

Forum sur les politiques de  
transport en Afrique

Réunion annuelle du SSATP 2013



Forum sur les politiques de  
transport en Afrique  
Réunion annuelle du SSATP 2013

*«Des transports propres et sûrs pour les pays africains»*

Compte rendu

Dakar, Sénégal

Avril 2014

Le SSATP est un partenariat international qui a pour mission de faciliter la formulation de stratégies et de renforcer les capacités correspondantes dans le secteur des transports en Afrique.

La conduite de politiques rationnelles permet de mettre en place des transports sûrs, fiables et d'un bon rapport coût-efficacité, qui donnent aux populations les moyens d'échapper à la pauvreté et qui aident les pays à soutenir la concurrence internationale.

\* \* \* \* \*

Le SSATP est un partenariat regroupant :

40 pays d'Afrique

8 Communautés économiques régionales

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

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

De nombreuses organisations régionales publiques et privées

\* \* \* \* \*

Le SSATP remercie ses pays membres et ses partenaires pour leur appui et leurs contributions.

\* \* \* \* \*

Consultez d'autres publications sur le site Internet du SSATP :

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

Les constatations, interprétations et conclusions exprimées ici sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement les opinions du SSATP ou de ses partenaires.

© Avril 2014 La Banque internationale pour la reconstruction et le développement / Le Groupe de la Banque mondiale  
1818 H Street, NW Washington DC 20433 États-Unis



Austrian  
Development Cooperation

NORWEGIAN MINISTRY  
OF FOREIGN AFFAIRS

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Abréviations</b>	<b>vii</b>
<b>1. Introduction</b>	<b>1</b>
1.1. Contexte et objectif	1
1.2. Structure de la réunion	2
1.3. Participation à la réunion	3
1.4. Session d'ouverture	4
<b>2. Pour un transport propre et durable</b>	<b>5</b>
2.1. Le contexte de Rio + 20 et la place des transports durables	6
2.2. Vers un transport propre et durable en Afrique	8
<b>3. La mobilité urbaine</b>	<b>13</b>
<b>4. Pour des routes plus sûres</b>	<b>15</b>
4.1. Les défis	15
4.2. Le cadre d'action	16
4.3. Cadre de gestion de la sécurité routière	17
4.4. Prioriser les actions sur le réseau routier	18
<b>5. Promouvoir la réforme des politiques de transport</b>	<b>21</b>
5.1. Améliorer la performance des politiques de transport	21
5.2. Améliorer les conditions de mise en œuvre des politiques	22
<b>6. Conclusions et clôture du Forum</b>	<b>27</b>
6.1. Une urgence: Faire du transport un ODD	27
6.2. Les politiques de transport	28
6.3. L'importance de la sécurité routière	28
6.4. La mobilité et l'accessibilité urbaine	29
6.5. Les externalités du transport	30
6.6. Le rôle des institutions membres du SSATP	30
<b>7. Assemblée générale</b>	<b>31</b>
7.1. Session d'ouverture de l'Assemblée générale	31
7.2. Second Plan de Développement (2009-2014): Avancées et conclusions	32

7.3.	Cadre et contenu du Troisième Plan de Développement (2014-2018)	35
7.4.	Conclusions majeures de l'Assemblée générale	39
7.5.	Clôture de l'Assemblée générale	41
<b>8.</b>	<b>Évaluation du Forum</b>	<b>43</b>
<b>9.</b>	<b>Annexes</b>	<b>45</b>
9.1.	Annexe A. Convergence entre les discussions du Forum et le Programme d'action d'Almaty	45
9.2.	Annexe B. Évaluation du Forum	47
9.3.	Annexe C. Budget provisionnel du DP3	49
9.4.	Annexe D. Discours d'ouverture et de clôture	51
9.5.	Annexe E. Programme du Forum	59
9.6.	Annexe F. Programme de l'Atelier sur la mobilité urbaine	67
9.7.	Annexe G. Programme de la Réunion annuelle	68
9.8.	Annexe H. Liste des Participants du Forum	69
9.9.	Annexe I. Liste des Participants de l'atelier sur la mobilité urbaine	71
9.10.	Annexe J. Liste des Participants à la Réunion annuelle	72

## ABRÉVIATIONS

AFD	Agence française de développement
AG	Assemblée général
BAD	Banque africaine de développement
CCER	Corridors de commerce et d'échanges régionaux
CEA	Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
CER	Communautés économiques régionales
COMESA	Marché commun de l'Afrique australe et orientale
CUA	Commission de l'Union Africaine
DP2	Deuxième plan de développement du SSATP (2008-2011)
DP3	Troisième plan de développement du SSATP (2014-2018)
EAC	Communauté de l'Afrique de l'Est
FESARTA	Fédération des associations de transport routier de l'Afrique orientale et australe
FFE	Fond pour la facilitation des échanges
FFEM	Fond français pour l'environnement mondial
FGSR	Facilité globale pour la sécurité routière
FTDA	Forum pour un transport durable en Afrique
IRAP	Programme international d'évaluation des routes
IRU	Union internationale des transports routiers
LLDC	<i>Landlocked developed countries</i>
NEPAD	Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique
ODD	Objectif de développement durable
ODM	Objectif de développement pour le Millénaire
OMS	Organisation mondiale de la santé
PIDA	Programme pour le développement des infrastructures en Afrique
PPP	Partenariat public privé
RDC	République démocratique du Congo
SECO	Secrétariat d'état à l'économie de la confédération suisse
SSA	Afrique subsaharienne
SSATP	Programme de politiques de transport en Afrique
TAH	Corridors routiers transafricains
UA	Union africaine
UEMOA	Union économique et monétaire ouest-africaine
VIH/SIDA	Virus de l'immunodéficience humaine/syndrome d'immunodéficience acquise



## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Contexte et objectif

Le Forum sur les Politiques de Transport en Afrique (le Forum) et l'Assemblée Générale (AG) du Programme de Politiques de Transport en Afrique se sont tenus à Dakar, Sénégal, du 10 au 12 décembre 2013.



Le Gouvernement du Sénégal au travers du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement a été l'hôte des deux événements (la Réunion) conjointement avec le SSATP. Le Forum a été organisé autour de deux thèmes : *Des transports propres et sûrs pour les pays africains – un facteur de pérennité* et *Engager le processus de réforme des politiques de transport en Afrique*. Les objectifs du Forum étaient de développer une compréhension commune des défis dans chacun de ces thèmes entre praticiens en charge du développement des politiques de transport et dégager des orientations que les pays Africains et les institutions régionales peuvent mettre en œuvre.

Le SSATP est un partenariat international pour faciliter le développement de politiques et le renforcement des capacités dans le secteur des transports en Afrique. Il comprend 40 pays, huit communautés économiques régionales, les organisations du secteur public et privé et les organismes et organisations internationales de développement. SSATP est financé par des contributions de partenaires au développement à un fonds fiduciaire administré par la Banque mondiale. Les partenaires suivants participent dans le SSATP pour la période 2009-2014: la Commission européenne, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA), la Banque africaine de développement (BAD), Agence Française de Développement (AFD), le Département pour le Développement International du Royaume Uni, la Suède, la Norvège, l'Autriche, la Banque mondiale, et le Fond pour la facilitation des échanges

(FFE), un fonds fiduciaire<sup>1</sup> géré par la Banque mondiale. Plus d'informations sur SSATP est disponible sur le site Internet du SSATP à: [www.ssatp.org](http://www.ssatp.org)

## 1.2. Structure de la réunion

Le Forum a été introduit par une session sur la question globale du transport durable en lien notamment avec le travail en cours sur les Objectifs de Développement Durable dans le cadre de l'agenda de développement post-2015 et sous le leadership des Nations-Unies. Le Forum a ensuite considéré des aspects particuliers du transport durable, en l'occurrence la sécurité routière, la mobilité urbaine et les impacts endogènes et exogènes sur l'environnement qui touchent directement les populations en Afrique. Les discussions sur les réformes des politiques de transport ont aussi été intégrées dans la question du transport durable dans le sens où elles concernent des aspects transversaux tels que la gouvernance, l'évaluation des politiques et le rôle du secteur privé. Ces trois aspects ont fait l'objet d'une application pratique dans la session sur les corridors régionaux de transport. Les sessions étaient organisées autour de présentations thématiques. Des panels d'experts étaient ensuite invités à intervenir pour initier les discussions qui étaient ensuite ouvertes à l'ensemble des participants. Ces sessions en plénières ont été suivies des séances techniques plénières organisées sur ces mêmes thèmes pour renforcer le partage de connaissances et d'expériences. L'agenda du Forum est fourni en Annexe E.

L'Assemblée Générale a permis de faire le point sur l'avancement du programme d'activités du SSATP en cours. Une session sur le Troisième Plan de Développement du SSATP pour la période 2014-2018 s'est focalisée sur les scénarios pour combler l'insuffisance de financement du programme présenté lors de l'AG de décembre 2012. L'AG a ensuite délibéré pour adopter les messages principaux qui ont été tirés du Forum. Les pays ont ensuite exprimé leurs vues sur le programme, sa valeur ajoutée et ses perspectives d'avenir. L'AG s'est conclue sur une réflexion sur le SSATP de la part des représentants des principaux acteurs qui ont exprimé leur intention de s'engager à supporter le SSATP dans le cadre de son prochain plan de développement dont le lancement est prévu en juillet 2014.

La session sur la mobilité urbaine organisée le 11 décembre a été suivie d'une formation sur le transport urbain durable organisée par la GIZ. Une visite de terrain a permis de prendre connaissance de l'expérience de la route à péage Dakar-Diam Nadio et les aspects particuliers de la concession accordée à un opérateur privé et du recasement des populations.

---

<sup>1</sup> Le Fond pour la facilitation des échanges (FFE) est financé par le Département pour le Développement International du Royaume Uni, la Hollande et le Suède.

### 1.3. Participation à la réunion

163 participants en provenance de quatre continents assistèrent au premier Forum sur les Politiques de Transport en Afrique organisé par le SSATP à Dakar les 10-11 Décembre 2013. Ils représentaient une large variété de praticiens du transport : représentants des gouvernements et des communautés économiques régionales, acteurs continentaux et internationaux, partenaires au développement, représentants du secteur privé et autres individus intéressés à titre professionnel. En outre, 16 participants additionnels en provenance de plusieurs villes et municipalités africaines ont suivi la session consacrée à la mobilité urbaine organisée en parallèle au Forum.



Les participants à l'Assemblée Générale le 12 Décembre, 2013 représentaient 28 pays, trois communautés économiques régionales, quatre organisations régionales, le secteur privé (membre du Conseil d'Administration du SSATP) et 11 partenaires au développement. Les pays avaient été invités à être représentés par leurs secrétaires permanents (ou leurs équivalents) du ministère en charge des transports de façon à assurer un niveau de représentation disposant du mandat pour discuter et décider sur les questions de politiques dans le secteur des transports. Lorsque les secrétaires permanents n'étaient pas disponibles, les pays étaient représentés au niveau de conseiller du ministre ou de directeur ayant une vaste connaissance du secteur des transports et une vision de son développement. La liste des participants est jointe en annexe.

