



**SSATP**  
Programme de politiques  
de transport en Afrique

93770



# SSATP Rapport Annuel

# 2013

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized

Public Disclosure Authorized





# **SSATP** – Rapport Annuel 2013

Le SSATP est un partenariat international qui a pour mission de promouvoir la réforme et le développement des capacités dans le secteur des transports en Afrique.

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

\* \* \* \* \*

Le SSATP est un partenariat regroupant :

40 pays d'Afrique: Angola, Bénin, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République de Cabo Verde, République centrafricaine, République démocratique du Congo, Rwanda, Sénégal, Sierra Leone, Soudan du Sud, Swaziland, Tanzanie, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe

8 Communautés économiques régionales : CEDEAO, CAE, CEEAC, CEMAC, COMESA, IGAD, SADC & UEMOA

2 institutions africaines : la CEA, l'UA/NEPAD

Les partenaires de financement du Deuxième plan de développement: Commission européenne (principal bailleur de fonds), Autriche, France, Norvège, Suède, Royaume-Uni, Banque islamique de développement, Banque africaine de développement et Banque mondiale (institution d'accueil)

De nombreuses organisations régionales publiques et privées

\* \* \* \* \*

Le SSATP remercie les pays membres et partenaires de leurs contributions et de leur appui.

\* \* \* \* \*

Le présent ouvrage est un produit du SSATP établi par un auteur indépendant. Les observations, interprétations et conclusions exprimées ici ne reflètent pas nécessairement celles du SSATP ou de la Banque mondiale. Le SSATP ne garantit pas l'exactitude des données citées et autres informations indiquées sur les cartes de cet ouvrage n'impliquent pas de la part du SSATP ou de la Banque mondiale un jugement sur le statut légal d'un territoire, ni l'approbation ou l'acceptation de ces frontières.

© Janvier 2015. La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Le Groupe de la Banque mondiale 1818 H Street, NW Washington DC 20433 États-Unis

Le texte de cet ouvrage peut être reproduit intégralement ou partiellement et sous toute forme dans un but éducatif ou non lucratif, sans autorisation spéciale, à condition qu'une citation de la source soit faite. Les demandes d'autorisation de reproduire des parties dans le but de les revendre ou de les commercialiser doivent être soumises au Responsable du Programme, à l'adresse indiquée ci-dessus. Le SSATP encourage la diffusion de ses travaux et, en règle générale, accorde rapidement son autorisation. Le Responsable du SSATP apprécierait de recevoir une copie de la publication utilisant le présent ouvrage comme source, envoyée à l'adresse ci-dessus.



Austrian  
Development Cooperation

NORWEGIAN MINISTRY  
OF FOREIGN AFFAIRS



## TABLE DES MATIERES

Acronymes	v
Message du Président du Conseil d'Administration du SSATP	vii
Introduction	1
Formulation de politiques mieux informées	5
Aperçu des résultats	17
Une base pour l'avenir	29
Rapport financier	33
Annexe	37



## ACRONYMES

AFD	Agence française de développement
ASTF	Forum africain pour un transport durable
BAD	Banque africaine de développement
BHNS	Bus à haut niveau de service
BID	Banque islamique de développement
CE	Commission européenne
CEDEAO	Commission économique des Etats d'Afrique de l'Ouest
CENUA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CER	Communauté économique régionale
CICOS	Commission Internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha
CUA	Commission de l'Union africaine
DP2	Second plan de développement du SSATP (2009–2014)
DP3	Troisième plan de développement du SSATP (2015–2018)
EASI	Permettre, Eviter, Remplacer, Améliorer
FESARTA	Fédération des Associations de Transporteurs routiers d'Afrique de l'Est et australe
IRU	Union internationale des transports routiers
KGGTF	Fonds fiduciaire coréen pour la croissance verte
MDTF	Fonds fiduciaire multi-bailleurs de fonds
ODD	Objectifs de développement durable
ONU-Habitat	Programme des Nations Unies pour les établissements humains
PGPTS	Stratégies de transport en faveur des pauvres et de la croissance
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
PPP	Partenariat public-privé
REC TCC	Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales
RSLA	Agence chef de file de la sécurité routière
SAFETE	Fonds sud-africain pour l'énergie, le transport et les industries extractives
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie de la Confédération suisse
SIDA	Agence suédoise de coopération internationale au développement
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
S&E	Suivi & Evaluation
TF	Fonds fiduciaire
TFF	Fonds pour la facilitation des échanges
TSDMS	Système de gestion des données du transport
UK AID	Département pour le Développement international du Royaume-Uni





## MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU SSATP



Ceci est mon troisième rapport annuel en tant que Président du Conseil d'Administration du Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) et le dernier qui fasse état des réalisations du programme dans le cadre de son Second Plan de Développement (DP2). Ce plan a constitué le cadre stratégique qui a guidé les activités du SSATP au cours des cinq dernières années. L'occasion est donc sans doute opportune d'élargir la perspective au-delà de l'année écoulée et de réfléchir brièvement sur ce que la période du DP2 a représenté pour le Programme.

La mission du SSATP est de faciliter l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités dans le secteur des transports en Afrique. Une fonction essentielle à la réalisation de la mission du SSATP est la production de connaissances. Le SSATP réalise en effet des travaux analytiques sur les bonnes pratiques et des études de cas, élabore des méthodologies et publie des directives à l'attention des pays, leur fournissant des outils, des données et des approches pour l'élaboration de politiques efficaces. Ceci est complété par des initiatives pour renforcer la capacité des pays et institutions régionales en Afrique à élaborer et mettre en œuvre les politiques de transport nécessaires.

Tout en gardant cette double fonction au centre du mode de fonctionnement du SSATP au cours du DP2, le Programme a progressivement rééquilibré ses interactions avec les pays et les Communautés économiques régionales (CER) en Afrique, pour inclure des activités de plaidoyer et d'application des connaissances. Ce faisant, le programme est allé au-delà de sa fonction de producteur de recherches et d'analyses de qualité. Reconnaisant l'évolution des besoins de ses clients et le fait que le SSATP est en mesure d'offrir une assistance plus large en matière de développement de politiques des transports, le Programme travaille aujourd'hui de manière plus étroite avec les pays et les CER. Cette collaboration plus directe a permis au SSATP de rendre concrets les résultats de ses recherches et ses recommandations en matière de politiques, au travers de politiques bien formulées, qui fournissent les cadres nécessaires pour la mise en œuvre de stratégies visant à renforcer le secteur des transports et générer des résultats dont bénéficie l'économie dans son ensemble.

La motivation en faveur d'une collaboration plus étroite entre le SSATP et ses clients a pour origine la revue à mi-parcours du DP2, qui a recommandé que le Programme adopte une approche axée sur les résultats. Les résultats que ce changement d'orientation a permis ont été rendus possibles grâce à la fois à l'engagement de l'équipe de gestion du programme et au solide appui que le SSATP reçoit de la part des parties prenantes. Ce rapport annuel présente certains des résultats atteints au cours de l'année écoulée.

Une base solide a ainsi été établie pour le Troisième Plan de Développement (DP3) qui est la prochaine phase du Programme. Il s'agit d'un plan bien ciblé, réaliste et cohérent, qui fournira l'orientation stratégique nécessaire pour mettre en œuvre le Programme au cours des quatre prochaines années. Trois domaines de concentration ont été identifiés après plusieurs séries de consultations avec les parties prenantes: l'intégration,

la connectivité et la cohésion; la mobilité et l'accessibilité urbaines; et la sécurité routière. Les défis dans ces trois domaines sont considérables et de nouvelles politiques sont nécessaires pour que le transport fasse partie des solutions plutôt que de devenir le problème.

Nous avons tous pleinement souscrits au DP3 en tant que cadre bien élaboré qui offre une base solide pour que le SSATP puisse faire une véritable différence au travers de l'appui qu'il fournit aux pays africains pour élaborer des politiques pour un transport efficace, sûr et durable. Le DP3 devrait être lancé au début de 2015. Je tiens à remercier les bailleurs de fonds qui ont déjà promis d'appuyer le Programme, et j'invite de nouveaux partenaires à les rejoindre. Les principes directeurs de mise en œuvre du DP3 sont l'appropriation, la durabilité et le partenariat. Il est donc de notre responsabilité collective en tant que partenaires dans le cadre de ce programme, de faire en sorte que le SSATP reçoive un financement adéquat sans plus tarder, afin que la mise en œuvre pleine et effective du DP3 puisse commencer immédiatement à la fin du DP2.

Stephen Karingi  
Président du Conseil d'administration du SSATP



1

INTRODUCTION



**A**u cours de ces dernières années, l'Afrique a connu une période de croissance économique soutenue, caractérisée par une croissance moyenne du produit national brut de plus de cinq pour cent. Le transport facilite l'accès à l'emploi ainsi qu'aux biens et services, et en tant que tel joue un rôle essentiel dans cette expansion économique.

Une augmentation des activités de transport peut toutefois avoir des conséquences négatives en termes d'accroissement de la congestion, du nombre d'accidents de la route, et de la pollution de l'air. Si ces conséquences ne sont pas gérées efficacement, elles peuvent annuler les effets positifs induits par l'intensification des activités économiques. Il y a donc un besoin immédiat de faire face à ces conséquences négatives, en s'assurant que des mesures d'atténuation sérieuses sont prises.

Ce Rapport annuel de 2013 met en valeur les efforts continus déployés par le SSATP dans le cadre de son Deuxième Plan de Développement (DP2) pour aider les pays africains à entreprendre les réformes de politiques nécessaires pour améliorer les performances du secteur des transports et le rendre durablement plus efficace.

Au cours de la dernière année, plusieurs initiatives importantes et produits de la connaissance développés avec le soutien


du SSATP ont offert aux pays africains des instruments et approches permettant d'initier des réformes de politique qui peuvent avoir un impact transformationnel sur le secteur des transports. Ce travail est également en accord avec les activités préparatoires en cours relatives aux Objectifs du développement durable et à l'agenda du développement après-2015.

Les résultats de certaines de ces initiatives majeures du SSATP sont mis en évidence dans la section "Formulation de politiques mieux informées" de ce rapport annuel.

