l'adoption et de la mise en œuvre des mesures clés nécessaires à l'amélioration des conditions de circulation dans les villes des pays membres.

Résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
----------	-------------	------------------------

AMÉLIORER - Aider les décideurs urbains et le personnel technique à acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour prendre les mesures préliminaires en vue de l'adoption et de la mise en œuvre des mesures clés nécessaires à l'amélioration des conditions de circulation dans les villes des pays membres

Intégration des plans de transport fondés sur le concept EASI par au moins six pays

Rapports des pays

ANNEXE 1 : CADRE DE RÉSULTATS

Résultat intermédiaire 5	Indicateurs	Moyens de vérification
--------------------------	-------------	------------------------

Amélioration de la gestion et du contrôle du trafic dans les villes	Programme de gestion de la circulation et du stationnement lancé dans au moins deux pays	Rapports des pays
---	--	-------------------

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
----------	-------------	------------------------

- | | | |
|---|--|-----------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Directives visant à soutenir la planification et la mise en œuvre d'une gestion efficace du trafic et du stationnement• Promotion des meilleures pratiques pour les villes secondaires | <ul style="list-style-type: none">• Publication des directives pour la gestion du trafic• Publication d'un modèle pour les villes secondaires | Publications du SSATP |
|---|--|-----------------------|
-

Résultat intermédiaire 6	Indicateurs	Moyens de vérification
--------------------------	-------------	------------------------

TMU pour les villes secondaires : mise en lumière des meilleurs exemples de gestion des transports urbains dans les villes secondaires	Programme de gestion de la circulation et du stationnement lancé dans au moins deux pays	Rapports des pays
--	--	-------------------

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
----------	-------------	------------------------

- | | | |
|---|--|-----------------------|
| <ul style="list-style-type: none">• Directives visant à soutenir la planification et la mise en œuvre d'une gestion efficace du trafic et du stationnement• Promotion des meilleures pratiques pour les villes secondaires | <ul style="list-style-type: none">• Publication des directives pour la gestion du trafic• Publication d'un modèle pour les villes secondaires publiée | Publications du SSATP |
|---|--|-----------------------|
-

Réalisations en 2018

- L'étude intégrée TMU a lancé un diagnostic et une évaluation dans huit pays pilotes, ciblant les domaines clés de la gestion intégrée TMU et apportant un soutien aux autorités nationales en matière de gestion et de contrôle du trafic, en particulier dans les villes secondaires.
 - Les rapports intermédiaires ont été partagés avec les autorités responsables du système de développement et de transport urbain ainsi que les autres actionnaires concernés. Des forums nationaux ont ensuite été organisés dans les 8 pays pilotes afin d'examiner les conclusions et les recommandations du rapport, dont la plupart ont été validées. Chaque pays a présenté une feuille de route nationale pour la mise en œuvre des recommandations validées.
 - La deuxième étape de l'étude est actuellement en cours avec différents groupes de pays pilotes.
-

PILIER C : SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

Tableau 10. Pilier C : Cadre de résultats.

Objectif de haut niveau auquel le pilier contribue : Permettre à la Commission de l'Union africaine (CUA) et à la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA) d'inspirer les pays à réaliser les objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011-2020 et du Plan de sécurité routière pour l'Afrique 2011 –2020.

Objectif de haut niveau	Indicateurs	Moyens de vérification
Permettre à la Commission de l'Union africaine (CUA) et à la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) d'inspirer les pays à réaliser les objectifs de la Décennie d'action des Nations unies pour la sécurité routière 2011-2020 et du Plan de sécurité routière pour l'Afrique 2011-2020	Tels que définis dans les objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies et du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique, ainsi que dans les objectifs définis dans le cadre de l'ODD 3	Rapports des Nations Unies, du Groupe de la Banque mondiale (GBM), de la CUA, de la CEA, et des communautés économiques régionales (CER)

Résultat 1 : Amélioration de la capacité des pays africains à gérer et à suivre les performances

Résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
----------	-------------	------------------------

Amélioration de la capacité des pays africains à gérer et à suivre les performances

Résultat intermédiaire 1	Indicateurs	Moyens de vérification
--------------------------	-------------	------------------------

Meilleures connaissances et compréhension du statut et des perspectives pour la réalisation des objectifs de sécurité routière en Afrique

- Charte africaine de la sécurité routière adoptée par les ministres africains
- Observatoire régional de la sécurité routière mis en place dans une CER
- Concept de l'observatoire africain de la sécurité routière et élaboration d'une feuille de route préliminaire
- Stratégies d'évaluation et de suivi de la sécurité routière et des systèmes disponibles dans trois pays

ANNEXE 1 : CADRE DE RÉSULTATS

Résultat intermédiaire 2	Indicateurs	Moyens de vérification
--------------------------	-------------	------------------------

Proposition et accord sur un ensemble harmonisé d'indicateurs de performance en matière de sécurité routière pouvant être produits et publiés de manière durable dans tous les pays africains

- Charte africaine de la sécurité routière adoptée par les ministres africains
- Observatoire régional de la sécurité routière mis en place dans une CER
- Concept de l'Observatoire africain de la sécurité routière et élaboration d'une feuille de route préliminaire
- Stratégies d'évaluation et de suivi de la sécurité routière et des systèmes disponibles dans trois pays

Résultat intermédiaire 3	Indicateurs	Moyens de vérification
--------------------------	-------------	------------------------

Développement d'observatoires sous-régionaux et régionaux

- Charte africaine de la sécurité routière adoptée par les ministres africains
- Observatoire régional de la sécurité routière mis en place dans une CER
- Concept de l'Observatoire africain de la sécurité routière et élaboration d'une feuille de route préliminaire
- Stratégies d'évaluation et de suivi de la sécurité routière et systèmes disponibles dans trois pays

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
----------	-------------	------------------------

