



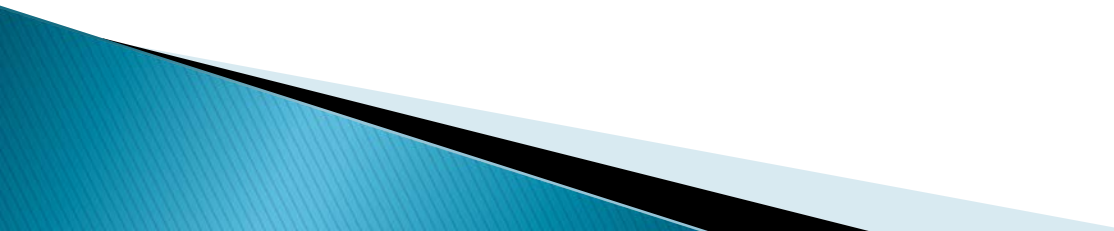
SSATP

Programme de politiques
de transport en Afrique

Troisième Plan de développement
Réunion annuelle, décembre 2013

Jean-Noel Guillosoou
Directeur de programme, SSATP

Plan de la présentation

- ▶ Introduction
 - ▶ Agenda du changement
 - ▶ Le programme idéal
 - ▶ L'épreuve de la réalité
 - ▶ Prochaines étapes
- 

Les défis demeurent



Sûr?

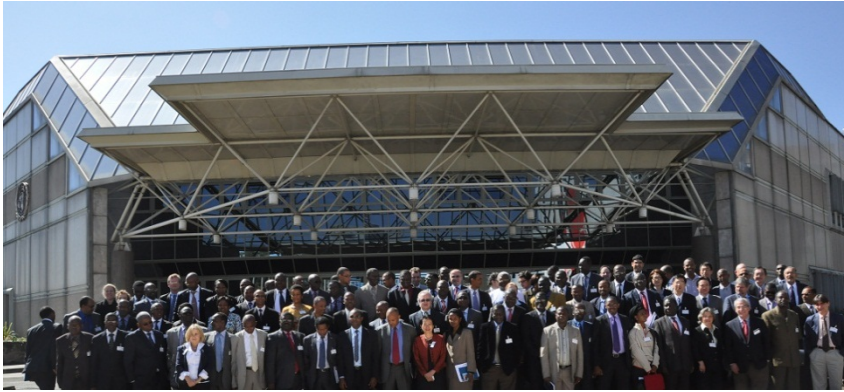


Durable?



Efficace?

Troisième plan de développement du SSATP, 2014–2018



- ▶ Pour donner le temps nécessaire afin d'obtenir des résultats
- ▶ Pour répondre aux défis annoncés
- ▶ Dans une démarche participative, pour tenir compte de la demande d'un grand nombre de parties prenantes
- ▶ Pour tenir compte de l'avantage comparatif du SSATP

Agenda pour le changement

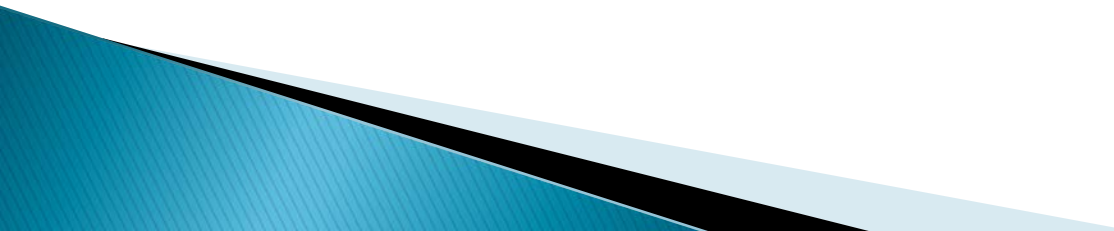


Durabilité

Partenariat

Appropriation

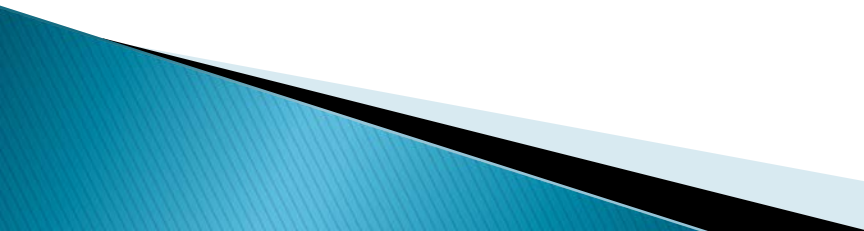
Renforcer l'appropriation

- Mieux intégrer le programme dans le cadre du développement des politiques du secteur des transports en Afrique et avec les institutions et les initiatives de transport en Afrique
 - Identifier des champions pour encourager la mise en œuvre
 - Relocaliser le programme en Afrique
 - Impliquer les parties prenantes au stade de la planification et les engager en montrant les résultats et la valeur du programme
 - Se mettre en relation avec les décideurs pour obtenir l'approbation des recommandations et des stratégies
- 

