



**SSATP**

Programme de politiques  
de transport en Afrique



**RAPPORT ANNUEL 2012**





# **RAPPORT ANNUEL 2012**

Définir un agenda pour l'avenir en tirant les  
leçons du passé

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

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

Le SSATP a pour partenaires

- ▶ 38 pays africains
- ▶ 8 Communautés économiques régionales
- ▶ 2 institutions africaines : CEA et CUA
- ▶ Partenaires financiers du Deuxième plan de développement : Commission européenne (principal bailleurs de fonds), Autriche, France, Norvège, Royaume Uni, Suède, Banque islamique de développement, Banque africaine de développement et Banque mondiale (institution d'accueil)
- ▶ Organisations régionales publiques et privées

Le SSATP remercie les contributions et l'appui de ses pays membres et de ses partenaires.

Autres publications sur le site Internet du SSATP :

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

Les constatations, interprétations et conclusions présentées dans le présent ouvrage n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement les vues du SSATP ou de ses partenaires.

© 2013 Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Banque mondiale

Tous droits réservés.



Sida

Austrian  
Development Cooperation

NORWEGIAN MINISTRY  
OF FOREIGN AFFAIRS



## TABLE DES MATIÈRES

Sigles et abréviations	5
Message du Président du Conseil du SSATP	7
Introduction	9
Fournir des résultats	13
Dresser le bilan d'une année et demie	25
Perspectives d'avenir	37
Annexe	45



## SIGLES ET ABRÉVIATIONS

AFCAP	African Community Access Program (Programme africain d'accès communautaire)
AFERA	Association africaine des fonds d'entretien
AICD	Africa Infrastructure Country Diagnostic (Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique)
AIKP	Africa Infrastructure Knowledge Program of AfDB (Programme de connaissances de l'infrastructure en Afrique de la BAD)
ARTIN	Africa Regional Transport Infrastructure Network (Réseau des infrastructures de transport régional en Afrique)
ASANRA	African National Road Agencies (Association des agences nationales des routes d'Afrique australe)
BAD	Banque africaine de développement
BRIC	Brésil, Russie, Inde, Chine
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CER	Communauté économique régionale
CUA	Commission de l'Union Africaine
DP1	Premier plan de développement du SSATP
DP2	Second plan de développement du SSATP
FFE	Fonds pour la facilitation des échanges
ICA	Infrastructure Consortium for Africa (Consortium pour les infrastructures en Afrique)
IGR	Initiative de gestion de la route
IRF	International Road Federation (Fédération Internationale de la Route)
NEPAD	New Partnership for Africa's Development (Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique)
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMD	Organisation mondiale des douanes
PFR-PRI	Pays à faibles revenus et à revenus intermédiaires
PIB	Produit intérieur brut
PIDA	Program for Infrastructure Development in Africa (Programme pour le développement des infrastructures en Afrique)
PPP	Partenariat public-privé
RONET	Road Network Evaluation Tool (Outils d'évaluation du réseau routier)
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
UA	Union africaine
UITP	Union internationale des transports publics





## MESSAGE DU PRESIDENT DU CONSEIL DU SSATP



C'est avec grand plaisir que je peux annoncer que le SSATP a franchi un cap crucial en 2012 et dispose désormais d'une base solide, qui va lui permettre de contribuer pleinement à l'amélioration de l'efficacité du secteur des transports en Afrique. Le message du rapport annuel de l'an dernier était simple et direct : le programme se trouve à la croisée des chemins et une action vigoureuse est nécessaire. Ce message a été compris et pris en compte de façon sérieuse par les partenaires du SSATP, ainsi que par l'équipe de gestion du programme.

La mise en œuvre d'un ensemble de recommandations de la revue à mi-parcours du SSATP auxquelles ce dernier a adhéré, a joué un rôle central dans la revitalisation du programme. Des mesures ont été prises pour en renforcer l'appropriation par les africains et aligner ses activités sur les besoins émergents du secteur des transports en Afrique. Ceci a été mené en mettant l'accent sur les relations de travail en partenariat pour assurer la durabilité, ce qui a rendu le programme plus axé sur les résultats, comme le demandaient les parties prenantes. En plus de recentrer son programme de travail, le SSATP a développé au cours de la dernière année un cadre stratégique solide, le Troisième plan de développement (DP3), qui permet de mieux orienter les activités futures. Ce plan est le résultat d'un vaste processus consultatif, ce qui a contribué à un meilleur ancrage du programme dans son contexte africain. Le plan reflète aussi les priorités du programme de la Commission de l'Union africaine pour le secteur des transports, ainsi que d'autres initiatives liées au transport.

L'année 2012 est aussi celle où le programme SSATP a pris une envergure véritablement continentale. La Commission de l'Union africaine est devenue membre du conseil d'administration du SSATP, et des préparatifs sont en cours pour que les pays d'Afrique du Nord puissent adhérer au programme.

Au cours des dernières années, il est devenu de plus en plus évident, et largement reconnu, que le SSATP n'est pas seulement un programme adapté à l'Afrique, mais un programme qui répond bien aux besoins du continent. Ce point de vue a été confirmé par les partenaires africains lors de la dernière réunion annuelle du SSATP à Addis-Ababa et par les partenaires financiers qui ont approuvé le DP3 à Bruxelles au mois de juin. Tous sont d'accord pour dire que si le SSATP n'existait pas, il faudrait l'inventer. Le DP3 fournit en effet un cadre stratégique pour guider de manière cohérente le SSATP, dans l'élaboration des politiques nécessaires, et le renforcement des capacités dont doit bénéficier le secteur des transports en Afrique pour les années à venir. Il faut donc éviter de compromettre le succès du Programme, en assurant qu'il sera entièrement financé selon les exigences du DP3 qui a été approuvé.

En nous engageant à financer complètement le DP3, nous permettrons au SSATP d'avoir un impact véritablement transformateur sur le secteur des transports en Afrique, et atteindre un niveau où il peut effectivement jouer son rôle de facilitateur du développement économique durable du continent africain.

Stephen Karingi  
Président du Conseil d'administration du SSATP





# INTRODUCTION



Les dix-huit derniers mois ont été riches en événements pour le SSATP. Bien qu'il s'agisse d'un programme reconnu et bien établi pour l'élaboration de politiques et le renforcement des capacités dans le secteur des transports en Afrique, de nouvelles exigences et des besoins changeants apparaissent et font pression sur le SSATP pour s'ajuster et s'adapter.

Ceci a été confirmé par la Revue à mi-parcours du Deuxième plan de développement (DP2), qui a recommandé que le programme réponde de manière judicieuse aux besoins émergents, qu'il se relocalise en Afrique afin de mieux s'intégrer au contexte africain, et qu'il renforce son appropriation par toutes les parties prenantes. Bien que la revue à mi-parcours ait recommandé des ajustements importants, elle a aussi clairement reconnu la pertinence du programme SSATP et recommandé qu'un Troisième plan de développement (DP3) soit développé. À l'origine, le DP2 avait été conçu pour s'achever le 30 Juin 2013, mais les bailleurs de fonds du SSATP ont accepté de le prolonger jusqu'à la fin du mois de Juin 2014, indiquant ainsi leur confiance dans le programme et son utilité.

Les derniers dix-huit mois ont été une période de transition majeure pour le SSATP. Il a dû reconsidérer ses priorités et réaligner ses activités en fonction des nouvelles réalités, tout en poursuivant la réalisation des tâches en cours et la préparation d'un nouveau programme de travail de cinq ans. Afin de refléter la totalité des mesures prises pour appliquer les recommandations de la Revue et mettre en évidence les résultats opérationnels du SSATP, le présent rapport annuel couvre exceptionnellement une période de 18 mois, du 1er janvier 2012 au 30 juin 2013.

Le rapport fournit un aperçu des principales activités menées au cours de cette période et met en exergue certains des résultats du programme et de sa contribution à la revitalisation du transport ferroviaire dans plusieurs pays africains, la réforme du secteur des transports en Afrique de l'Ouest, et la création des outils d'analyse afin d'améliorer la gouvernance du secteur. Le rapport explique également la raison d'être du DP3 et décrit les principales caractéristiques du plan.

Le programme a dû reconsidérer ses priorités et réaligner ses activités en fonction des nouvelles réalités, tout en poursuivant la réalisation des tâches en cours et la préparation d'un nouveau programme de travail sur cinq ans.





**OBTENIR DES RÉSULTATS**





En accord avec les conclusions de la Revue à mi-parcours du SSATP, le programme de travail pour 2012 a été révisé en mettant clairement l'accent sur les résultats. En particulier, l'accent a été mis sur les principes de durabilité et de partenariat. Pour s'assurer que les résultats soient durables au-delà de période de réalisation des activités, un processus de planification et de mise en œuvre bien conçu est essentiel. A cela, il faut ajouter la nécessité d'un financement continu et d'une large dissémination des résultats, ainsi que leur utilisation. Pour le SSATP, les partenariats sont un instrument essentiel pour une mise en œuvre efficace de son programme de travail. En 2012, le SSATP a pris des initiatives pour identifier de manière plus déterminée des partenariats et pour les utiliser, afin de renforcer sa présence en Afrique et étendre la portée et renforcer l'appropriation et la durabilité du programme. Dans le but de renforcer sa présence au niveau local, le SSATP a affecté deux membres de son équipe à des postes sur le terrain en 2012.

Les sections suivantes mettent en avant certaines des réalisations du SSATP en 2012.

---

### **A. La formulation des politiques sectorielles**

Afin de réaliser le potentiel du secteur des transports en Afrique en tant que moteur de la croissance et du développement économiques, les pays doivent mettre en place des politiques saines et des stratégies efficaces. Aider les pays africains à élaborer des politiques efficaces est une activité essentielle du SSATP. Quelques-uns des résultats du SSATP dans le domaine de développement des politiques sont présentés en résumé ci-dessous.

### **Améliorer la performance du rail**

Tenant compte du rôle historique important que les chemins de fer ont joué en matière de transports terrestres, ainsi que dans la facilitation du commerce et du développement économique et social, mais en même temps vu les mauvaises performances du secteur en Afrique, le SSATP a lancé une étude faisant suite à une requête exprimée lors de sa réunion annuelle de 2010. L'objectif était d'identifier et analyser les problèmes qui affectent la performance des chemins de fer. L'étude "Transport ferroviaire - Cadre pour l'amélioration des performances du secteur des chemins de fer en Afrique subsaharienne", examine les 15 dernières années d'expérience en matière de concessions ferroviaires en Afrique subsaharienne, et analyse les performances des chemins de fer à la lumière des changements considérables qu'a connus l'Afrique ainsi que le reste du monde dans les domaines du transport et de la logistique. Les recommandations de cette étude fournissent un cadre pour la prise de nouvelles décisions et pour la mise en œuvre de politiques pertinentes par les pays membres du SSATP. Les conclusions de l'étude sont déjà utilisées dans la conception de projets et l'approche retenue par la Banque mondiale dans le secteur des chemins de fer en Tanzanie, au Malawi, en Zambie et au Mozambique. Le cadre a également servi à la préparation d'une étude diagnostique de Banque africaine de développement sur la concession des chemins de fer en Afrique.

En 2012, le SSATP a pris des initiatives pour identifier de manière plus déterminée des partenariats et pour les utiliser, afin de renforcer sa présence en Afrique et étendre la portée et renforcer l'appropriation et la durabilité du programme.