- Progrès suivis aux niveaux continental, régional et national dans la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique
- Analyse par pays de l'état d'avancement, des actions et des progrès

- Achèvement de l'évaluation des besoins en données
- Adoption des plans d'action visant à recueillir des indicateurs
- Élaboration de directives pour les systèmes de suivi des données

Publications et rapports d'avancement du SSATP

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
----------	-------------	------------------------

- Identification des besoins en données sur la sécurité routière nécessaires pour les observatoires
- Evaluation de la capacité et des besoins en matière de gestion des données de sécurité routière au niveau national, régional et continental
- Harmonisation des données de sécurité routière

Réalisations en 2018

- Proposition d'un ensemble minimum d'indicateurs régionaux harmonisés en matière de sécurité routière disponibles et pertinents au niveau national, régional et international. Ils ont été distribués à 30 pays, à qui on a demandé de communiquer les indicateurs minimums à inclure dans un système fournissant des informations pertinentes à utiliser au niveau national et international pour permettre des comparaisons valables. Le Botswana, l'Éthiopie, la Gambie, le Ghana, le Malawi, Maurice, l'Afrique du Sud, la Sierra Leone, le Soudan du Sud et la Tanzanie ont répondu à la demande. Les indicateurs proposés ont été longuement discutés lors de réunions avec les autorités du Kenya, du Nigéria, du Bénin, du Cameroun et du Togo. En juillet 2018, dans le cadre de la réunion annuelle à Abuja, le pilier C a tenu une séance de groupe de travail pour discuter des indicateurs en présence des membres présents. Les membres ont convenu qu'une liste initiale de 44 indicateurs serait adoptée au niveau national et qu'ils seraient examinés et enrichis aux stades avancés.
- Les 20 et 21 février 2018, le programme de partenariat avec le Forum International des Transports, la Fédération internationale de l'Automobile et la Banque mondiale, par l'intermédiaire du Fonds mondial pour la sécurité routière, a organisé un atelier sur la création d'un observatoire régional de la sécurité à Dakar. Les moyens d'accélérer la mise en place des éléments clés de l'observatoire ont été abordés, notamment : 1) conception d'une structure de gouvernance ; 2) sélection des organisations hôte potentielles ; 3) développement des canaux de communication, à savoir le site Web et 4) définition de l'ensemble minimal normalisé d'indicateurs. Il a été convenu que tous les pays intéressés continueraient à travailler sur les statuts et la structure du RSO pour approbation et signature lors du premier Forum sur la sécurité routière en Afrique, prévu du 13 au 15 novembre 2018 à Marrakech.
- Un autre atelier sur les Observatoires de la sécurité routière s'est tenu à Abuja (Nigéria) en juillet 2018 et a réuni des représentants de 29 pays membres. Les membres présents ont convenu des variables minimales proposées relatives aux accidents, dont d'autres indicateurs relatifs aux accidents et à la mobilité, pertinents pour la sécurité et parfaitement alignés sur les approches de la Décennie pour l'action des Nations Unies et l'approche « Système sûr ». Au cours de l'atelier, trois groupes ont été créés pour aider à la préparation de l'atelier ARSO, notamment : 1) le comité directeur de transition, 2) le groupe de travail de transition sur la gouvernance et 3) le groupe de travail sur l'élaboration d'un plan de travail.
- L'atelier de l'OASR a eu lieu en novembre au Maroc avec la participation de représentants de 31 pays membres africains. Au cours de l'atelier, un plan de travail de l'observatoire pour la période 2019-2021 a été examiné et approuvé, une liste finale des variables de données d'accident a été validée et des statuts provisoires de l'observatoire élaborés. Lors des discussions relatives à la structure de gouvernance et à l'emplacement privilégiés du secrétariat de l'Observatoire, un consensus s'est dégagé sur le fait que le programme relève de l'Union africaine. Afin de faire avancer le processus et la prise de décision, une structure de gouvernance renouvelée (de transition) a également été convenue avec l'intégration des trois membres des groupes de travail de transition dans un seul comité directeur. Ce comité directeur transitoire est composé de dix représentants de l'AMC et d'un président.

ANNEXE 1 : CADRE DE RÉSULTATS

Résultat 2 : Promotion de la formulation et de la mise en œuvre efficaces des politiques et des stratégies en matière de sécurité routière au niveau national et régional

Résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
Promotion de la formulation et de la mise en œuvre efficaces des politiques et des stratégies en matière de sécurité routière au niveau national et régional	Stabilisation en termes d'accidents enregistrés dans trois pays	Rapports globaux et rapports de pays
Résultat intermédiaire	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> • Politiques et stratégies nationales en matière de sécurité routière mieux alignées sur les objectifs de la Décennie d'action des Nations Unies et des Plans d'action pour la sécurité routière en Afrique • Mise en œuvre d'interventions à fort impact en matière de sécurité routière 	<ul style="list-style-type: none"> • Adoption par trois pays des stratégies reflétant le Plan d'action pour la sécurité routière en Afrique • Signalisation de mesures sur des interventions à fort impact en matière de sécurité routière par cinq pays • Préparation de stratégies en matière de sécurité routière par trois pays/villes 	Rapports de pays
Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none"> • Examen des politiques et stratégies existants des pays et identification des modifications requises pour mieux s'aligner sur la Décennie d'action des Nations Unies • Évaluation des capacités et institutions en matière de sécurité routière et identification des besoins dans les villes sélectionnées pour l'élaboration de politiques et de stratégies afin de faire progresser les stratégies de sécurité routière en milieu urbain • Renforcement des capacités en matière de sécurité routière pour l'élaboration de politiques et de stratégies dans les villes 	<ul style="list-style-type: none"> • Élaboration de stratégies de sécurité routière par trois pays. • Élaboration d'un guide pratique pour la politique de sécurité routière en milieu urbain. 	Rapports de pays