#### **1.4. Session d'ouverture**

L'ouverture du Forum a débuté par trois interventions, celles de Mr Marc Juhel, du Groupe de la Banque mondiale ; Mr Gatera Soteri, représentant du Président du Comité Directeur du SSATP, CEA; et Mr Jean-Kizito Kabanguka, représentant de la BAD. Les orateurs ont rappelé les réalisations du SSATP ainsi que les principaux défis auxquels est confronté le secteur des transports. Le partage de connaissance et un partenariat de solutions ont été également présentés comme nouveau cadre de coopération pour l'avènement d'un développement durable.

Le Ministre des Infrastructures, du Transport Terrestre et du Désenclavement, son Excellence Mr. Thierno A. Sall, a lancé officiellement les travaux du Forum par une allocution rappelant les défis du secteur des transports en Afrique que sont la sécurité routière, la mobilité urbaine, la gouvernance, la participation du secteur privé, la performance des politiques du secteur, l'intermodalité des moyens de transport et l'adaptabilité des infrastructures aux changements climatiques. Il a de plus insisté sur le format de la réunion de Dakar, faisant précéder l'AG du SSATP par un Forum permettant des débats nourrissants les échanges de ladite Assemblée. Le Ministre a souligné l'urgence de la définition d'un Objectif de Développement Durable (ODD) pour les transports afin que le secteur contribue à l'ambitieux agenda pour le développement durable après l'échéance des Objectifs de Développement du Millénaire (ODM) en 2015. Le transport n'avait pas été intégré à l'origine dans les ODM et n'avait pu bénéficier en conséquence de l'ensemble des financements nécessaires, ni remplir pleinement son rôle de vecteur de développement.

La session d'ouverture s'est conclue par la présentation de l'ordre du jour faite par le responsable du programme SSATP, Mr Jean-Noel Guillossou.

## 2. POUR UN TRANSPORT PROPRE ET DURABLE

L'Afrique doit mettre en place de nouvelles stratégies pour son développement durable et ne peut se contenter de continuer à appliquer les stratégies passées. D'une part le continent africain montre une croissance économique forte qui est le signe de bons résultats associés aux politiques mises en œuvre. Le transport participe de toute évidence à ces bons résultats. Cette contribution du transport provient sans doute toutefois en grande partie de l'amélioration globale des infrastructures de transport. Cela n'est pas suffisant pour assurer une croissance durable et, comme l'évaluation de la performance des politiques de transport présentée par le SSATP durant le Forum l'a montré, des difficultés importantes continuent à être rencontrées dans la mise en place des stratégies et dans l'identification de résultats. Cet écart entre la forte croissance économique et la performance insuffisante du transport appelle à une réflexion de la part des pays et des partenaires au développement. Beaucoup de travail reste alors nécessaire pour mettre en place des politiques appropriées qui sont la clé d'un développement durable. Le Forum a donc été l'occasion de débattre des politiques de transport en Afrique, de découvrir et échanger sur les bonnes pratiques et de dégager des recommandations pour développer de bonnes politiques dans les secteurs clés qui restent des enjeux pour l'Afrique.

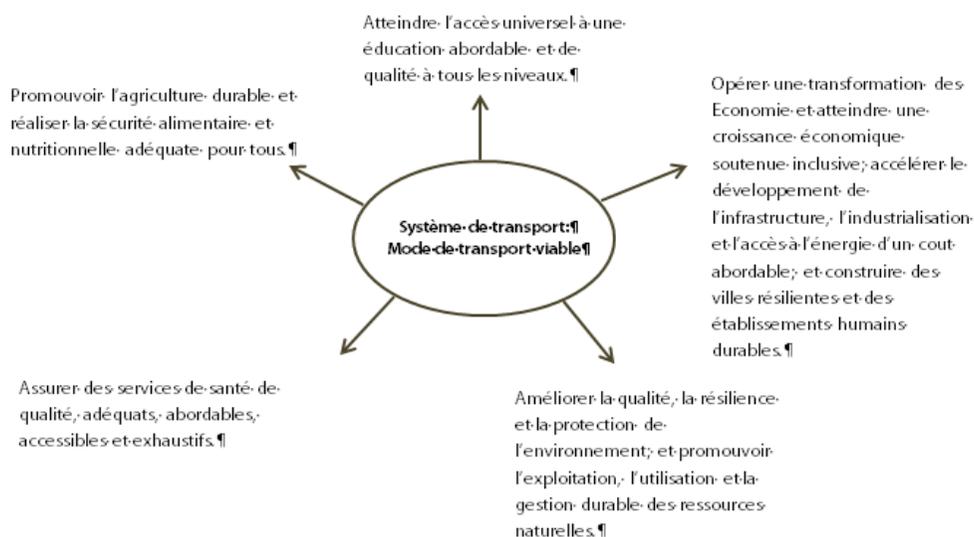
L'échéance des Objectifs de Développement du Millénaire (ODM) en 2015 et l'identification en cours des Objectifs de Développement Durables (ODD) post-2015 donne le contexte des choix et dynamiques de développement actuellement considérés. La conférence des Nations Unies sur le développement durable Rio+20 a : (i) déterminé que les Objectifs du Millénaire non-encore atteints seraient intégrés dans le cadre des Objectifs de Développement Durable, (ii) établi une priorisation des objectifs avec des thèmes de suivi pour l'élaboration des ODD, (iii) confirmé que les thèmes de développement sont tous liés au transport de façon intrinsèque ou dans leur mise en œuvre, (iv) reconnu le transport durable comme domaine d'action/thème majeur.

Pour aboutir à un programme de développement pour l'après 2015 et l'acceptation par tous d'une dimension durable du développement, les Nations-Unies ont établi un processus de concertation au niveau mondial, régional et national. Un groupe de travail ouvert a été notamment créé en charge de préparer une proposition sur les ODDs qui sera soumise à l'approbation des Nations-Unies fin 2014. Le transport durable a été traité dans la septième session du groupe de travail ouvert. En Afrique, la Com-

mission de l'Union Africaine, la Commission des Nations-Unies pour l'Afrique et la Banque Africaine de Développement ont organisé une réunion consultative régionale pour l'Afrique sur les ODDs en octobre 2013<sup>2</sup>.

Le transport est central pour le développement. Les transports interagissent entre tous les secteurs économiques et sociaux notamment les systèmes de production en général, la santé, l'eau et l'assainissement, le logement, l'éducation, etc.. Le schéma ci-dessous illustre cette centralité. Les objectifs de développement sont présentés avec les numéros qu'ils portent dans le document de la réunion consultative pour l'Afrique. Les flèches des objectifs 2, 7 et 8 sont plus larges car elles expriment la plus grande importance du système de transport dans la réalisation de ces 3 objectifs.

**Schéma 1: Centralité du système de transport dans les objectifs de développement**



## 2.1. Le contexte de Rio + 20 et la place des transports durables

La réunion consultative régionale pour l'Afrique dans son rapport final a identifié quatre priorités de développement durable de l'Afrique: (i) *le développement économique* avec l'accélération de l'investissement dans l'infrastructure et le développement industriel, la création de valeur ajoutée, et une meilleure autonomisation économique des plus défavorisés ; (ii) *le développement social* avec un accès équitable pour tous aux

<sup>2</sup> [http://www.uneca.org/sites/default/files/uploaded-documents/SDG/2013/Outcomes/africa-sdgs\\_outcome\\_doc\\_fre.pdf](http://www.uneca.org/sites/default/files/uploaded-documents/SDG/2013/Outcomes/africa-sdgs_outcome_doc_fre.pdf)

possibilités d'éducation, de formation, à la protection sociale et aux de soins de santé ; (iii) *l'environnement et les ressources naturelles* caractérisés par les défis posés par les changements climatiques, la désertification, la dégradation des terres, la pollution et tous ses corollaires ; et (iv) les *institutions et la gouvernance* avec le besoin de renforcer et réformer la gouvernance politique, économique, sociale, environnementale et locale. A cela, s'ajoutent le besoin de disposer des moyens nécessaires pour mettre en œuvre les priorités et d'adopter une approche intégrée en matière de développement durable.

**Schéma 2: Les ODDs - de Rio+20 à la réunion consultative pour l'Afrique**

Déclaration finale du sommet "Rio + 20" - 22 juin 2012	Groupe de Haut niveau sur le programme de développement pour l'après 2015 - Mai 2013	Réunion consultative régionale pour l'Afrique sur les ODD (CEA-UA-BAD) - octobre 2013
1. Élimination de la pauvreté	1. <b>Mettre fin à la pauvreté</b>	1. <b>Éliminer la pauvreté sous toutes ses formes</b>
2. Sécurité alimentaire et nutrition et agriculture durable	2. Autonomiser ( <i>empower</i> ) les filles et les femmes et parvenir à l'égalité des sexes	2. <b>Promouvoir l'agriculture durable</b> et réaliser la sécurité alimentaire et nutritionnelle adéquate pour tous
3. Eau et assainissement	3. Garantir une éducation de qualité et des programmes de formation tout au long de la vie	3. <b>Assurer des services de santé de qualité, adéquats, abordables, accessibles et exhaustifs</b>
4. Énergie	4. <b>Assurer les conditions d'une vie en bonne santé</b>	4. <b>Atteindre l'accès universel</b> à une éducation abordable et de qualité à tous les niveaux
5. Développement durable du tourisme	5. Assurer la sécurité alimentaire et l'équilibre nutritionnel	5. Atteindre l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, des jeunes et des personnes vulnérables
6. Modes de transport viables	6. Assurer un accès universel à l'eau et à l'assainissement	6. Assurer l'inclusion sociale et la protection, y compris le salaire minimum garanti, ainsi que la sécurité sociale et des emplois décents pour tous, en particulier pour les jeunes
7. Villes et établissements humains viables	7. Garantir une énergie durable	7. <b>Opérer</b> une transformation structurelle des économies et atteindre une croissance économique soutenue inclusive; <b>accélérer le développement de l'infrastructure</b> , l'industrialisation et l'accès à l'énergie d'un coût abordable; et <b>construire des villes résilientes et des établissements humains durables</b>
8. Santé et population	8. Créer des emplois, <b>des moyens d'existence durables</b> et une croissance équitable	8. Améliorer la qualité, la <b>résilience</b> et la <b>protection de l'environnement</b> , et promouvoir l'exploitation, l'utilisation et la gestion durables des ressources naturelles
9. Promotion du plein emploi et de l'emploi productif, du travail décent pour tous et de la protection sociale	9. <b>Gérer les richesses naturelles de façon durable</b>	9. Lutter contre la désertification et la dégradation des terres, atténuer les effets de la sécheresse et promouvoir la gestion durable des terres et espaces océaniques
10. Océans et mers	10. Assurer une bonne gouvernance et un cadre institutionnel efficace	10. Promouvoir la culture, la recherche, la science, l'innovation et le développement technologique
11. Petits États insulaires en développement	11. Garantir des sociétés stables et pacifiques	11. Renforcer les partenariats mondiaux pour le développement
12. Pays les moins avancés	12. Créer un environnement mondial favorable et encourager les financements à long terme	12. Promouvoir la bonne gouvernance aux plans national et international
13. Pays en développement sans littoral		
14. Afrique		
15. Actions régionales		
16. Réduction des risques de catastrophe		
17. Changement climatique		
18. Forêts		
19. Biodiversité		
20. Désertification, dégradation des terres et sécheresse		
21. Montagnes		
22. Produits chimiques et déchets		
23. Consommation et production durables		
Industries extractives		
24. Éducation		
25. Égalité des sexes et autonomisation des femmes		