## ENCADRÉ 1. RECOMMANDATIONS POUR L'AMÉLIORATION DES PERFORMANCES DU SECTEUR FERROVIAIRE

- ▶ Il est recommandé aux gouvernements de :
  - développer des plans stratégiques à long terme pour la réhabilitation et le développement des infrastructures de transport, qui définissent le rôle des chemins de fer de manière coordonnée
  - développer des politiques non biaisées pour le transport terrestre, y compris des systèmes non-biaisés de paiement par les utilisateurs pour l'usage des infrastructures de transport
  - s'impliquer financièrement dans la construction et l'entretien à long-terme des infrastructures ferroviaires de la même manière que pour les infrastructures routières
  - rester impliqué dans la propriété et le financement des infrastructures ferroviaires
  - développer des cadres réglementaires adéquats
- ▶ Les pays d'Afrique subsaharienne pourraient élargir le marché du transport ferroviaire grâce à une meilleure utilisation des corridors régionaux de transport
- ▶ L'objectif de la réhabilitation des infrastructures ferroviaires est de rendre les chemins de fer compétitifs par rapport au transport routier
- ▶ La mise en œuvre d'un cadre approprié pour la réussite des partenariats public-privé dans le secteur ferroviaire permet de stimuler le secteur privé pour qu'il contribue au développement du rail
- ▶ Des règles strictes et transparentes doivent être établies pour le contrôle des concessions, en prenant en compte les enseignements tirés du passé
- ▶ Les compensations pour les services aux voyageurs doivent être équitables
- ▶ Les concessions des services aux voyageurs devraient être traitées séparément des concessions de fret et être soutenues par des instruments de garantie (garanties de risque partielles)
- ▶ Les recommandations ci-dessus fournissent le cadre pour une meilleure utilisation de l'aide financière internationale

Source: Rail Transport - Framework for Improving Railway Sector Performance in Sub-Saharan Africa (Transport par rail –Cadre pour l'amélioration des performances du secteur ferroviaire en Afrique subsaharienne)

### Régime de transit du Mozambique

Dans le cadre de la revue par le gouvernement du Mozambique de la loi sur les douanes afin de faciliter la mise en œuvre du Système de guichet unique électronique, le SSATP a apporté son soutien à l'Initiative logistique sur le corridor de Maputo, un groupe de défense des utilisateurs privés, des opérateurs de services logistiques et des autorités publiques. Ce soutien s'est traduit par un ensemble de recommandations relatives aux domaines de la législation qui affectaient de manière négative l'efficacité du corridor. Le Corridor de Maputo dessert principalement l'arrière-pays de l'Afrique du Sud tout proche. Cependant, passer par le Mozambique nécessite de se plier au régime de transit douanier. Les contraintes liées au transit au travers d'une frontière internationale, auxquelles s'ajoutent de

faibles volumes d'échanges et un déséquilibre commercial, constituent un obstacle pour le développement du trafic le long du corridor. Les principales recommandations pour des changements à apporter au régime mozambicain concernent cinq composantes universelles d'un régime de transit : réglementation du transit douanier, cautions, manifestes, autorisations de transit et engagement des parties prenantes. Ces recommandations ont été bien accueillies par le gouvernement et intégrées dans la législation révisée, qui a été approuvée par le parlement en octobre 2012. Comme la loi est applicable à l'ensemble du pays, elle aura non seulement un impact positif sur la compétitivité du corridor de Maputo, mais également des retombées positives sur d'autres corridors de transit du Mozambique, notamment les ports de Beira et Nacala.

## Observatoires du transport fluvial

Alors que le fleuve Congo est d'une importance vitale pour le développement économique de l'Afrique centrale, le transport fluvial le long du corridor *Brazzaville-Kinshasa-Bangui-Kisangani* fait face à de nombreux obstacles non physiques, tels que les trop nombreux points de contrôle et la collecte de taxes et droits sans base légale, ce qui a pour résultat de longues heures de navigation et crée des inefficacités. Afin d'atteindre les objectifs fixés par l'accord de coopération régional instituant la Commission internationale du bassin Congo-Oubangui-Sangha (CICOS), des interventions décisives sont nécessaires afin d'éliminer ces obstacles et faciliter le développement durable du corridor et de son économie. Pour aider à atteindre cet objectif, le SSATP a travaillé en partenariat avec la CICOS et la Commission européenne (CE) et a financé une étude sur la création d'un observatoire des barrières non physiques et des dysfonctionnements le long du corridor fluvial. Les tâches principales de l'observatoire seront de collecter et traiter des données sur le corridor et créer une base de données avec un ensemble de 25 indicateurs utiles pour la prise de décision et la mise en œuvre des mesures visant à éliminer les obstacles. L'objectif global est la suppression de toutes les barrières non physiques d'ici à 2025. La CE se propose de financer la moitié des coûts d'opération de l'observatoire, tandis que la CICOS prendra en charge l'autre moitié, de préférence grâce à une contribution de ses Etats membres. Le SSATP continuera à fournir un appui pour le bon déroulement de la première phase du processus de prise de décision pour établir l'observatoire.

## Stratégies de transport au Burkina Faso et en Sierra Leone

Le gouvernement du Burkina Faso a adopté en avril 2012 une nouvelle stratégie pour le secteur des transports pour les années 2011 à 2025 développée dans le cadre d'un projet financé par la Banque mondiale. Le SSATP a fourni un appui en finançant une série d'ateliers et de séminaires impliquant les parties prenantes au Burkina Faso. Une table ronde avec les bailleurs de fonds a également été organisée, et des réunions avec d'autres intervenants clés ont permis de discuter et confirmer les priorités de la stratégie, afin d'en assurer l'appropriation et contribuer à une mise en œuvre effective.

Le SSATP a également fourni un appui à la Sierra Leone pour mettre à jour sa stratégie nationale des transports, qui remplace l'ancienne stratégie et le plan d'investissement formulés en 2003. La nouvelle stratégie couvre les dimensions physiques (infrastructures et services) et organisationnelles relatives au système national de transport, et constitue une contribution importante au second Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté (DSRP II) en Sierra Leone, connu sous le nom de Programme pour la prospérité 2013-2017. La stratégie définit le système national de transport comme un ensemble principal de nœuds et de liens reliant les principaux centres du pays, ainsi que la Sierra Leone à ses voisins et au reste du monde. Plusieurs ateliers ont été organisés avec les principaux intervenants pour valider les résultats, discuter des recommandations et diffuser le contenu de la stratégie mise à jour.

## B. La production de connaissances

Le SSATP génère des connaissances par la réalisation d'études de cas, l'élaboration de méthodologies et en fournissant des directives, avec pour résultat la mise à disposition d'options de pointe pour la résolution de problèmes. La production de connaissances fait partie intégrante du travail du SSATP. Plusieurs exemples de connaissances générées par le programme au cours des dix-huit derniers mois sont présentés ci-après.

### Indicateurs de gouvernance

Assurer une bonne gouvernance du secteur des transports en Afrique est essentiel au développement économique des pays du continent. Pour aider ces derniers à améliorer la gouvernance du secteur des transports, le SSATP a commandé une étude intitulée "Indicateurs de gouvernance dans le secteur des transports en Afrique subsaharienne" qui identifie un sous-ensemble critique d'indicateurs (voir tableau 1), qui peuvent

être utilisés pour démontrer de façon claire et mesurable le niveau et la qualité de la gouvernance d'un secteur ou sous-secteur dans un pays donné. Ces indicateurs constituent un outil pour les pays non seulement pour mesurer la qualité de la gouvernance du secteur des transports, mais aussi pour contrôler les résultats des mesures prises dans ce domaine. Les indicateurs reflètent les principaux problèmes de gouvernance du secteur, en se fondant sur des évaluations menées dans quatre pays africains, le Mali, la Tanzanie, le Kenya et la Zambie. Ces pays ont été choisis par le SSATP en raison de leur engagement et de leurs efforts visant à améliorer la gouvernance dans le secteur des transports. Depuis l'achèvement de l'étude, le SSATP a œuvré à mettre en œuvre les recommandations du rapport.

L'établissement d'un partenariat entre le SSATP, la Facilité de partenariat pour la gouvernance (FPG) et la Banque mondiale est à l'étude dans trois pays: le Kenya, la Zambie et un pays francophone, où des

TABLE 1. INDICATEURS DE GOUVERNANCE PROPOSÉS POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN AFRIQUE

Domaine de gouvernance	Indicateur
1. Mandats et responsabilités Institutionnels	Clarté et distinction entre mandats et responsabilités des principaux ministères, départements et agences du secteur des transports
2. Priorités stratégiques	Cohérence des politiques du secteur des transports et dans quelle mesure le processus pour établir les priorités est basé sur des critères objectifs
3. Discipline budgétaire	Répartition du budget basée sur des prévisions financières fiables et alignée sur les priorités en fonction de critères objectifs
4. Conception de programme	Qualité et usage des indicateurs de performance clés et optimisation des ressources
5. Passation de marchés	Publication complète et en temps opportun des plans de passation des marchés du secteur des transports (y compris les opportunités d'appel d'offres, l'attribution des contrats et les données sur la résolution des plaintes en matière de passation de marchés)
6. Exécution des programmes	Rapports temps et coûts complets sur l'avancement des travaux pour les grands projets du secteur des transports (10 plus importants), en temps opportun, rendus publics sous une forme accessible
7. Durabilité	Les agences du secteur des transports ont établi des indicateurs de référence pour l'entretien courant et périodique des actifs et le budget est attribué en conséquence
8. Diffusion d'informations	Transparence et respect des délais quant à la publication du budget et des dépenses annuels
9. Contrôle externe	Une règle est appliquée pour désigner et sélectionner les membres clés des conseils d'administration dans le secteur des transports
10. Responsabilité	Pourcentage des recommandations des rapports des auditeurs techniques et financiers indépendants, mises en œuvre dans l'année

équipes de la Banque mondiale ont mis en œuvre des activités de gouvernance avec le financement du FPG. Les objectifs sont les suivants : (a) affiner les indicateurs et le système de notation en consultation avec les parties prenantes ; (b) noter les trois pays pilotes ; (c) formaliser la méthodologie et le guide de notation; (d) développer une méthodologie simple pour la cartographie institutionnelle ; (e) préparer des documents d'information et des outils de communication; et (f) procéder à une étude d'impact permettant d'évaluer les changements dans la notation de la gouvernance liés aux améliorations de la performance du secteur des transports.

#### Pratiques en matière de sécurité routière le long des corridors

La sécurité routière en Afrique est en train de devenir rapidement un obstacle à la compétitivité et au développement, excédant l'impact du VIH-SIDA. L'Afrique possède en comparaison au reste du monde un taux extrêmement élevé de mortalité par accident de la circulation. Bien que la densité de son réseau routier soit la plus faible avec 0,08km/km<sup>2</sup>, et que sa flotte de véhicules constitue seulement 2 pour cent du total mondial, plus de 300 000 personnes perdent chaque année la vie sur les routes d'Afrique. En outre, malgré la faible motorisation en Afrique, le taux de mortalité lié à la route est le plus élevé au monde (32,2 pour 100 000) et le taux de mortalité par véhicule est environ cent fois plus élevé que dans les régions plus performantes. Il a également été établi que plus de 65 pour cent des victimes d'accidents de la route sont des usagers vulnérables, y compris les piétons et les cyclistes. A moins que des mesures vigoureuses ne soient prises pour traiter ce problème, la croissance de la motorisation prévue pour l'Afrique aura pour résultat une augmentation des accidents de la route de 68 pour cent au cours de la prochaine décennie. L'expérience

mondiale montre que la plupart des accidents de la route mortels se produisent sur un faible pourcentage des réseaux routiers, qui comprennent essentiellement les corridors commerciaux régionaux les plus fréquentés, avec des niveaux élevés de trafic et de vitesse, et un mélange incontrôlé d'utilisateurs motorisés et non motorisés. Le retour sur investissement des actions de sécurité routière sur les corridors routiers commerciaux régionaux (RTRC) est donc potentiellement important. Par conséquent, étant donné la gravité des problèmes de sécurité routière dans les RTRC, l'Union africaine s'est fixé l'objectif régional d'atteindre le niveau des meilleures pratiques de sécurité routière dans le monde sur le Réseau africain régional d'infrastructures de transport. Cependant, les avantages résultants des améliorations à la fois physiques et institutionnelles réalisées dans le cadre de projets d'investissement relatifs au développement du commerce et aux corridors de transport, ont souvent été compromis par l'accroissement des risques d'accidents de la route, en raison de l'augmentation du volume du trafic de camions et des vitesses de plus en plus élevées. Il y a donc un besoin évident d'améliorer l'efficacité des investissements dans les RTRC.