Réalisations en 2018

- Soutien de la ville d'Accra dans l'élaboration de sa stratégie de sécurité routière qui se concentrera davantage sur les possibilités directes de réformes par la municipalité, ainsi que sur la réflexion et la défense de réformes nationales dépassant le cadre du pouvoir opérationnel de celle-ci. Deux missions sur le terrain ont été effectuées en janvier et avril 2018 pour aider le maire et la ville et les parties prenantes à élaborer les éléments essentiels d'une stratégie. Un projet de rapport destiné à l'examen des parties prenantes est en cours de finalisation.
- Achèvement et soumission pour examen au ministère des Transports et à l'agence nationale de la sécurité routière du projet de stratégie de sécurité routière pour la Côte d'Ivoire. Cette stratégie décrit une combinaison de mesures institutionnelles/politiques et physiques permettant de remédier aux faiblesses identifiées au niveau des capacités, résultant de l'exercice d'évaluation des besoins. Il inclut également un examen des actions en cours avec des propositions d'amélioration et recommande de nouvelles mesures. Les commentaires du gouvernement sont attendus avant la finalisation du projet de stratégie et du plan de mise en œuvre associé avant la fin du premier trimestre de 2019.

Résultat 3 : Stimulation de bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière.

Résultat	Indicateurs	Moyens de vérification
Stimulation de bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière.	<ul style="list-style-type: none"> • Augmentation du nombre de pays d'Afrique subsaharienne dotés d'une agence intersectorielle responsable pleinement habilitée • Soutien au développement d'institutions fortes axées sur la sécurité routière 	Données collectées par <i>Global Status Report</i> et profils de pays de la FIA

Résultat intermédiaire	Indicateurs	Moyens de vérification
Cadre réglementaire en place pour chaque type de service logistique : services de camionnage, exploitants de terminaux, voies de navigation intérieure, agences de contrôle (douanes), guichets uniques	<ul style="list-style-type: none"> • Deux nouveaux pays décident de créer des agences responsables • Deux pays décident d'accroître la visibilité de leur agence principale • Organisation des agences responsables établies dans une sous-région • Réseau de législateurs pour la sécurité routière mis en place 	

ANNEXE 1 : CADRE DE RÉSULTATS

Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
<ul style="list-style-type: none">• Directives opérationnelles pour les agences responsables en matière de sécurité routière, comprenant un examen de l'état d'avancement de la mise en place d'agences responsables en matière de sécurité routière par les pays africains et des critères d'évaluation de leur efficacité• Plan de développement des capacités préparé pour les agences responsables de la sécurité routière• Notes de politique sur la création d'agences chefs de file et sur l'amélioration de la visibilité des agences chefs de file et des agences de financement• Note d'orientation sur la création d'une organisation régionale des agences chefs de file	<ul style="list-style-type: none">• Production de directives• Évaluations de la capacité terminées• Identification d'un secrétariat régional pour l'organisation de l'agence régionale responsable	Rapports au niveau national et mondial

Réalisations en 2018

- Soutien au gouvernement du Sénégal dans l'élaboration d'un cadre juridique pour établir une agence responsable autonome en matière de sécurité routière. Le consultant juridique chargé d'élaborer le projet de décrets et les lois portant sur la création de l'agence a achevé ses travaux. L'équipe du SSATP a participé à un atelier d'une journée à Dakar dont l'objectif était d'examiner les projets de propositions de lois et de décrets. Les participants, issus de toutes les principales parties prenantes œuvrant dans le domaine de la sécurité routière, ont approuvé les principales recommandations concernant : (i) la création légale de l'entité (Autorité de la sécurité routière) ; (ii) la garantie d'un financement adéquat en faveur de l'entité ; (iii) la garantie que l'organigramme est adéquat et que l'expertise est appropriée ; et (iii) des mesures d'accompagnement sont en place pour une mise en œuvre effective et efficace. Un atelier de plaidoyer de haut niveau a ensuite été organisé dans les bureaux de la Banque mondiale en mai pour sensibiliser et plaider en faveur du soutien du décret par les législateurs et les décideurs. Les projets de loi et les décrets définitifs ont été soumis au gouvernement, qui les soumettra également pour examen au Parlement national.
- Soutien du projet de transport intégré à Freetown de la Banque mondiale en collaborant avec l'autorité de la sécurité routière de la Sierra Leone (SLRSA) sur des initiatives de renforcement des capacités en matière de sécurité routière et l'adoption de travaux politiques appropriés. L'équipe du SSATP s'est rendue à Freetown pour discuter des possibilités en matière de renforcement des capacités à soutenir dans le cadre du projet. Ils ont également reconnu la possibilité d'aider à l'élaboration d'une stratégie globale de sécurité routière à vocation urbaine.

- Collaboration avec l'organisme principal de la sécurité routière au Kenya, l'Autorité nationale des transports et de la sécurité (NTSA), afin de renforcer sa capacité à s'acquitter de son mandat. Des plans en cours d'élaboration visent à préparer une série de documents d'orientation qui plaideront en faveur d'une nouvelle sécurité routière parmi les législateurs. Elle devra être prise en compte lors de la rédaction d'un nouveau projet de loi qui habilitera le mandat institutionnel de l'agence principale.