D'autres activités importantes réalisées au cours de l'année ont eu trait à la préparation du lancement du Troisième Plan de Développement (DP3) qui doit succéder au DP2, ainsi qu'à l'organisation du premier Forum africain des transports dans le cadre de la réunion annuelle du SSATP à Dakar.

Le rapport annuel met en avant les résultats, activités et événements de l'année précédente et présente les projets du portefeuille du SSATP ainsi que sa situation financière. Le DP2 était initialement prévu pour être clôturé le 30 Juin 2014, en même temps que le Fonds fiduciaire multi-bailleurs de fonds, qui en a assuré le financement. Cependant, un certain nombre d'activités dans le portefeuille du SSATP étant encore à un stade précoce

Plusieurs initiatives importantes et produits de la connaissance développés avec le soutien du SSATP ont offert aux pays africains des instruments et approches permettant d'initier des réformes de politique qui peuvent avoir un impact transformationnel sur le secteur des transports.



de réalisation, les bailleurs de fonds du SSATP ont décidé en mai 2014 d'étendre la date de clôture du Fonds fiduciaire au 31 Mars 2015. Ce rapport annuel couvre la période qui s'étend du 1er juillet 2013 au 30 septembre 2014. Les activités

finalisées après cette date seront traitées dans le Rapport d'achèvement du DP2, qui documentera les réalisations et les résultats obtenus durant toute la période du DP2. Ce rapport devrait être publié à la fin du printemps 2015.



# 2

FORMULATION DE  
POLITIQUES MIEUX  
INFORMÉES





**E**n Afrique, comme ailleurs dans le monde, le transport facilite le développement et la croissance économique, ce qui a été mis en évidence lors des travaux pour la préparation de l'agenda du développement après-2015, qui a défini les Objectifs de développement durable (ODD). Dans de nombreux pays, le transport contribue davantage à l'économie que par exemple l'énergie et le transport a ses propres politiques, institutions et budgets. Même si le transport durable n'est pas retenu comme un ODD spécifique, il a néanmoins été identifié comme étant un facteur essentiel pour atteindre sept des ODD identifiés.

En Afrique, le secteur des transports continue à faire face à de nombreux défis pour maintenir et renforcer sa contribution à la croissance économique et à la prospérité. Des investissements considérables ont été réalisés au cours des années passées. Dans de nombreux cas, cependant, ces efforts ont porté uniquement sur les infrastructures. Le transport efficace va toutefois au-delà des infrastructures et requiert une approche élargie, avec les investissements nécessaires et des politiques bien conçues avec leurs stratégies de mise en œuvre. L'accélération de la croissance économique en Afrique offre une opportunité aux décideurs dans les transports de revoir les politiques antérieures et d'en élaborer de nouvelles qui permettront de générer

les changements requis pour que le secteur du transport puisse faire face aux défis qui se posent à lui et contribue de manière durable et efficace à l'économie dans son ensemble.

L'élaboration de politiques judicieuses doit être basée sur des données ayant fait l'objet de recherches rigoureuses, d'une analyse concise et sur des recommandations bien formulées. Le travail du SSATP dans le cadre du DP2 a mis l'accent sur la génération et la dissémination de produits de la connaissance, lesquels fournissent une base pour la formulation de politiques s'appuyant sur des données probantes. De par son expérience des politiques de transports en Afrique, le SSATP peut offrir à ses clients un ensemble de cadres, plateformes et outils, centrés sur l'Afrique, qui permettent de réaliser les analyses nécessaires à l'identification des besoins et des insuffisances et de générer des solutions en termes de politiques qui contribuent à réaliser des améliorations mesurables et durables de la performance du secteur des transports.

Les quatre produits du SSATP mis en évidence dans les sections suivantes traitent de différents aspects des politiques du secteur des transports en Afrique, avec l'objectif commun, eu égard aux besoins en la matière, d'offrir des approches et réponses concrètes et applicables.

“ **Intégrer le transport dans les objectifs du développement durable du nouvel agenda post-2015 contribuera à son succès général.** ”

**Son excellence Thierno Sall**

*Ministre des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, du Sénégal, au Forum des Transports en Afrique de 2013*

Alors que la plupart des pays africains ont défini des objectifs et des stratégies en matière de politique des transports, de sérieux problèmes de mise en œuvre restent néanmoins posés, justifiant la nécessité de politiques plus solides.

## Le temps est venu pour des politiques plus robustes

Bien que plusieurs réformes importantes en matière de politique des transports aient été conçues et mises en œuvre en Afrique avec des résultats notables au cours des 20 dernières années, les performances globales au niveau du secteur restent modestes par rapport au reste du monde. A titre d'exemple, les coûts moyens mondiaux de transport

international sont estimés à 6 pour cent de la valeur des exportations, le chiffre correspondant pour l'Afrique étant de 12 pour cent.

Pour identifier les causes principales de la faiblesse de l'impact des réformes, le SSATP a réalisé une revue dans plusieurs pays des performances des politiques concernant plusieurs modes de transport en Afrique. La revue a conclu que la plupart des pays africains disposent d'objectifs et de stratégies en matière de politique des transports, mais que des problèmes de mise en œuvre demeurent néanmoins, justifiant le besoin de politiques plus robustes. Pour remédier à la situation actuelle et pour que les efforts continus visant à réduire le déficit en matière d'infrastructures en Afrique atteignent leurs objectifs, une réponse appropriée et durable en termes de politique, élargie aux domaines des transports autres que celui des infrastructures, s'avère nécessaire. Pour aider les décideurs à prendre des mesures correctives, les principales conclusions de la revue ont été synthétisées dans des messages clés et présentées dans une note d'orientation en matière de politiques, produite par le SSATP. La revue a évalué la performance des secteurs routiers, ferroviaires et portuaires, ainsi que des corridors de transport dans six pays : le Bénin, le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Gabon, le Ghana et la Zambie.

En substance, les principaux messages de la note d'orientation sont les suivants : *Secteur routier* : Dans le cadre des réformes du secteur des routes, des agences de gestion dédiées et des fonds routiers ont été mis en place, en même temps qu'a été adoptée une nouvelle approche commerciale et un système de tarification utilisateur-payeur pour assurer le financement des routes. Alors que certains pays ont

### LE FONDS POUR LA FACILITATION DES ÉCHANGES (TFF) ET LA COMPOSANTE INTÉGRATION RÉGIONALE DU SSATP

**Les Communautés économiques régionales (CER) et les autorités de corridors en Afrique sub-saharienne** ont défini au début 2011 un programme de facilitation mettant l'accent sur le suivi des performances et le dialogue inclusif sur les politiques des corridors. Le SSATP et le TFF ont apporté une réponse commune fondée sur les synergies entre les deux programmes et l'alignement de leurs objectifs consistant à appuyer la facilitation du commerce et le programme d'intégration régionale des CER et des corridors. Le fonds pour la facilitation des échanges (TFF) est un Fonds fiduciaire multi-bailleurs de fonds, auquel contribue le Canada, les Pays-Bas, la Suède et le Royaume-Uni. TFF a été créé en 2009 dans le cadre de l'Initiative sur l'aide pour le commerce de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC). Le Fonds (i) supporte les activités opérationnelles qui aident les bénéficiaires à mieux tirer parti des opportunités commerciales régionales et mondiales et à réduire leurs coûts de transaction liés au commerce et à la logistique, et (ii) vise à intégrer le programme de facilitation du commerce dans l'agenda des bailleurs de fonds, notamment celui de la Banque mondiale.

**Suivi des performances des corridors**—Les observatoires des transports et des enquêtes ciblées sont essentiels pour définir des programmes complets de réforme des politiques qui traitent les véritables goulots d'étranglement et pas seulement leurs symptômes. Ils aident aussi à mieux comprendre les besoins du secteur pour fournir une logistique efficace, et à établir un meilleur équilibre entre l'amélioration physique des infrastructures et les réformes des politiques aux fins de facilitation des mouvements transfrontaliers.

**Dialogue de politique inclusif**—Le Comité de Coordination des Transports (TCC) des CER (qui comprend les CER, les autorités des corridors, le secteur de la logistique, des fédérations régionales et les partenaires au développement) est essentiel pour aligner et harmoniser les politiques entre les pays et les régions, favorisant ainsi une meilleure intégration régionale. L'adoption de normes et l'accord intergouvernemental pour le réseau de routes transafricaines (TAH) est un exemple parmi d'autres de cette convergence continentale appuyée par le programme conjoint TFF/SSATP.

**Aperçu des principaux résultats du programme**—En Afrique de l'Est, la coopération entre les autorités de corridor et l'industrie du camionnage initiée avec (i) des enquêtes au Kenya, au Rwanda et en Tanzanie, et (ii) un programme de sécurité routière en Tanzanie, a été la pierre angulaire pour la promotion d'un régime de conformité volontaire à la réglementation de la charge à l'essai au travers d'une Charte ratifiée par 14 associations de l'industrie privée et les organismes publics en charge des réglementations et de leur application. En Afrique de l'Ouest le programme a permis de recentrer le dialogue régional sur les réformes de politiques par rapport aux infrastructures (i) en fournissant un appui pour le suivi des performances grâce à un projet pilote d'observatoire du transport sur les corridors Abidjan-Lagos et Abidjan-Ouagadougou, et (ii) en apportant une contribution essentielle à l'élaboration d'un programme de réforme complexe pour le secteur du transport routier et la logistique le long du corridor Abidjan-Ouagadougou.

encore à mettre en œuvre ce concept de commercialisation des routes, il a été noté une stagnation des performances de ceux qui l'ont déjà mis en œuvre. Certaines institutions continuent à être inefficaces, les revenus ont stagné et le financement de l'entretien est inadéquat, alors que la planification ainsi que le suivi-évaluation restent faibles. En outre, des groupes influents au sein des gouvernements s'opposent encore aux réformes qui ont été engagées.

Pour remédier à ces faiblesses, des recettes suffisantes doivent être générées pour permettre de répondre aux besoins établis, y compris pour l'entretien du réseau routier en expansion, celle-ci étant financée principalement par les partenaires au développement. Plus important encore, les institutions de gestion de la route doivent être considérablement renforcées pour devenir plus efficaces au plan opérationnel, grâce à une meilleure gouvernance, une plus grande transparence et rendant mieux des comptes.