Travailler à travers des partenariats

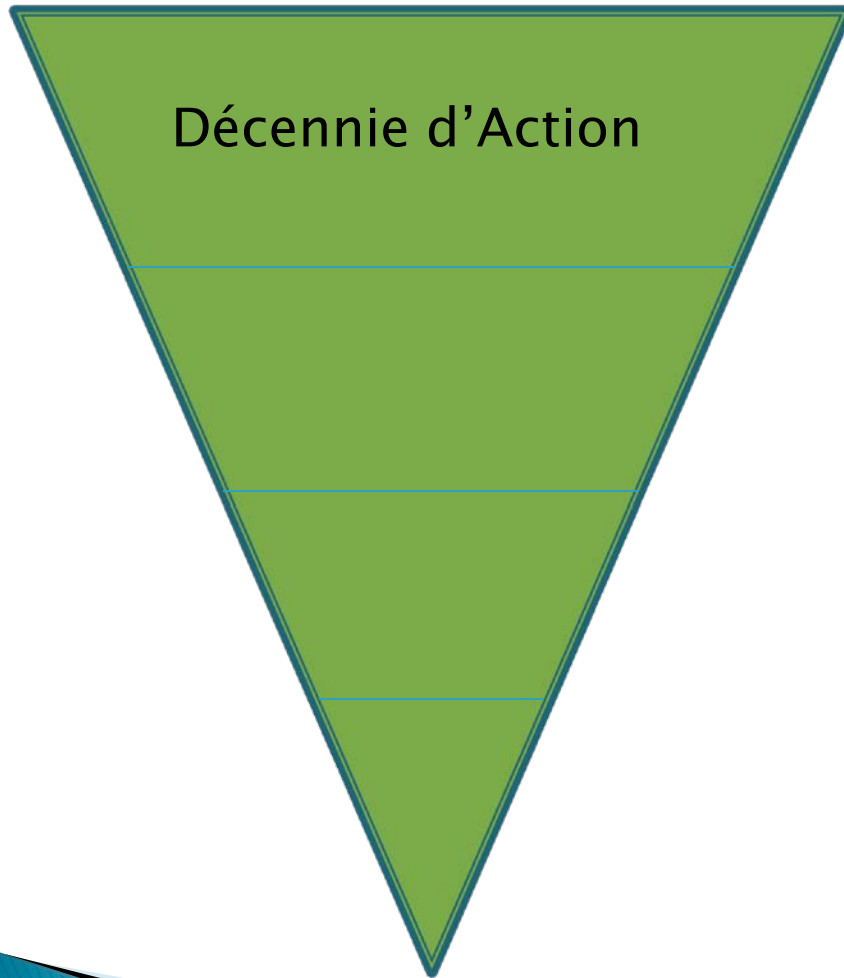
- Les partenariats existants seront élargis et de nouveaux partenariats seront considérés
- Ce n'est qu'à travers des partenariats actifs que le programme peut étendre sa portée géographique et assurer un soutien adéquat au niveau des pays

Assurer la durabilité

- Veiller à ce que les résultats demeurent durable au-delà du délai d'une activité elle-même
 - Une bonne conception de la planification et des processus de mise en œuvre de toutes les activités est primordiale
 - Les résultats doivent être largement partagés et utilisés
 - Les capacités doivent être développées
- 