La réunion consultative a aussi identifié 12 objectifs de développement durable présentés dans le schéma suivant qui situent les priorités africaines dans le contexte des propositions initiales de Rio+20. Le transport n'apparaît pas comme un objectif spécifique mais se retrouve dans de nombreux objectifs relatifs aux questions d'accès, de développement des infrastructures, de fourniture de services et de protection de l'environnement. Cela reflète le rôle reconnu du transport comme secteur clé pour faciliter l'achèvement des ODD. Un système de transport efficace et durable est nécessaire pour atteindre chacun de ces objectifs. Certains des objectifs pour lesquels

le « transport a une importance dite intrinsèque<sup>3</sup> » requièrent pour être atteints un système de transport efficient. Pour d'autres objectifs le transport participe à leur mise en œuvre ou encore améliorerait les résultats de leur mise en œuvre.

La réunion consultative a notamment recommandé:

- De maintenir la dynamique en cours en ce qui concerne la priorité accordée au développement de l'infrastructure par une attention plus soutenue de la part des responsables politiques; et
- de promouvoir une approche intégrée de l'élaboration de politiques, aux niveaux national, régional et local, concernant les services et systèmes de transport pour promouvoir le développement durable, y compris l'infrastructure, les systèmes de transport public et les réseaux de livraison des marchandises, en vue de fournir des transports sûrs, efficaces et abordables, d'accroître l'efficacité énergétique, de réduire la pollution et de limiter l'étalement urbain.

Le Forum sur les Politiques de Transport en Afrique a regretté que l'importance du transport ne soit pas totalement reconnue dans la mise en œuvre d'un programme de développement durable de l'Afrique. La préférence du Forum a été qu'un objectif de développement durable soit identifié pour refléter la centralité du transport dans le développement économique et social des pays. Un ODD spécifique faciliterait aussi le financement du secteur et lui permettrait de recevoir l'attention des partenaires au développement. Toutefois si un tel objectif spécifique de développement ne pouvait être retenu, le Forum a mis l'accent sur le besoin d'intégrer le transport dans les objectifs qui seront retenus et d'identifier des cibles et indicateurs spécifiques afin que les conditions de sa durabilité et ses effets/impacts soient cernés et suivis. Le Forum a exprimé le souhait que chaque pays contribue au plaidoyer pour un transport durable qui sera présenté aux Nations Unies à New York en 2014. Les représentants du secteur des transports dans les pays devraient notamment initier ce plaidoyer avec leurs représentants à New York. Il a été suggéré qu'un pays africain coordonne cet effort.

## **2.2. Vers un transport propre et durable en Afrique**

Le Forum a ensuite discuté des caractéristiques d'un transport propre, sûr et durable en Afrique où les trois (3) aspects de la durabilité seraient présents: à savoir, l'économie, l'environnement et l'équité sociale. Ce système<sup>4</sup>:

---

<sup>3</sup> Présentation de Marc Juhel et Thomas Hamlin –Forum SSATP décembre 2013

<sup>4</sup> Inspiré de la définition proposée par le Centre pour un transport durable - [www.cstctd.org](http://www.cstctd.org)

- Permettrait aux individus et aux entreprises de satisfaire leurs principaux **besoins d'accès** d'une manière sûre et compatible avec la santé ;
- Serait d'un **coût raisonnable** offrant un **choix large de moyen de transport** respectant l'équité ; et
- **Limiterait les émissions et les déchets** de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité d'absorption de la planète, et privilégierait la **consommation contrôlée des ressources naturelles** dans le respect des écosystèmes.

### **Accessibilité et connectivité**

L'accessibilité et la connectivité sont au cœur des systèmes de transports performants. Les pôles majeurs de développement sont les zones urbaines et les zones de production et en Afrique plus spécifiquement les zones de production agricoles. L'Afrique est aussi le continent qui a le plus grand nombre de pays enclavés (50 pour cent) pour lesquels les difficultés d'accès ont un impact négatif sur leur développement économique.

Durant le Forum, un premier accent fut porté sur l'urbanisation et le besoin de gestion et de planification spatiale intégrée avec le transport. L'urbanisation est croissante dans les pays en développement, la part de la population urbaine augmente à une vitesse accrue et en 2020, il est anticipé que la proportion de la population urbaine dépasserait celle de la population rurale. En Afrique où la croissance de la population est la plus forte dans le monde et où la population est prévue de doubler dans les prochaines 40 années, la croissance sera la plus forte dans les zones urbaines où la population doublera d'ici 2030.

La forte croissance de la population urbaine et des besoins de déplacement à satisfaire demande des solutions pour éviter aux villes d'être congestionnées et de devenir inefficaces et non-compétitifs. Ces solutions englobent les questions institutionnelles et de responsabilisation au niveau local de la gestion des systèmes de transports et celles de répartition équitable vers tous les modes de transport afin d'augmenter la part du transport public, l'objectif étant de réduire le besoin et les coûts de transport et les externalités négatives du transport en zone urbaine.

Le deuxième accent du Forum a porté sur l'accessibilité aux zones de production agricoles et aux pays enclavés comme une des conditions pour l'augmentation du commerce qui est une source de croissance économique et de réduction de la pauvreté. Le Forum s'est concentré sur les questions d'efficacité des corridors comme un premier pas vers une approche intégrée plus large de corridors de développement

économique et comme une contribution au programme d'Almaty dont la revue décennale aura lieu en 2014. L'annexe A souligne la convergence entre les thèmes du Forum et les priorités du programme d'action d'Almaty<sup>5</sup>.

### **Externalités du transport**

Se fixer un objectif de transport durable demande de mettre en place une stratégie qui conduit en priorité à réduire/éviter le besoin de transport (rapprocher les lieux d'habitation et de production), puis incite à utiliser des modes de transport plus efficaces (essentiellement les transports publics) et ayant moins d'externalités négatives et en dernier lieu améliore l'existant (donnant la priorité aux piétons et modes non motorisés). Dans les pays en développement notamment en Afrique le niveau de développement des systèmes de transport publics fait que les modes de transport ont quasiment tous les mêmes externalités négatives en terme de pollution et de sécurité. Le transport de passagers et de marchandises se fait en majorité en dehors d'un système de transport public organisé et sûr, satisfaisant ainsi peu à des règles d'usage efficace des véhicules et des hydrocarbures et de gestion des nuisances. La maîtrise des impacts des transports sur l'environnement doit aussi être l'occasion de développer les transports de manière intelligente en utilisant toutes leurs potentialités et de réduire la vulnérabilité des populations urbaines et rurales au risque de sécurité routière ou au changement climatique entre autres. La prise en compte des externalités lors de la prise de décision permet de diminuer le coût global et donc d'optimiser le système de transport, de le rendre économiquement, socialement et environnementalement plus efficace.

### **Le Forum pour un transport durable en Afrique.**

Le concept du Forum pour un Transport Durable en Afrique (FTDA) présenté à Dakar se veut une contribution à une réponse globale pour traiter des questions de transport durable en Afrique. L'objectif du forum est d'intégrer les concepts de la croissance verte inclusive dans les politiques de transport souvent dominées par un accent mis sur l'amélioration de la connectivité grâce à des investissements dans les infrastructures. Le FTDA est conçu comme une plate-forme pour le dialogue, le partage des connaissances et l'innovation spécifique à l'Afrique sur les questions de transport durables, orientées vers les décideurs politiques aux niveaux national et

---

<sup>5</sup> Programme d'action d'Almaty (Kazakhstan) en date des 28 et 29 août 2003: Le programme est un partenariat conçu pour répondre aux besoins particuliers des pays en développement sans littoral et créer un nouveau cadre mondial pour la coopération en matière de transport en transit entre les pays en développement sans littoral et les pays de transit.

sous-national. Il facilitera le dialogue à travers l'Afrique sur la croissance verte inclusive et collaborera avec les pays pour articuler une vision commune et des stratégies de mise en œuvre appropriées au niveau national, avec des responsabilités clairement définies à différents niveaux de gouvernement pour la réalisation d'une vision verte inclusive de la croissance. Le FTDA sera aussi un outil important d'appui au pays pour atteindre les objectifs de développement durable post 2015. Le FTDA:

- Fournira une plate-forme pour attirer l'attention et faciliter le dialogue sur les politiques sur le transport durable au niveau des décideurs en Afrique au niveau national et local;
- Travaillera à une compréhension commune du «transport durable» à travers l'Afrique, la promotion et l'harmonisation d'une vision du transport durable pour l'Afrique ainsi qu'à l'identification de solutions africaines;
- Améliorera les connaissances et la capacité d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques durables de transport, des programmes et des projets de démonstration ;
- Fournira un mécanisme de partage des bonnes pratiques, des outils, des technologies, de la recherche et les instruments politiques adaptés à l'expérience africaine;
- Appuiera des stratégies et des approches innovantes au niveau national et municipal, ainsi que des normes et des protocoles communs et le suivi de leur mise en œuvre;
- Renforcera et complétera les initiatives en cours existant en Afrique en les étendant à d'autres villes et pays d'Afrique ; et
- Identifiera un pipeline de projets d'investissement en Afrique et facilitera l'accès au financement et à l'investissement pour des infrastructures de transport durable.

Le FTDA réunira les décideurs dans les domaines du transport, de l'environnement, de la santé et de l'aménagement urbain/spatial. La mise en œuvre du FTDA repose sur une structuration, un mode de fonctionnement et un rôle des parties prenantes et acteurs Le rôle du SSATP consistera à impulser l'initiative, fournir des ressources préparatoires importantes, cofinancer le Secrétariat. Tous ces aspects sont à valider lors de la première réunion du FTDA en novembre 2014.

Le besoin de répondre aux défis de l'Afrique - l'urbanisation, la motorisation, la congestion, le développement et la réduction de la pauvreté, la planification urbaine et les émissions des véhicules - justifie la création du Forum de transport durable en

Afrique. Les réponses à ces défis seront apportées par le Forum de manière globale et multi- sectorielle. Les priorités du FTDA au stade de son lancement comprennent la mobilité urbaine, la sécurité routière, la qualité de l'air et l'énergie et le climat.