Pour répondre à ce besoin et présenter une approche adaptée aux priorités de la sécurité routière des RTRC, le SSATP et la Banque mondiale ont réalisé conjointement une étude intitulée "Directives pour la prise en considération de la sécurité routière dans les corridors commerciaux régionaux". Cette étude offre des directives en matière de bonnes pratiques, et répond à l'absence de guide sur les moyens de traiter les problèmes de sécurité routière sur les RTRC. L'approche adoptée consiste à : (i) mettre en exergue les meilleures pratiques internationales en matière de gestion de la sécurité routière sur les corridors régionaux, (ii) présenter succinctement les capacités actuelles de gestion de la sécurité

Plus de  
**300 000**  
personnes perdent  
chaque année la  
vie sur les routes  
d'Afrique

routière sur les RTRC dans les PFR-PRI, (iii) identifier les facteurs critiques de succès, (iv) présenter les composantes génériques des bonnes pratiques relatives aux projets d'investissements en matière de sécurité routière, (v) fournir une feuille de route pour l'identification, la préparation et la mise en œuvre des meilleurs pratiques liées aux projets de sécurité routière dans les RTRC, et (vi) développer des termes de référence et d'autres outils pour faciliter la gestion de projets sur les RTRC. Les directives présentent une série de composantes pour les projets de sécurité routière, qui sont liées et se renforcent mutuellement, couvrant les priorités d'intervention sur les corridors, les réformes des politiques de sécurité routière sur les corridors, les systèmes de suivi-évaluation des dits corridors et les dispositions en matière de gestion de projets de corridors. L'objectif est de concevoir des projets qui incitent les divers organismes concernés à collaborer de manière constructive pour fournir et évaluer un ensemble de bonnes pratiques bien ciblées en matière d'interventions multisectorielles sur les RTRC, procéder à l'examen des politiques, et accélérer le transfert des connaissances sur la sécurité routière. Les directives sont au stade de la diffusion pour utilisation par les pays et les communautés économiques régionales, ainsi que par les partenaires de développement dans leurs projets régionaux.

#### Identifier les lacunes en matière de connaissances sur le transport rural

Au cours des dernières années, le SSATP a activement soutenu l'adoption de bonnes politiques et pratiques opérationnelles en matière de transport rural, qui peuvent contribuer efficacement à la croissance en milieu rural et à la réduction de la pauvreté. Le SSATP a fourni le financement principal pour la conception du Document-cadre de transport rural (RTF), intitulé "Transport Rural - Améliorer sa contribution à la croissance

en milieu rural et à la réduction de la pauvreté en Afrique subsaharienne". Pour améliorer les connaissances disponibles, le SSATP a financé une étude de suivi qui met en exergue les principaux messages du RTF, identifie les lacunes en matière de connaissances et de bonnes pratiques, suggère des manières de les combler, et définit une stratégie de diffusion. Le document "Promouvoir l'adoption de bonnes politiques et pratiques en matière de transport rural en Afrique subsaharienne - produits de savoir et stratégie de diffusion" traite de quatre domaines : (i) la planification et l'établissement des priorités (ii) ; le suivi et l'évaluation ; (iii) l'entretien durable ; et (iv) les méthodes et outils contractuels et de passation de marchés. Le rapport fournit une réponse claire aux défis posés en concluant, qu'en plus de combler les lacunes en matière de connaissances identifiées "l'action globale nécessaire consiste à fournir des efforts accrus pour renforcer le plaidoyer et



améliorer la diffusion des connaissances déjà existantes relatives au transport rural. L'amélioration du plaidoyer nécessitera de renforcer les capacités aux niveaux des autorités locales et des villages, où une action concertée et efficace est nécessaire pour la planification et la mise en œuvre des interventions en matière de transport rural". Le travail dans les domaines de la planification et de l'établissement des priorités ainsi que de suivi et d'évaluation est en cours pour apprendre des expériences des pays africains, en tirer les leçons et fournir des conseils aux pays sur la façon d'améliorer la gestion du transport rural.

---

### C. Développement des capacités

En facilitant diverses initiatives de développement des capacités, le SSATP remplit l'une de ses missions principales, qui est d'œuvrer à ce que les pays africains et les institutions régionales possèdent les capacités de développer et mettre en œuvre des politiques efficaces dans le secteur des transports. Quelques-unes des initiatives de renforcement des capacités que le Programme a entrepris au cours des dix-huit derniers mois sont présentées ci-après.

#### Forum 2014 sur les transports écologiquement durables

Un des nouveaux défis auxquels est confronté le secteur des transports en Afrique est le développement de politiques qui favorisent l'inclusion ainsi que la durabilité. Ceci implique la promotion de la santé publique et les écosystèmes en réduisant la production de gaz à effet de serre, un domaine où le transport est souvent mis à l'index. Le SSATP, en collaboration avec d'autres partenaires clés, a pris l'initiative de lancer le Forum sur les transports environnementalement durables pour

l'Afrique (EST- Afrique) en 2014. Des forums annuels similaires existent en Asie depuis 2004 et en Amérique latine depuis 2011. EST-Afrique contribuera à promouvoir la croissance verte inclusive grâce à la coopération régionale et l'échange de bonnes pratiques dans le secteur des transports. Parmi ses objectifs, on peut citer : (i) la mise en place d'une plate-forme institutionnelle pour mieux comprendre les avantages de la construction de réseaux de transport durables à travers l'Afrique, (ii) mettre en place un système de soutien à la coopération régionale en matière de transports durables, (iii) stimuler de manière systématique les dialogues sur les politiques pour le transport durable, (iv) permettre aux acteurs locaux, nationaux et régionaux d'améliorer leurs connaissances et développer les bonnes pratiques.

La proposition d'établir un EST-Afrique a été présentée aux parties prenantes lors de diverses réunions et manifestations en 2012 suivies par de nouvelles discussions sur la création du Forum pendant la réunion annuelle du SSATP en Décembre 2012. Le SSATP a ensuite produit un document révisé de conception de l'EST-Afrique, fournissant la base pour créer l'EST-Afrique en 2014.

#### Sécurité routière le long du Corridor central

Afin d'améliorer la sécurité routière pour le fret commercial en Tanzanie, y compris la partie du Corridor central qui traverse le Rwanda et le Burundi, le SSATP a financé une activité qui met l'accent sur une meilleure coopération entre les autorités publiques et les opérateurs du transport routier dans ces pays. L'objectif est d'améliorer les qualifications professionnelles des conducteurs de camions grâce à un certain nombre d'activités, telles que la

révision de la législation existante pour le fret commercial, l'élaboration de matériel de formation pour une meilleure sécurité routière, et l'organisation d'ateliers de travail destinés à promouvoir un comportement responsable chez les chauffeurs professionnels. Grâce à cette initiative, une nouvelle législation sur les licences et la réglementation des poids lourds (PL) a été ratifiée et est entrée en vigueur en Tanzanie, y compris la stipulation d'une formation obligatoire qui concerne plus de 100.000 chauffeurs de camions. La législation couvre un large éventail de sujets avec pour objectif de promouvoir la sécurité routière, notamment l'interdiction d'importation de camions âgés de plus de 10 ans, le renforcement de l'inspection des véhicules par la police de la circulation et l'établissement d'une unité indépendante d'inspection de véhicules. L'initiative a également examiné la manière de minimiser les risques routiers liés aux changements de sens de la circulation aux frontières de la Tanzanie, du Rwanda et du Burundi.

### Indicateurs de base pour l'efficacité des corridors

Le programme d'intégration régionale de l'Union africaine vise à établir une zone de libre-échange à l'échelle du continent africain, dans le but de favoriser le développement économique grâce au développement du commerce, particulièrement intra-africain. Une condition nécessaire essentielle pour l'expansion du commerce est l'existence de corridors qui fonctionnent correctement. Mesurer les performances du corridor est donc essentiel pour déterminer si les couloirs remplissent leur rôle de facilitateurs et de catalyseurs du développement par l'accroissement du commerce, ou s'il existe des obstacles liés à ces couloirs qui doivent être surmontés. En concertation

avec les Communautés économiques régionales (CER), le SSATP a élaboré un cadre de suivi des performances pour servir de guide pour mesurer les différentes dimensions de l'efficacité des corridors, comme le montre le tableau 2. Le SSATP a coordonné ce travail avec plusieurs partenaires, dont la Banque mondiale, *TradeMark* South Africa (TMSA), *TradeMark* East Africa (TMEA), le projet *TradeHub* de USAID en Afrique de l'Ouest, et la Commission européenne (CE).

Dans une première étape, les CER, les responsables des corridors et les partenaires de développement ont convenu d'un ensemble d'indicateurs de base relatifs aux trois premières dimensions du cadre d'évaluation et de suivi des performances : volumes, temps et incertitudes, ainsi que les prix. Les indicateurs des volumes d'échanges permettent d'acquérir une meilleure compréhension de la circulation des biens, ainsi que des routes commerciales, leur compétitivité et leur évolution dans le temps. Les indicateurs de mesure du temps évaluent la «facilité de mouvement» des marchandises à certains points de passage clés sur les corridors. Les retards le long d'un corridor varient selon les circonstances, ce qui entraîne une incertitude considérable quant à la durée réelle d'un voyage entre le point de départ et la destination. Les indicateurs de prix mesurent le prix total d'importation ou d'exportation entre un pôle économique sur un corridor et la

**TABEAU 2. CADRE D'ÉVALUATION ET DE SUIVI DES PERFORMANCES**

Volumes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Par composante de corridor (modes et nœuds)</li> <li>• Par type de commerce</li> </ul>
Temps et incertitudes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Délai de traitement, temps mort</li> <li>• Distribution des retards et incertitudes</li> </ul>
Prix et coûts	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Facteur coût des opérateurs</li> <li>• Coût logistique total du commerçant/chargeur</li> </ul>
Services et infrastructures	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité et capacité</li> <li>• Efficacité et capacité</li> </ul>



porte d'entrée maritime, pour le commerce international ; et entre deux pôles économiques le long du corridor, pour le commerce intra-régional.

Pour faciliter une meilleure compréhension de l'efficacité des corridors, le SSATP a financé une étude des coûts de la logistique et des composantes des coûts du transport et des paramètres qui pourraient être optimisés pour réduire ces coûts. L'étude a utilisé le cadre d'évaluation et de suivi des performances pour analyser la composition et les facteurs qui influent sur les coûts logistiques totaux pour le commerce des marchandises typiques en Afrique occidentale et centrale. La conclusion de l'étude est que pour l'Afrique de l'Ouest et centrale, la priorité est de se concentrer sur les indicateurs de prix, par opposition à l'Afrique de l'Est où l'indicateur de temps en tant qu'élément du coût est plus important, ce qui justifie les efforts de réduction des délais dans les transports. Les conclusions de l'étude sont actuellement utilisées pour préparer une réforme du secteur des transports en Afrique de l'Ouest.