*Secteur ferroviaire.* Le résultat des réformes déjà mises en œuvre est mitigé et le secteur est en transition. En ouvrant les chemins de fer à la participation du secteur privé, les engagements financiers des gouvernements vis-à-vis du secteur ferroviaire ont été réduits et des risques ont été transférés au secteur privé. Mais, au-delà de l'aspect financier, les autres résultats des réformes sont discutables, et il n'est pas certain qu'elles aient abouti à un transfert du trafic de marchandises de la route vers le rail. Dans de nombreux cas, le transport de fret a diminué ainsi que le trafic de passagers auquel il a fallu mettre un terme dans certains cas, ce qui a résulté en une

pression accrue sur les réseaux routiers. Tirant les leçons du passé, une nouvelle vision doit être adoptée qui considère les chemins de fer comme une activité commerciale, et pas seulement comme un service public, ce qui avait amené les compagnies ferroviaires publiques à la faillite financière. Dans cette vision, les gouvernements continueraient à jouer un rôle en fournissant un environnement propice, avec de nouveaux modèles de financement ainsi que des politiques de transport terrestre impartiales pour une concurrence loyale entre les divers modes. Cela permettrait d'investir dans le secteur dans des actifs à prix abordables,<sup>1</sup> et également de générer suffisamment de recettes pour les opérations du secteur privé. Ces principes clés peuvent être à la base de plans de développement à long terme où les pays et l'économie globale tirent avantage des chemins de fer au-delà de leur rôle de transport, en particulier grâce à leur performance en termes de diminution des émissions de carbone, réduisant ainsi l'impact des transports sur le changement climatique.

*Ports.* Bien que les résultats généraux soient modestes, les réformes du secteur portuaire semblent avoir eu plus d'impact que celles du secteur ferroviaire. Des améliorations ont été enregistrées dans la productivité des terminaux, la gestion du traçage et du stockage des containers et au niveau des services généraux. Suite au transfert des opérations portuaires au secteur privé, les réformes ont permis de réduire la pression fiscale sur les gouvernements, de susciter de nouveaux investissements dans les opérations, et, dans certains cas, de contribuer à améliorer la productivité. En même

L'accent mis sur la réduction du déficit dans les infrastructures de transport ne suffit pas. Des efforts correspondants doivent être déployés par les pays ainsi qu'aux niveaux régional et continental, pour traiter des aspects moins matériels que sont les politiques de transport, afin que la compétitivité du continent puisse continuer à s'améliorer de manière significative.

1. À cet égard, dans le débat actuel sur les différentes normes d'écartement des rails de chemin de fer, il est important de reconnaître que l'écartement n'est pas un objectif en soi et ne devrait pas être une décision politique. L'objectif n'est pas un certain écartement mais la fourniture d'un service compétitif, abordable et viable selon la perspective des secteurs publics et privés.

temps, les durées d'entreposage restent élevées, de même que les coûts globaux. Il est certainement possible d'améliorer les modèles de réforme portuaire, mais la gestion des terminaux portuaires par le secteur privé, guidée par des politiques et réglementations appropriées, resteront un pilier essentiel des futures réformes. De même que pour les chemins de fer, le défi sera de mettre en place des politiques abordables pour les pays et pas seulement au niveau du port, et, dans le même temps, de fournir des services compétitifs et viables. Les CER auront un rôle essentiel à jouer en fournissant une vision régionale qui favorise la concurrence entre les corridors, ce qui permettra d'atténuer le risque de situations de recherche de rente et de coûts élevés sur des marchés captifs.

*Corridors de transport.* La contribution des initiatives de gestion des corridors à l'amélioration des performances reste incertaine. La revue du SSATP a conclu que la gestion des corridors et les performances du transit ne se sont améliorées que marginalement, voire pas du tout. Bien que des efforts aient été faits pour améliorer les infrastructures, il n'en a pas été de même en ce qui concerne les politiques, alors que des politiques robustes sont nécessaires pour rendre les infrastructures plus efficaces et pour pouvoir bénéficier des investissements. De plus, la faible performance d'un corridor a des conséquences négatives sur l'ensemble du réseau dont il fait partie. Plusieurs défis ont été identifiés s'agissant de la mise en œuvre des stratégies de corridors. Au lieu d'être des systèmes régionaux intégrés, les corridors fonctionnent comme des systèmes fragmentés de nations. En outre, les agences de corridors et les CER ne possèdent pas l'autorité nécessaire dans les pays membres pour la mise en

œuvre de leurs politiques régionales et manquent aussi de personnel qualifié. Pour remédier à cette situation et à d'autres faiblesses, un cadre institutionnel approprié est nécessaire pour permettre des relations plus approfondies et cohérentes entre les pays, les CER et les agences de corridors, et consolider et pérenniser les améliorations qui souvent s'avèrent éphémères. Une approche intégrée pour le développement des corridors permettrait de créer des synergies avec d'autres secteurs tels que ceux du commerce, de l'agriculture, de l'industrie, et de générer un développement économique robuste.

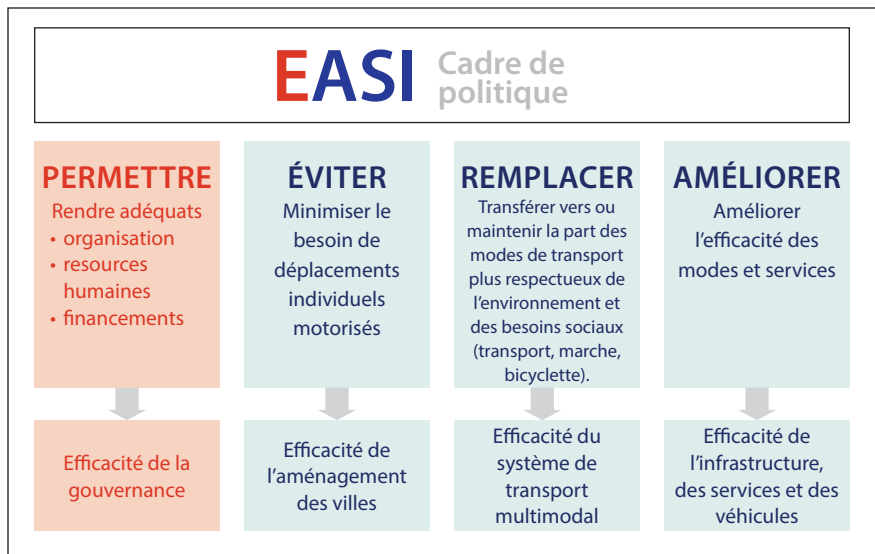
Les résultats de la revue sont faciles à résumer. L'accent mis sur la réduction du déficit dans les infrastructures des transports ne suffit pas. Des efforts correspondants doivent être déployés par les pays ainsi qu'aux niveaux régional et continental, pour traiter des aspects moins matériels que sont les politiques de transport, afin que la compétitivité du continent puisse continuer à s'améliorer de manière significative.

### **Cadre permettant de traiter de manière globale le problème de la mobilité urbaine en Afrique.**

Les décideurs africains sont confrontés à l'énorme tâche d'avoir à répondre aux différents défis que pose l'urbanisation rapide du continent. L'augmentation prévue de la population urbaine en Afrique est sans doute l'une des plus spectaculaires qu'un continent ait jamais connue, passant de 415 millions aujourd'hui, à un milliard en 2050. A cette date 60 pour cent de la population vivra dans les villes, avec toutes les pressions qui s'ensuivent sur l'environnement, la santé publique et la qualité de vie.

Traiter de manière efficace et complète l'éventail des défis liés à la croissance rapide des villes, n'a suscité qu'un intérêt limité chez les bailleurs de fonds et les gouvernements. Les maires et les administrateurs des villes ont été laissés à eux-mêmes pour faire face aux problèmes mentionnés, avec les contraintes qu'impose la faiblesse des capacités et des ressources financières, et sans les connaissances et outils qui permettent d'élaborer une vision pour leur ville et de concevoir des politiques efficaces pour la mettre en œuvre. Cette situation ainsi que l'expansion rapide et continue des zones urbaines en Afrique, ont été les raisons qui ont incité le SSATP à inclure la mobilité et l'accessibilité urbaines comme l'un des trois piliers du DP3.

Pour l'avenir, l'amélioration durable de la mobilité et de l'accessibilité devrait devenir une priorité essentielle de la planification et de la gestion de la croissance urbaine en Afrique. Afin de fournir aux administrations des villes un cadre stratégique pour répondre aux besoins en transport urbain de façon intégrée, le SSATP a produit un "Document de politique pour l'accessibilité et la mobilité durables dans les zones urbaines en Afrique". Ce document identifie les principaux enjeux et enseignements tirés de l'expérience régionale et internationale. Il offre aux décideurs africains un ensemble de directives et recommandations en matière de politiques, afin que la ville puisse jouer son rôle en tant que source d'innovation et de développement.



Le document montre la nature complexe de l'accessibilité territoriale et des transports urbains et la nécessité de réponses multidisciplinaires et intersectorielles. Il développe le cadre conceptuel "Permettre, Eviter, Remplacer et Améliorer" (EASI)<sup>2</sup> pour aider les décideurs à comprendre et traiter cette question complexe. Le cadre EASI est considéré comme un outil puissant de politique pour l'élaboration de solutions durables aux problèmes d'accessibilité et de mobilité dans les zones urbaines d'Afrique. Il nécessite que le transport urbain et l'aménagement des villes soient considérés de manière intégrée, reconnaissant leurs liens multiples et complexes et mobilisant toutes les parties prenantes.

Utilisant le cadre EASI, le document produit un ensemble combiné de 20 recommandations en matière de politique urbaine, applicables aux

2. Dans le cadre EASI, "Permettre" se réfère aux systèmes de gouvernance et aux interventions qui portent sur les conditions préalables à une bonne gouvernance des transports urbains. "Eviter", "Remplacer", "Améliorer" font référence au système de transport urbain et aux différentes interventions qui peuvent être faites sur le système lui-même. L'approche EASI proposée est inspirée du concept ASI documenté dans la littérature (voir fiche d'information sur "Transports urbains durables: Éviter-Remplacer -Améliorer", GIZ, Décembre 2013, [www.ssutp.org](http://www.ssutp.org)), un concept initial axé sur l'efficacité énergétique des transports dans des pays dits développés déjà fortement motorisés.

dimensions intégrées de la gouvernance, infrastructures et services, et impacts et externalités des systèmes de transport urbain. Le document reconnaît que l'efficacité des interventions dépend de l'anticipation des besoins en développement urbain et de la mise en œuvre de stratégies intégrées, qui nécessitent une approche globale et des actions coordonnées impliquant toutes les parties prenantes. Ces stratégies devraient être développées avant que les problèmes d'accessibilité, de congestion et de sécurité routière n'émergent,

et que les pays se trouvent pris dans des tendances qui prendront beaucoup de temps à inverser.