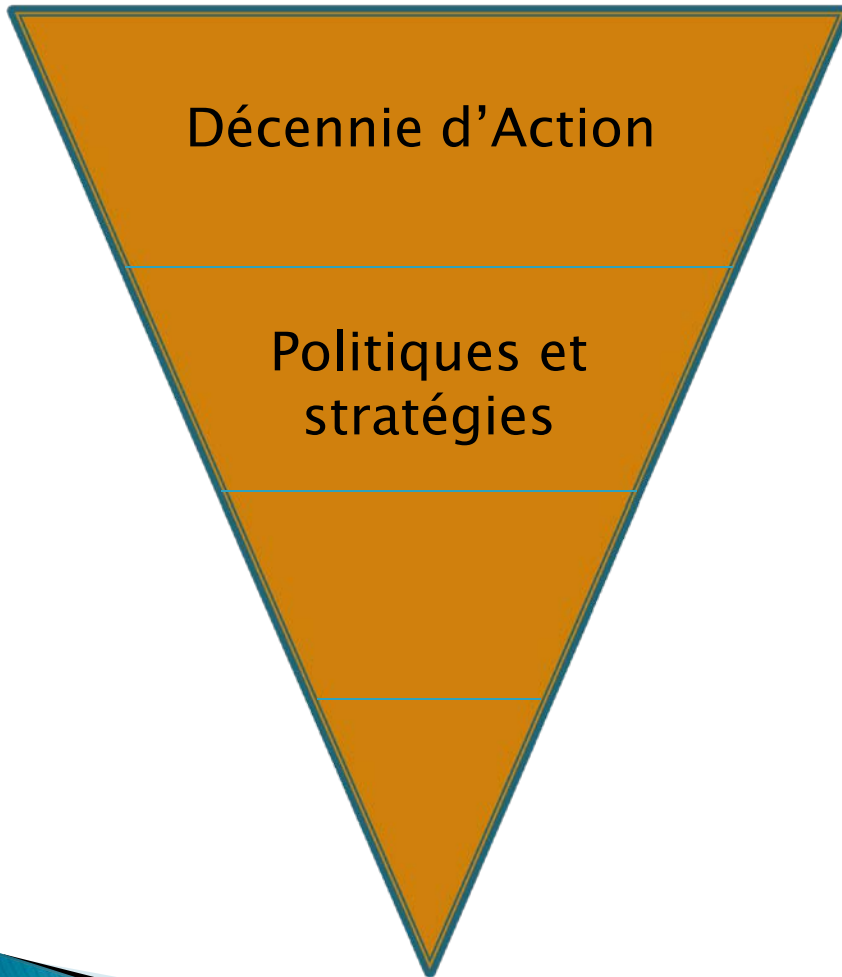
Le programme idéal

Premier secteur cible: la sécurité routière



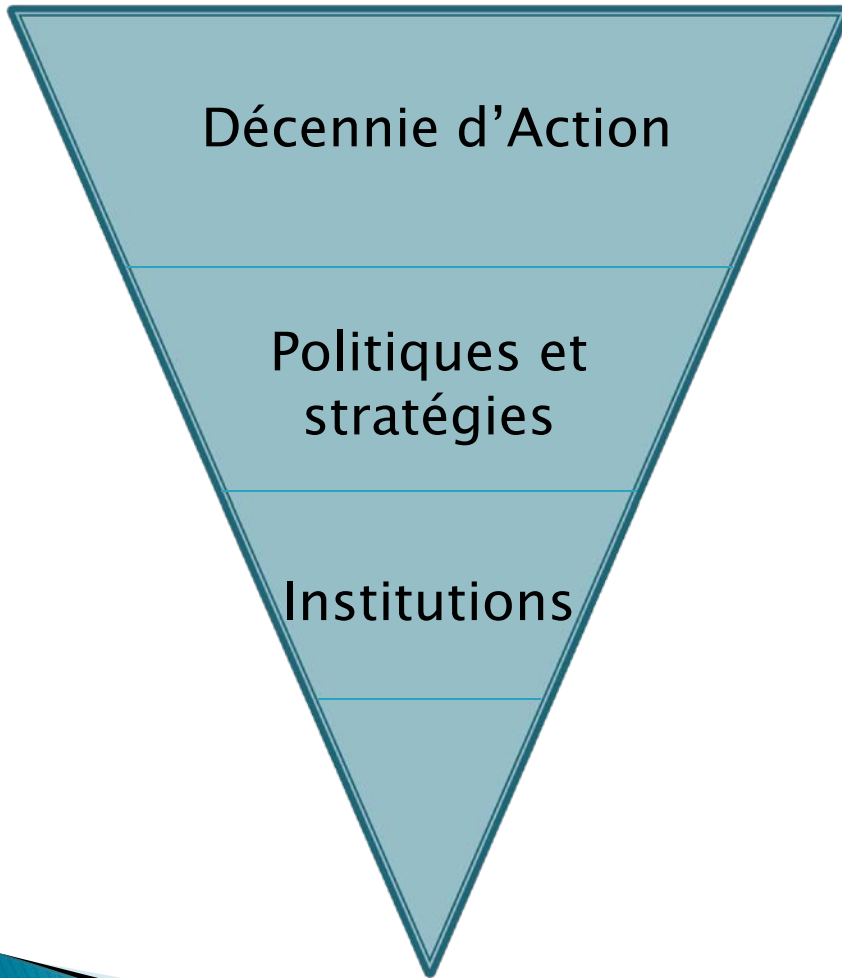
- ▶ Suivi et pilotage de la mise en œuvre de la Décennie d'Action

Premier secteur cible: la sécurité routière



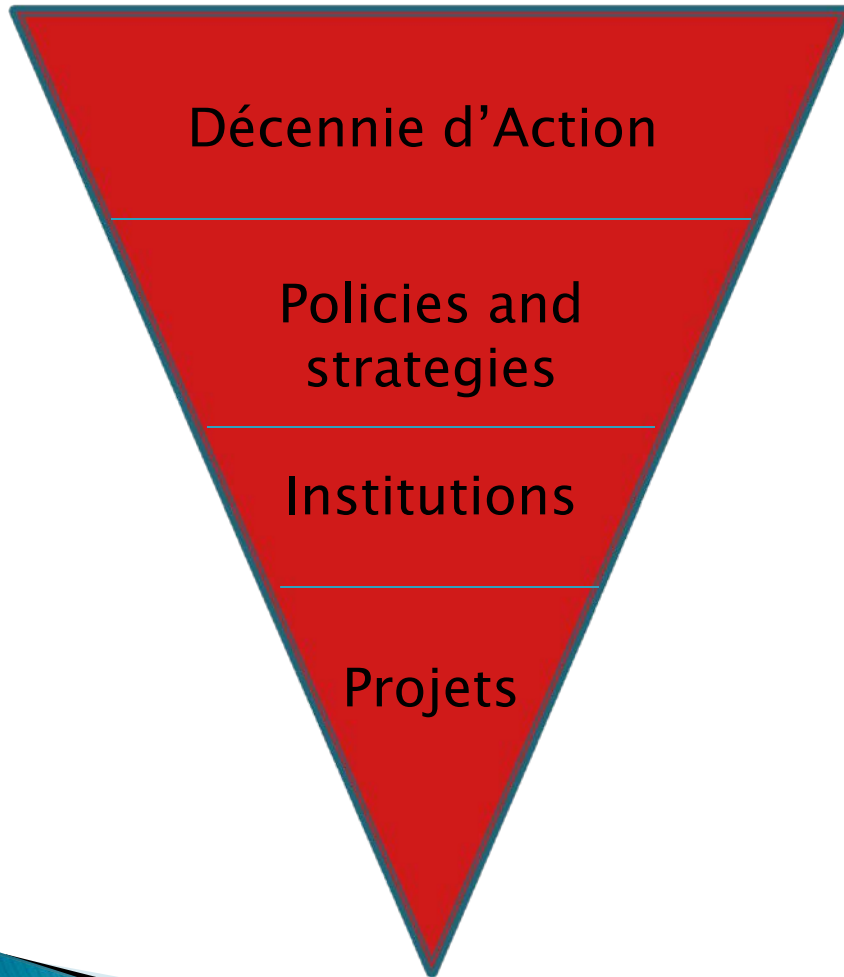
- ▶ Développement de politiques et de stratégies de sécurité routière