Le Forum a abordé particulièrement les deux premiers points cruciaux pour le développement des transports en l'Afrique et qui seraient de fait inclus dans le prochain programme du SSATP (DP3) pour la période 2014-2018. Une demi-journée a aussi été consacrée au processus et aux conditions pour le développement de politiques appropriées, considérant les questions particulières de bonne gouvernance, de rôle du secteur privé et de suivi et évaluation des performances. Ces sujets sont développés dans les sections suivantes.

### 3. LA MOBILITÉ URBAINE

Les décideurs africains doivent faire face à d'énormes défis pour répondre aux besoins des migrants urbains actuels et futurs. Les zones urbaines en Afrique connaissent une croissance rapide de la population, 50 % des Africains vivront en milieu urbain d'ici 2030 et environ 60 % en 2050. Avec environ 415 millions d'habitants aujourd'hui et une projection de 1,2 milliard de personnes en 2050, la tendance à l'urbanisation de l'Afrique est potentiellement le plus dramatique de l'histoire de la planète. La forte croissance des villes et des besoins de déplacements inhérents mettent en exergue la mobilité urbaine comme des prérequis fondamentaux d'un développement urbain durable. La mobilité urbaine complémente le thème de la mobilité rurale déjà développé dans le cadre des plans de développement précédents du SSATP et le thème de l'intégration aussi évoqué lors du Forum.

Le SSATP a organisé pendant le Forum sur les Politiques de Transport en Afrique une journée de réflexion sur la problématique de la mobilité urbaine. L'objectif de cette journée était de valider les orientations stratégiques pour une politique visant à améliorer la mobilité et l'accessibilité dans les zones urbaines en Afrique. Ces orientations ont été définies sur la base d'une analyse de 20 villes et une collecte de données primaires et secondaires ainsi qu'une revue extensive de la littérature et une consultation des parties prenantes<sup>6</sup>.

Sur la base de cette analyse, trois groupes d'enjeux au niveau de la mobilité urbaine ont été identifiés :

- **Les systèmes de gouvernance:** (a) la capacité et l'efficacité globale des systèmes de gouvernance de la mobilité urbaine, y compris la planification, la gestion des contrats, la réglementation et le financement; (b) la disponibilité et l'utilisation de ressources humaines et financières limitées; et (c) la mesure dans laquelle le contrôle de l'urbanisme et de l'utilisation des terres est mis en œuvre et coordonné avec les plans et des améliorations de la mobilité;
- **Les infrastructures et les services de transport:** (a) la qualité de l'espace public; (b) l'efficacité des services de transport public ; et (c) la qualité de infrastructures et des équipements de transport;

---

<sup>6</sup> Conférence UCLG à Rabat et conférence CODATU à Addis

- **Les externalités sociales et économiques:** (a) la sécurité routière et les conditions de travail (les problèmes dits «immatériels» de mobilité); (b) la qualité de l'environnement urbain, notamment en matière de pollution de l'air et le bruit; et (c) le coût du transport urbain en termes financiers et le coût du temps de déplacement.

Les discussions lors du Forum ont reconnu que le transport façonne la forme des villes et que l'intégration des politiques de développement urbain et de transport est nécessaire. Dix recommandations politiques clés appuyées par des actions stratégiques ont été proposées pour considération. Ces recommandations se divisent en six catégories principales: (a) institutions et instruments législatifs; (b) instruments réglementaires; (c) instruments de planification; (d) instruments opérationnels (y compris le développement, l'exploitation et l'entretien); (e) initiatives visant à renforcer les connaissances et les compétences de ceux qui travaillent dans les structures institutionnelles; et (f) projets pilotes.

Le travail présenté durant cette session du Forum va continuer dans les prochains mois. L'objectif est de disposer d'un cadre de politique de mobilité urbaine pour l'Afrique que les villes pourraient ensuite adapter à leur cas spécifique. Cette adaptation ferait l'objet du support du SSATP dans le cadre de son prochain plan de développement (2014-2018). Les partenaires au développement ont exprimé leur volonté d'appuyer la mise en œuvre des politiques ainsi définies.

## 4. POUR DES ROUTES PLUS SÛRES

### 4.1. Les défis

L'importance de la sécurité routière est liée à l'importance du transport routier en Afrique. Le transport routier est le mode de transport motorisé dominant en Afrique. Il permet de convoier environ 80% du trafic de marchandises et 90% du trafic de passagers. Une part importante des déplacements se fait toutefois à vélo et à pied. Les accidents de la route sont en croissance forte et posent un problème de santé publique et un problème économique compte tenu des coûts économiques et sociaux inhérents et des effets sur l'activité économique individuelle et collective.

L'Afrique fait face à une crise de la sécurité routière qui si elle n'est pas maîtrisée rendra plus difficile l'achèvement des Objectifs de Développement Durable. L'Organisation mondiale de la santé (OMS) prévoit plus du doublement du nombre de décès dus à des accidents de la route entre 2015 et 2030 qui dépasserait celui causé par la malaria en nombre absolu et en nombre par 100,000 habitants. L'impact de l'insécurité routière est aussi aggravé pour les populations les plus pauvres comme pour les populations les plus jeunes (la sécurité routière est la cause N° 1 des décès dans le monde pour les 15-24 ans et la cause ° 2 des décès pour les 25-39 ans après le VIH/SIDA).

L'Afrique se doit de relever plusieurs défis:

- Un accroissement rapide de son parc de véhicules qui conduira potentiellement à un accroissement aussi sinon plus rapide du nombre d'accidents alors que l'Afrique représente 2 % du parc de véhicules et 28% des tués et le plus grand nombre d'accidents de la circulation par habitant;
- Une population vulnérable, piétons et cyclistes, qui représentent 38% des décès, ce qui est le pourcentage le plus élevé au monde ; et
- Le maillage routier le plus faible au monde mais les statistiques d'insécurité routière les plus élevées.

## 4.2. Le cadre d'action

Les bonnes pratiques en matière d'amélioration de la sécurité routière reposent sur le concept de « Système Sûr ». Ce concept:

- Vise à développer un système de transport routier mieux à même d'accommoder les erreurs humaines, souvent grâce à une meilleure gestion de l'énergie des collisions, de sorte qu'aucun usager de la route n'est exposé aux forces susceptibles d'entraîner la mort ou des blessures graves;
- Intègre plusieurs stratégies pour une meilleure gestion des forces de collision, une stratégie clé étant l'amélioration du réseau routier conjointement avec la limitation des vitesses fixée en réponse au niveau de protection offert par l'infrastructure routière; et
- S'appuie sur des analyses économiques solides pour comprendre l'ampleur du problème traumatique, et l'investissement direct dans les programmes et les endroits générant le plus grand bénéfice potentiel pour la société.

Les Nations Unies ont posé des actes concrets visant à créer un cadre d'action pour endiguer le fléau de l'insécurité routière s'inspirant de ce concept de « Système Sûr ». La Décennie d'Action pour la Sécurité Routière, lancée en 2011 par les Nations Unies, a pour ambition de parvenir à un monde où tous les usagers de la route pourraient se déplacer sans danger. Le but de la Décennie est de stabiliser puis de faire baisser le nombre de morts d'ici 2020. Les activités visant à atteindre les objectifs fixés pour la Décennie doivent être mises en œuvre au niveau le plus approprié tout en encourageant la participation de plusieurs secteurs (transports, santé, police, justice, urbanisme, etc.), des acteurs à tous les niveaux ainsi que des usagers<sup>7</sup>.

Le Plan mondial d'action pour la Décennie présente les mesures à prendre pour faire de cette ambition une réalité. Elles couvrent l'ensemble des domaines d'activité nécessaires et sont organisées en cinq piliers<sup>8</sup> :

- Le renforcement des capacités de gestion de la sécurité routière;
- L'amélioration de la sécurité de l'infrastructure routière et, plus généralement, des réseaux de transport;
- L'amélioration de la sécurité des véhicules;
- La modification du comportement des usagers de la route; et

---

<sup>7</sup> Extrait du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

<sup>8</sup> Extrait du Plan mondial pour la Décennie d'action pour la sécurité routière 2011-2020

- L'amélioration des services d'urgence et des autres interventions après un accident.

Ces actions sont à mener au plan local, national en impliquant tous les acteurs, institutionnels, et la société civile. Elles sont toutes assujetties de règles, normes et indicateurs qui permettront le suivi de la Décennie.

Les Présidents des Etats Africains ont affirmé leur soutien à la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière et ont adopté un plan d'action pour l'Afrique en janvier 2012. En appui à la mise en œuvre du plan d'action, un projet de charte africaine de la sécurité routière a été présenté lors du forum<sup>9</sup>. La Charte préparée par la Commission de l'Union Africaine (CUA) et la CEA avec l'appui du SSATP vise à:

- Accélérer la mise en œuvre des programmes nationaux, régionaux et continentaux relatifs à la sécurité routière ;
- Contribuer à la coordination de la sécurité routière sur le continent;
- Faciliter la formulation de politiques globales de sécurité routière au niveau des pays;
- Renforcer la participation du secteur privé, des organisations de la société civile et des organisations non gouvernementales aux questions de sécurité routière; et
- Promouvoir l'harmonisation de la collecte, du traitement et de la diffusion de données de la sécurité routière.

### **4.3. Cadre de gestion de la sécurité routière**

Pour sa mise en œuvre, la Charte met l'accent sur l'amélioration de la gestion de la sécurité routière (pilier 1 de la Décennie d'Action) au travers de la création d'organismes directeurs de sécurité routière ou le renforcement des organismes existants, le développement de stratégies de sécurités routières par les pays et les communautés économiques régionales, la mise en place de systèmes de gestion des données de la sécurité routière et la collaboration multi-sectorielle en matière de sécurité routière. Des actions complémentaires visent à rendre les routes et la mobilité plus sûre par des audits de sécurité routière, la prise en compte des usagers les plus vulnérables, des actions pour rendre les véhicules plus sûrs et les usagers de la route plus fiables dans leur comportement et enfin de développement des premiers secours.

---

<sup>9</sup> Présentation de Marie-Thérèse Guiebo, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique

La Charte évoque enfin les questions de financement de la sécurité routière et le besoin de mettre en place un système de suivi et évaluation.

Suite à la présentation du problème de la sécurité routière en Afrique et des orientations proposées pour relever les défis qui se posent à l'Afrique<sup>10</sup>, un consensus s'est dégagé lors du Forum de Dakar sur le besoin d'amélioration du cadre de gestion de la sécurité routière au travers de la création d'agences de sécurité routière qui ont le mandat et le financement pour guider l'effort national pour la sécurité routière faisant intervenir toutes les parties prenantes d'une manière coordonnée et facilitant la prise de décision sur la base d'évidences. La Facilité Globale pour la Sécurité Routière (FGSR) avait proposé en 2009 un cadre global identifiant les fonctions de gestion institutionnelle, les interventions sur le réseau et les résultats attendus. Lors des débats, plusieurs pays ont confirmé leur volonté de créer une agence ou de renforcer l'agence existante. Avant la tenue de forum, le SSATP avait organisé un atelier sur ce thème au Sénégal et en Gambie et soutenu le gouvernement éthiopien pour la préparation d'un projet de cadre de gestion de la sécurité routière. Ce cadre servira de base au SSATP pour développer un modèle de cadre applicable en Afrique que les pays peuvent ensuite adapter à leur situation spécifique. Ce modèle sera disséminé pour consultation au début 2014.