Toutefois, avant de considérer une aide financière aux régions urbaines, un appui aux décideurs serait utile dans leurs activités de dialogue et de coordination; une action que le SSATP est particulièrement bien placé pour aider à réaliser. Se fondant sur le diagnostique et les résultats de l'étude, le SSATP peut efficacement engager le dialogue avec les décideurs politiques et les parties prenantes pour aider à déterminer les composantes nécessaires d'un plan d'action qui servira d'instrument pour articuler une vision, ainsi que planifier et concevoir des politiques efficaces pour réaliser celle-ci. Fournir cet appui sera une composante importante du travail du SSATP dans le cadre du pilier mobilité urbaine du DP3.

## FONCTIONS ESSENTIELLES D'UNE AGENCE CHEF DE FILE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (RSLA)

**Approche axée sur les résultats**—au sein du gouvernement et de la communauté au sens large, les RSLA doivent mettre l'accent de manière impérieuse sur les résultats et mettre en œuvre toutes les autres fonctions de gestion pour atteindre l'objectif clé de réduction durable des traumatismes routiers.

**Coordination**—gérer efficacement la coordination est important pour obtenir des résultats en matière de sécurité et nécessite un engagement technique, managérial et régulier de la part des responsables, de la part des RSLA et des organismes partenaires clés, mais aussi des entreprises et des institutions de la société civile.

**Législation**—pour garantir l'efficacité, les RSLA doivent veiller à ce que les lois et directives réglementant les routes, les véhicules et les usagers de la route, soient évaluées et que des améliorations en matière de sécurité soient proposées. Ceci pourrait nécessiter des revues régulières de la législation en cours ainsi que son respect et application effective, ce qui peut se traduire par des avantages significatifs en matière de sécurité.

**Financement et affectation des ressources**—une fonction clé des RSLA est de veiller à ce que des fonds suffisants soient alloués à des initiatives de sécurité routière d'importance stratégique. Elles doivent donc être consultées sur les dispositifs en la matière, pour les grands projets de développement routier. Mais tout aussi important est que les agences elles-mêmes soient financées de manière adéquate.

**Promotion**—la sensibilisation à l'énorme problème de la sécurité routière et l'obtention de soutiens pour des interventions efficaces sont d'importantes responsabilités des RSLA; mais pour être efficaces, les activités de plaidoyer doivent être exécutées de manière intégrée avec d'autres mesures de sécurité, tels que les programmes pour rendre plus sûrs les chemins empruntés par les écoliers, ou l'application stricte du code de la route.

**Suivi et évaluation (S&E)**—pour évaluer correctement les résultats en matière de sécurité routière et déterminer les mesures correctives possibles, les RSLA sont responsables pour le S&E et pour la production des rapports sur la mise en œuvre du programme, ainsi que pour l'analyse et la publication des données sur les décès et les blessures dus aux accidents de la route.

**Recherche, développement et transfert des connaissances**—pour parvenir à la prise de décision fondée sur des évidences afin d'améliorer la sécurité routière, les RSLA ont la responsabilité de fournir un appui aux initiatives de recherche et de développement nécessaires dans les domaines spécifiques relatifs aux politiques, tels que le niveau de conformité avec les lois sur le port de la ceinture de sécurité et les limites de vitesse, fournissant ainsi une base pour la revue des questions de politique, les options existantes et leur mise en œuvre.

### Gérer la sécurité routière de manière active

Bien que les statistiques soient déjà trop bien connues, elles sont là pour nous rappeler les terribles performances de la sécurité routière en Afrique. Bien que le parc de véhicules du continent ne représente que deux pour cent du total mondial, le nombre de décès dus aux accidents de la route pour 100 000 habitants dans les rues et les routes d'Afrique, est de 24 contre 18 en Asie et 10 en Europe; et il n'y a pas d'amélioration en vue.

Le nombre prévu de 240.000 décès dus aux accidents de la route en Afrique en 2015, devrait augmenter de 112 pour cent (plus d'un demi-million de décès) d'ici à l'année 2030. En réalité, ceci n'est plus un problème spécifique de circulation et de transport, ou social, mais est devenu un problème global de

développement. A titre d'exemple, il est estimé que le coût des accidents de la route dans les pays à revenu faible et intermédiaire dépasse le total de l'aide au développement reçue par ces pays.

De toute évidence, la gestion de la sécurité routière en Afrique est insuffisante, à cause de la faiblesse des institutions et des capacités de mise en œuvre. Presque chaque pays africain indique avoir mis en place une agence chef de file pour la sécurité routière, mais les résultats ne confirment pas cette affirmation.

En conformité avec le premier pilier—gestion de la sécurité routière—de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière 2011–2020 et le Plan d'action africain pour la sécurité routière 2011–2020, le SSATP a développé un "Cadre africain de gestion de la sécurité routière" pour assister les pays africains à développer et renforcer leurs systèmes dans ce domaine.

Le cadre se concentre sur les agences chefs de file de la sécurité routière (RSLA), en tant que catalyseurs du changement en la matière. La caractéristique principale des RSLA concerne les fonctions de gestion institutionnelle qu'elles exécutent ou dont elles s'assurent qu'elles le sont par d'autres organismes. Ces fonctions peuvent être exécutées en utilisant différentes formes d'organisation. La forme finale dépendra de la façon dont chaque pays organise ses institutions nationales. Un comité inter-agences peut assurer une fonction de gouvernance, mais assurer les fonctions de gestion institutionnelle et diriger efficacement les efforts de coordination des services publics nécessitent des capacités administratives et techniques, qui elles-mêmes requièrent une structure institutionnelle spécifique. Les RSLA

assurent sept fonctions de gestion institutionnelle clés, qui sont essentielles pour concevoir et mettre en œuvre des interventions permettant d'améliorer la sécurité routière de manière durable. Ces fonctions de gestion sont résumées dans l'encadré ci-dessous.

Le cadre fournit une orientation cohérente et ciblée aux pays qui sont en train de créer ou de renforcer leur agence chef de file pour la sécurité routière en termes de questions clés qui doivent être prises en considération, mais il met également en avant les conditions générales qui doivent être considérées. Pour qu'une agence chef de file puisse contribuer avec succès à l'amélioration durable de la sécurité routière, elle doit avoir un mandat clair avec de solides capacités institutionnelles, un financement garanti, et bénéficier d'un soutien politique.

Le SSATP, conformément à son orientation de travailler avec les pays en leur fournissant des réponses de politique concrètes, a appliqué le cadre dans plusieurs pays. En Ethiopie, le SSATP a adapté le cadre pour répondre aux besoins locaux de renforcement de l'institution de sécurité routière existante, et a également assisté les autorités dans l'élaboration d'un plan d'action. Au Sénégal, le SSATP a préparé sur la base du cadre un guide détaillé pour la création d'une agence chef de file. De plus, le SSATP a facilité les consultations avec les parties prenantes, ce qui est important pour que l'agence soit acceptée et son rôle compris et qu'une fois établie, elle soit soutenue. En Zambie, l'agence existante est incluse au sein du ministère des transports, mais la sécurité routière ne concerne pas que le transport. Avec le soutien du SSATP, un protocole d'accord a été élaboré pour

“ [Le] gouvernement est prêt grâce à son système décentralisé à mettre en œuvre la sécurité routière dans le cadre du protocole d'accord dans les 10 provinces et districts pour que tous puissent en bénéficier. ”

**Yamfwa Mukanga**

*Ministre des Transports, des Travaux publics, de l'Approvisionnement et des Communications, Zambie*

réunir d'une manière formelle toutes les parties prenantes concernées, et permettre à l'agence chef de file d'inciter les autres acteurs à participer, ainsi que de mieux coordonner les interventions pour de meilleurs résultats.

### Un forum africain pour le transport durable

Le transport est un facteur majeur de développement et de prospérité économique, mais est en même temps responsable de la pollution de l'air, de la congestion du trafic et des accidents de la route. Des politiques de transport qui favorisent la durabilité environnementale, sociale et économique sont nécessaires pour atténuer ces risques et assurer une croissance économique à long terme, améliorer la santé publique et répondre au défi du changement climatique.

En Afrique, le moment est approprié pour mettre en place de telles politiques. Les responsables africains de haut niveau ont mis l'accent sur les

investissements en infrastructures lourdes pour améliorer la connectivité, mais ceci a conduit à des politiques de développement dépourvues de la dimension durabilité. Le continent continue cependant à être confronté à de nombreux défis, comme de fournir des services de transport de base, assurer la connectivité et, du fait de l'urbanisation rapide exacerbée par la faiblesse de la planification urbaine, faire face au problème de l'augmentation des victimes d'accidents de la route et des émissions des véhicules.

Afin d'aider les décideurs africains aux niveaux national et local à intégrer les concepts de transport durable et de croissance verte dans les politiques de transport du continent, le SSATP a initié le Forum du Transport durable en Afrique (ASTF) en tant que plateforme de dialogue, de partage des connaissances, d'innovation spécifique à l'Afrique en matière de transport durable. En partenariat avec le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (ONU-Habitat), la Banque mondiale et le gouvernement du Kenya, le SSATP a apporté un soutien technique et financier à la préparation du Forum, qui sera lancé à Nairobi en Octobre 2014, où se tiendra sa première conférence de politique au niveau ministériel.