### Sécurité routière en Ethiopie, au Cameroun et en Zambie

En partenariat avec la CEA et l'Union africaine, le SSATP a été l'un des principaux contributeurs à la stratégie qui sous-tend la Décennie d'action pour la sécurité routière en Afrique. Le programme de sécurité routière du SSATP, "Appui à la Gestion et services consultatifs techniques", a été lancé en appui à la mise en œuvre de la Décennie d'action afin de renforcer les capacités en Ethiopie, au Cameroun, en Zambie et sur le Corridor Abidjan-Lagos. Dans sa première phase, le programme a mis l'accent sur quatre objectifs: (i) renforcer les organismes de sécurité routière, (ii) renforcer les plans d'action nationaux en matière de sécurité routière, (iii) mettre en œuvre des interventions à haut impact, et (iv) contribuer à la mise en œuvre des interventions sur le

corridor Abidjan -Lagos afin d'améliorer la sécurité routière. Les exemples suivants constituent quelques-unes des activités de la première phase.

*En Zambie* : Le SSATP a initié et préparé un projet multisectoriel de sécurité routière sur un corridor et facilité l'obtention du financement de sa mise en œuvre par la Banque mondiale. Il a également conçu des recommandations pour le renforcement du plan d'action national pour la sécurité routière, et facilité l'adoption d'un protocole d'accord multisectoriel entre les différents ministères qui jouent un rôle dans la sécurité routière.

*En Ethiopie* : Le SSATP a développé un volet renforcement des capacités à fort impact dans le cadre de la loi pour améliorer l'efficacité des services de la police fédérale de la route; et préparé une proposition pour le renforcement du système d'audit de sécurité routière, qui est actuellement mis en œuvre par le Conseil national de la sécurité routière.

*Au Cameroun* : Le SSATP a fourni un appui à la division de la sécurité routière au sein du Ministère des Transports pour la définition de son rôle et de ses responsabilités. Le SSATP a également appuyé la révision du Plan d'action d'urgence pour la sécurité routière de 2012, en faisant des propositions d'amélioration et en concevant un programme de mise en œuvre pour la période 2012-2013, afin de pouvoir réaliser des progrès immédiats.

*Dans le cas du Corridor Abidjan-Lagos* : Avec le Conseil national de la sécurité routière du Ghana, le SSATP a planifié un projet pilote pour la sécurité routière sur le corridor, qui comprend des interventions à haut impact dans les domaines de l'ingénierie, la mise en application des lois et l'éducation. Le Conseil devrait mettre en œuvre le projet pilote financé par la Banque mondiale et le Fonds routier du Ghana.

Cette première phase du Programme de sécurité routière du SSATP a permis de réaliser des progrès et a suscité une forte dynamique ; et une deuxième phase de la composante renforcement des capacités est envisagée. Il s'agit de garantir un appui continu aux pays participants sur la base des résultats et des enseignements de la phase I. D'autres pays sont susceptibles d'être inclus dans cette deuxième phase; parmi ceux-ci on peut citer le Sénégal, le Kenya, la Tanzanie, la Gambie et / ou la Namibie.

#### **Formation à l'utilisation de l'Outil d'évaluation des réseaux routiers (RONET)**

Le SSATP et la Banque mondiale ont conçu l'outil RONET en 2008, en tant qu'outil simple et gratuit pour aider les décideurs à évaluer les caractéristiques des réseaux routiers et leurs performances. Cette évaluation tient compte de différents niveaux d'intervention sur les réseaux, l'allocation des ressources, et la conception de systèmes de gestion du patrimoine routier. La version RONET 2.0 est disponible sur le site Internet du SSATP et possède de nombreuses options de configuration pour une utilisation par les pays africains et autres pays en développement. La diffusion de l'outil est en cours, en collaboration avec les associations routières régionales, avec pour but d'en promouvoir une plus large utilisation dans la gestion du patrimoine routier des pays africains

Des sessions de formation à RONET ont été tenues au Bénin pour les pays francophones et en Tanzanie pour les pays anglophones. L'objectif était de développer les capacités des agences et fonds routiers à utiliser l'outil et à planifier une évaluation de la performance du réseau routier, pour plus d'efficacité dans la gestion du patrimoine routier. Ces formations étaient parrainées par l'Association des fonds d'entretien routier africains (AFERA), dans l'intention de renforcer les capacités des associations routières régionales à jouer un rôle de leader proactif dans la promotion de l'efficacité et du renforcement des capacités. La formation répondait à la demande et les participants ont pris en charge la totalité de leurs frais de participation, alors que le SSATP fournissait le formateur. Un total de soixante participants ont ainsi reçu une formation portant sur des questions telles que la collecte et l'analyse de données par les institutions routières, et comprenant également des recommandations sur la manière d'intégrer ces processus dans la programmation des routes. D'autre part, le Botswana et le Mozambique ont exprimé leur intention d'organiser des sessions de formation similaires, financées par leurs propres ressources, durant l'année fiscale 2014. Le SSATP et l'AFERA ont prévu de procéder à une évaluation pour déterminer la mesure dans laquelle les institutions routières utilisent RONET, ainsi que la demande additionnelle de renforcement des capacités, y compris le recours à des formateurs RONET en Afrique.

Le SSATP et la Banque mondiale ont conçu l'outil RONET en 2008, en tant qu'outil simple et gratuit pour aider les décideurs à évaluer les caractéristiques des réseaux routiers et leurs performances.

A red-tinted photograph of a road construction site. Several workers in high-visibility gear are visible, some standing and some walking. Orange traffic cones are placed along the road. The background shows a road with various signs and a building. The overall scene is busy and industrial.

# **BILAN D'UNE ANNÉE ET DEMIE**



La section suivante fournit un aperçu des progrès réalisés et des diverses activités du programme SSATP pour la période du 1er janvier 2012 au 30 juin 2013.

### Accroître le nombre des membres

En 2012, le Soudan du Sud et les Comores ont rejoint le SSATP, ce qui porte à 38 le nombre de pays membres du programme. Lors de l'assemblée annuelle de 2010, il a été convenu que le SSATP devrait devenir un programme pour l'ensemble du continent africain, et être ouvert aux pays d'Afrique du Nord. Il a aussi été recommandé que la Commission de l'Union africaine (CUA) devienne membre du conseil d'administration du SSATP. Le Conseil du SSATP a par la suite approuvé cette proposition, et en août 2012 la CUA a officiellement rejoint le Conseil du SSATP. Comme première étape sur la voie de l'expansion du SSATP pour devenir un programme véritablement à l'échelle continentale, les pays d'Afrique du Nord ont été invités à participer à l'Assemblée annuelle du SSATP en 2013. En Novembre 2012, l'Égypte et le Maroc ont participé à l'atelier sur la sécurité routière à Addis-Ababa, organisé conjointement par le SSATP, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA) et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

### Portefeuille et couverture géographique

Le Second Plan de Développement (DP2), qui a fourni le cadre du programme de travail du SSATP s'articule autour de trois thématiques stratégiques : (i) les stratégies globales du secteur des transports favorables aux pauvres et à la croissance, (ii) les mécanismes institutionnels et de financement durable pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural, et (iii) l'amélioration du transport de transit le long de certains corridors

internationaux. Sur le plan opérationnel, cela se traduit par des initiatives pour le développement des politiques, le renforcement des capacités et la génération des connaissances. En plus de la production et de la diffusion des connaissances, le SSATP réalise des activités de plaidoyer pour s'assurer que les parties prenantes sont au fait des bonnes pratiques et que les résultats sont utilisés. Dans ce cadre, le SSATP a réalisé des activités directement dans 23 pays et 16 corridors (Voir les encadrés 1 et 2). À la fin de juin 2013, le portefeuille du SSATP comprenait un nombre total de trente et une activités, dont onze concernaient le thème 1, huit le thème 2, et douze le thème 3. Depuis le lancement du DP2, un total de dix-sept activités ont été réalisées et le montant total des décaissements s'est élevé à US\$ 17,902.851, y compris les coûts de gestion du programme. Les montants des décaissements au cours de la période considérée, ainsi que des informations détaillées sur le portefeuille d'activités et financières sont présentées en annexe 1.

## le SSATP a réalisé des activités directement dans 23 pays et 16 corridors

### ENCADRÉ 2: ACTIVITÉS DU SSATP AU SEIN DES PAYS

- ▶ Revue des performances des politiques : Éthiopie, Ghana, Zambie, Bénin, Gabon and Mali.
- ▶ Stratégies des transports favorables aux pauvres et à la croissance : Burkina Faso, Sierra Leone
- ▶ Sécurité routière : Zambie, Éthiopie, Cameroun, Ghana
- ▶ Gouvernance: Kenya, Zambie, Cameroun, Tanzanie, Mali
- ▶ Genre et inclusion: Uganda, Ghana, Cameroun, Bénin
- ▶ Systèmes de gestion de données du transport : Swaziland, Burkina Faso, Uganda, Zambie
- ▶ Cadre de politique du transport en milieu rural : Uganda, Nigeria
- ▶ Progrès relatifs à la gestion commerciale des routes : Botswana, Cameroun, Éthiopie, Ghana, Namibie, Tanzanie, South Afrique
- ▶ Examen par des pairs des pratiques de gestion du patrimoine routier : Afrique du Sud, Lesotho, Mozambique, Zimbabwe, Namibie, Botswana, Angola, DRC, Zambie, Malawi, Tanzanie, Maurice, Swaziland.
- ▶ Formation à l'Outil d'évaluation du réseau routier (RONET) : représentants de 30 pays.
- ▶ Etude sur le secteur du transport routier : Kenya, Rwanda
- ▶ Examen du régime de transit : Mozambique

## Assemblée annuelle

L'Assemblée annuelle du SSATP en 2012 s'est tenue à Addis-Ababa en Ethiopie, les 11 et 12 décembre. Ce fut un événement réussi auquel ont assisté des représentants de 27 pays au niveau de Secrétaire permanent, Conseiller du ministre ou Directeur du Ministère des Transports. Trois communautés économiques régionales et cinq organisations régionales étaient également représentées, ainsi que neuf partenaires de développement. La réunion avait trois objectifs principaux : (i) revoir les progrès du Deuxième plan de développement (DP2), (ii) prendre une décision concernant le nouveau cadre institutionnel proposé pour le SSATP, et (iii) identifier les domaines prioritaires pour le Troisième plan de développement

### *DP2*

La réunion annuelle de 2012 a été l'occasion de présenter de manière plus générale l'ensemble des progrès et résultats réalisés dans le cadre du DP2, ainsi que les contraintes qui se sont manifestées lors de son exécution. Les participants ont apprécié l'opportunité offerte de discuter du statut du DP2, et ils ont confirmé que la réunion les avait aidés à mieux comprendre le DP2 et sa valeur ajoutée. Les participants ont exprimé leur satisfaction concernant les progrès réalisés, et leurs commentaires ont principalement porté sur le cadre global du SSATP, considéré comme essentiel pour la réussite du programme. L'importance d'établir des liens entre les pays et le SSATP a été beaucoup soulignée, ainsi que la nécessité pour le programme de produire des résultats.

## ENCADRÉ 3: ACTIVITÉS DU SSATP AXÉES SUR LES CORRIDORS

- ▶ Abidjan-Lagos (Cote d'Ivoire, Ghana, Benin, Togo, Nigeria)
- ▶ Corridor central (Tanzanie, Rwanda, Burundi, DRC)
- ▶ Corridor Nord (Kenya, Uganda, Rwanda)
- ▶ Bassin du fleuve Congo (sept corridors-DRC, Rwanda, Burundi, Congo, Gabon, République centrafricaine, Cameroun)
- ▶ Corridors de Douala (Cameroun, Tchad, République centrafricaine,)
- ▶ Corridor de Maputo

### *Cadre institutionnel*

Un nouveau cadre institutionnel pour le SSATP a été présenté faisant suite à la Revue à mi-parcours. Ce nouveau cadre implique une redéfinition de la mission du programme, l'établissement d'une gouvernance à même de réaliser la mission ainsi redéfinie, et l'application de mesures pour résoudre les contraintes opérationnelles qui ont émergé au cours de la mise en œuvre du DP2. Pour orienter la discussion, le document présentant le "Cadre institutionnel pour le troisième plan de développement" a été distribué avant la tenue de l'assemblée annuelle. Chaque composante du cadre institutionnel a été discutée, mais les participants ont indiqué qu'aucune décision ne pouvait être prise en raison de la nature des changements institutionnels, intrinsèquement complexes, nécessitant de nouvelles discussions.