Résultat 4 : Meilleure intégration des politiques et des interventions en matière de sécurité routière dans les aménagements routiers financés par des fonds locaux et externes

Réalisation	Indicateurs	Moyens de vérification
Meilleure intégration des politiques et des interventions en matière de sécurité routière dans les aménagements routiers financés par des fonds locaux et externes	Utilisation efficace par les partenaires de développement, les fonds routiers et les municipalités des directives visant à améliorer l'efficacité de leur soutien à la sécurité routière	Données collectées par les pays et les partenaires de développement
Résultat intermédiaire	Indicateurs	Moyens de vérification
Renforcement des capacités des partenaires de développement, des fonds routiers et des municipalités pour améliorer l'efficacité de leur soutien à la sécurité routière	<ul style="list-style-type: none"> • Confirmation de l'utilisation des directives du SSATP • Mise en place d'un réseau de législateurs de la sécurité routière pour l'Afrique 	Données des pays et rapports des partenaires de développement
Produits	Indicateurs	Moyens de vérification
Directives sur la manière dont les partenaires de développement peuvent améliorer le soutien à la sécurité routière par le biais d'investissements, sur la manière de rendre plus efficace le financement local de la sécurité routière et sur la manière d'intégrer la sécurité routière dans les projets de voirie urbaine	<ul style="list-style-type: none"> • Examen des portefeuilles de projets des partenaires de développement et préparation de lignes directrices axées sur les résultats • Collaboration avec l'AFERA pour soutenir les stratégies d'intégration de la sécurité routière dans l'entretien des routes dans le cadre de son dialogue avec les agences routières • Développement de directives 	Décisions prises par les pays

Réalisations en 2018

- Création d'un programme de leadership pour la sécurité routière en Afrique dans le but de développer les capacités et les compétences en leadership pour la planification, la mise en œuvre, la gestion et les opérations de sécurité routière au sein de diverses agences multisectorielles impliquées dans la sécurité routière.
 - À Dakar, du 28 mai au 1er juin 2018, en partenariat avec le GRSF, l'ONU et l'Université de Delft, le SSATP a organisé la première formation au leadership en matière de sécurité routière en Afrique. La formation a été conçue pour combler les lacunes des compétences en matière de sécurité routière parmi les décideurs politiques, les personnes influentes dans le secteur, les responsables politiques des agences de transport et de la santé au niveau national, provincial/de l'État, ainsi que d'autres parties prenantes impliquées dans les questions relatives à la sécurité routière.
-

ANNEXE 2 : DÉCLARATION MINISTÉRIELLE DU FORUM AFRICAIN SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1ER FORUM AFRICAIN SUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE 13-15 NOVEMBRE 2018 MARRAKECH

Déclaration

Nous, ministres africains, qui avons participé au 1er forum africain sur la sécurité routière qui s'est tenu à Marrakech du 13 au 15 novembre 2018, avons adopté la déclaration du Forum de Marrakech.

1. LES MINISTRES ONT ANALYSÉ LES

FAITS : Avec seulement 2,3 % des véhicules, soit le niveau de motorisation le plus faible au monde, l'Afrique affiche le taux de mortalité routière le plus élevé au monde, avec 26,6 pour 100 000 habitants. La mortalité routière moyenne dans les pays de l'OCDE est de 8 décès pour 100 000 habitants. Cela se traduit par 650 décès par jour, dont la moitié sont des piétons, des cyclistes et des motocyclistes. En conséquence, les accidents de la route sapent la jeunesse africaine et la population en âge de travailler, mais privent également le continent de précieuses ressources qui, au lieu d'être destinées au traitement et à la prise en charge des conséquences des accidents, pourraient être utilisées pour sa croissance et son développement. Entre 1990 et 2013, le nombre de décès par accident de la route a augmenté de 89 %. On s'attend à ce que les traumatismes routiers en Afrique s'aggravent encore, le nombre de décès devant doubler d'ici 2030 par rapport à 2015.

2. LES MINISTRES ONT CONVENU QUE :

Il est nécessaire que l'Afrique devrait renverser ces tendances. Les pays doivent maintenant mettre en œuvre des politiques et des stratégies efficaces en matière de sécurité routière afin d'atténuer l'épidémie de morts et de blessés graves sur la route.

3. LES MINISTRES SE SONT ENGAGÉS À PRENDRE LES MESURES SUIVANTES AU COURS DE L'ANNÉE CIVILE 2019 :

- Examiner et éventuellement mettre à jour le cadre législatif et réglementaire du secteur des transports, afin de s'assurer que des dispositions complètes en matière de sécurité routière sont prises en compte ;
- Élaborer des politiques saines et des stratégies efficaces, assorties de plans d'action appropriés ;
- Créer des agences responsables de la gestion de la sécurité routière (pour les pays qui ne l'ont pas encore fait) ;
- Allouer un financement adéquat aux activités de sécurité routière ;

- Promouvoir l'adoption de réglementations pour l'importation de véhicules plus respectueux de l'environnement, plus sûrs et plus efficaces, y compris les véhicules d'occasion ;
- Encourager les pays à donner la priorité au développement de leur système d'enregistrement des faits et statistiques de l'état civil avec la participation de toutes les parties prenantes et partenaires internationaux ;
- Encourager les pays à promouvoir le partenariat avec la société civile en tant qu'acteur clé de la mise en œuvre de la stratégie nationale de sécurité routière.

4. LES MINISTRES ONT RECONNU qu'il n'était pas possible d'améliorer efficacement la sécurité sans un financement important. Ce financement est parfaitement justifié par les rapports avantages/coûts des actions de sécurité routière fondées sur des preuves, ainsi que par les coûts humains, sociaux et économiques des accidents.

5. PAR CONSÉQUENTS, LES MINISTRES SE SONT DONC ENGAGÉS à financer tous les aspects de la sécurité routière, au-delà du financement des coûts opérationnels des agences responsables de la sécurité routière : infrastructure, sécurité des véhicules, gestion de la vitesse, véritable changement de comportement et soins post-accident.