Le moment est en effet opportun pour créer le Forum. Bénéficiant d'une croissance économique régulière qui a contribué à une réduction notable de la pauvreté, les pays africains passent par un changement transformateur. Mais une forte activité économique contribue aussi à une augmentation de la pollution urbaine, de la congestion du trafic, et des accidents de la route,

#### OBJECTIFS DU FORUM AFRICAIN POUR LE TRANSPORT DURABLE

- ▶ Fournir une plate-forme africaine pour un dialogue de politique de haut niveau sur les transports durables, à la fois aux niveaux national et local
- ▶ Promouvoir une compréhension commune du "transport durable" à travers l'Afrique, en mettant en avant des solutions africaines
- ▶ Améliorer les connaissances et les capacités d'élaboration et de mise en œuvre de politiques, programmes et projets de démonstration dans le transport durable
- ▶ Fournir un mécanisme pour partager les bonnes pratiques, outils, technologies, recherches et instruments de politique, adaptés à l'expérience africaine
- ▶ Appuyer les stratégies et les approches innovantes au niveau national et local, ainsi que des normes et protocoles communs, et le suivi de leur mise en œuvre
- ▶ S'appuyer sur et compléter les initiatives existantes en Afrique
- ▶ Faciliter l'accès au financement et à l'investissement pour des infrastructures de transports durables



avec des conséquences négatives pour la santé publique et l'environnement. Les décideurs doivent donc prendre des mesures urgentes pour remédier à cette situation.

Les pays peuvent heureusement utiliser la possibilité offerte par le dynamisme de leur économie pour formuler des politiques qui peuvent jeter les bases de formes de transport durables et plus accessibles. Le Forum peut jouer à cet égard un rôle important en fournissant aux décideurs politiques des informations, y compris sur des approches éprouvées, pour élaborer les politiques nécessaires. Les décisions fondées sur des données probantes prises aujourd'hui concernant l'aménagement urbain, les infrastructures et les investissements dans les transports, peuvent avoir un "effet de verrouillage" relativement aux modèles de trafic et de mobilité, pour les années à venir. En intégrant les initiatives sur la sécurité routière, les transports non motorisés, les transports publics, la pollution de l'air et les changements climatiques, le transport durable peut devenir un élément central d'une stratégie plus large pour une croissance verte en Afrique.

Les activités proposées pour le Forum visent à inciter les décideurs à porter leur attention sur une série de thèmes

clés, tels que l'urbanisation, la motorisation, la congestion, le développement et la réduction de la pauvreté, la connectivité, l'urbanisme, les services de transport et de logistique, et les émissions des véhicules, d'une manière holistique et intégrée. Ce faisant, l'ASTF pourra jeter les bases du thème clé du transport et de la durabilité qui fait défaut dans les initiatives existantes.

*Un Cadre d'action pour le transport durable en Afrique* sera élaboré pour guider les activités du Forum, qui comportera également un certain nombre d'initiatives techniques, en plus des mesures à caractère stratégique. En intégrant l'Afrique dans l'agenda mondial du transport durable, l'ASTF facilitera l'accès aux ressources des banques de développement multilatérales, en accord avec leurs engagements pris à Rio de Janeiro en 2012 lors de la Conférence Rio+20.<sup>3</sup>

Le Forum aura sa propre structure de gouvernance. Un secrétariat gèrera les activités au jour le jour sous la supervision et la direction d'un comité exécutif. Un groupe consultatif composé de représentants de haut niveau des cinq sous-régions d'Afrique sera responsable de l'orientation stratégique du Forum et fournira le nécessaire appui politique.

En intégrant l'Afrique dans l'agenda mondial du transport durable, l'ASTF facilitera l'accès aux ressources des banques de développement multilatérales, en accord avec leurs engagements pris à Rio de Janeiro en 2012 lors de la Conférence Rio+20.

3. Les banques multilatérales de développement se sont engagées conjointement à allouer 175 milliards de dollars US pour des projets de transport durable, sur une période de 10 ans.





**3**

APERÇU DES  
RÉSULTATS



**L**a section précédente a présenté avec quelques détails les résultats des activités de production de connaissances du SSATP, et comment celles-ci peuvent être appliquées au niveau des pays pour appuyer l'élaboration de politiques et le renforcement institutionnel. Cette section présente un résumé de résultats supplémentaires, et offre un bref aperçu du portefeuille du SSATP, en mettant en avant les activités et événements importants de l'année écoulée.

### **Aperçu des principales réalisations**

#### ***Rendre disponibles les instruments juridiques***

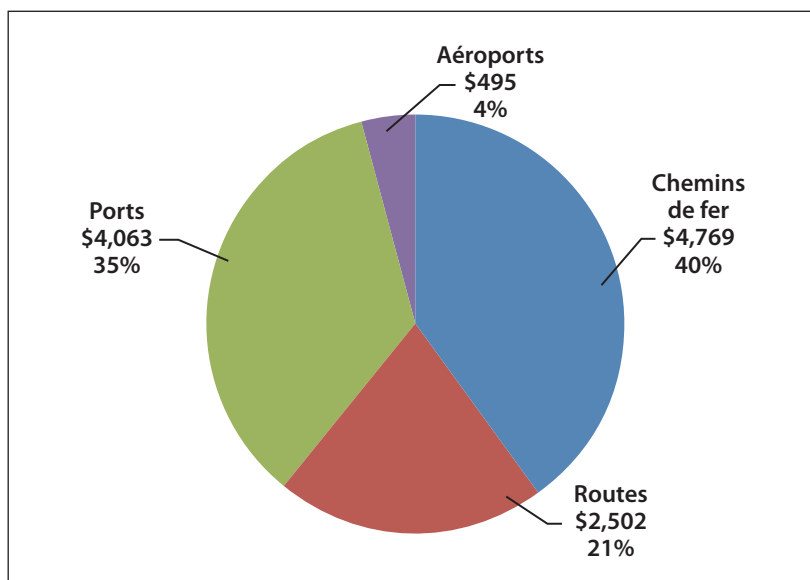
De nombreux efforts sont en cours en Afrique pour établir des liens institutionnels et économiques, favoriser les échanges et stimuler la croissance économique. Approfondir l'intégration économique régionale nécessite non seulement une harmonisation des politiques nationales, mais également de mettre en oeuvre des instruments juridiques multilatéraux qui fournissent un cadre pour le développement durable des flux commerciaux. Afin d'aider les pays et les sous-régions concernées par le processus d'intégration à porter leur attention également sur les cadres juridiques en vigueur en Afrique, le SSATP a commandé en 2004 une mise à jour de l'inventaire des instruments juridiques visant à faciliter le commerce et le transport en Afrique. L'étude intitulée, "Une revue des instruments juridiques internationaux pour la facilitation des transports et du commerce en Afrique" a permis d'analyser 145 instruments juridiques. Cette étude permettra aux pays et aux CER de maintenir une certaine compatibilité avec les

cadres juridiques applicables lorsqu'ils négocient et concluent des accords commerciaux et d'intégration. Ceci facilitera l'harmonisation qui favorise le commerce et l'intégration. A la demande des pays africains, l'étude décrit également un grand nombre d'autres instruments juridiques internationaux, y compris relatifs au transport par air et les accords et conventions connexes, couvrant les instruments pertinents à tous les pays africains.

#### ***Partenariats public-privés—un instrument aussi pour les routes***

Les pays africains sont confrontés à d'énormes défis pour amener les investissements dans l'infrastructure ainsi que leur entretien au niveau nécessaire pour soutenir la croissance économique qui s'accélère à l'échelle du continent. Des financements publics pourront difficilement à eux seuls satisfaire les besoins. Pour résoudre le problème du déficit de financement, les gouvernements se tournent de plus en plus vers les partenariats public-privés (PPP). Aujourd'hui, les PPP sont utilisés dans plus de 134 pays en développement, représentant 15 à 20 pour cent du total des investissements dans les infrastructures. Plusieurs facteurs militent en faveur d'une collaboration croissante entre les gouvernements et le secteur privé dans le développement et la fourniture de services d'infrastructure. Outre le bénéfice évident de la disponibilité de ressources financières supplémentaires, les PPP offrent entre autres avantages une plus grande efficacité dans l'exécution, l'opération et la gestion, ce qui aide à prévenir les dépassements de coûts et les retards dans l'exécution; donne aussi accès aux technologies de pointe, et permet

Engagements par sous-secteur, 1990–2011, en millions de dollars US



le transfert de nombreux risques liés au projet vers le secteur privé. Les PPP sont aujourd'hui utilisés pour fournir des services d'infrastructure qui étaient autrefois offerts par le secteur public. La figure ci-dessus montre cependant qu'en Afrique, les PPP sont sous-représentés dans le domaine des routes.

Considérant que l'essentiel du trafic se fait sur les routes, les PPP routiers présentent un énorme potentiel en tant qu'instrument efficace de financement des coûts durant tout le cycle de vie d'une route. Ce potentiel est plus grand pour les routes urbaines où les investisseurs privés peuvent prendre plus de risques en raison des niveaux de trafic élevés et plus stables, par rapport aux routes interurbaines. Les PPP sont cependant des mécanismes complexes. Pour aider les pays africains à tirer le meilleur bénéfice des PPP, le SSATP a commandé un étude de cas qui permet de comprendre de manière approfondie les enjeux et les principes clés des PPP pour le financement des

routes, y compris une description des exigences des investisseurs concernant le financement des projets routiers. Le document, "Implication du secteur privé dans le financement des routes", présente des études de cas du Ghana, du Nigeria et du Sénégal, ainsi que des informations et des enseignements divers, applicables aux pays africains.

#### *Ouganda—Renforcer la dimension genre dans le secteur routier*

Promouvoir l'égalité des sexes et l'inclusion dans l'élaboration des politiques de transport a été une activité importante pour le SSATP au fil des ans. Des initiatives importantes ont été lancées, telles que "Genre et initiative de transport rural" et "Genre et programme d'action des transports". En Ouganda le gouvernement a demandé au SSATP son appui pour renforcer la mise en œuvre continue des engagements de la politique nationale en matière de genre dans le secteur routier. En réponse, le SSATP a produit une revue approfondie du processus de mise en œuvre et un ensemble de recommandations. Se fondant sur les résultats d'une enquête auprès des parties prenantes, l'étude "Appui à la mise en œuvre des engagements de la politique d'égalité des genres du gouvernement de l'Ouganda dans le secteur routier," évalue les progrès réalisés dans la mise en œuvre des politiques de genre pour le secteur routier et en matière de sensibilisation. L'étude a révélé plusieurs lacunes dans la mise en œuvre, y compris des faiblesses institutionnelles et réglementaires qui compromettent l'incorporation effective de la dimension genre dans les institutions du secteur routier, une absence de connaissance des politiques, déclarations et directives en matière de genre et la sous-représentation des

femmes dans le personnel du secteur routier. Pour renforcer le processus de mise en œuvre, l'étude a proposé plusieurs recommandations, telles que la promotion d'équipes de gestion plus équilibrées en termes de genre, la formation, le renforcement des capacités et un meilleur suivi de l'efficacité des efforts de mise en œuvre des politiques. Cette étude a plusieurs avantages immédiats et à long terme. Le gouvernement de l'Ouganda va pouvoir utiliser les résultats comme base pour l'élaboration d'un plan d'action, et l'étude contribuera également à renforcer les aspects genre de la nouvelle politique nationale de transport en préparation en Ouganda. Bien que l'étude ait porté sur le processus de mise en œuvre en Ouganda, les résultats pourront servir à d'autres pays pour traiter des questions essentielles en ce qui concerne l'amélioration de la mise en œuvre des engagements pris dans le cadre des politiques nationales relatives à l'égalité entre les genres dans le secteur routier.