#### **4.4. Prioriser les actions sur le réseau routier**

Deux approches ont été présentées lors du Forum pour aider les pays à focaliser leurs interventions sur le réseau routier. Les actions à mener sont en effet nombreuses et chacune représente un investissement et une mobilisation politique dans une situation où les ressources et les capacités sont limitées. Les approches proposées concernent d'une part les corridors régionaux et d'autre part la priorisation des interventions sur la base de l'évaluation du risque.

**Corridors Régionaux.** L'approche par les corridors de commerce et d'échanges régionaux (CCER) présente des avantages certains. D'une part, ces corridors présentent un risque élevé en matière de sécurité routière. Ils sont caractérisés par des volumes importants de trafic et un mélange de circulation motorisée et non motorisée. D'autre part, les corridors impliquent plusieurs pays et les communautés économiques régionales. Les actions de renforcement institutionnel peuvent donc avoir un impact au-delà du champ géographique du corridor. On peut donc s'attendre à ce que l'amélioration de la sécurité sur les corridors ait un impact significatif qui justifie la priorité qui peut leur être donnée.

---

<sup>10</sup> Présentation de Martin Small, SSATP

Trois exemples d'actions sur les corridors ont été présentés lors du Forum.

- Le premier exemple est à l'initiative de la Commission de l'Union Africaine et concerne les corridors routiers transafricains (TAH)<sup>11</sup> pour lesquels un projet d'accord pour l'Harmonisation des Normes et Standards y compris la sécurité routière a été préparé pour approbation par les pays africains en 2014.
- Le second exemple concerne l'élaboration par le SSATP de directives pour l'amélioration de la sécurité routière le long des corridors<sup>12</sup>. Ces directives présentent un nombre de bonnes pratiques, identifient les facteurs déterminants de leur succès, développent les composantes d'un projet de sécurité routière sur les corridors et propose une feuille de route pour guider le développement et la mise en œuvre des projets.
- Le troisième exemple est celui du groupe Total sur deux corridors, l'un en Afrique centrale (Cameroun-Centrafrrique) et l'autre en Afrique de l'Est (Burundi-Rwanda-Ouganda-Kenya). Sur ces corridors, un partenariat a été initié avec la Banque mondiale, qui vise à identifier et coordonner des "Interventions à fort impact" au travers d'une participation des parties intéressées pour la levée des fonds, l'identification et l'analyse des risques locaux et la définition de plans d'actions et actions de sensibilisation.

**Priorisation des interventions.** La seconde approche est le programme international d'évaluation routière (iRAP)<sup>13</sup>. Le mécanisme permet d'évaluer le risque en matière de sécurité routière et d'affecter une note (nombre d'étoiles) à chaque section de route ce qui permet ensuite une priorisation des actions sur un réseau. Un profil type de route plus sûre et durable est également proposé dans chaque contexte. Un programme de réduction des risques peut ensuite être conçu ainsi que les niveaux d'investissement et les capacités de mise en œuvre nécessaires. L'iRAP propose la démarche suivante pour guider l'utilisateur du programme: (i) cibler 10% du volume le plus élevé des routes dans chaque pays, (ii) une cote de sécurité minimale 3 étoiles pour tous les nouveaux projets routiers, (iii) une cote de sécurité minimale 4 étoiles pour 50% du volume de trafic.

Le Forum a conclu sur la réalité de la crise de la sécurité routière en Afrique et, liant cette crise aux Objectifs de Développement Durable, a recommandé aux pays

---

<sup>11</sup> Trans African Highways

<sup>12</sup> Comment intégrer la sécurité routière dans les projets de corridors régionaux. SSATP. Document de travail 97

<sup>13</sup> The International Road Assessment Program

d'exprimer une volonté politique sans faille d'agir en mettant en œuvre une stratégie hardie de sécurité routière autour de plusieurs actions essentielles:

- **Plan politique et programmatique.** Une insertion systématique des besoins de sécurité routière dans les politiques et programmes, la nécessité d'augmenter l'investissement en matière de sécurité routière, la reconnaissance formelle de la prévention des décès et handicaps dus aux accidents de la route comme étant une priorité internationale de développement post 2015, tout comme le paludisme et le VIH/SIDA, l'engagement des pays dans le Plan d'Action Africain pour la sécurité routière appuyé par la Charte de sécurité routière, et une intégration systématique des critères de sécurité routière dans les investissements des corridors routiers destinés au commerce régional;
- **Plan technique.** L'application des normes et standards, des différentes directives et bonnes pratiques existantes, et la mise en place de systèmes de statistiques nationales; et
- **Plan institutionnel.** une structure unique de gestion de la sécurité routière avec l'autonomie financière et décisionnelle appuyée par la législation adéquate (les prérequis pour une mise en place réussie de cette structure existent dans les documents du SSATP et pourraient être adaptées aux différents environnements).

## 5. PROMPOUVOIR LA RÉFORME DES POLITIQUES DE TRANSPORT

### 5.1. Améliorer la performance des politiques de transport

L'évaluation de la performance des politiques de transport en Afrique présentée durant le Forum<sup>14</sup> a conclu que les documents de politiques sont dans leur ensemble satisfaisant au niveau de la définition des objectifs mais que la mise en œuvre présente des faiblesses et que les résultats escomptés sont difficilement atteints. Les objectifs sont toutefois rarement accompagnés d'indicateurs cibles. Les stratégies souffrent des contraintes de capacité au niveau des ressources humaines et financières et des difficultés à décider des priorités. Une faiblesse générale est constatée en ce qui concerne le suivi et l'évaluation des résultats due à l'absence quasi systématique de données. La performance des politiques a été évaluée autour des thèmes majeurs du second plan de développement du SSATP (prise en compte de la croissance économique et de la réduction de la pauvreté dans les politiques et stratégies de transport, gestion du secteur des transports, intégration régionale et performance des corridors de transit).

Le Forum a discuté des recommandations suivantes proposées pour fournir un cadre plus incitatif à l'amélioration de la performance des politiques.

<b>Objectifs des politiques</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Etablir des objectifs avec des indicateurs cibles clairs et mesurables</li><li>▪ Se concentrer sur les objectifs traditionnels du secteur des transports avec des indicateurs de performance plutôt que des indicateurs de croissance et de réduction de la pauvreté qui sont difficiles à lier au transport</li><li>▪ Réduire (non pas augmenter) le nombre d'indicateurs cibles et de mesures</li><li>▪ Établir un processus de définition des priorités d'investissement et s'y tenir</li></ul>
<b>Stratégies et initiatives</b>	Se concentrer sur le développement des capacités pour la mise en œuvre: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Faire appel à un personnel technique qualifié (avec des salaires revus à la hausse pour le conserver)</li><li>▪ Mettre en place des systèmes de gestion de l'information</li><li>▪ De la part des donateurs: fournir des fonds pour soutenir le secteur des transports, plutôt que des projets spécifiques dans le secteur des transports</li></ul>
<b>Suivi &amp; Evaluation</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Simplifier les indicateurs</li><li>▪ Améliorer la gestion de l'information</li><li>▪ Développer les capacités</li></ul>

<sup>14</sup> Revue de la performance des politiques de transport- Projet de rapport – CPCS/SSATP  
Janvier 2014

Le Forum a aussi confirmé que la performance des politiques était une condition de leur durabilité. La formule suivante présentée par un des panélistes du Forum, résume le cadrage nécessaire pour qu'une politique soit mise en œuvre avec un potentiel élevé de réussite<sup>15</sup>. Elle met en avant le besoin de renforcement des capacités et de gestion continue du patrimoine comme condition de durabilité des politiques.

PoP + AoS = PS

PoP= Politique sur papier

AoS = Action de terrain ou action concrète

PS = Politique réussie

Pop + AoS + CpD +Am = PS+ DuR

CpD = Développement des capacités

Am= Gestion continue du patrimoine

DuR=Durabilité

---

**« L'action sans la politique adéquate entraîne la confusion et une politique sans l'action adaptée entraîne l'inaction.»**

---

Les participants au Forum sont tombés d'accord que les aspects suivants sont déterminants pour que toute amélioration de la définition des politiques soit effective : l'anticipation et la vision globale, l'engagement des décideurs politiques et administratifs, la bonne gestion de l'information (des données) et la concertation avec les acteurs et leur participation y compris celle du secteur privé. Certains de ces aspects ont fait l'objet de discussions dans le cadre du thème «Améliorer les conditions de mise en œuvre des politiques» traité dans la section suivante.

## 5.2. Améliorer les conditions de mise en œuvre des politiques

### Cadre de référence pour l'évaluation des politiques

Sur la base de l'expérience du SSATP pour l'évaluation de la performance des politiques de transport et le constat que le manque de données est une faiblesse chronique pour l'élaboration de politiques appropriées et leur suivi, un cadre de référence a été proposé pour le suivi des stratégies et plans d'action et pour la gestion des données de transport. Ce cadre s'inscrirait dans la logique du « Doing business in Africa »<sup>16</sup> pour devenir un « Doing Transport in Africa ». En préalable à son développement, il est nécessaire d'arrêter un cadre de travail qu'il soit national ou international, d'identifier un nombre raisonnable d'indicateurs mesurables, d'établir un partenariat avec les

<sup>15</sup> Formule présentée par le Ministère des Transports de Sierra Leone

<sup>16</sup> Doing business in Africa – Banque mondiale – [www.doingbusiness.org](http://www.doingbusiness.org)

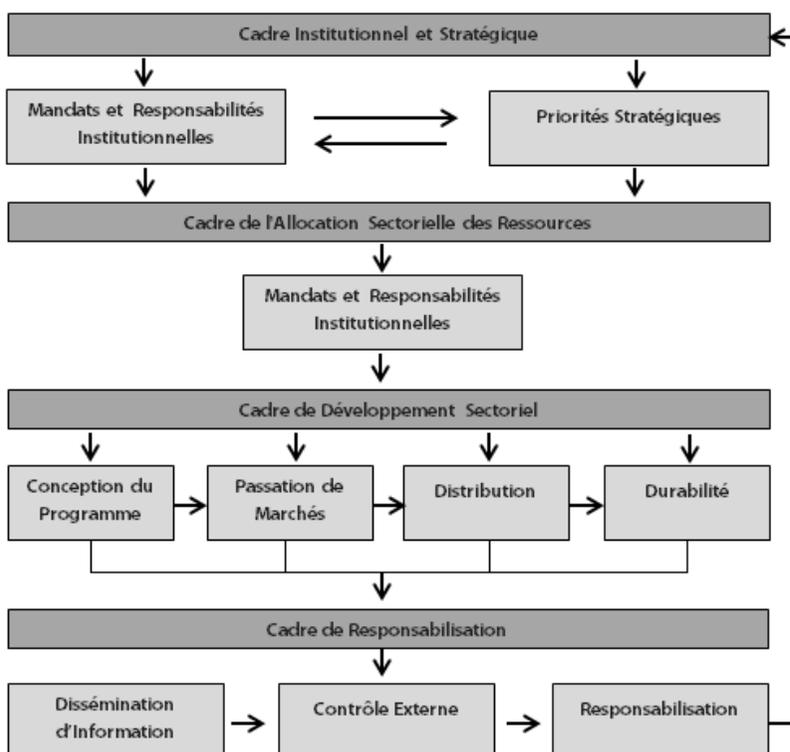
pays membres intéressés et de choisir des indicateurs centrés sur les aspects de transport durable intégrés ou intégrables dans les ODD. Les domaines de concentration clés du DP3 du SSATP s'intègrent dans la recherche d'un transport durable et constitueraient une excellente base pour développer ce cadre de référence.