Premier secteur cible: la sécurité routière



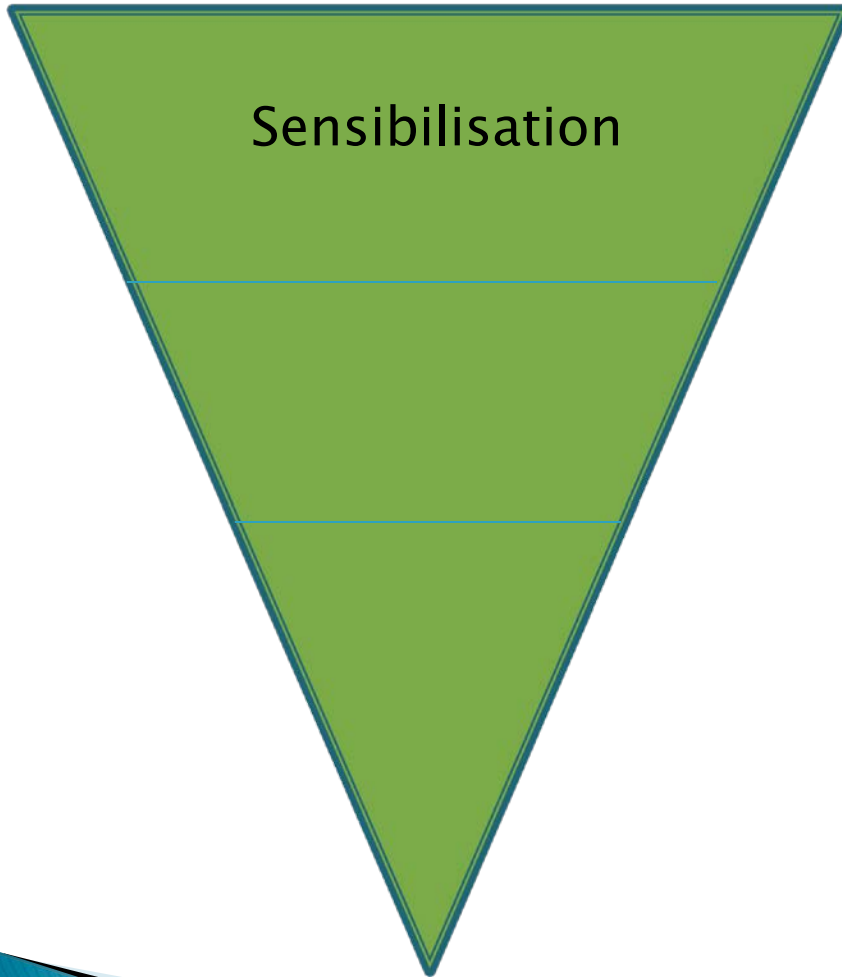
- ▶ Développement d'institutions dirigeantes dans le domaine de la sécurité routière

Premier secteur cible: la sécurité routière



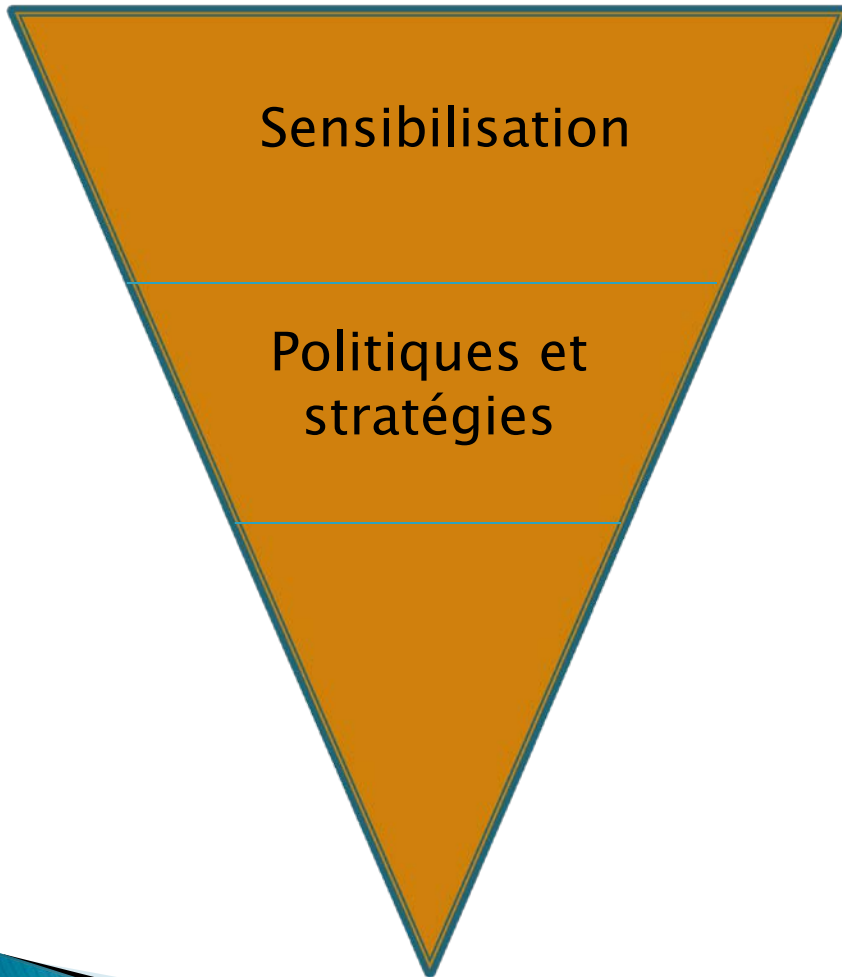
- ▶ Meilleure intégration de la sécurité routière dans les projets et les programmes