#### ***Composantes d'un système de S&E pour une meilleure formulation et mise en œuvre de politiques***

L'évaluation des performances des politiques de transport en Afrique a permis d'identifier la faiblesse des systèmes de suivi et évaluation (S & E) comme étant un obstacle sérieux à une meilleure formulation et mise en œuvre des dites politiques. L'absence de données et d'indicateurs pour évaluer les performances passées et futures rend difficile la tâche de conception de politiques de transport qui permettraient d'aller de l'avant. Pour renforcer la capacité des pays afin qu'ils puissent améliorer leurs systèmes de S & E, le SSATP a produit une note de politique qui fournit une vue d'ensemble des Systèmes de gestion

des données du secteur des transports (TSDMS), ainsi que des conseils sur la façon de les utiliser. La note de politique complète les "Directives pour l'établissement d'un TSDMS durable" conçues par le SSATP, qui donnent des informations plus détaillées sur les procédures de création d'un TSDMS. En bref, un TSDMS est un outil de gestion des données permettant de suivre les progrès et d'évaluer les résultats des politiques et stratégies du secteur des transports, et fait partie du cadre plus large d'un système de S & E. La valeur d'un TSDMS est de fournir des informations sur les expériences passées et les résultats obtenus, qui sont essentiels aux décideurs pour améliorer la planification, l'allocation des ressources et la fourniture de services.

#### ***Détermination de la performance des agences routières***

Malgré les investissements massifs dans le secteur routier en Afrique dans les années passées, celui-ci ne joue pas encore pleinement son rôle central de catalyseur de la croissance et du développement économiques du continent. Dans de nombreux pays, le réseau routier souffre de manière continue d'un entretien inadéquat, et les opérations du secteur routier sont inefficaces. Cette situation remet en question les capacités des agences routières en Afrique à gérer efficacement le patrimoine routier. Diverses initiatives visant à évaluer les performances des agences ont été lancées afin de mieux comprendre ce qui doit être fait différemment par ces organisations, afin de devenir plus efficaces et efficaces. Au cours des trois dernières années, deux évaluations organisationnelles de la performance des agences routières ont été réalisées en Afrique. La première a utilisé l'approche

“ Si vous ne pouvez le mesurer, vous ne pouvez l'améliorer. ”

Lord Kelvin

de 'Gestion commercialisée des routes', et la deuxième, l'approche de 'Spécification publiquement disponible'. Il existe des différences considérables entre les deux approches pour évaluer la capacité des agences routières en matière de gestion d'actifs; elles possèdent en effet une orientation différente et ont été développées dans des contextes très différents.

Tenant compte des défis croissants auxquels fait face le secteur des transports en Afrique, il est urgent d'intensifier les efforts visant à identifier les obstacles et les principales mesures nécessaires pour améliorer la performance des agences routières. Reconnaisant que les deux méthodes d'évaluation ont leurs avantages respectifs, mais ne traitent pas de tous les facteurs critiques dans leur analyse, le SSATP a entrepris une étude dont le but est de développer un cadre d'évaluation qui combinerait les éléments essentiels des deux approches. Le résultat de l'étude, "Gestion des routes : une approche pour l'évaluation de la performance des agences routières", est une approche d'évaluation globale qui permet de mesurer le niveau de performance des agences et d'aider les pays dans leurs efforts de réforme et de renforcement des capacités de leurs agences routières nationales, sur la base de données probantes empiriques solides. Bien qu'ayant été développé en référence au secteur routier existant en Afrique, le cadre est applicable à tous les pays où les conditions du réseau routier nécessitent des mesures correctives de la part des organismes chargés de son entretien et de son exploitation.

### ***Initiatives émanant du secteur privé pour une auto-régulation de la charge à l'essieu en Afrique de l'Est***

Le portefeuille de construction et de réhabilitation des routes en Afrique de l'est et australe est important, que ce soit en valeur absolue de l'investissement qu'il représente, ou par son importance dans le développement économique de la région, mais le secteur routier est menacé par le phénomène de surcharge, qui l'a affecté pendant des décennies en dépit des efforts persistants pour l'éliminer. La réglementation relative au contrôle de la surcharge a été élaborée en Afrique de l'est grâce à un processus consultatif et la Loi sur le contrôle de la surcharge a été adoptée par l'Assemblée législative de l'Afrique de l'Est en mai 2013. Cependant, l'expérience en matière de réglementation régissant la charge maximale à l'essieu montre que se contenter de mesures coercitives seulement ne suffit pas pour mettre un terme à la pratique de surcharge des camions, et que des mesures d'accompagnement visant à promouvoir la conformité de la part des opérateurs du secteur privé (commerçants et opérateurs logistiques) sont nécessaires pour une réduction significative des surcharges. L'industrie du transport routier au Kenya est très consciente qu'une infrastructure routière adéquate est essentielle pour de meilleures performances des entreprises et appuie les efforts visant à éliminer la surcharge.



Le Secrétariat du corridor nord (ACTT-CN), en tant que forum pour le dialogue sur les politiques entre toutes les catégories de parties prenantes, et l'association de l'industrie du transport routier au Kenya (KTA), ont élaboré une Charte d'autoréglementation du contrôle de la charge des véhicules, approuvée par toutes les parties concernées. La Charte viendra compléter, du point de vue du secteur privé, les programmes d'infrastructure routière financés par des bailleurs de fonds qui engagent principalement les institutions publiques, les ministères de tutelle et les organismes de réglementation. Le SSATP, en complément de son Initiative pour l'entretien routier, et plus tard en partenariat avec le programme corridor SSATP/TFF a contribué à la discussion entre organismes de réglementation, chargeurs et industrie, sur la charge à l'essieu avec des études de cas, une revue des bonnes pratiques en Afrique de l'Est et australe, des directives, des enquêtes sur le transport routier, des documents de sensibilisation et des ateliers régionaux.

La Charte vise à obtenir un engagement de la part des expéditeurs et des opérateurs de logistique à se conformer volontairement aux limites de la charge à l'essieu. Elle a été signée en présence du Ministre des Transports et de l'Infrastructure du Kenya à Mariakani (le premier pont-bascule sur la route Nairobi Mombasa) le 13 Octobre 2014, avec la participation de délégations de tous les pays du Corridor nord (et en particulier de l'Ouganda, premier pays où la Charte est prévue d'être adoptée dans le cadre de son extension régionale).

## PUBLICATIONS DU SSATP

Durant l'année écoulée, le SSATP a publié plusieurs documents de travail en anglais ainsi que leur traduction française, en plus de la traduction en français de quelques autres documents de l'année précédente. D'autres publications et ressources peuvent être trouvées sur le site web du SSATP: [www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)

- ▶ Observatoire des transports sur les corridors : Guide pratique
- ▶ Bonnes politiques et pratiques sur le transport rural—Suivi et évaluation
- ▶ Bonnes politiques et pratiques sur le transport rural—Planification de l'Infrastructure et des services
- ▶ Les instruments juridiques internationaux de facilitation du transport et du commerce en Afrique

### Examen du portefeuille

Les activités restantes du portefeuille de projets du SSATP dans le cadre du DP2 ont été réalisées à un rythme normal pendant la période considérée. Bien que certaines activités soient considérées comme étant encore en cours pour des raisons de comptabilité, il n'en reste que quelques unes en cours d'exécution active. Ces activités se font principalement dans le cadre du troisième thème du DP2—intégration régionale—et devraient être achevées d'ici la fin de 2014. La plupart des activités en cours sont des revues et des documents arrivés au dernier stade d'élaboration. Plus d'informations sur la situation financière du SSATP est fournie dans l'annexe 1 du présent rapport annuel. La seule activité importante encore en cours et qui n'est pas un travail analytique est la préparation du "Forum sur le transport durable en Afrique", qui est décrit plus en détail dans la section "Formulation de politiques basées sur de meilleures informations" du présent rapport.

### Réunions du Conseil d'Administration du SSATP

Le Conseil a tenu deux réunions au cours de la période considérée, toutes deux ayant été virtuelles. La réunion du 12 septembre 2013 a porté principalement sur la préparation de la réunion annuelle du SSATP de 2013 au Sénégal, et sur le Forum des politiques de transport en Afrique que le SSATP a organisé avant la réunion annuelle afin de rassembler des praticiens du transport africains et internationaux pour partager idées et expériences.

La deuxième réunion s'est tenue le 18 Septembre 2014, et a traité de deux sujets principaux. Le premier concerne les préparatifs du Forum pour le Transport Durable en Afrique initié par le SSATP, et organisé dans le cadre de sa réunion annuelle tenue à Nairobi en Octobre 2014. Le second sujet traité a concerné le cadre de gouvernance du DP3, pour lequel des clarifications étaient nécessaires. La raison d'être et les objectifs du Forum sur le Transport durable en Afrique sont décrits dans la section intitulée "Formulation de Politiques mieux informées" de ce rapport annuel. Lors de la réunion, les membres du Conseil ont confirmé leur soutien à l'initiative et ont indiqué qu'ils participeraient et contribueraient aux travaux du Forum.