### Gouvernance dans le secteur des transports

Les approches de la gouvernance dans le secteur des transports présentées lors du Forum ont confirmé qu'au-delà de la disponibilité des financements pour les transports, une bonne gouvernance est une des clés de la réussite des politiques et programmes.

Un cadre d'analyse des problèmes de gouvernance dans le secteur des transports a été présenté durant le Forum par le SSATP (figure 1). Ce cadre propose 10 indicateurs de

**Figure 1: Cadre d'analyse de la gouvernance dans le secteur des transports**



gouvernance qui devraient permettre : de mesurer la qualité de la gouvernance, aux décideurs d'identifier des prises de décision essentielles à la bonne performance du secteur, et de mieux comprendre le lien entre gouvernance et performance et ainsi favoriser le changement constructif. Le système de notation des indicateurs est en cours de finalisation.

Tandis que l'approche proposée par le SSATP est globale et permet de guider les décideurs dans l'identification des problèmes de gouvernance, la Commission Européenne a présenté une approche complémentaire plus focalisée qui part d'un problème pour arriver aux actions de réforme. L'approche distingue notamment le niveau de motivation du gouvernement et la maturité du secteur ou l'ambition d'un projet selon le niveau auquel le problème de gouvernance se situe. Les discussions pendant le Forum ont mis un accent particulier sur le secteur routier du fait de la multiplicité des acteurs, prestataires et contrats qui en fait l'un des plus enclins à la corruption.

### **La performance des corridors de transport**

Les présentations sur la performance des corridors de transport se sont situées au carrefour des deux thèmes précédents. Elles ont illustré un cas de bonne gouvernance où les décisions prises ont amélioré les temps et conditions de passage aux frontières sur le corridor nord (Kenya-Uganda). Elles ont aussi montré comment les conditions réglementaires d'accès au marché influent sur la structure des coûts logistiques et sur les priorités dans les actions à prendre pour la réduction de ces coûts. Dans ce dernier exemple, en Afrique de l'Ouest et centrale, où les coûts de transport représentent la part la plus importante dans les coûts logistiques, du fait du marché dysfonctionnel du transport routier, la réduction des coûts de transport ne se traduit pas automatiquement par une réduction des prix pour les chargeurs et a fortiori pour les consommateurs. Par contre, dans le marché plus efficace de l'Afrique de l'Est, les coûts de transport sont plus compétitifs et la priorité en matière de réduction des coûts est donnée à la levée des obstacles au transport et la réduction des délais qu'ils soient dus à l'infrastructure ou aux contrôles inefficaces le long des corridors.

L'exemple du poste frontière de Malaba sur le corridor Nord entre le Kenya et l'Ouganda a démontré avec succès comment des mesures douces peuvent amener une réduction significative des temps de passage aux frontières. Les mesures mise en œuvre consistaient en une meilleure coordination et coopération entre les parties impliquées aux frontières qu'elles soient publiques ou privées, la mise en œuvre de la déclaration douanière anticipée suite à une consultation et une implication des agents en dédouanement, le développement de l'infrastructure informatique et du cadre

juridique approprié et enfin le respect par les conducteurs de camions des règles de stationnement et de circulation et leur application imposée lorsque nécessaire. Au poste de Malaba, ces mesures ont conduit à une réduction des temps moyens d'attente des camions de 24 à 4 heures alors qu'auparavant 49 pour cent des camions passaient plus de 24 heures à la frontière. Maintenant tous les camions passent en moins de six heures. Au poste de Gatuna, le temps moyen de passage est de trois heures. Par contre, au poste de Busia, le temps moyen de passage reste de 14 heures ce qui demanderait une investigation spécifique.

### **La mobilisation du secteur privé**

Le partenariat avec le secteur privé est une opportunité pour pallier les contraintes budgétaires et répondre aux préoccupations d'efficacité limitée du secteur public en tant qu'opérateur de services de transport. Le SSATP a présenté les premiers éléments d'une revue des bonnes pratiques de l'implication du secteur privé dans le financement des routes et leur opération. L'objectif de cette revue est de développer des orientations de politiques afin de soutenir un plaidoyer pour le partenariat public privé (PPP). La revue permettra aussi d'améliorer la compréhension des enjeux et des principes clés de la participation du secteur privé, y compris en ce qui concerne les points de vue et les exigences des prêteurs pour des projets routiers en PPP.

Alors que les PPP dans le secteur routier en Afrique restent rares, le secteur ferroviaire a fait appel au secteur privé au travers de concession pour l'opération des chemins de fer depuis plus d'une vingtaine d'années. Cette expérience a fait l'objet d'une revue récente par le SSATP qui a conduit à recommander un changement dans l'approche pour une amélioration des performances des chemins de fer en Afrique. La nouvelle approche s'appuie sur les résultats modestes des concessions et le fait que les chemins de fer en Afrique ont une capacité limitée, un manque de fiabilité, une faible performance financière et une faible densité des infrastructures. Les défis sont donc nombreux, qu'ils soient liés aux caractéristiques du marché du transport ferroviaire en Afrique, à la conception des projets ou aux insuffisances en matière de gouvernance. Les solutions proposées recommandent d'ajuster la conception des projets ferroviaires aux demandes du marché, d'établir un ordre de priorité des investissements et de concentrer ceux-ci pour plus d'impact et enfin de développer un modèle commercial pour les projets ferroviaires. Ces recommandations conduisent à réévaluer la position du rail dans le secteur des transports en en faisant un élément de la chaîne logistique pour les entreprises et les industries, un élément du système intermodal pour les services de fret et un élément de développement social et humain pour les services de passager.

Le bilan des potentialités pour la participation du secteur privé dans le secteur ferroviaire en Afrique montre que les opportunités sont fonction des types de projet et des seuils de rentabilité associés. De par la nature des projets miniers, ceux-ci ont plus de chance d'attirer des investisseurs privés que les projets ferroviaires pour le transport de marchandises générales pour lesquels les trafics sont ne général insuffisants. Un support financier accru des Gouvernements (plus de 75 pour cent de financement public) est donc nécessaire plus l'on s'éloigne des projets miniers dédiés (plus de 75 pour cent de financement privé). Toutefois cela représente en contrepartie un risque accru pour les investisseurs privés. En conséquence les gouvernements doivent prendre un certain nombre de mesures réglementaires, institutionnelles et législatives pour réduire cette perception du risque. Enfin, l'Afrique fait face à une déperdition dramatique des compétences ferroviaires qui devrait faire l'objet de mesures rapides sous peine de voir le secteur s'effondrer dans la décennie à venir.

## 6. CONCLUSIONS ET CLÔTURE DU FORUM

L'importance des transports dans le développement durable, la mobilité urbaine, la sécurité routière et l'adéquation des politiques de transport aux besoins et leur performance, ont fait l'objet de discussion et interventions diverses durant le Forum. Les remarques et recommandations principales émanant des participants durant les 2 journées d'échanges, sont présentées ci-dessous:

### 6.1. Une urgence: Faire du transport un ODD

Il serait souhaitable qu'un des ODD soit consacré au Transport Durable et ce en accord avec son importance dans l'optique d'une croissance durable à long terme. En l'absence d'un objectif à part entière, il est proposé que les objectifs intermédiaires et les indicateurs de suivi attachés aux ODD intègrent le rôle des Transports dans les autres secteurs, qu'il s'agisse du Commerce, de la Santé, de l'Éducation, ou de l'Énergie.

Une formulation d'un ODD Transport a été proposée, « L'accès équitable aux biens et services grâce à des moyens de transport propres, sûrs, fiables et abordables, et à un aménagement planifié du territoire<sup>17</sup> ». Les objectifs intermédiaires porteraient sur les systèmes de transports intégrés, l'accès, la réduction des externalités négatives sur les aspects sociaux et économiques. L'effort immédiat devrait porter sur la formulation de l'ODD et de ses objectifs intermédiaires et développer les critères et indicateurs de mesure de l'achèvement des objectifs<sup>18</sup>.

Comment y parvenir ? Il est important de garder à l'esprit que les négociations sur les ODD aux Nations Unies sont menées par les États Membres. De plus les travaux d'experts par zone géographique ont mené à des définitions d'ODD dont l'aboutissement sera une liste définitive des ODD. Cet exercice continuera lors de sessions de groupe techniques et du groupe de haut niveau en 2014, jusqu'à la présentation des résultats des groupes aux chefs de Gouvernements en 2015. Un plaidoyer devrait être organisé par les pays et leurs représentants aux Nations Unies mais également au niveau du groupe de haut niveau. L'argumentaire existe déjà dans le rapport de la réunion consultative régionale pour l'Afrique sur les ODD tenue en 2013

---

<sup>17</sup> Présentations de Marc Juhel (Banque mondiale) et Thomas Hamlin (UNDESA)

<sup>18</sup> Voir les travaux du partenariat SLOCAT dans la définition des objectifs et indicateurs liés au transport [www.slocat.net](http://www.slocat.net)

ainsi que dans les travaux du partenariat SLoCAT présentés régulièrement lors des sessions des groupes techniques. Ce plaidoyer doit aussi cibler les trois représentants africains au sein du groupe de haut niveau, Mr. Fulbert Gero Amoussouga du Bénin, Mme Betty Maina du Kenya, et Mme Ngozi Okonjo-Iweala du Nigéria.

## **6.2. Les politiques de transport**

Pour assurer l'efficacité des politiques il est impératif de les adapter aux besoins et d'avoir les points d'ancrage adéquats. De ce point de vue, des institutions et cadres institutionnels appropriés doivent être mis en place pour soutenir la mise en œuvre des politiques.