Deuxième secteur cible: la mobilité urbaine



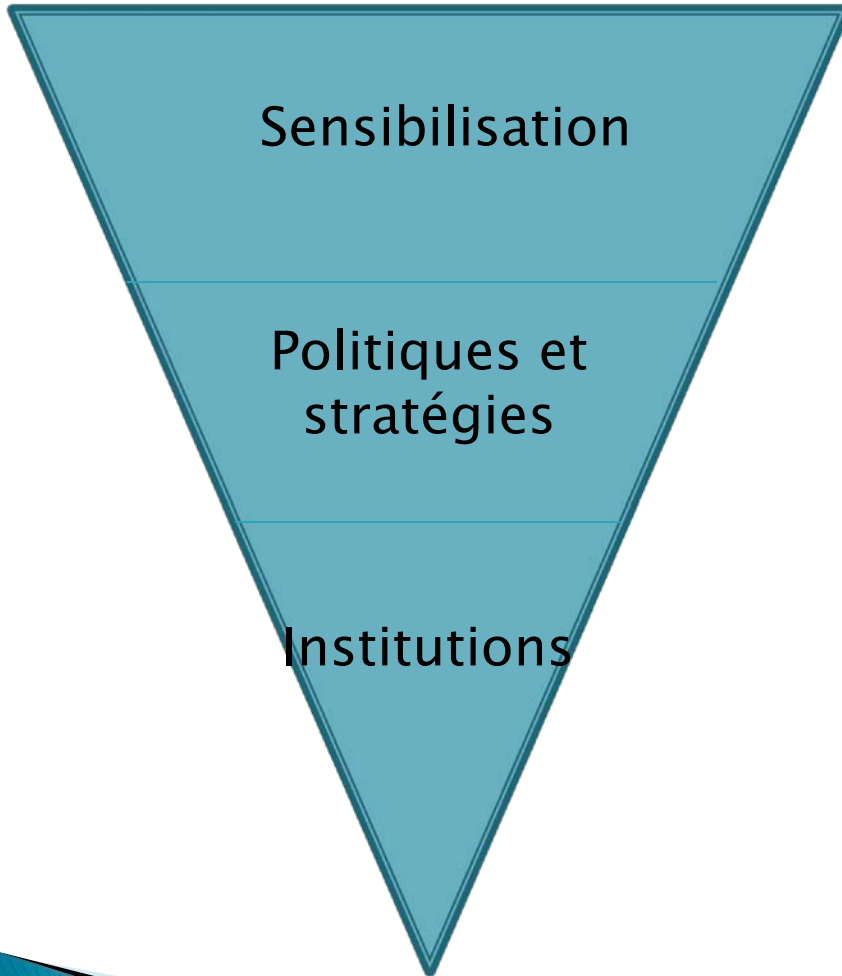
- ▶ Identification des problèmes et sensibilisation aux solutions

Deuxième secteur cible: la mobilité urbaine



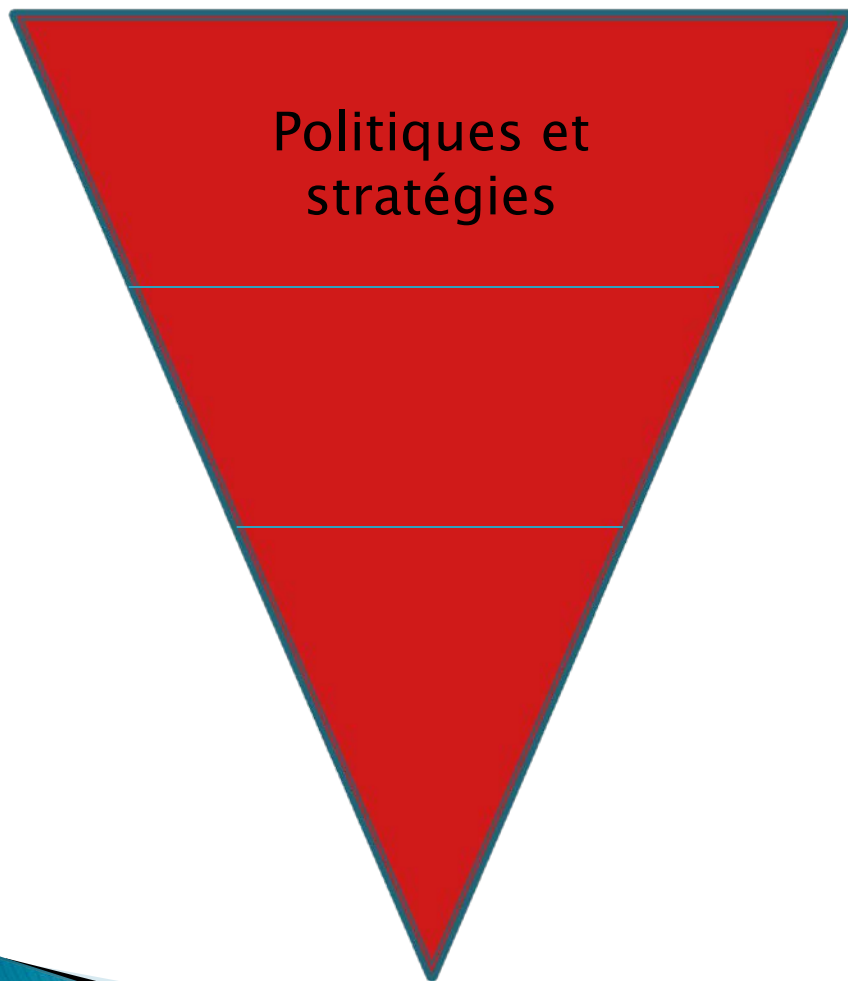
- ▶ Développement de politiques et de stratégies