### *Troisième plan de développement (DP3)<sup>1</sup>*

Un cadre pour l'élaboration du Troisième plan de développement du SSATP a été présenté. Il a été conçu sur la base des expériences antérieures du SSATP, ainsi que sur des informations en provenance d'autres programmes

1. Un résumé du DP3 est présenté à la fin de ce Rapport annuel.

et initiatives pertinentes, en Afrique et ailleurs. En préparant le plan, l'accent a été mis sur les besoins et les priorités émergents tels qu'identifiés par les parties prenantes du SSATP. Le cadre comprend quatre pôles, qui plus tard ont été réduits à trois. Le quatrième pôle était relatif aux questions émergentes et aux besoins spécifiques, et a été intégré par la suite dans les trois pôles restants.

La DP3 se focalise sur les domaines de politiques des transports prioritaires suivants : (a) l'intégration régionale, la connectivité et la cohésion; (b) la mobilité urbaine et l'accessibilité, et (c) la sécurité routière. Ces trois pôles ont été discutés en séance plénière et dans les sous-commissions. Les participants ont exprimé leur soutien vigoureux pour le cadre et ont souligné que le SSATP devrait continuer à être innovant, posséder une perspective à long terme, et suivre de près les nouveaux développements et les besoins émergents. Pour ce qui concerne le DP3, l'assemblée a également discuté d'un plan pour le travail de renforcement des capacités par le SSATP, à réaliser dans le cadre de la mise en œuvre des activités du DP3.

La rencontre annuelle s'est conclue avec l'Assemblée générale qui a accueilli deux nouveaux membres ayant rejoint le SSATP, le Soudan du Sud et les Comores, et a accepté la proposition d'inviter les organisations candidates à manifester leur intérêt à représenter le secteur privé au sein du conseil d'administration du SSATP. Celui-ci devra choisir parmi les organisations candidates, en tenant compte de la valeur ajoutée apportée au SSATP.

#### ENCADRÉ 4. RÉUNION DES BAILLEURS DE FONDS

Suite à la réunion annuelle, les partenaires bailleurs de fonds du SSATP se sont réunis durant une demi-journée pour mener une réflexion sur l'avenir du programme, évaluer les résultats de la réunion annuelle, et offrir des recommandations et orientations quant à la voie à suivre. Les bailleurs de fonds partenaires du SSATP ont réaffirmé leur engagement relativement à la prochaine phase du programme et confirmé leur appui au SSATP. Ils ont également indiqué considérer favorablement l'idée de contribuer au DP3, en espèces ou en nature. Ils ont aussi souligné la nécessité d'établir des liens et d'assurer la complémentarité entre les activités du SSATP et leurs propres programmes, et reconnu la valeur ajoutée de la Banque mondiale qui héberge le SSATP.

#### Les réunions du conseil d'administration du SSATP

Le conseil d'administration du SSATP a tenu trois réunions au cours de la période concernée par ce rapport. La première s'est tenue le 1er avril 2012 dans le cadre de la retraite organisée à Addis-Ababa et avait pour but l'examen et la discussion des conclusions et recommandations de la revue à mi-parcours du SSATP.<sup>2</sup> Lors de cette réunion, le conseil d'administration a confirmé les résultats des consultations entre ses membres concernant le nouveau président du conseil d'administration, et a nommé le représentant de la CEA. La deuxième réunion du conseil a eu lieu le 3 juillet 2012. Les principaux points à l'ordre du jour ont concerné les questions liées aux suites données à la revue à mi-parcours du SSATP : examiner les progrès relatifs aux mesures décidées lors de la retraite d'Addis-Ababa ; déterminer le format final que devra prendre la revue à mi-parcours ; décider de la manière dont les recommandations de la revue ainsi que les actions convenues lors de la retraite Addis-Ababa, devraient être mises en œuvre ; et examiner les options proposées concernant le transfert du SSATP en Afrique. La troisième réunion du conseil a été organisée dans le

2. Un résumé du DP3 est présenté à la fin de ce Rapport annuel.

cadre de la réunion annuelle du SSATP à Addis-Ababa du 18 au 20 décembre 2012. L'objectif principal de cette réunion a été de déterminer l'intérêt de la communauté des bailleurs de fonds au sens large, à fournir un appui au DP3.

### Positionnement du programme et nécessité d'améliorer la communication

Bien que le SSATP soit bien établi et ait à son actif un bilan substantiel de réalisations, la communication n'a pas joué un rôle significatif dans la mise en œuvre du programme. La revue à mi-parcours avait aussi souligné le fait que le rôle de la communication avait été négligé et que le programme devrait profiter au maximum des possibilités offertes par les technologies modernes de la communication. Reconnaissant la valeur cruciale de la communication et de la sensibilisation, le SSATP a élaboré une stratégie qui vise à le positionner en tant que programme central pour le développement de politiques dans le secteur des transports en Afrique, et pour le renforcement des capacités des pays africains et des institutions régionales pour l'élaboration de politiques des transports efficaces. La stratégie couvre tous les besoins du SSATP en matière de communication, et l'objectif à long terme de la stratégie est d'augmenter à la fois le niveau d'intérêt et l'engagement de toutes les parties prenantes du SSATP grâce à une variété d'outils et tactiques de communication.

Les premières mesures de mise en œuvre de la stratégie ont été réalisées. Le SSATP a maintenant un site web interactif mis à jour, fonctionnant comme plateforme d'information et carrefour du savoir sur l'élaboration des politiques des transports en Afrique, pour la communauté de pratique. Le site existe dans les deux langues,

## ENCADRÉ 5. OUTILS ET CANAUX DE DIFFUSION

**Ressources multimédia.** Les vidéos peuvent être de puissants outils de plaidoyer et le SSATP les a rarement utilisés dans le passé. À l'avenir, le SSATP utilisera plus systématiquement des vidéos, des clips vidéo et autres outils multimédias tels que les podcasts et les diaporamas pour présenter le programme et ses réalisations.

**Médias sociaux.** Le SSATP a créé un groupe LinkedIn actuellement utilisé comme plate-forme de discussion ainsi que pour annoncer les publications, manifestations et autres nouvelles en provenance du programme. Pour élargir de manière significative son utilisation et augmenter le nombre de ses membres, une approche médias sociaux intégrée sera adoptée en utilisant Facebook, Twitter, Instagram et d'autres plateformes de ce type pour diriger les utilisateurs vers le site web du SSATP et plus généralement renforcer la diffusion des messages.

**Couverture médiatique et capacités d'interagir avec les médias.** Le SSATP maximisera l'utilisation de la presse, en particulier lors d'événements locaux pour informer les parties prenantes locales, tandis que des extraits de presse seront diffusés par le biais de son site Internet, du bulletin d'information, des médias sociaux, ainsi que les moyens de communication des partenaires. Les experts techniques du SSATP qui collaborent aux rapports et études du programme constituent un atout formidable pour mettre en avant les résultats obtenus et partager les connaissances, mais ils n'ont pas toujours les compétences et la confiance requises pour traiter avec la presse. Le SSATP va donc leur offrir une formation pour renforcer leurs capacités à interagir efficacement avec les médias.

**Banque d'images.** La disponibilité d'images liées au transport est limitée et compte tenu des besoins d'une communication de sensibilisation systématique et en continu et le nombre de publications produites par le SSATP, ce dernier étudie les moyens de créer une banque d'images concernant le secteur des transports.

l'anglais et le français, et possède une interface moderne visuellement attrayante et fonctionnelle. La conception du bulletin du SSATP, qui est également produit dans les deux langues, a été révisée et mise à jour avec un design plus attrayant évoquant le site web interactif et sera désormais publiée sur une base trimestrielle. Le SSATP est aussi présent sur YouTube ([youtube.com/user/AfricaTransport](https://www.youtube.com/user/AfricaTransport)) avec des clips vidéo conçus par des experts en transports et sécurité routière en provenance de toute l'Afrique, ainsi que des vidéos des bonnes pratiques qui démontrent la valeur ajoutée des politiques des transports saines ainsi



que leurs impacts sur la vie des citoyens ordinaires. La nouvelle stratégie comprend également des composantes permettant d'améliorer la diffusion et la portée des produits du SSATP en matière de savoir pour le bénéfice des principaux intéressés, tels que les pays clients, les bailleurs de fonds, et les praticiens du développement. Certaines des composantes supplémentaires de la stratégie de communication sont brièvement décrites dans l'encadré 5.

---

### **Manifestations conjointes et accroissement des consultations**

Les activités de plaidoyer, de sensibilisation et de communication sont devenues des outils importants pour accroître l'impact du programme SSATP. Un aspect de cette approche est de travailler en partenariat avec d'autres entités pour l'organisation de manifestations, événements, réunions et ateliers. Cela permet d'atteindre un plus grand nombre de parties prenantes que s'ils étaient organisés par le SSATP seulement. Cela permet également d'améliorer l'appropriation tout en contribuant à la pérennité des activités du SSATP, ainsi que d'accroître le nombre de consultations avec les parties prenantes sur les questions de fond. Quatre exemples de manifestations organisées en commun, choisies parmi d'autres, sont exposés ci-dessous.

En octobre 2012, le SSATP était un des partenaires dans l'organisation de la conférence de CODATU à Addis-Ababa. Lors de cette conférence, le SSATP a lancé l'initiative de création d'un Forum pour le transport écologiquement durable en Afrique (EST-Africa). Ceci fait partie intégrante des efforts développés par le SSATP pour sensibiliser et obtenir le soutien des parties prenantes. La deuxième réunion du Comité de coordination

des transports des communautés économiques régionales (CCT-CER) a été organisée conjointement par le SSATP et l'Organisation du corridor Abidjan Lagos (ALCO), et s'est tenue au Bénin en octobre 2012. Parmi les résultats, il faut mentionner que les participants se sont mis d'accord sur les moyens d'améliorer l'efficacité des corridors et ont apporté une contribution appréciable au développement de la composante intégration régionale du DP3 du SSATP. Un autre exemple de collaboration réussie a été la conférence "Sécurité routière dans les villes" organisée par le SSATP et le Partenariat mondial pour la sécurité routière et qui s'est tenue en Zambie en octobre 2012. Une recommandation clé qui a émané de cette rencontre a porté sur la nécessité de poursuivre un changement de paradigme en matière de mobilité urbaine. En termes pratiques, ceci signifie que la mobilité sûre et efficace des personnes doit être au centre de la conception des installations de transport, et pas seulement des besoins des véhicules. L'encadré 6 décrit un autre événement réussi sur la sécurité routière, et organisé conjointement à Addis-Ababa

#### **ENCADRÉ 6. COLLABORATION À ADDIS-ABABA**

Cet atelier tenu en novembre 2012 à Addis-Ababa a été le fruit d'une collaboration entre le SSATP, l'OMS et la CEA. Il a porté sur deux questions de fond : les interventions de politiques nécessaires à la réalisation des objectifs de la Décennie d'action de l'ONU, et l'élaboration d'un Système de gestion des données d'accidents de la circulation. Dans le domaine des politiques, l'atelier a formulé quatre recommandations principales: (i) il est nécessaire de rehausser le profil des organismes responsables au plus haut niveau politique possible ; (ii) les organismes responsables doivent se concentrer sur le renforcement des capacités; (iii) un forum régional pour les praticiens de la sécurité routière est nécessaire ; et (iv) les pays doivent identifier les interventions à fort impact et à faible coût visant en particulier la gestion de la vitesse et l'introduction de couloirs de sécurité. Pour ce qui concerne les données, l'atelier a formulé des plans d'action spécifiques à chaque pays avec des domaines prioritaires clés.