L'accent doit être mis sur les efforts pour la définition et le suivi des politiques concomitamment aux investissements afin d'assurer l'effet de ces derniers sur le développement économique. Le coût des actions de réforme des politiques est inférieur à celui des investissements dans les infrastructures mais la volonté politique est nécessaire car elle constitue le ciment de ces réformes. Les investissements doivent quant à eux être priorisés.

L'amélioration de la gouvernance est nécessaire pour des politiques efficaces de transport. Pour cela tous les aspects du transport doivent être abordés, et notamment le cadre institutionnel, le financement du secteur, la gestion des contrats, le suivi et l'évaluation. Une attention particulière doit être accordée au Secteur Routier un des plus enclins à la corruption et mode de transport le plus usité sur le continent.

Dans ce cadre d'amélioration de la gouvernance, l'identification et la collecte d'indicateurs de performance devrait être systématisée. En particulier, des outils d'évaluation et de suivi sont actuellement élaborés par le SSATP qui pourront servir de cadre aux administrations publiques pour mesurer, évaluer, puis corriger les conditions de mise en œuvre des politiques et améliorer les performances du secteur.

## **6.3. L'importance de la sécurité routière**

Une volonté politique forte est nécessaire pour renverser la tendance en matière de sécurité routière en Afrique. La Décennie d'Action pour la Sécurité Routière, lancée en 2011 par les Nations Unies et traduite en un plan d'action adopté par les chefs d'Etats Africains en 2012 confirme cette volonté au niveau continental qui doit se retrouver maintenant au niveau national. Les outils sont connus sur les plans institutionnel et organisationnel et leur effectivité dépend d'une volonté politique forte.

La sécurité routière doit passer du stade d'un concept d'aspect technique intégré dans la gestion routière à une priorité nationale essentielle de mise en œuvre. Chaque État Africain devrait s'appuyer sur une stratégie de Sécurité Routière et un plan d'actions efficaces et conformes à la Charte Africaine de Sécurité Routière, et disposer d'une structure autonome de Sécurité Routière, pleinement mandatée avec un financement pérenne.

La BAD a indiqué qu'elle s'engageait à intégrer dans ses projets le guide de pratiques de sécurité routière sur les corridors présenté par le SSATP durant le Forum.

#### **6.4. La mobilité et l'accessibilité urbaine**

Les recommandations du Forum ont été centrées sur le besoin d'intégration des politiques de développement urbain et de transport:

- Mettre en place : (a) un système de gouvernance métropolitaine à travers une vision partagée par les acteurs et les parties prenantes dont les rôles et des responsabilités doivent être clairement définies; (b) des outils de financements durables; et (c) des ressources humaines adéquates;
- Concevoir conjointement les infrastructures et les services de transport à travers des infrastructures intégrées, inclusives et durable grâce notamment à une bonne maintenance; considérer le transport artisanal comme une composante d'une offre intégrée et régulée d'un transport public abordable, accessible et attractif; et prendre en compte des besoins des piétons qui représentent 50 à 80 % des déplacements urbains dans les villes africaines; et
- Réduire les impacts négatifs des systèmes de transport urbain : (a) la congestion qui entraîne des coûts élevés et une perte de temps pour les populations; (b) la sécurité routière avec des accidents trop nombreux et un risque d'augmentation avec le développement des motos; et (c) la pollution de l'air dont les impacts sur la santé sont conséquents.

Les participants au Forum ont exprimé le souhait de continuer les échanges sur les politiques de mobilité urbaine compte-tenu de leur caractère critique pour le développement durable des pays et des villes en Afrique. Ils ont exprimé le souhait que le SSATP mette en place une communauté de pratiques qui faciliterait ces échanges et serait aussi un lieu pour développer la connaissance entre praticiens de la mobilité urbaine en Afrique.

### **6.5. Les externalités du transport**

Dans l'objectif d'un développement durable, il sera important de réduire les externalités négatives du transport qui sont fortes. La pollution atmosphérique et le bruit sont autant de défis dont la résolution doit être intégrée dans les politiques, stratégies et plan d'action. Les changements climatiques sont une contrainte qui demande de revoir les techniques et méthodes. L'adaptabilité des méthodes et techniques pour obtenir des infrastructures résilientes doit être intégrée aux programmes de recherche ainsi qu'à la définition des programmes et projets d'investissement.

### **6.6. Le rôle des institutions membres du SSATP**

Le rôle du SSATP a été plébiscité comme facilitateur du développement de politiques de transport. Face aux enjeux persistant dans le secteur des transports, il a été spécifié que le SSATP devrait maintenir ce rôle et améliorer sa capacité et son rôle de plaidoyer pour l'utilisation des outils et approches qu'il développe et propose. Les Communautés économiques régionales doivent rester concentrées sur leur rôle pour la sensibilisation des états et l'accompagnement et le suivi des mises en œuvre.

## 7. ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

### 7.1. Session d'ouverture de l'Assemblée générale

L'Assemblée annuelle du SSATP avait pour objectifs de: (i) analyser les progrès du Second Plan de Développement (DP2 2009-2014) actuellement en cours et valider les activités de la dernière année d'exécution ; (ii) valider les recommandations du Forum et examiner comment les intégrer aux activités du Troisième Plan de Développement (DP3 2014-2018); (iii) finaliser les orientations du DP3 suite aux amendements formulés lors de la réunion d'Addis-Abeba fin 2012 et décider de la stratégie de financement des activités tenant compte des contraintes budgétaires ; et (iv) entériner les décisions statutaires et administratives.

En préambule à l'AG, le représentant du Président du Comité Directeur du SSATP, le représentant des partenaires financiers du SSATP, le représentant de la Commission Européenne représentant les bailleurs de fonds du SSATP et la représentante de la Banque mondiale ont situé le rôle du SSATP dans le contexte des enjeux du secteur des transports en Afrique. De ces messages, il ressort que le SSATP est confirmé comme ayant une expertise et une valeur ajoutée dans la définition de politiques de transport en Afrique. Le programme est de loin le premier en termes de montants alloués à la définition de politique et de stratégies sectorielles. Les résultats majeurs du SSATP portent sur la mise en place des fonds d'entretien routier et des agences routières, les travaux favorisant l'intégration régionale avec l'attention portée aux corridors comme vecteur de développement, la mobilité, les aspects de renforcement institutionnel, le renforcement des capacités, la gouvernance et la sécurité routière. Toutefois, l'insécurité routière perdure, la bonne gouvernance facteur de réussite des politiques et stratégies n'est pas encore optimale et le défi que constitue les changements climatiques restent des enjeux de taille pour un développement durable.

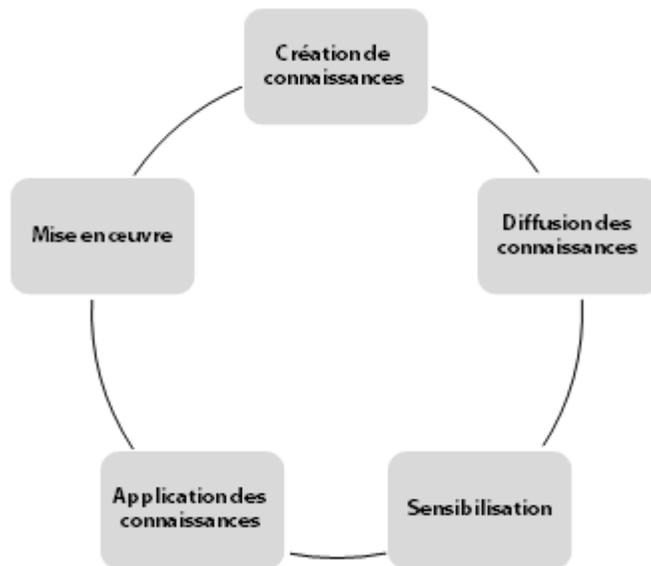
Les intervenants ont aussi constaté que la contribution financière limitée des partenaires et l'arrangement institutionnel du SSATP restaient des contraintes à discuter lors de l'AG. A cet effet, dans l'esprit de durabilité, d'appropriation et de partenariat, ils ont posé la question des contributions pérennes des membres du SSATP.

Le responsable du programme SSATP a ensuite présenté le DP2 et le DP3. Les conclusions du Forum ont été également présentées. A la suite des remarques et recommandations des participants, les décisions de l'Assemblée ont été entérinées. Ces points font l'objet des sections suivantes.

## 7.2. Second Plan de Développement (2009-2014): Avancées et conclusions

La mission du SSATP est de faciliter le développement des politiques et le renforcement des capacités dans le secteur des transports en Afrique. Le programme s'inscrit dans le cycle de partage et d'application des connaissances sur les problématiques de transport. Le SSATP contribue à la création/élaboration de connaissances. Il participe à leur diffusion et à la sensibilisation des décideurs et acteurs afin d'en faciliter l'application et la mise en œuvre. Toutefois, comme confirmé lors de l'Assemblée Générale de 2012 et réitéré en 2013, la mise en œuvre proprement dite et le suivi sont des prérogatives des pays et des institutions régionales.

**Figure 2: Modes d'intervention du SSATP**



Le DP2 a représenté un tournant dans la nature des programmes et les modalités opérationnelles du SSATP. Ce changement initié lors de l'Assemblée Générale de 2010 a permis d'intégrer de nouvelles orientations dans les travaux du SSATP. Les activités traditionnelles sont restées d'intérêt, telles la gestion des routes, le transport rural, les stratégies favorables à la réduction de la pauvreté et à la croissance ; toutefois, elles ont été complétées par ce qui sont de nos jours des enjeux de taille dont la non prise en compte se ferait au détriment des résultats des politiques de transport. Ces nouveaux enjeux sont le changement climatique, la gouvernance, la performance des politiques, la sécurité routière, les modes de transport terrestre alternatifs aux routes. La deuxième dimension du changement initié en 2010 ouvre le champ des partenariats

du SSATP, en élargissant son champ d'action à toute l'Afrique et en renforçant son ancrage au travers de sa collaboration/partenariat avec les pays de par le rôle conféré aux coordinateurs nationaux.

La revue à mi-parcours qui a eu lieu fin 2011-début 2012 a confirmé que le SSATP est un outil solide de promotion des politiques de transport. La revue a toutefois identifié le besoin de clarifier les modèles de politiques proposés ce qui a fait ensuite l'objet d'un effort particulier (document de politique de mobilité urbaine, cadre de gestion de la sécurité routière, performance du transport ferroviaire). La revue a aussi constaté la faible appropriation par les pays des outils et orientations proposés par le SSATP et avait appelé au renforcement du partenariat avec les institutions africaines et les partenaires pour le développement et une plus grande présence en Afrique par une relocalisation du programme. Enfin, le manque de flexibilité du cadre de résultats n'avait pas permis de refléter les questions émergentes ce qui a conduit à sa révision approuvée par le Conseil d'administration du SSATP en 2012. La prise en compte de ces conclusions de la revue à mi-parcours sera renforcée dans le DP3 en préparation. Citons, notamment, une meilleure définition des rôles et responsabilités des parties prenantes, une planification plus participative et une coordination accrue, une meilleure adéquation entre les ressources et les résultats du SSATP, un mécanisme de hiérarchisation claire dans l'allocation des ressources, l'accent sur les activités de sensibilisation et plus de diffusion de résultats pour le partage des connaissances, le développement de partenariats dès la conception des activités pour faciliter la mise en œuvre de la connaissance générée par le SSATP et la durabilité des résultats du programme. Ces orientations ont été globalement confirmées lors de l'AG. Les arrangements institutionnels du SSATP pour son prochain plan de développement n'ont pas été discutés. L'équipe du SSATP va préparer le manuel opérationnel du DP3 qui fera l'objet d'une consultation avec les membres du SSATP en même temps que le plan de mise en œuvre du DP3.