Deuxième secteur cible: la mobilité urbaine



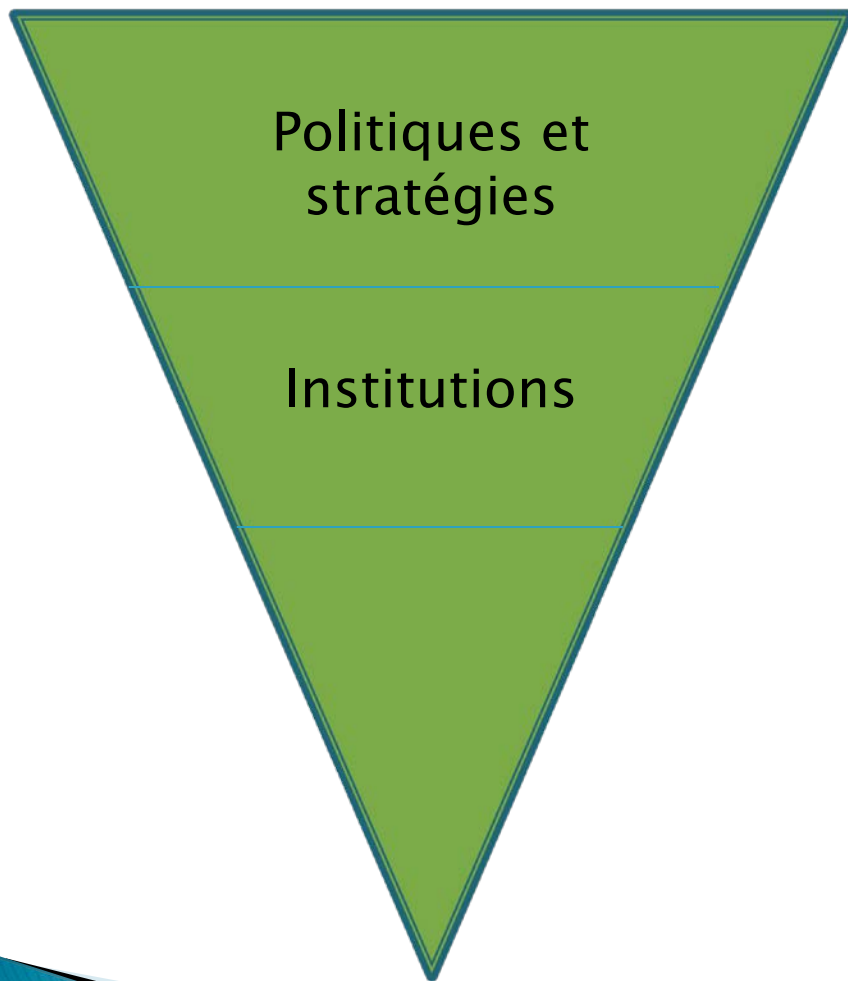
- ▶ Développement d'autorités métropolitaines de transport urbain

Troisième secteur cible: intégration, connectivité et cohésion



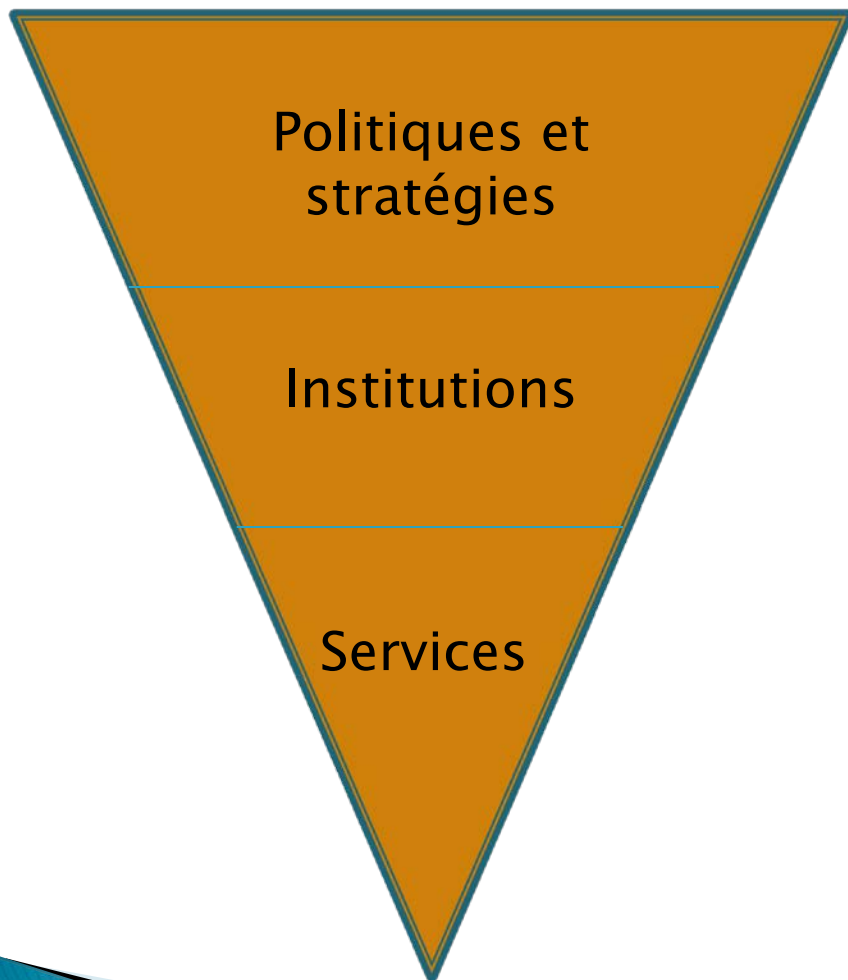
- ▶ Développement de politiques et de stratégies