---

## Partage des connaissances

La production de connaissances, l'échange d'informations et la diffusion de bonnes pratiques dans le secteur des transports constituent une activité fondamentale du SSATP. Le programme produit en moyenne quatre publications par an, en anglais et en français, qui documentent les travaux entrepris par le SSATP en collaboration avec les pays membres, mettent en évidence les bonnes pratiques sur l'ensemble du continent, et comblent les lacunes en matière de connaissances dans le secteur des transports. Tous les documents sont disponibles en téléchargement sur le site Internet du SSATP et sont diffusés lors des conférences, ateliers de travail et grâce aux médias sociaux.

L'encadré 7 présente quelques-unes des publications les plus récentes du SSATP

---

## Les Partenariats –étendre leur portée et améliorer leur impact

Reconnaissant qu'un développement réussi est souvent le résultat d'interventions coordonnées, du partage des connaissances et de l'utilisation des synergies, le SSATP a continué à développer des partenariats et à élargir ses relations avec nombre d'agences et d'organisations. En 2012, le SSATP a intensifié ses efforts pour renforcer ses relations avec des partenaires clés à travers l'Afrique, afin d'améliorer l'impact et l'appropriation du programme et renforcer sa durabilité.

L'encadré 8 présente quelques cas de formation de partenariats par le SSATP en 2012

### ENCADRÉ 7. PUBLICATIONS RÉCENTES DU SSATP

La création et la diffusion des connaissances sont des éléments essentiels du programme de travail du SSATP. On trouvera ci-dessous quelques exemples d'études et catalogues d'outils que le SSATP a récemment publié :

- ▶ Le suivi des passages aux frontières le long du Corridor Nord
- ▶ Les progrès réalisés en matière de gestion commerciale des routes en Afrique subsaharienne
- ▶ Le transport rural : Améliorer sa contribution à la croissance et à la réduction de la pauvreté
- ▶ Les Indicateurs de gouvernance du secteur des transports en Afrique subsaharienne
- ▶ Les bonnes pratiques émergentes en matière de contrôle de la surcharge en Afrique orientale et australe
- ▶ Le Transport ferroviaire: Cadre pour l'amélioration des performances ferroviaire en Afrique subsaharienne
- ▶ Faire une auto-évaluation : le contrôle interne opérationnel des douanes au Cameroun
- ▶ Comprendre le rôle nouveau des motos dans les villes africaines
- ▶ Boîte à outils: Perception tarifaire
- ▶ Boîte à outils: Guide d'accompagnement (cinq études de cas de transit rapide par bus)

### ENCADRÉ 8: LE DÉVELOPPEMENT DES PARTENARIATS DU SSATP

Le SSATP a rejoint le Partenariat pour un transport durable à faible émission de carbone (SLOCAT) avec pour objectif de bénéficier grâce à ce partenariat de l'expérience de ses partenaires lors de l'élaboration du Forum pour un transport environnementalement durable pour l'Afrique.

Le SSATP a établi un partenariat avec CODATU pour l'organisation de la conférence CODATU à Addis-Ababa en Octobre 2012, ce qui a permis de relancer les discussions avec l'Association africaine des transports publics (UATP). Un protocole d'accord est en cours d'examen par le conseil d'administration de l'UATP pour poursuivre la collaboration entre l'UATP et le SSATP.

Le SSATP a poursuivi sa collaboration avec l'AFCAP en tant que membre du Comité de pilotage de ce programme, ce qui a permis de renforcer le processus d'examen des documents préparés par le SSATP dans le domaine du transport rural.

Le SSATP collabore avec le Partenariat mondial pour la sécurité routière mondiale sur les questions de sécurité routière en Zambie, et a co-organisé un atelier de travail à Addis-Ababa sur la sécurité routière avec le Partenariat Global pour la Sécurité Routière (GRSP) et la CEA.

Le SSATP est partenaire d'ASANRA pour l'auto-évaluation des agences routières en Afrique australe.

Le SSATP a collaboré étroitement avec la CE dans la phase préparatoire de la création d'un observatoire du fleuve Congo. (Voir la section «Obtenir des résultats»).

Le SSATP a entrepris en collaboration avec la CE d'importantes actions de plaidoyer concernant la réglementation relative au contrôle des charges à l'essieu récemment adoptée en Afrique de l'Est.

---

## Revue a mi-parcours

Conformément à l'accord portant création du fonds fiduciaire qui a fourni les ressources financières pour le DP2, une revue à mi-parcours a été initiée en 2011 et réalisée en 2012. Ses objectifs étaient d'évaluer les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs fixés pour le DP2, fournir les recommandations nécessaires pour les atteindre et prescrire les orientations futures du programme.

La revue a conclu que la contribution du SSATP dans la promotion de politiques et stratégies saines des transports en Afrique, était encore limitée, tout en reconnaissant que les retards dans les contributions financières au SSATP, ainsi que des facteurs institutionnels et opérationnels du programme, ont contribué à ces faibles performances. La revue a fait une série de recommandations mettant l'accent sur la nécessité pour le SSATP d'adopter une approche axée sur les résultats, restructurer sa structure de gouvernance, mobiliser des partenariats et renforcer l'appropriation par les parties prenantes.

Une retraite a été organisée à Addis-Ababa le 1er avril 2012 pour compléter le plan d'action du SSATP. Les participants à cette réunion ont unanimement confirmé la pertinence du SSATP, mais ont également relevé que le programme n'avait pas eu l'impact attendu pendant la période 2007 à 2011, en comparaison avec les résultats obtenus durant la période précédente. Il a également été convenu que compte tenu de l'évolution des besoins et des circonstances en Afrique et les nouvelles initiatives qui ont été lancées, parmi lesquelles le Programme de développement des Infrastructures

en Afrique (PIDA), le moment était venu de recentrer le programme pour tenir compte de ce nouveau contexte. En accord avec les conclusions de la revue à mi-parcours, les participants ont fait un certain nombre de recommandations et le plan d'action a été finalisé.

Les recommandations et le plan d'action proposés ont été examinés et approuvés par le conseil d'administration du SSATP. Les recommandations incluent l'ancrage du SSATP dans le contexte africain en invitant la CUA à rejoindre le conseil d'administration ; l'installation du personnel clé du SSATP en Afrique, l'alignement du SSATP avec le PIDA et d'autres initiatives clés ; une dimension réellement africaine donnée au SSATP en invitant les pays d'Afrique du Nord à le rejoindre ; la révision du plan de travail dans le sens d'un accroissement de la sensibilisation et de la concentration sur les résultats ; et la définition d'une nouvelle structure de gouvernance.

Depuis l'approbation par le conseil d'administration du plan d'action, des progrès ont été réalisés par rapport à plusieurs recommandations faites. En préparant le DP3, des mesures ont été prises pour : aligner le programme sur le PIDA et d'autres initiatives africaines concernées ; renforcer l'appropriation africaine et mieux concentrer le programme en établissant des priorités en termes d'activités. D'autre part, une nouvelle structure de gouvernance a été conçue dans le cadre des dispositions de mise en œuvre du DP3 ; et des préparatifs sont en cours pour donner aux pays d'Afrique du Nord la possibilité de devenir membres du SSATP.

## Le DP3 – un cadre pour l'avenir

Le secteur des transports en Afrique continue à faire face à des défis importants. Ceux-ci comprennent le sous-investissement, l'insuffisance de l'entretien, la mauvaise sécurité routière et la faiblesse de la gouvernance, avec en outre le changement climatique qui ajoute toute une série d'exigences. Résoudre ces défis de manière exhaustive permettra aux pays africains de disposer de systèmes de transport plus efficaces ; de profiter de la mondialisation et du commerce international croissant ; et par là même de stimuler la croissance économique et améliorer les conditions de vie des africains.

Tenant compte que le DP2 touchera à sa fin au mois de juin 2014, le SSATP a conçu un cadre stratégique global pour guider son travail pour les cinq années suivantes. Le Troisième plan de développement (DP3) qui couvre les années 2014-2018 a été présenté à l'assemblée annuelle 2012 du SSATP à Addis-Ababa. Le plan a été élaboré en collaboration avec les parties prenantes du SSATP, basé sur une étude approfondie des défis auxquels fait face le secteur du transport africain et sur les conclusions de la revue à mi-parcours du SSATP.

L'objectif du DP3 est d'œuvrer pour : "Un transport efficace, sûr et durable pour les populations africaines." Le plan proposé a été présenté à la réunion annuelle de décembre 2012 et a reçu un large soutien de la part de toutes les parties prenantes du SSATP.

En Juin 2013, le SSATP a organisé une réunion avec les partenaires bailleurs de fonds<sup>3</sup> à Bruxelles, pour discuter des priorités du plan proposé, des aspects opérationnels, et des modalités de mise en œuvre et de se mettre d'accord sur ces éléments. La réunion a également été l'occasion pour la communauté des bailleurs de fonds de fournir une première indication sur leur intention de participer et contribuer financièrement au DP3.

L'encadré 9 présente les trois groupes thématiques autour desquels le DP3 est à présent structuré : (a) intégration régionale, connectivité et cohésion ; (b) mobilité urbaine et accessibilité ; et (c) sécurité routière.

### OBJECTIFS DES TROIS GROUPES THÉMATIQUES DU DP3

**Groupe A:** (i) promouvoir une politique efficace et la formulation et mise en œuvre d'une stratégie pour le développement des corridors aux niveaux national et régional ; (ii) renforcer les capacités des institutions (des CER, pays, corridors, associations sectorielles, etc.) pour un dialogue de politique inclusif sur l'intégration régionale ; et (iii) promouvoir des services logistiques efficaces.

**Groupe B:** (i) favoriser le savoir, la sensibilisation, le développement, l'adoption et la mise en œuvre de politiques durables globales pour la mobilité urbaine ; et (ii) veiller à ce que les villes et les zones métropolitaines possèdent la compréhension, le mandat et les capacités d'élaborer, adopter et mettre en œuvre des politiques efficaces et appropriées relatives aux transports urbains.

**Groupe C:** (i) assister la CUA et la CEA dans leurs efforts pour inciter les pays à appliquer les recommandations de la Décennie d'action des Nations Unies pour la sécurité routière et le Plan d'action 2011-2020 pour la sécurité routière en Afrique ; (ii) promouvoir une politique efficace et la formulation et mise en œuvre de stratégies au niveau des pays ; (iii) stimuler l'utilisation des bonnes pratiques en matière de gestion de la sécurité routière (premier pilier de la Décennie d'action des Nations Unies) en favorisant la mise en œuvre systématique du Plan d'action pour l'Afrique ; et (iv) favoriser une meilleure intégration des politiques de sécurité routière et des interventions basées sur les piliers de la Décennie d'action des Nations Unies dans les projets routiers financés par des sources internes et externes.

3. Les 10 institutions suivantes ont participé à la réunion: la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ Allemagne), KfW (Allemagne), le Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO Suisse), l'Agence française de développement (AFD France), la Banque mondiale, la Banque africaine de développement (BAfD), la Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA), la Commission européenne (CE), ONU-Habitat et le représentant du Comité de coordination du transport des communautés régionales en Afrique (CCT-CER).