### Réunion annuelle du SATP de 2013

La réunion annuelle du SSATP s'est tenue à Dakar en Décembre 2013. Les réunions annuelles sont des événements importants dans la structure de gouvernance du SSATP, et constituent également des opportunités pour mener des consultations, partager des connaissances et renforcer l'appropriation du programme. La revue à mi-parcours du SSATP avait recommandé l'organisation d'événements de partage de connaissance en relation avec les réunions annuelles ce qui a eu lieu en 2013. Le SSATP a co-organisé avec le gouvernement du Sénégal le premier Forum sur les politiques de transport en Afrique les 10 et 11 décembre. Le niveau de participation au Forum et l'enthousiasme qu'il a soulevé ont démontré qu'il existe une demande pour de telles activités d'apprentissage de la part des praticiens africains des transports. En outre, les résultats générés par les présentations et les discussions animées du forum, ont été une précieuse contribution aux délibérations de la réunion annuelle du SSATP qui s'est tenue le 12 décembre 2013.<sup>4</sup>

4. Le SSATP a publié séparément un compte-rendu des travaux de la réunion annuelle et du Forum: " Forum sur les politiques de transport en Afrique—Réunion annuelle 2013 du SSATP. 10–12 décembre 2013. Dakar, Sénégal "

### ***Forum sur les politiques de transport en Afrique***

Le Forum a fourni une excellente opportunité non seulement pour les experts africains mais également internationaux, pour se rencontrer et partager leurs connaissances et expériences sur les questions prioritaires en matière de politique des transports. Plus de 160 participants se sont réunis à Dakar pour l'événement de deux jours. Ils représentaient un large éventail d'acteurs importants dans le domaine de la politique des transports, ainsi que des chercheurs, des décideurs, etc. Plus de 30 pays africains ont participé, avec des représentants des communautés économiques régionales, des institutions multilatérales, de la société civile, des partenaires du développement et du secteur privé.

Les débats du Forum ont porté sur deux thèmes principaux: "Le facteur de durabilité—vers un transport propre et sûr en Afrique", et "Lancer la réforme des politiques de transport en Afrique". L'ordre du jour a été conçu autour des trois thèmes du développement durable, la sécurité routière et la mobilité urbaine, avec des séances plénières comprenant des présentations et des discussions impliquant des experts des transports africains et internationaux. En liaison avec chaque thème se sont tenues des sessions parallèles, avec des discussions techniques portant sur des sujets spécifiques.

En reconnaissance du rôle central que le transport joue pour faciliter la croissance économique, l'un des principaux résultats du Forum a été le consensus qui a émergé pour que le transport durable soit inclus dans les discussions en cours sur les Objectifs de développement durable (ODD), de préférence pour qu'il soit adopté comme l'un des ODD. Une autre option serait que les objectifs intermédiaires et les indicateurs visés attachés aux ODD reflètent le rôle des transports dans d'autres secteurs. Les autres recommandations formulées par le Forum concernent : améliorer la gouvernance afin que les politiques des transports soient efficaces, ceci demandant que l'identification et la collecte des indicateurs de gouvernance soient systématisées<sup>5</sup> ; faire de la sécurité routière une priorité nationale essentielle, au lieu qu'elle ne soit qu'un concept technique dans le cadre de la gestion des routes ; et intégrer les politiques de développement urbain et de transport.

Un des principaux résultats du Forum a été qu'un consensus s'est manifesté pour que le transport durable soit inclus dans les discussions en cours sur les Objectifs de développement durable (ODD), et que de préférence il soit adopté comme un des ODD.

5. Le SSATP a défini des indicateurs de gouvernance en tant qu'outils de S & E permettant aux autorités de mesurer, d'évaluer et de prendre des mesures correctives pour une meilleure mise en œuvre de la politique et l'amélioration des performances du secteur. Pour en savoir plus, voir la publication "Gouvernance du transport—Indicateurs pour l'Afrique subsaharienne," publié en anglais et en français en 2013

### ***Réunion annuelle du SSATP***

Le niveau élevé de participation à la réunion annuelle de 2013 a été une manifestation très claire de l'appropriation et de l'importance que les parties prenantes du SSATP attachent au programme. Près de 100 délégués ont assisté à la réunion, représentant 28 pays, 3 CER, 4 organisations régionales, 11 partenaires du développement et le secteur privé. Comme cela a été recommandé dans la revue à mi-parcours du DP2 et à partir de 2012, les secrétaires permanents des ministères responsables des transports ont été invités à la réunion annuelle pour s'assurer que les pays sont représentés par des responsables mandatés pour prendre des décisions en matière de politique.

La réunion annuelle dans le cadre du DP2 a aussi été l'occasion de se tourner vers l'avenir. Le responsable du programme SSATP a donné un aperçu du prochain plan de développement, le DP3. Ce plan a fait l'objet d'un processus de préparation détaillé avec des consultations approfondies des parties prenantes. Il est formulé autour de trois axes stratégiques: Intégration, Connectivité et Cohésion; Mobilité urbaine et Accessibilité; et Sécurité routière, et est guidé par les principes d'appropriation, partenariat et durabilité pour la mise en œuvre du programme. L'objectif global du plan est que les pays africains adoptent des politiques et stratégies robustes pour un transport efficace, sûr et durable. Le responsable du programme a également souligné les progrès réalisés dans le cadre du DP2 et le programme de travail de 2014.

Les séances du Forum sur les politiques de transport en Afrique ont fourni un cadre utile pour les délibérations de l'assemblée annuelle. Un riche échange de vues et d'expériences a eu lieu et les recommandations que le Forum a faites ont été accueillies comme étant des éléments importants dans les discussions en cours sur la réforme nécessaire des politiques de transport. Les recommandations proposées par le Forum ont été confirmées par l'assemblée annuelle, et les représentants se sont engagés à continuer à activement promouvoir le transport durable pour en faire un ODD. Ils ont également convenu de promouvoir la création d'agences nationales chefs de file de la sécurité routière comme entités dotées d'un mandat distinct, des ressources et des capacités de coordonner tous les organismes compétents pour faire de la sécurité routière une véritable priorité.

L'assemblée annuelle a approuvé le Royaume du Maroc comme nouveau membre du SSATP, amenant ainsi à 39 le nombre de pays membres. La réunion a approuvé la désignation de la Fédération des associations de transport routier d'Afrique de l'Est et australe (FESARTA) et le Comité régional pour l'Afrique de l'Union internationale des transports routiers (IRU) comme représentants du secteur privé au sein du Conseil d'administration du SSATP.



75

ASHOK LEYLAND

CUSTOMER SERVICE  
07030040003  
07028203454  
OR  
01-2138654

APP





4

UNE BASE  
POUR L'AVENIR





**B**ien qu'il reste quelques mois pour achever la mise en œuvre du DP2, celui-ci a été de manière générale une phase productive et réussie pour le SSATP.

Plusieurs produits pionniers ont été développés, dont certains sont présentés dans ce rapport annuel. En outre, un cadre stratégique bien défini sous la forme du DP3 a été conçu pour la prochaine étape du programme. Le plan d'action qui a été formulé pour mettre en œuvre les recommandations de la revue à mi-parcours a été pleinement mis en œuvre, et un sentiment renouvelé d'appropriation et d'engagement parmi les partenaires et les bénéficiaires du programme est reconnu. Tout ceci contribue à donner une base solide au programme pour bâtir l'avenir.

Avec le DP2 qui vient à son terme en Mars 2015 et le lancement ultérieur du DP3, l'année à venir sera une période de transition pour le SSATP. La satisfaction de toutes les exigences principales administratives et opérationnelles pour le lancement du DP3 est en cours, et le processus de recrutement des chefs d'équipes des trois piliers du DP3 sera bientôt lancé. Un cadre de gouvernance avec des statuts bien définis et un manuel opérationnel ont été développés, qui permettront d'assurer une bonne gouvernance et une gestion efficace du DP3. Cependant, lancer les activités du nouveau plan, évaluer les réalisations du DP2 et inclure pleinement les leçons tirées dans le DP3, nécessiteront du temps et des efforts.

### COMMUNAUTÉ DE PRATIQUE DU SSATP

Avec les possibilités offertes aujourd'hui par les technologies de l'information, les communautés de pratique sont devenues un canal efficace et largement utilisé de partage à l'échelle mondiale d'informations et d'expériences, ainsi que d'apprentissage pour les praticiens d'une même profession. Afin que les praticiens du transport puissent bénéficier d'un forum en ligne, le SSATP a lancé son projet de Communauté de pratique en Juin 2014. Celui-ci est accessible par l'intermédiaire du site Internet du SSATP ([www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)), et est une plate-forme de partage des connaissances dans les deux sens, donnant accès à des documents, discussions et expertises sur des sujets liés aux politiques des transports en Afrique. En outre, il sert également de moyen d'échange en matière de bonnes pratiques entre la communauté de praticiens et d'intervenants au sens large, dont les membres s'intéressent à diverses questions relatives au secteur des transports. Toute personne intéressée peut participer aux discussions en cours ou en lancer de nouvelles, partager des connaissances, opinions et expertises, ou poser des questions et chercher des informations. Les échanges sont animés et les discussions portent sur un large éventail de sujets. Des exemples de discussions incluent: "Les modèles d'agences chefs de file de la sécurité routière: Quel est le modèle idéal d'agence et auprès de qui devrait-elle être responsable?"; et "Une cible pour le transport rural parmi les Objectifs de développement durable: une occasion de relancer le transport rural en Afrique."

Les défis du transport en Afrique, ne vont pas, d'autre part, disparaître de sitôt. Mais avec les bonnes approches et un appui suffisant, les capacités peuvent être renforcées et les réformes politiques nécessaires peuvent être conçues, afin de pouvoir améliorer la situation actuelle. Le SSATP possède dans ces domaines un avantage comparatif. En tant que programme bien établi pour l'élaboration de politiques de transport, le SSATP fournit des outils et des analyses qui aident les décideurs africains à élaborer des politiques pour remédier aux carences passées, et créer les conditions favorables aux interventions qui permettront que le secteur des transports en Afrique devienne efficace de manière durable.



Guidé par les objectifs stratégiques du DP3 et suivant le cycle d'élaboration des politiques, le SSATP offrira au cours des années à venir un appui à la composante transport de l'agenda commerce et intégration régionale, aidera les pays à concevoir des politiques de transport urbain cohérentes et à établir les institutions nécessaires pour les mettre en œuvre. Il fournira également un appui analytique et une assistance pour le renforcement des capacités afin d'améliorer la gestion de la sécurité routière de manière exhaustive. En outre, le SSATP continuera à appuyer activement les pays et les CER en matière d'application des connaissances.