6. LES MAIRES SE SONT ENGAGÉS À : Une croissance économique soutenue (environ 5 % en moyenne) dans la plupart des pays africains entraîne une croissance sans précédent de l'urbanisation (4,5 %) et de la motorisation dans leurs villes. 472 millions de personnes vivent dans des zones urbaines en Afrique et ce nombre devrait doubler au cours des 25 prochaines années. La congestion routière et les accidents de la route sont parmi les problèmes de cette urbanisation rapide résultant de l'exode rural et de la croissance démographique. La congestion routière coûte environ 850 milliards USD et les accidents de la route environ 518 milliards USD. Avec une moyenne de 70 % du parc total de véhicules enregistrés dans les centres urbains, l'Afrique supporte une grande part de ce fardeau financier. L'exposition aux accidents de la route augmente rapidement. Les décès sont en augmentation dans nos villes du fait de l'accroissement de la population dans des villes en expansion, où la croissance n'est pas accompagnée d'une augmentation des services de transport durable. Les piétons et cyclistes sont les plus vulnérables et incluent notamment les jeunes (15-24 ans). Le SSATP a partagé ses expériences avec Addis et Accra. En fait, aux côtés de l'Initiative Bloomberg sur la sécurité routière

mondiale, le SSATP a soutenu les administrations des villes d'Accra et d'Addis-Abeba pour s'attaquer au problème. Il a entamé ce travail avec la ville d'Addis-Abeba en 2016, en l'aidant à préparer une stratégie de sécurité routière pour guider ses efforts jusqu'en 2030. Le SSATP poursuit également ce travail avec l'Assemblée métropolitaine d'Accra en 2018. En fait, le maire de Accra a lancé la stratégie de sécurité routière d'Accra 2018-2030 le mardi 30 octobre. Forts de ces expériences, les maires se sont engagés à :

- Assurer une utilisation équitable des espaces publics et des trottoirs sur les voies urbaines pour tous les usagers de la route, en mettant un accent particulier sur la sécurité des piétons ;
- Promouvoir les systèmes de transport de masse pour favoriser la préférence transports en commun aux voitures particulières ;
- Créer des voies réservées aux vélos et aux motos ;
- Diriger au niveau local la prise en charge des campagnes de sensibilisation et de l'application de la loi.

7. CONCERNANT L'OBSERVATOIRE AFRICAIN DE LA SÉCURITÉ :

Au cours de la réunion du Comité technique spécialisé (CTS) de l'Union africaine sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales, l'énergie et le tourisme (TITIET) à Lomé, les ministres africains ont demandé à leurs partenaires de soutenir la CUA dans l'établissement d'un minimum d'indicateurs en matière de sécurité routière menant à conceptualisation de l'Observatoire africain de la sécurité routière (OASR). Lors des ateliers organisés à Dakar en février 2018 et à Abuja en juillet 2018, les pays participants ont mis en place les outils et instruments nécessaires à la création de l'Observatoire africain de la sécurité routière (OASR). Du 13 au 15 novembre à Marrakech, les pays africains se sont réunis pour discuter et conclure sur la proposition de gouvernance (y compris les statuts) et sur le plan de travail initial de l'observatoire. Les partenaires et les donateurs sont invités à soutenir cette initiative et tous les pays africains à rejoindre l'OASR, conformément aux statuts établis. On s'attend à ce que l'OASR soit adopté selon les procédures de l'Union africaine. Une réunion à Addis-Abeba du 19 au 23 novembre 2018 amorcera ce processus d'examen.

ANNEXE 3 : DÉCLARATION DU 8^{ÈME} SOMMET D'AFRICITÉS



DÉCLARATION D'AFRICITÉS-8

« **La transition vers des villes et des territoires durables, le rôle des collectivités territoriales d'Afrique** » : voici le thème du 8e sommet de l'Africités tenu à Marrakech, au Maroc du 20 au 24 novembre 2018. Le nombre de participants à ce sommet s'est élevé à 4 500 personnes. Parmi les participants figuraient des maires, des ministres, des partenaires de développement et des Institutions africaines et Internationales ainsi que des associations provenant de tous les secteurs en Afrique et dans le monde.

Ce Sommet a permis de mobiliser les communautés, les autorités locales et leurs partenaires en faveur d'un développement durable inclusif et transformateur en Afrique.

Lors de ce Sommet, les autorités locales ont également confirmé leur soutien aux agendas continental et mondial, dont l'agenda 2063 de l'Union Africaine, et aux cinq grandes priorités « High 5 » de la Banque Africaine de Développement et se sont engagés à la réalisation des buts, objectifs, engagements ainsi qu'à la déclaration de ces ordres du jour parmi d'autres notamment :

- i. Les ODD 2030 avec pour objectifs de mettre fin à la pauvreté, d'axer le soutien sur une croissance inclusive et sur le bien-être, sans laisser personne pour compte et reconnaître les rôles des districts et des autorités locales, le rôle des zones urbaines et des zones rurales, le rôle des hommes, des femmes, des jeunes, et des organisations de la société civile comme des partenaires essentiels du développement.
- ii. Le Nouveau programme pour les villes 2036, reconnaît la nécessité de fournir les ressources suffisantes aux autorités locales et régionales et les capacités pour qu'elles puissent accomplir leurs rôles dans la réalisation des buts de développement durable, notamment leur donner l'accès direct aux fonds internationaux et des crédits pour les activités visant à atténuer les effets du changement climatique, ainsi qu'une meilleure capacité à gérer les terres et les finances, les taxes, la planification etc.
- iii. L'objectif principal de l'Accord de Paris est d'intensifier la réponse planétaire à la menace du changement climatique en maintenant l'augmentation de la température mondiale bien en dessous de 2°C, et de mener des efforts encore plus poussés pour limiter cette hausse à 1,5°C au-dessus des niveaux préindustriels. L'Agenda de l'Union Africaine 2063 a pour vision : « Afrique intégrée, prospère et pacifique, dirigée par ses propres citoyens, et représentant une force dynamique sur la scène mondiale » et fournit un cadre de stratégie pour une transformation socio-économique du continent sur les 50 prochaines années. Il se base sur, et vise à accélérer la mise en œuvre des initiatives du passé au niveau national, régional et continental pour une croissance réelle inclusive et transformatrice, accompagnée d'un développement socio-économique durable, équitable, rapide et résilient.