Les participants à la réunion ont reconnu qu'il y avait une grande compatibilité entre les domaines prioritaires des bailleurs de fonds et ceux du DP3. La mobilité urbaine et l'intégration régionale – le développement des corridors multimodaux – sont également reconnus comme des priorités des bailleurs de fonds et l'appui institutionnel ainsi que le renforcement des capacités sont considérés comme nécessaires pour assurer la viabilité des investissements dans les infrastructures du transport. Pour compléter et renforcer leurs activités dans ces domaines, les bailleurs de fonds considèrent le SSATP comme un important fournisseur de connaissances et d'expertise technique. Le changement climatique et, plus largement, la croissance verte et inclusive, sont considérés comme des problèmes nouveaux vis-à-vis desquels le SSATP pourrait aussi jouer un rôle important, en s'appuyant sur son initiative de créer un Forum pour un transport environnementalement durable pour l'Afrique. Bien que l'orientation générale et le contenu du plan proposé aient été approuvés lors de la réunion des bailleurs de fonds, il a été recommandé de mieux le focaliser en associant le quatrième pôle qui concerne les questions émergentes et les besoins spécifiques, avec les trois premiers groupes pôles thématiques.

L'enveloppe des ressources nécessaires pour mettre en œuvre le plan proposé et approuvé est estimé à 40 millions de dollars US. En raison de la situation budgétaire actuelle de nombreux bailleurs de fonds, la réunion n'a pas pu garantir le niveau de financement requis pour le DP3. Cependant, certains bailleurs de fonds ont été en mesure d'indiquer qu'une contribution financière serait possible. La Commission européenne pourrait contribuer entre 5 à 8 millions d'Euros, mais ces fonds ne seraient pas disponibles avant le début de l'année 2016. Le Secrétariat d'Etat suisse pour les affaires économiques a déjà approuvé, en principe, une contribution de

4 millions de dollars, et la décision finale est attendue en début d'année 2014. L'Agence française de développement s'attend à un budget plafonné pour les prochaines années et ne pourra donc considérer qu'un appui limité, compris entre 0,5 et 1 million d'Euros. Pour la même raison, la Banque africaine de développement ne pourra contribuer que 600 000 dollars US, au même niveau que sa contribution au DP2. La Banque mondiale avait déjà indiqué qu'elle était prête, en tant qu'établissement hôte actuel du SSATP, à poursuivre son appui sous la forme de fourniture de services en nature, y compris le partage de connaissances ainsi que le contrôle fiduciaire du programme. La Banque mondiale et la Banque africaine de développement explorent les modalités d'une collaboration plus étroite dans le cadre du DP3.

Pour assurer un niveau raisonnable de continuité entre le plan actuel et le DP3, il a été décidé lors de la réunion que le financement potentiel du DP3 devrait être identifié dès décembre 2013.

Pour compléter et renforcer leurs activités dans ces domaines, les bailleurs de fonds considèrent le SSATP comme un important fournisseur de connaissances et d'expertise technique.





An aerial, high-angle photograph of a bustling market street. The scene is dominated by a dense crowd of people walking along a dirt path. On the left, a white bus is parked with its side door open. In the foreground, a white sedan with a black racing stripe is parked, its trunk open. The street is lined with simple wooden tables and benches, suggesting a market or a place where goods are sold or stored. The buildings on either side have corrugated metal roofs. The entire image has a warm, orange-brown color cast. A white, curved graphic element is visible in the bottom-left corner.

**CONSIDERER L'AVENIR :  
GRANDES OPPORTUNITES  
ET DEFIS MAJEURS**





Au cours de l'année écoulée, le SSATP a entamé un processus de changement significatif. Des décisions importantes ont été prises et des changements majeurs initiés. Pour les cinq prochaines années, les activités du SSATP seront guidées par le DP3, qui a reçu un fort soutien de l'ensemble des parties prenantes. L'avenir sera donc caractérisé par de grandes opportunités ainsi que des défis majeurs.

Le SSATP déploiera les efforts nécessaires pour ancrer le programme dans son contexte africain. Il développera de manière systématique ses relations avec les parties prenantes africaines, afin de susciter une forte appropriation de leur part. L'objectif sera d'être plus qu'un fonds fiduciaire affecté à un secteur spécifique et hébergé par la Banque mondiale, pour devenir une plate-forme réellement africaine en matière de politiques utiles au secteur des transports, fournissant des connaissances et des outils et travaillant en étroite collaboration avec un large éventail de partenaires africains, ainsi qu'en coordination avec les donateurs pour qu'il y ait convergence entre les activités du SSATP et ceux de la communauté des bailleurs de fonds. L'initiative visant à renforcer l'appropriation devra venir du SSATP, mais pour réussir, les pays et institutions africains devront être réceptifs et s'engager au niveau décisionnel de manière effective.

Le SSATP continuera à s'appuyer sur les partenariats qu'il a formés pour étendre sa portée géographique, améliorer l'impact de ses activités et renforcer l'appropriation. La gestion des partenariats peut nécessiter beaucoup de temps, mais est néanmoins une stratégie opérationnelle

qui ne peut être ignorée. Le SSATP intensifiera sa collaboration avec ses partenaires traditionnels sur le continent, tels que la Banque africaine de développement, la CEA, les CER et les administrations des routes, mais il s'emploiera également à forger de nouveaux partenariats, par exemple avec les institutions de recherche et les associations et institutions du secteur privé. Travailler en partenariat permettra également au SSATP de mieux répondre aux besoins émergents, tels que le changement climatique.

Le SSATP mettra l'emphase sur l'obtention de résultats ainsi que sur la durabilité de ses activités, deux objectifs qui vont de pair. Ce faisant, le SSATP mettra l'accent sur une programmation prudente, des activités bien conçues, un contrôle attentif de la mise en œuvre, une large diffusion et utilisation des résultats, et la nécessité d'assurer un financement continu. Le SSATP travaillera en partenariat et continuera à renforcer l'appropriation du programme et de ses résultats par toutes les parties concernées.

Le SSATP est fermement engagé à réaliser les objectifs ci-dessus mentionnés. Assurer un financement adéquat pour le DP3 est une priorité absolue. Sans un financement complet pour le DP3, ces objectifs ne pourront être atteints, et, encore moins, de toute évidence, avoir un impact. Le SSATP continuera à travailler avec tous ses partenaires bailleurs de fonds pour résoudre le problème du financement et jouer le rôle que chacun voudrait le voir jouer en matière de renforcement du secteur des transports en Afrique.

Pour les cinq prochaines années, les activités du SSATP seront guidées par le DP3, qui a reçu un fort soutien de l'ensemble des parties prenantes. L'avenir sera donc caractérisé par de grandes opportunités ainsi que des défis majeurs.

## RAPPORT FINANCIER DU SSATP (Janvier 2012 – Juin 2013)

### Recettes

#### Fonds fiduciaires multidonateurs

À l'exception de la Commission européenne (CE), les contributions de tous les autres partenaires du développement du SSATP (le DFID, la Norvège, la SIDA et la BAD) au Fonds d'affectation spéciale multi-donateurs (MDTF) du DP2 avaient été entièrement versées à la fin de juin 2012. En Septembre 2012, une contribution de la CE de 4,4 millions de dollars a été reçue, ce qui a permis au programme de lancer diverses activités de plaidoyer d'octobre 2012 à juin 2013, y compris la conférence annuelle d'Addis en décembre 2012. La troisième tranche de la contribution de la CE, qui constitue 5 pour cent du total, reste à ce jour la seule recette jusqu'à la clôture du DP2 en juin 2014. L'Agence française de développement (AFD) a officiellement rejoint le MDTF en novembre 2012 par la signature d'une convention d'administration pour 500 000 €. Sa contribution a été reçue à la fin du mois de décembre 2012. Le tableau 1 présente la situation des recettes à la fin du mois de Juin 2013.

#### Autres contributions

En 2012, le SSATP a demandé un financement supplémentaire du Fonds fiduciaire pour la facilitation des échanges (FFE)<sup>4</sup> et a reçu un montant additionnel de 65 000 dollars US pour un atelier de plaidoyer pour l'opérationnalisation de l'Observatoire des transports fluviaux CICOS. Les propositions de financement d'environ 751 777 dollars US en appui à l'Union africaine pour l'harmonisation des normes

**TABLEAU 1. RECETTES DU FONDS FIDUCIAIRES MULTIDONATEURS AU 30 JUIN 2013 (EN DOLLARS US)**

Partenaires financiers du MDTF	Total jusqu'en juin 2013
Royaume uni – Ministère du développement international (DFID)	1 159 738
Banque africaine de développement (BAD)	600 000
Commission européenne	9 839 264
Norvège – Ministère des affaires étrangères	581 714
Agence suédoise de coopération pour le développement international (Swedish International Development Cooperation Agency -Sida)	2,429,089
Agence Française de Développement (AFD)	663,000
<b>TOTAL</b>	<b>15 272,805</b>

**TABLEAU 2. AUTRES RECETTES À LA DATE DU 30 JUIN 2013**

Autres Partenaires financiers	Total au mois de juin 2013
Banque Islamique de développement	187 528
Banque mondiale <sup>5</sup>	2 500 236
Fond fiduciaire pour le renforcement des capacités analytiques pour intégrer l'adaptation au risque climatique	200 000
Mécanisme de facilitation des échanges (FFE)	5 836 777
Autriche <sup>6</sup>	350 000
Initiative Gouvernance de la Banque mondiale	8 565
<b>TOTAL</b>	<b>9 083 106</b>

et standards pour les routes transafricaines et de 900 000 dollars US en appui au Programme de postes frontières juxtaposés de la Communauté économique des Etats d'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ont également été approuvées par le FFE. La contribution du FFE au SSATP est donc passée de 4,835 millions de dollars US à 5 836 777 dollars US à la fin juin 2013.

4. Le Fonds fiduciaire pour la Facilitation des Échanges (FFE) est un fonds multi-bailleurs qui finance les activités opérationnelles de la Banque mondiale et qui vise à aider les pays en développement à améliorer leur compétitivité et à réduire les coûts liés aux échanges.

5. La contribution de la Banque mondiale est en nature. Les décaissements sont estimés sur la base de semaines de travail du personnel de la Banque mondiale alloué au programme. Les contributions futures de la Banque mondiale ne sont pas comprises.

6. Contribution en nature.

### Recettes totales

Le total des recettes (en espèces et en nature) jusqu'au mois de juin 2013s se sont élevées à 24 355 911 de dollars.

### Mobiliser des fonds supplémentaires pour obtenir des résultats

Le SSATP a été en mesure de mobiliser des fonds complémentaires soit par le biais de partenariats établis pour réaliser ses activités, ou grâce à des contributions de partenaires de développement, de pays et d'institutions partenaires afin de mettre en œuvre et utiliser le savoir généré par le programme. Dans le domaine de la sécurité routière, le Partenariat global pour la sécurité routière et la CEA ont cofinancé avec le SSATP les ateliers de travail. ASANRA finance sur ses ressources propres l'évaluation des performances des administrations routières dans neuf pays d'Afrique australe avec la contribution du SSATP comme pair examinateur. La CE envisage de modifier une subvention de 1,1 million d'euros à CICOS pour inclure le soutien à la création d'un observatoire du transport fluvial en tant que suivi de l'étude de base et du travail de plaidoyer financé par le SSATP. Le Secrétariat d'État suisse aux affaires économiques (SECO) apporte une contribution de 150 000 dollars pour le cofinancement de l'étude en cours sur la mobilité et l'accessibilité en zone urbaine en Afrique, afin d'étendre la portée géographique de l'étude et préparer des plans d'action qui peuvent recevoir une aide supplémentaire de SECO et d'autres partenaires du développement.