Les demandes fréquentes d'appui de la part de nombreux clients montrent que le SSATP est considéré comme un partenaire précieux, dont les produits et les connaissances peuvent faire une

réelle différence dans la préparation des réformes nécessaires en matière de politiques et dans le renforcement des capacités institutionnelles.

La fourniture de ces services par le SSATP dépend toutefois des ressources financières disponibles. Le cadre stratégique pour une prochaine phase réussie du programme a été mis en place. Des ressources ont commencé à être mobilisés en provenance d'un certain nombre de bailleurs de fonds qui ont promis un appui au DP3. Il faut à présent s'assurer que le programme sera entièrement financé, de sorte qu'il puisse atteindre son plein potentiel et répondre efficacement à l'augmentation de la demande de la part de ses clients pour un soutien de premier ordre.



5

RAPPORT  
FINANCIER



## Reçus

Avec le paiement de la dernière tranche de fonds en provenance de la Commission européenne, tous les financements promis par les bailleurs de fonds ont été versés, pour un total de 24,8 millions de dollars US pour la période 2009–2015. En outre, au cours de la période considérée, la Banque mondiale a accordé des ressources à partir de deux fonds fiduciaires, en appui aux activités promues par le SSATP:

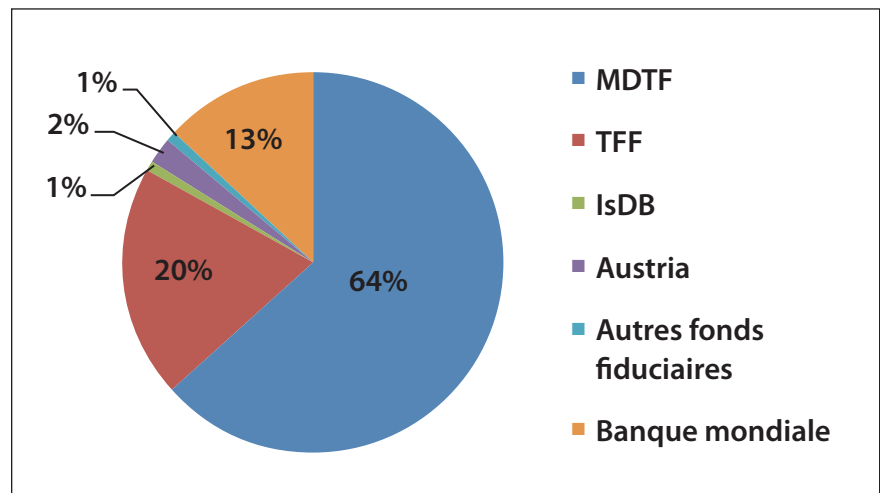
- ▶ Le Fonds sud-africain pour l'énergie, les transports et les industries extractives (SAFETE) a fourni 200.000 dollars US pour l'organisation du Forum sur le transport durable en Afrique (ASTF).
- ▶ Le Fonds fiduciaire coréen pour une croissance verte a fourni 1.200.000 dollars US pour financer des activités aux niveaux sous-régional, national et des villes. Ces activités font partie du plan d'action qui sera discuté et adopté au cours de l'ASTF et comprendront le partage des connaissances et la formation, des conférences et ateliers de travail, et le développement de réseaux virtuels.

### Décaissements et engagements

Au 30 septembre 2014, le SSATP aura décaissé 22.324.559 dollars US, représentant environ 90% des contributions versées ou en nature. Les décaissements du Fonds fiduciaire multi-donateurs se sont élevés à 14.227.136 millions de dollars US à la fin de la période (93% des recettes). Les bailleurs de fonds ayant contribué au MDTF sont: la Commission européenne (CE), l'Agence suédoise de coopération au

développement international (SIDA), le Département pour le développement international du Royaume-Uni (UK AID), l'Agence française de développement (AFD), le ministère norvégien des Affaires étrangères et la Banque africaine de développement (BAD). Les décaissements du Fonds pour la facilitation des échanges (TFF) ont porté sur la gestion des corridors, l'intégration régionale et la facilitation du commerce, et se sont élevés à 4.359.660 dollars US (78,5% des recettes). Les contributions en nature (de la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique—UNECA, la Banque mondiale, la Coopération autrichienne pour le développement) et d'autres fonds d'affectation spéciale (Banque islamique de développement—IsDB et Banque mondiale) ont été décaissés à 100 pour cent et se sont élevés à 3.737.763 dollars US.<sup>6</sup> La Figure 1 montre la distribution des décaissements par source de financement.

FIGURE 1: Distribution des décaissements par source of financement (2009–2014)



6. Banque islamique de développement (\$187.528), Autriche (\$350.000), Fonds fiduciaire pour le changement climatique (\$200.000), Banque mondiale (\$3.000.235)





# 6

ANNEXE:  
Situation financière  
des activités du  
SSATP au  
30 Septembre 2014





Activité	Octroyés*	Décaissés*	Engagés*	Solde disponible*
<b>Thème 1: Stratégies et Politiques de Transport</b>				
<b>Pro-croissance Pro-pauvres (PGPTS)</b>				
PGPTS Sierra Leone—Coûts de supervision	113 000	113 000	0	Clôturé
PGPTS Sierra Leone—Stratégie secteur transport	187 528	187 528	0	Clôturé
PGPTS Burkina-Faso—Exécuté par le bénéficiaire	185 647	185 647	0	Clôturé
PGPTS Burkina-Faso—Coûts de supervision	16 782	16 782	0	Clôturé
Revue de la performance des politiques de transport	778 700	768 360	5 467	4 873
Indicateurs de gouvernance (Phase 1)	223 088	223 088	0	Clôturé
Indicateurs de gouvernance (Phase 2)	33 000	14 693	17 820	487
Atténuation et adaptation au changement climatique	544 750	487 255	40 000	17 495
Renforcement des capacités analytiques pour l'intégration de l'adaptation aux risques climatiques	200 000	200 000	0	Clôturé
Appui sécurité routière aux pays—Phase 1	1 178 000	1 177 920	0	80
Revue de l'application et de l'impact des stratégies de réduction de la pauvreté et des stratégies de transport	71 185	71 185	0	Clôturé
Genre et inclusion	103 054	103 054	0	Clôturé
Transport et genre en Ouganda	21 145	15 249	0	5 897
<b>Total Thème 1</b>	<b>3 655 879</b>	<b>3 563 761</b>	<b>63 287</b>	<b>28 832</b>
<b>Thème 2: Gestion du Transport</b>				
<b>Transport urbain</b>				
Documentation des expériences de BRT	122 951	122 951	0	Clôturé
Elaboration de modules et boîtes à outils sur la collecte des tarifs pour le transport urbain	243 274	243 274	0	Clôturé
Atelier renforcement des capacités et réforme des politiques de transport	101 507	101 507	0	Clôturé
Document de politique de mobilité urbaine	298 100	216 534	55 712	25 854
<b>Transport rural</b>				
Activités transport rural	1 084 758	1 075 761	8 910	87
Suppression des contraintes d'accessibilité rurale à la productivité, la croissance et la commercialisation agricole	30 815	30 815	0	Clôturé
<b>Gestion et financement des routes</b>	285 000	250 430	20 454	14 116
<b>Systèmes de gestion des données du transport—TSDMS</b>	521 000	508 734	0	12 266
<b>TSDMS en Zambie (Autriche)</b>	350 000	350 000	0	Clôturé
<b>Cadre pour améliorer la performance des chemins de fer</b>	16 100	16 100	0	Clôturé
<b>Total Thème 2</b>	<b>3 053 505</b>	<b>2 916 106</b>	<b>85 076</b>	<b>52 323</b>

Activité	Octroyés*	Décaissés*	Engagés*	Solde disponible*
<b>Thème 3: Intégration Régionale</b>				
CICOS—Enquête de base sur le corridor de la rivière Oubangui	415 495	415 495	0	Clôturé
Instruments juridiques internationaux de facilitation du transport et du commerce	202 459	202 234	0	225
Appui au REC-TCC 2010	396 476	396 476	0	Clôturé
Appui aux coordinateurs nationaux-régionaux du SSATP	109 554	109 554	0	Clôturé
Appui aux coordinateurs nationaux	98 913	98 913	0	Clôturé
Enquête de suivi au poste frontière de Chirundu	166 563	166 563	0	Clôturé
Enquête de base corridor central et Dar	144 964	144 964	0	Clôturé
TFF Facilitation des corridors	3 250 000	2 918 716	214 908	116 376
TFF Facilitation des corridors—Coûts de supervision	780 000	704 549	0	75 451
Opérationnalisation Observatoire transport fluvial CICOS	65 000	30 368	4 656	29 976
Support au réseau des routes Trans-Africaines	557 369	557 369	0	0
Appui aux postes frontières juxtaposés de la CEDEAO	900 000	148 656	664 506	86 838
<b>Total Thème 3</b>	<b>7 086 793</b>	<b>5 893 857</b>	<b>884 070</b>	<b>308 866</b>
<b>Activités Principales</b>				
DP2 Gestion de programme	1 399 000	1 378 314	11 060	9 626
Activités opérationnelles principales programme DP2	1 703 000	1 682 876	25 856	(5 732)
DP2 Coordination régionale	1 043 013	1 043 013	0	0
Développement du Site Web	212 000	198 584	1 920	11 496
Réunion annuelle 2009	584 923	584 923	0	Clôturé
Réunion annuelle 2010	871 119	871 119	0	Clôturé
Préparation du DP3 (y comp. Réunion annuelle 2012)	720 000	719 019	1 049	(68)
Réunion annuelle 2013	472 751	472 751	0	0
<b>Total Activités principales</b>	<b>7 005 806</b>	<b>6 950 599</b>	<b>39 885</b>	<b>15 322</b>
<b>Total</b>	<b>20 801 983</b>	<b>19 324 323</b>	<b>1 072 318</b>	<b>405 343</b>
<b>Banque mondiale</b>	<b>3 000 236</b>	<b>3 000 236</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>23 802 219</b>	<b>22 324 559</b>	<b>1 072 318</b>	<b>405 343</b>

\*Y compris les ressources en nature fournies par la Banque mondiale, qui ne sont pas comptabilisés par activité