Le 8^e Sommet d'Africités a avant tout offert de nombreuses occasions aux gouvernements locaux, aux partenaires de développement, aux organisations de la société civile d'explorer conjointement et de convenir des stratégies d'innovations pour la transformation de l'avenir des villes et des territoires africains, en tenant compte du contexte et de la situation en Afrique afin de mettre en exergue les dimensions de la transition des changements en cours.

ANNEXE 3 : DÉCLARATION DU 8^{ÈME} SOMMET D'AFRICITÉS

Nous, les maires, gouverneurs, conseillers, femmes leaders élues, fonctionnaires, membres des parlements, sénateurs, organisations de la société civile, universitaires, le secteur privé et la communauté internationale nous engageons à :

- Partager l'aspiration commune de transformer les villes et les territoires africains en places où tout citoyen y vivra dans le confort, la paix et la sécurité ;
- Comprendre que nous sommes capables de transformer le monde à travers une dimension locale, à travers une gouvernance renouvelée, engageant la population dans une série d'actions, à sa place et ensemble ;
- Comprendre que la transition vers des villes et territoires durables n'est pas une option mais un impératif ;
- Mettre en œuvre l'Agenda 2063 de l'Union Africaine qui crée une vision de l'Afrique que nous voulons pour nous-mêmes et pour nos enfants ;
- Renforcer le réseau africain des femmes localement élues au niveau régional et national ;
- Adopter l'Agenda de développement africain et mondial, basé sur la mise en œuvre des objectifs de développement durable et du Nouveau Programme pour les villes, qui tous deux visent à transformer les vies des générations présentes et à venir dans nos villes et territoires.

Nous demandons aux Gouvernements africains de :

- A.** Promouvoir la décentralisation afin de veiller à une bonne gouvernance, appuyer les villes et territoires à la réalisation de leurs mandats par un appui financier et en ressources humaines demandé pour la prestation de services ;
- B.** Élaborer des politiques qui permettront aux citoyens de bénéficier de prestations de services efficaces dans leur ville et territoire respectifs ;
- C.** Mettre en place des législations favorables à la promotion d'une gouvernance locale participative et tenant compte des questions de genre et par le biais de l'intégration des questions de genre dans le processus de la planification et de la budgétisation ;
- D.** Mobiliser les ressources pour développer la capacité nécessaire pour la transition vers des villes et des territoires durables en Afrique ;
- E.** Encourager les partenaires à traduire en action les informations et les connaissances apprises en faveur de villes et territoires durables.



AFRICITÉS 2018 : DÉCLARATION DES MAIRES ET AUTORITÉS LOCALES

Nous, maires et autorités locales d'Afrique, réunis dans le cadre de la 8e édition du Sommet des Africités à Marrakech dans le Royaume du Maroc du 20 au 24 novembre 2018, sous le Haut patronage de Sa Majesté , le Roi Mohammed VI du Royaume du Maroc sous le thème : « **La transition vers des villes et des territoires durables : le rôle des collectivités territoriales d'Afrique** ».

Connaissant et reconnaissant la Charte africaine des valeurs et principes de la décentralisation, de la gouvernance locale et du développement local et la Charte de la fonction publique et de l'administration de l'UA et reconnaissant qu'il y a seize mille cent quatre-vingt-six (16 186) collectivités territoriales nationales comprenant quinze mille cinq cent trente-six (15 536) communes principales (de base ou à la base), cent trente-cinq (135) collectivités intermédiaires et cinq cent quinze (515) collectivités de niveau supérieur (Régions, États fédéraux, provinces, etc.).

Reconnaissant également que les processus de décentralisation en Afrique ne sont pas uniformes et que même au sein des sous-régions, les états, les formes et la mise en œuvre de la décentralisation varient. Cela est dû à la souveraineté et à la diversité des pays. Le nombre de structures/collectivités territoriales, les types de ces structures et leurs tailles varient d'un pays à l'autre et ils ne sont pas déterminés par le taux d'urbanisation ;

Reconnaissant également le fait que les processus de décentralisation en Afrique se déroulent dans le contexte particulier de la mondialisation, de l'urbanisation, de la transition démocratique et politique, de la transition économique et sociale, géopolitique, culturelle et écologique et du changement climatique ;

En ce qui concerne la gouvernance, un effort particulier doit être fait pour rendre les niveaux inférieurs de gouvernement plus démocratiques. Il a été noté qu'il existe encore des éléments de contrôle par le centre. Plus de la moitié des administrations territoriales (75 %) opèrent dans des environnements hostiles ou peu favorables à la décentralisation, ce qui laisse peu de marge de manœuvre, voire aucune, à ces administrations.

Compte tenu des taux élevés de croissance démographique et d'urbanisation, le processus de décentralisation est complexe, entraînant des inégalités (y compris les inégalités entre les sexes), la pauvreté , l'exclusion sociale, les migrations et le sort des migrants, ainsi que d'autres dépravações affectant actuellement les populations urbaines et affaiblissant de plus en plus leurs conditions de vie et poussant certains jeunes à chercher un avenir ailleurs. Cela crée également une augmentation des conflits, de la violence et des atteintes à la paix et à la sécurité, qui nuisent à la transition vers le développement durable.

Avec cette transition démographique, le continent devra se transformer pour faire face à ces nouveaux défis. Par conséquent, pour soutenir le processus d'urbanisation, les collectivités territoriales devront planifier le nombre croissant de jeunes, de personnes vulnérables et la forte demande de services publics, l'informalisation croissante, l'exclusion, la marginalisation et l'appauvrissement. Sans une planification adéquate de la part des administrations infranationales, cela pourrait entraîner des risques élevés de fragilité et une explosion des disparités sociales et spatiales ;

ANNEXE 3 : DÉCLARATION DU 8^{ÈME} SOMMET D'AFRICITÉS

Reconnaissant le fait que la mondialisation modifiera la nouvelle relation entre l'économie et l'espace ainsi que les stratégies qui soutiennent les entreprises et attirent les investissements. Des changements sont également attendus dans la manière dont les entreprises et les investissements sont réalisés au niveau national, infranational et local.