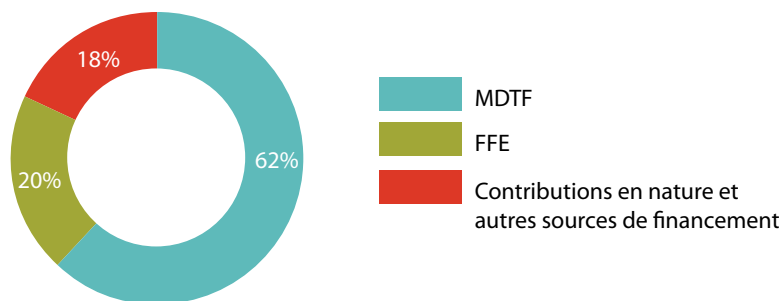
Le gouvernement de la Zambie se prépare à financer à hauteur d'environ 5 millions de dollars, sur son propre budget, les activités de sécurité routière en partenariat avec le SSATP, y compris l'exécution d'un

protocole d'accord entre les différents organismes gouvernementaux impliqués dans la sécurité routière et le développement d'un couloir de sécurité. L'IDA a également accepté de financer à hauteur de 600 000 dollars US, un système d'information sur les accidents dans le cadre du protocole d'accord.

### Décaissements et engagements

Au mois de juin 2013, le SSATP aura déboursé un total de 17 854, 577 dollars, ce qui représente environ 73% des contributions versées et celles en nature. Ceci comprend : (i) les décaissements du Fonds fiduciaire multi donateurs d'un montant de 10 990,576 dollars à la fin de la période (72% des recettes) ; (ii) les décaissements du FFE ayant porté sur la gestion des corridors, l'intégration régionale et la facilitation du commerce, d'un montant de 3 617,672 de dollars (62 % des recettes) ; et (iii) les contributions en nature et d'autres fonds fiduciaires qui ont été entièrement décaissés avec un solde de 3 246, 329 dollars US.

FIGURE 1. DISTRIBUTION DES DÉCAISSEMENTS PAR SOURCE DE FINANCEMENT<sup>7</sup> (JAN. 2012 - JUIN 2013)



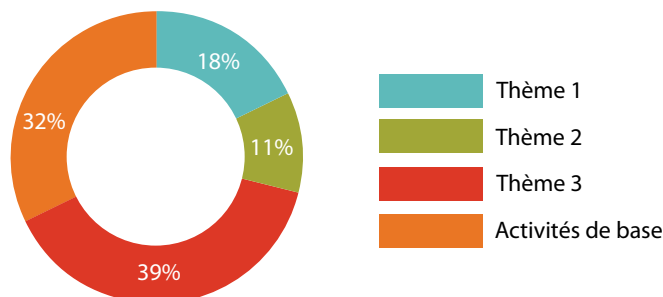
7. Non compris les ressources en nature

En ce qui concerne les décaissements par thème, un montant de 2 652 996 dollars a été décaissé pour les activités du Thème 1, liées aux stratégies et politiques des transports ; 1 642 933 dollars pour les activités du Thème 2, liées à la gestion des transports, et 5 709 790 dollars pour les activités du Thème 3, liées à l'intégration régionale. Les décaissements liés aux activités de base (diffusion, publications, réunions annuelles, site Internet) se sont élevés à 3 342 595 dollars. Les frais de gestion se sont élevés à 1 447 462 dollars, ce qui équivaut à 11 pour cent des autres dépenses comparé à un maximum de 12 pour cent dans la convention d'administration. L'annexe 1 présente la liste des activités par thème.

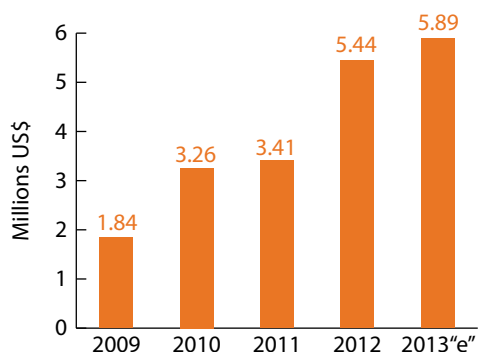
Les engagements en cours pour des contrats signés et services de consultants s'élèvent à 705 497 dollars US au mois de juin 2013. Les engagements ne comprennent pas les salaires du personnel à plein temps du SSATP, ainsi que les frais généraux. Les années 2012 et 2013 ont vu une nette accélération des décaissements passant à 5,44 et 5,89 millions<sup>9</sup> décaissés, c'est-à-dire 2,00 à 2,5 millions de dollars de plus qu'en 2011 (3,41 millions de dollars) et 2010 (3,26 millions de dollars). Cela reflète les efforts développés par l'équipe en 2012 et 2013 pour revitaliser le SSATP, après les difficultés de 2011.

Les années 2012 et 2013 ont vu une nette accélération des décaissements passant à **5,44 et 5,89 millions**

**FIGURE 2. DISTRIBUTION DES DÉCAISSEMENTS PAR THÈME<sup>8</sup> (JAN. 2012 - JUIN 2013)**



**FIGURE 3. DISTRIBUTION DES DÉCAISSEMENTS PAR ANNÉE CIVILE**



Prévisions jusqu'au mois de juin 2014

8. En tant que pourcentage des décaissements pour activités (non compris les ressources en nature).  
9. Chiffre estimatif

Le tableau suivant montre les dépenses prévues du MDTF jusqu'à l'achèvement des activités du DP2 en juin 2014. Les engagements supplémentaires pour les activités en cours et les nouvelles s'élèvent à 1 932 114 dollars en date du 31 août 2013. Les nouvelles activités comprennent : l'utilisation dans trois pays des indicateurs de gouvernance du SSATP dans le secteur des transports ; la deuxième phase du programme de sécurité routière en Ethiopie, en Gambie et au Sénégal ; et le Forum Africain sur les politiques de transports et la réunion annuelle du SSATP de 2013

En ce qui concerne le fonds fiduciaire FFE, toutes les activités en cours devraient s'achever à la fin du mois d'octobre 2013. Les décaissements et les engagements existants d'un montant de 3 676 301 dollars et 859 518 dollars respectivement, jusqu'en août 2013, conduisent à un solde de 1 210, 958 dollars. Un nouveau programme qui couvrira les activités jusqu'en juin 2014, est en discussion avec la direction du FFE.

**TABLE 4. PRÉVISIONS DE DÉPENSES DU MDTF JUSQU'EN JUIN 2014<sup>10</sup>**

Contributions versées par les bailleurs de fonds jusqu'en juin 2013	15 272, 805	(1)
Revenus de placements	148 607	(2)
Frais administratifs	305 456	(3)
Décaissements jusqu'en août 2013	11 416 717	(4)
Engagements jusqu'en août 2013	708 458	(5)
Solde de trésorerie jusqu'en août 2013	2 990, 781	(6)
Engagements supplémentaires jusqu'en juin 2014	1 932, 114	(7)
Total des salaires jusqu'en juin 2014	747 512	(8)
Frais généraux	76 780	(9)
Voyages (Activités non comprises)	49 993	(10)
Contribution supplémentaire de la CE <sup>11</sup>	514 445	(11)
Retrait Sida du MDTF <sup>12</sup>	525 932	(12)
Contribution totale au mois de juin 2014 <sup>13</sup>	15 104, 469	(13)
<b>Solde de trésorerie au mois de juin 2014</b>	<b>172 895</b>	<b>(14)</b>

(6) = (1)+(2)-(3)-(4)-(5)

(13) = (1)+(2)-(3)+(11)-(12)

(14) = (6)-(7)-(8)-(9)-(10)+(11)-(12)

10. Au 31 août 2013.

11. Equivalent au troisième versement CE

12. En juillet 2013, Sida a décidé de ne pas continuer sa participation dans le SSATP après que le programme a été prolongé d'une année jusqu'en juin 2014 et a retiré ses fonds restants du MDTF.

13. Total des contributions, y compris les revenus de placements et les frais administratifs.



USIVUTE SIGARA KAMANGA FERRY NO SMOKING



**ANNEXE. SITUATION  
FINANCIÈRE DES ACTIVITÉS  
DU SSATP AU 30 JUIN 2013**





Activité	Accordé*	Déboursé*	Engagé*	Solde disponible*
<b>Thème 1: Stratégies et politiques des transports</b>				
<b>Favorables à la croissance et aux pauvres (PGPTS)</b>				
PGPTS Sierra Leone	300 528	300 528	0	Clos
PGPTS Burkina Faso	346 065	346 065	0	Clos
Evaluation de la performance des politiques de transports	600 000	480 703	116,142	3 155
Indicateurs de gouvernance	223 088	223 088	0	Clos
Atténuation et adaptation au changement climatique	321 750	168 952	131,736	21 062
Appui aux pays en matière de sécurité routière – Phase 1	960 111	744 669	0	215 442
Application et examen de l'impact de la Stratégie réduction de la pauvreté et transport	188 517	188 517	0	Clos
Genre et inclusion	103 054	103 054	0	Clos
Activités VIH/SIDA	83 795	83 795	0	Clos
Transport et genre en Uganda	30 904	13 625	0	17 279
<b>Total Thème 1</b>	<b>3 157,812</b>	<b>2 652,996</b>	<b>247 878</b>	<b>256 938</b>
<b>Thème 2: Gestion des transports</b>				
<b>Transport urbain</b>				
Documentation des expériences BRT	122 951	122 951	0	Clos
Développement d'un module et d'une boîte à outils sur la collecte des tarifs de transport urbain	243 274	243 274	0	Clos
Impact de l'augmentation du nombre de motos	40 075	40 075	0	Clos
Atelier de renforcement des capacités pour le transport urbain et la réforme des politiques	101 507	101 507	0	Clos
<b>Transport rural</b>				
Activités transport rural	1 035 000	435 951	25 170	573 879
Eliminer les entraves à l'accès aux zones rurales pour améliorer la productivité agricole, la croissance et la commercialisation de la production agricole	30 815	30 815	0	Clos
<b>Financement et gestion des routes</b>	498 083	271 855	34 920	191 308
<b>Systèmes de gestion des données du transport – TSDMS</b>	515 000	380 405	12 500	122 095
<b>Cadre pour l'amélioration de la performance des chemins de fer</b>	16 100	16 100	0	Clos
<b>Total Thème 2</b>	<b>2 602, 805</b>	<b>1 642,933</b>	<b>72 590</b>	<b>695 974</b>
<b>Thème 3: Intégration régionale</b>				
Observatoire du transport fluvial CICOS	579 941	532 132	0	47 809
Revue des instruments juridiques pour la facilitation du commerce régional	257 000	128 879	2 000	126 121
Appui au Comité de coordination des transports des communautés économiques régionales	1 077,761	1 077,761	0	Clos
Enquête de suivi des goulots d'étranglement sur les corridors régionaux	166 563	166 563	0	Clos
Enquête de référence sur le corridor Central (Dar es Salaam )	144 964	144 964	0	Clos
FFE Programme de facilitation des corridors	4 089,010	3 003,494	256 525	828 991
Appui aux normes et standards pour les routes transafricaines	751 777	655 997	0	95 780
Appui aux postes frontières juxtaposés de la CEDEAO	900 000	0	0	0
<b>Total Thème 3</b>	<b>7 967,016</b>	<b>5 709,790</b>	<b>258 525</b>	<b>1 998,701</b>

<b>Activité</b>	<b>Accordé*</b>	<b>Débourcé*</b>	<b>Engagé*</b>	<b>Solde disponible*</b>
<b>Activités essentielles</b>				
DP2 Gestion de programme	1 534,030	1,447 462	0	86,568
Appui aux coordinateurs nationaux du SSATP	208 467	208 467	0	Clos
Développement du site Web	198 000	182 625	0	15 375
Publication et diffusion	771 830	676 651	77 875	17 304
Réunion annuelle 2009	776 303	776 303	0	Clos
Réunion annuelle 2010	871 119	871 119	0	Clos
Préparation du DP3 (y compris réunion annuelle 2012)	700 000	627 430	48 629	23 941
<b>Total activités essentielles Essentielles</b>	<b>5,059 749</b>	<b>4,790 057</b>	<b>126 504</b>	<b>426 004</b>
<b>Total</b>	<b>18,787 382</b>	<b>14795,776</b>	<b>705 497</b>	<b>3,286 109</b>

\* Non compris les ressources en nature.





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