Troisième secteur cible: intégration, connectivité et cohésion



- ▶ Développement d'autorités de gestion des corridors

Troisième secteur cible: intégration, connectivité et cohésion



- ▶ Promotion de services de logistiques efficaces

Activitiés transversales

- ▶ Travailler avec les plateformes continentales:
 - Commission de l'Union Africaine
 - Soutien aux aspects immatériel du PIDA
 - Préparation d'une stratégie de mobilité urbaine
 - Soutien à la mise en œuvre de la Décennie d'Action
 - Forum pour un transport durable
 - Accent initial sur la mobilité urbaine et la sécurité routière
 - Questions nouvelles concernant le changement climatique
 - Vecteur pour répondre aux demandes des pays

Activitiés transversales

- ▶ Intégration des questions transversales
 - Performance des politiques
 - Analyses comparatives
 - Gestion des données
 - Durabilité et financement du transport
 - Gouvernance
 - Cadres institutionnel et légal
 - Indicateurs de gouvernance
 - Approches multi sectorielles inclusives
 - Aspects des politiques et stratégies favorables à la réduction de la pauvreté et à la croissance
 - Egalité homme/femme et équité sociale
 - Santé
 - Emploi

L'épreuve de la réalité



- ▶ Financement manquant:
22 millions de dollars
- ▶ 6 millions de dollars en 2014 et
10 millions de dollars en 2016

Prochaines étapes

2014–2016

- Concentration sur la mobilité urbaine
- Présence dans deux autres pôles thématiques

- Secrétariat d'Etat à l'économie de la Confédération Suisse (SECO)
- Agence Française de Développement
- Banque africaine de développement

2016–2018

- Programme complet en trois pôles thématiques

- Commission européenne
- Autres bailleurs de fonds?

Mobilité urbaine 2014–2016

Encourager la connaissance, la sensibilisation, le développement, l'adoption et la mise en œuvre de politiques de mobilité urbaine durables et globales

B.1.1	Réalisation d'un bilan des politiques et des pratiques dans le domaine des transports urbains et diffusion de ce bilan en Afrique (4 pays)
B.1.2	Conception de scénarios sur l'évolution des transports urbains sous l'angle des politiques, sur un horizon de 30 à 40 ans, et diffusion (2 pays)
B.1.3	Soutien à l'ESTF et au programme destiné à répondre aux demandes liées à certains sujets relatifs aux transports, dont la pertinence aura été hiérarchisée par EST-Afrique sur une base annuelle ou semestrielle (3 demandes)
B.1.4	Programme destiné à diffuser (et, si nécessaire, à développer) les outils, méthodologies et concepts nécessaires à des politiques de transports urbains intégrées
B.1.5	Conception d'une plate-forme de partage de connaissances relatives aux bonnes pratiques mises en œuvre en Afrique et ailleurs, avec la création d'un ou de plusieurs observatoires
B.1.6	Programme sur la gouvernance du secteur, contribution à la mesure des indicateurs de gouvernance, promotion de la bonne gouvernance

Mobilité urbaine 2014–2016

Connaissances, mandat et capacité des villes ou agglomérations à développer, adopter et mettre en œuvre des politiques de transport urbain efficaces et appropriées

B.2.1	Orientations relatives à la mise en place d'organismes de gestion des transports au niveau des agglomérations et diffusion de ces orientations
B.2.2	Programme pilote de développement des capacités destiné à un organisme de gestion des transports d'une agglomération
B.2.3	Assistance technique auprès de 2 villes (critères de sélection des villes à décider) en vue de l'amélioration de la qualité et du rythme d'évolution des mécanismes de création des services de transport
B.2.4	Revue des instruments et cadres internationaux de financement permettant d'améliorer la mobilité et l'accessibilité urbaines, qui soient applicables au contexte africain Orientations, ateliers et formations sur l'amélioration des revenus autonomes
B.2.5	Etude sur les environnements nationaux propices et les programmes nationaux de transport urbain Orientations, ateliers et formations sur le développement d'environnements nationaux facilitateurs et de soutien (prenant en compte les aspects de financement)
B.2.6	Etude des obstacles particuliers à l'Afrique dans le domaine de l'aménagement du territoire et de l'intégration des transports Orientations, ateliers et formations sur la maîtrise de l'aménagement du territoire et de l'intégration des transports

Intégration, connectivité et cohésion 2014-2016

Promouvoir la formulation et la mise en œuvre des politiques et des stratégies efficaces de développement des corridors aux niveaux national et régional

A.1.1 Evaluation des plans stratégiques et documents similaires des CER et des organismes de gestion des corridors

Intégration, connectivité et cohésion 2014-2016

Promouvoir la formulation et la mise en œuvre des politiques et des stratégies efficaces de développement des corridors aux niveaux national et régional

A.1.1 Evaluation des plans stratégiques et documents similaires des CER et des organismes de gestion des corridors

Développement des capacités des institutions pour permettre un dialogue politique inclusif sur l'intégration régionale

A.2.1 Revue des capacités d'une institution d'intégration régionale

A.2.1 Etude de faisabilité d'un Observatoire des Transports pour deux corridors

Intégration, connectivité et cohésion 2014-2016

Promouvoir la formulation et la mise en œuvre des politiques et des stratégies efficaces de développement des corridors aux niveaux national et régional