Reconnaissant le rôle important que jouent le gouvernement central et les collectivités territoriales dans le développement national, la compétitivité et l'avantage comparatif apportés par la mondialisation.

Rappelant que l'implication des collectivités au niveau infranational est la clé de la planification nationale puisque les collectivités territoriales sont à l'avant-garde de la planification du développement local ;

Rappelant et adoptant les approches et stratégies stipulées dans les agendas mondiaux (sur le changement climatique, les ODD, le Nouvel Agenda Urbain, l'Agenda 2063, etc.) et que le développement et le changement ont lieu au niveau spatial et *que des changements soudains et totaux se produisent et se matérialisent ensuite en abordant les principaux agendas mondiaux ;*

Affirmant les dispositions des agendas mondiaux de développement susmentionnés qui reconnaissent l'importance des territoires et le rôle des villes et des autorités locales en tant que partenaires au développement essentiels. *Les collectivités territoriales demandent donc un cadre institutionnel et politique réactif pour le fonctionnement et les initiatives auto-organisatrices, un nouveau pacte national renforçant leur légitimité et des stratégies tenant compte de l'amélioration des services publics, des exigences des populations et de l'efficacité allocative des politiques publiques.*

Nous reconnaissons que la mise en œuvre des recommandations d'Africités 8 sur le thème « **La transition vers des villes et des territoires durables : le rôle des collectivités territoriales d'Afrique** » doit être davantage axée sur les territoires et sur la transition vers le développement durable.

Rappelant les décisions prises par le Groupe de Haut Niveau de Chefs d'État et de Gouvernement lors de la réunion de juin 2014 à Malabo de l'UA, la direction de CGLU-Afrique, et le sommet UA-UE de chefs d'État organisé à Abidjan, en Côte d'Ivoire (29-30 novembre 2017) reconnaissant le rôle des collectivités locales dans le développement.

Nous sommes déterminés à créer un climat propice à l'harmonie sociale dans les territoires et à rejeter toute forme de discrimination, de stigmatisation et de xénophobie. Nous souhaitons également examiner toutes les questions liées à la migration et au sort des migrants, des jeunes, des chefs traditionnels et d'autres groupes.

Nous sommes convaincus que l'Afrique a une place légitime à occuper dans le monde d'aujourd'hui et de demain, à condition de pouvoir compter sur ses valeurs et identités culturelles profondes, pour inventer une nouvelle modernité associant démocratie et souveraineté, et en tant que Maires et collectivités locales d'Afrique sommes déterminés à prendre part à cet élan, prêts à prendre la responsabilité de mettre en œuvre **la transition vers des villes et des territoires durables**, afin que l'Afrique que nous souhaitons d'ici 2063 soit une Afrique ouverte sur le monde et fidèle à elle-même.



AFRICITÉS 2018 : LES 20 ANS D'AFRICITÉS

Les vingt ans d'Africités (1998-2018) s'inscrivent dans le contexte de l'histoire contemporaine de l'Afrique, en prenant en compte les différents agendas mondiaux et de façon plus spécifique, l'agenda 2063 de l'Union Africaine, un siècle après les indépendances, et en ayant comme perspective, pour 2030, les Objectifs de développement durable adoptés par les Nations Unies.

Depuis vingt ans, le mouvement des autorités locales et territoriales a gagné en visibilité et reconnaissance en Afrique et dans le monde. Africités est l'espace de rencontre continentale des élus territoriaux africains, et l'Afrique est le seul continent sur lequel se retrouvent périodiquement les élus de tous les pays. Durant cette période, la participation régulière des représentants des autorités locales venant d'Europe, d'Amérique latine, de l'Amérique du Nord et de l'Asie a confirmé la maturité du mouvement et sa considération par les organisations sœurs à travers le monde.

Lors du premier Sommet Africités, en janvier 1998, à Abidjan, Côte d'Ivoire, les relations entre les élus locaux et les représentants des États africains étaient tendues sur la question de la décentralisation et du transfert des ressources à la mesure des responsabilités transférées. Depuis, et grâce à la plateforme panafricaine de dialogue que constituent les Sommets Africités, la décentralisation et le développement des territoires sont reconnus part out comme une nécessité de la modernisation des États et de l'amélioration de la gouvernance des affaires publiques.

Pour autant, dans plusieurs pays du continent, l'affectation des ressources nécessaires pour le développement local, constamment revendiquée, n'a pas suivi l'attribution des responsabilités même si des progrès notables ont été notés. La définition de nouveaux rapports entre les autorités territoriales, les autorités nationales et les autorités supranationales à l'échelle de l'Union Africaine est à l'ordre du jour du Sommet Africités 2018. Pour la première fois la rencontre des ministres sera préparée par le Comité Technique Spécialisé n°8 de l'Union Africaine, qui regroupe les conférences des ministres en charge de la Fonction publique, du Développement urbain, des Collectivités territoriales et de la Décentralisation.

Au cours des deux décennies passées, les Sommets Africités ont poursuivi deux objectifs majeurs : définir des stratégies appropriées et partagées en vue d'améliorer les conditions de vie des populations au niveau local ; et contribuer à l'intégration, à la paix et à l'unité de l'Afrique à partir de la base. Les Sommets se sont donnés pour objectif de relier une compréhension rigoureuse des tendances futures probables avec un débat stratégique sur l'action à mener au niveau local et territorial.

Ce processus a comme objectif immédiat, de répondre à l'urgence de l'accès aux services de base, de logement, de mobilité et de transport, de sécurité, de résilience et de promotion des possibilités de développement des activités économiques et de l'emploi, et la reconnaissance des droits des femmes et des jeunes dans les politiques publiques. La naissance du mouvement REFELA a été une étape majeure pour asseoir cette reconnaissance. Les débats sur le changement climatique, sur la question migratoire et le futur des jeunes Africains se sont imposés comme des questions incontournables pour l'avenir du Continent !

ANNEXE 3 : DÉCLARATION DU 8^{ÈME} SOMMET D'AFRICITÉS

Les Sommets d'Africités se sont imposés comme l'espace de rencontre des élus locaux et territoriaux africains. Ils sont l'écho et le miroir des leaders des gouvernements locaux et régionaux qui administrent les 16 008 collectivités territoriales d'Afrique.

Dans sa dynamique et sa conception, dans chacune des cinq sous-régions d'Afrique, Africités concrétise un choix et une volonté. Il s'agit de renforcer le rôle des collectivités territoriales dans le développement du continent et de contribuer à construire l'Afrique à partir de ses collectivités. Africités a été un lieu d'élaboration et de production d'une pensée de l'Afrique locale, à partir des thèmes développés dans chacun des sommets.

Africités 1, à Abidjan en janvier 1998, avait pour thème : **Reconnaitre le rôle incontournable des collectivités locales dans le développement de l'Afrique.**

Africités 2, à Windhoek en mai 2000, avait pour thème : **Financer les collectivités locales africaines pour assurer le développement durable du continent.**

Africités 3, à Yaoundé, en décembre 2003, avait pour thème : **Accélérer l'accès aux services de base au sein des collectivités locales africaines.**

Africités 4, à Nairobi, en septembre 2006, avait pour thème : **Construire des coalitions locales pour atteindre les objectifs du millénaire pour le développement au sein des collectivités locales africaines.**

Africités 5, à Marrakech, en décembre 2009, avait pour thème : **La réponse des collectivités locales et territoriales africaines à la crise globale, promouvoir le développement local durable et l'emploi.**

Africités 6, à Dakar, en décembre 2012, avait pour thème : **Construire l'Afrique à partir de ses territoires : quels défis pour les collectivités locales ?**

Africités 7, à Johannesburg, en novembre 2015, avait pour thème : **Construire l'avenir de l'Afrique avec les peuples : la contribution des collectivités locales à l'Agenda 2063.**

Africités 8, à Marrakech, en novembre 2018 avait pour thème : **La transition vers des villes et territoires durables : le rôle des collectivités territoriales d'Afrique.**

Le Sommet Africités 8 est celui du vingtième anniversaire. Il s'inscrit dans un contexte international chargé, qui pèse fortement sur l'évolution africaine. Le nouveau contexte est en effet marqué par de grandes incertitudes. La crise globale et multiforme s'approfondit et les déséquilibres structurels se maintiennent. Une première interrogation, quant au futur, concerne la place de l'Afrique dans la mondialisation contemporaine et sa crise.

Le contexte est aussi caractérisé par une réorganisation géopolitique, économique, sociale et culturelle des différentes grandes régions du monde liées à leurs évolutions spécifiques. Une deuxième interrogation concerne les spécificités de l'évolution de l'Afrique parmi les grandes régions du monde.

Les dernières décennies ont été marquées par les contradictions liées à la dynamique de la démocratisation à l'échelle mondiale. Une troisième interrogation concerne les formes que prendra la démocratisation à l'échelle de l'Afrique. Et quel rôle devront y jouer les collectivités locales et territoriales ?

L'entrée par les territoires permet de repenser et redéfinir la dynamique de l'intégration et de l'unité africaine. Avec la décentralisation et la création des ensembles régionaux, la gouvernance publique devient plus complexe. Une quatrième interrogation concerne l'articulation des différents niveaux de gouvernance : l'échelle du continent africain, l'échelle des cinq sous-régions du continent africain, l'échelle nationale des États africains, et l'échelle des collectivités locales et territoriales. L'entrée par les territoires permet également de relier les populations, les cultures, les activités, les écosystèmes et les institutions. La mondialisation tente de diffuser un même modèle de développement uniforme qui, manquant de diversité, n'est pas durable du point de vue des écosystèmes et qui n'est pas acceptable du point de vue de l'équité et la morale. Une cinquième interrogation concerne la possibilité pour l'Afrique de se donner des modes de développement endogènes et de transformation des sociétés africaines qui soient plus durables, plus intègres plus solides et plus justes.

Au cours de ses vingt années d'existence, les huit sommets Africités ont contribué à accompagner l'émergence du

mouvement municipal en Afrique ; soutenir le renforcement des capacités des associations de maires et autorités locales africaines ; construire et accompagner le mouvement mondial des maires et des élus locaux ; contribuer à la construction de l'Union Africaine à partir du local ; renouveler les formes de représentation et du politique à travers le processus de décentralisation et les renforcements des États ; organiser la plus grande rencontre africaine des représentants des élus et des collectivités territoriales ; renforcer les capacités techniques financières et humaines des collectivités locales et territoriales et le partage des pratiques innovantes ; assurer le plaidoyer en donnant la priorité aux besoins fondamentaux des citoyens et l'impulsion des mécanismes pour y apporter des réponses ; prendre en compte la contribution à la presse de la dimension locale dans les institutions africaines au sein de l'Union Africaine et des Nations Unies ; aider à construire la parole municipale et à créer un débat à partir des thèmes traités successivement dans les sommets Africités au cours des vingt dernières années ; et prendre en compte les défis contemporains en prenant conscience des changements de paradigme autour de la transition des villes et des territoires durables.

Le 8^{ème} Sommet a abordé le rôle des collectivités territoriales d'Afrique par rapport aux changements de la période et à la transition que le continent aborde, en traitant les cinq thèmes majeurs : les droits des femmes ; l'urgence climatique ; les jeunes ; les migrants ; les politiques et stratégies locales.

Les 8 000 participants, dont plus de 3 000 élus des 16 008 collectivités locales et territoriales africaines, ont démontré la vitalité de l'Afrique locale et sa volonté de contribuer à la construction de l'Afrique de demain.