- A.1.1 Evaluation des plans stratégiques et documents similaires des CER et des organismes de gestion des corridors
-

Développement des capacités des institutions pour permettre un dialogue politique inclusif sur l'intégration régionale

- A.2.1 Revue des capacités d'une institution d'intégration régionale
- A.2.1 Etude de faisabilité d'un Observatoire des Transports pour deux corridors
-

Promotion de services de logistique efficaces

- A.3.1 3 études de cas (services de camionnage, transport et fret, gestionnaires de terminaux, logistique rurale, chemins de fer, voies navigables intérieures, organismes de contrôle (douanes), guichets uniques). Pour chacune, analyse des problèmes, préparation des scénarios de réforme et examen des options, quantification du coût de l'inaction, analyse d'économie politique, évaluation des besoins des opérateurs dans les domaines du développement des capacités et de la formation

Sécurité routière 2014–2016

Permettre à la CUA et à l'UNECA d'inciter les pays à atteindre les objectifs de sécurité routière définis par la Décennie d'Action de l'ONU et par le Plan d'Action africain pour 2011–2020

C.1.1

Evaluation de la capacité des pays à suivre l'avancement et l'impact de la Décennie d'Action, et plan d'action consacré au suivi (4 pays par an)

Sécurité routière 2014–2016

Permettre à la CUA et à l'UNECA d'inciter les pays à atteindre les objectifs de sécurité routière définis par la Décennie d'Action de l'ONU et par le Plan d'Action africain pour 2011–2020

C.1.1 Evaluation de la capacité des pays à suivre l'avancement et l'impact de la Décennie d'Action, plus un plan d'action consacré au suivi (4 pays par an)

Promouvoir la définition et de la réalisation de politiques et de stratégies efficaces au niveau national

C.2.1 Préparation, dans 2 villes ou agglomérations, de stratégies et politiques de sécurité routière

C.2.2 Evaluation des institutions et identification des besoins en terme de systèmes de gestion des données relatives aux routes (4 pays)

Sécurité routière 2014–2016

Permettre à la CUA et à l'UNECA d'inciter les pays à atteindre les objectifs de sécurité routière définis par la Décennie d'Action de l'ONU et par le Plan d'Action africain pour 2011–2020

C.1.1 Evaluation de la capacité des pays à suivre l'avancement et l'impact de la Décennie d'Action, plus un plan d'action consacré au suivi (4 pays par an)

Promouvoir la définition et de la réalisation de politiques et de stratégies efficaces au niveau national

C.2.1 Préparation, dans 2 villes ou agglomérations, de stratégies et politiques de sécurité routière

C.2.2 Evaluation des institutions et identification des besoins en terme de systèmes de gestion des données relatives aux routes (4 pays)

Stimuler la mise en œuvre de bonnes pratiques en matière de Gestion de la sécurité routière (Pilier n°1 de la Décennie d'Action de l'ONU) en promouvant la mise en œuvre systémique du Plan d'Action pour l'Afrique

C.3.1 Soutien à la création d'agences de gestion (2 pays)

Sécurité routière 2014–2016

Permettre à la CUA et à l'UNECA d'inciter les pays à atteindre les objectifs de sécurité routière définis par la Décennie d'Action de l'ONU et par le Plan d'Action africain pour 2011–2020

C.1.1 Evaluation de la capacité des pays à suivre l'avancement et l'impact de la Décennie d'Action, plus un plan d'action consacré au suivi (4 pays par an)

Promouvoir la définition et de la réalisation de politiques et de stratégies efficaces au niveau national

C.2.1 Préparation, dans 2 villes ou agglomérations, de stratégies et politiques de sécurité routière

C.2.2 Evaluation des institutions et identification des besoins en terme de systèmes de gestion des données relatives aux routes (4 pays)

Stimuler la mise en œuvre de bonnes pratiques en matière de Gestion de la sécurité routière (Pilier n°1 de la Décennie d'Action de l'ONU) en promouvant la mise en œuvre systémique du Plan d'Action pour l'Afrique

C.3.1 Soutien à la création d'agences de gestion (2 pays)

Amélioration de l'intégration des politiques de sécurité routière et des interventions pilier dans les activités routières financées localement ou depuis l'extérieur

C.4.1 Rédaction et diffusion de directives pour améliorer l'efficacité de l'aide à la sécurité routière dans les programmes des partenaires pour le développement

Soutien à 3 pays pour mettre en œuvre des directives

Budget du DP3

Pôles thématiques	2014-2016	2016-2018
A: Intégration, connectivité, cohésion	640,000	11,120,000
B: Mobilité urbaine	3,400,000	7,600,000
C: Sécurité routière	670,000	6,920,000
Soutien à la coordination des travaux l'élaboration des politiques en Afrique	130,000	200,000
Réunion annuelle	600,000	1,900,000
Gestion du programme	360,000	3,060,000
TOTAL	5,800,000	30,800,000

Orientations pour la discussion

- ▶ DP3 complet:
 - Le programme est-il assez concentré?
 - Les résultats sont-ils les bons?
 - Existe-t-il une demande pour les résultats?
 - S'agit-il des domaines où le SSATP possède un avantage comparatif?
- ▶ DP3 sur 2 ans
 - Le SSATP doit-il se concentrer sur un seul pôle thématique ou bien maintenir une présence dans les deux autres?
 - Le programme proposé au sein des pôles thématiques est-il cohérent en termes de réalisation des objectifs, susceptible d'avoir un impact et de produire des résultats au cours des deux années?

Relier l'Afrique



SSATP

Programme de politiques
de transport en Afrique

Merci