Les résultats du DP2 ont été présentés par le Responsable du Programme et sont disponibles dans la présentation en annexe de ce compte-rendu. A titre de rappel, les thèmes du DP2 étaient:

- Adoption de politiques globales de transport favorables à la réduction de la pauvreté au niveau des pays et des CER ;
- Adoption de mécanismes institutionnels et financiers efficaces ; et
- Adoption de mécanismes de facilitation du commerce pour favoriser l'intégration régionale.

### **Le programme de travail du DP2 pour 2014**

Le contenu du programme de cette dernière année du DP2 a été présenté selon le cycle de création et de partage de connaissance :

- La création de connaissance aura lieu dans les domaines suivants : planification et suivi et évaluation du transport rural, évaluation de la performance des politiques de transport, développement d'un cadre type pour la gestion de la sécurité routière, identification des bonnes pratiques en matière de Partenariat Public Privé dans le secteur des routes, enquête sur l'industrie des transports routiers en Afrique de l'Ouest, développement d'un cadre de politique de mobilité urbaine et finalisation de la revue des instruments légaux pour la facilitation du transport en Afrique.
- La diffusion de connaissance est partie intégrale de la plupart des activités. Cette étape identifiera aussi les possibilités d'application par les pays et les communautés économiques régionales des connaissances créées par le travail du SSATP.
- La sensibilisation et les activités de plaidoyer concerneront les activités ci-dessus de création de connaissance et la mise à jour de la matrice de l'initiative de gestion des routes, la création d'un Forum pour un transport durable pour l'Afrique, la réforme de l'industrie du transport routier en Afrique de l'Ouest, le respect de la réglementation de la charge à l'essieu dans la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC) et mise en œuvre du cadre de gestion de la sécurité routière.
- L'application des connaissances et le renforcement des capacités se feront au travers de la préparation de plans d'actions pour les systèmes de gestion des données du secteur des transports, plans d'actions pour l'amélioration de la performance de la gestion des routes dans neuf pays en Afrique australe, la

création d'un observatoire du transport fluvial dans le bassin du fleuve Congo et le développement d'un cadre type de gestion de la sécurité routière en Éthiopie.

### **7.3. Cadre et contenu du Troisième Plan de Développement (2014-2018)**

Une nouvelle approche est proposée pour tenir compte des besoins exprimés par les pays membres et les partenaires du SSATP ainsi que des conclusions de la revue à mi-parcours du DP2. La durée du programme a été établie à 4 ans. L'objectif de développement du DP3 est le suivant : *«les pays africains ont adopté des politiques et stratégies robustes pour un transport efficace, sûr et durable».*

#### **Le mode opératoire du SSATP**

L'appropriation, les partenariats et la durabilité seront les trois piliers guidant l'action du SSATP pendant le DP3. Ils impriment une nouvelle dynamique qui répond aux défis qui perdurent et aux nouveaux défis que sont la santé et la pollution atmosphérique, les changements climatiques et la gouvernance dans les transports.

L'appropriation permettra de 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 qui seront le relais entre le programme et les parties prenantes en Afrique ;
- Relocaliser le programme en Afrique ;
- Impliquer les parties prenantes au stade de la planification des activités du DP3 et les engager en montrant les résultats et la valeur du programme ;
- Impliquer les décideurs pour obtenir l'approbation des recommandations et des stratégies développées dans le courant du DP3 ; et
- Accroître la communication sur les politiques et stratégies développées dans le cadre du DP3.

Les partenariats seront accrus comme un moyen de transférer la responsabilité pour la mise en œuvre des activités du programme aux parties concernées en Afrique :

- Les partenariats existants seront élargis et de nouveaux partenariats seront considérés.
- Le mode de communication et de partage avec les partenaires sera développé pour des partenariats actifs.

La durabilité est essentielle pour que le programme atteigne ses résultats:

- Identifier les résultats au-delà des produits directs du SSATP et reflétant l'utilisation qui est faite de ces produits ;
- Veiller à ce que les résultats demeurent durables au-delà de l'achèvement des activités elles-mêmes ;
- Adopter une approche globale de la planification incluant les activités et la mise en œuvre des résultats ;
- Disséminer les résultats en démontrant les impacts positifs pour promouvoir une utilisation accrue des politiques et stratégies développées dans le cadre du programme ;
- Assurer que les capacités sont développées ; et
- Rechercher pour le financement du SSATP une part de ressources pérennes.

### **Les enjeux programmatiques**

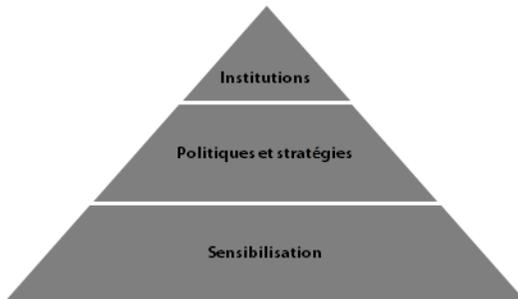
L'approche globale adoptée consiste à définir de manière systématique trois pôles, le cadre de politique et de stratégie, les institutions garantes de la mise en œuvre et les programmes, projets et services requis et adéquats. Cette approche s'applique aux trois thèmes majeurs qui ont été retenus pour le DP3 : sécurité routière, mobilité urbaine et intégration, connectivité et cohésion. L'approche se devra d'être flexible comme le montre les schémas ci-dessous:

**Figure 3: Sécurité routière**



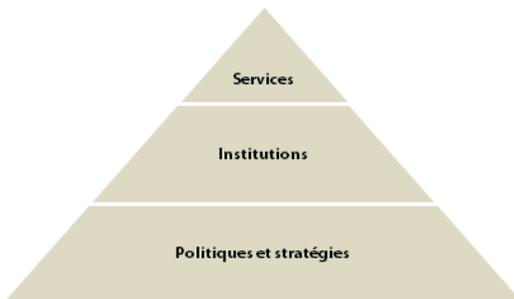
L'approche en matière de sécurité routière commence au niveau du cadre global d'action de la Décennie d'Action et de la Charte africaine et s'étend jusqu'aux actions de sécurité routière qui doivent être coordonnées par des structures autonomes et décisionnelles.

**Figure 4: Mobilité urbaine**



L'approche en matière de sécurité routière commence au niveau du cadre global d'action de la Décennie d'Action et de la Charte africaine et s'étend jusqu'aux actions de sécurité routière qui doivent être coordonnées par des structures autonomes et décisionnelles.

**Figure 5: Intégration, connectivité et cohésion**



Avec de bonnes institutions les stratégies déjà élaborées pourront être mise en œuvre en offrant les services logistiques et en faisant respecter les réglementations adoptées par les pays pour des échanges transfrontaliers fluides.

Cette approche est complétée par des activités transversales qui se retrouvent dans les trois thèmes:

- travail avec les plateformes continentales que sont la Commission de l'Union Africaine pour : le soutien aux aspects immatériels du PIDA, la préparation d'une stratégie de mobilité urbaine, le soutien à la mise en œuvre de la Décennie d'Action de sécurité routière et le Forum pour un transport durable en Afrique.
- intégration des questions transversales que sont la performance des politiques (analyses comparatives, gestion des données et durabilité et financement du transport), la gouvernance (à travers les Cadres institutionnel et légal et les indicateurs de gouvernance) et les approches

multi sectorielles inclusives (intégration des aspects des politiques et stratégies favorables à la réduction de la pauvreté et à la croissance, de l'égalité homme/femme et équité sociale, de la santé et de l'emploi).

- intégration des questions émergentes.

### **Les enjeux financiers**

Le budget pour une exécution complète du DP3 pendant une période de 4,5 années a été estimé à 38,5 millions de dollars US. A la date du Forum, le niveau de mobilisation de ressources était d'environ 6 millions disponibles en 2014 et 10 millions en 2016. Les apports financiers attendus proviennent du Secrétariat d'Etat à l'Economie de la Confédération Suisse (SECO), de l'Agence Française de Développement, de la BAD et de la Commission européenne avec une contribution en nature de la Commission économique pour l'Afrique et de la Banque mondiale.

La revue à mi-parcours du DP2 a mis l'accent sur la nécessité d'ajuster le cadre de résultats du SSATP aux ressources disponibles. L'allocation des ressources tenant compte de la contrainte de financement et de leur mobilisation entraîne donc un besoin d'arbitrage d'une part dans le choix des thèmes du DP3 durant les premières années d'exécution du programme et d'autre part dans les choix d'activités au sein même des thèmes. Un scénario a été présenté durant l'Assemblée Générale pour rester dans le budget disponible et pour s'ajuster au calendrier de mobilisation des ressources. La mobilité urbaine serait dans ce contexte un domaine de concentration prioritaire pendant la période de lancement du DP3 dans la continuation de l'activité en cours dans le DP2 sur le développement d'une politique de mobilité urbaine en Afrique avec l'objectif de travailler avec les pays dans le DP3 à adapter ce modèle de politique à leurs cas spécifiques. Les activités sur les deux autres thèmes seraient des activités préparatoires. Ce scénario proposé a été endossé par l'Assemblée Générale mais sera révisé en fonction des financements et du calendrier définitifs.

L'objectif est de finaliser les financements et le contenu du programme d'ici mi-2014. Le deuxième semestre de 2014 sera consacré à élaborer le plan de mise en œuvre du DP3 pendant l'année 2015 en consultation avec des groupes de travail pour chaque thème du DP3. Cette période sera aussi une période de recherche de partenariats, de planification et d'initiation des activités, essentiellement passation des marchés.

Une réunion des bailleurs s'est tenue en marge de l'Assemblée Annuelle afin de réviser les engagements financiers et la cohérence des engagements du DP3 avec les programmes des bailleurs. Aucun nouvel engagement financier n'a été pris. Des options de financements ont été analysées tel que l'utilisation de fonds fiduciaires et de fonds disponibles dans un cadre bilatéral.

Depuis la tenue de l'Assemblée Générale à Dakar, la démarche de mobilisation a porté des fruits. Les fonds de la Commission Européenne initialement envisagés d'être disponibles début 2016 pourraient maintenant être disponibles début 2015. Un financement du Fond français pour l'environnement mondial (FFEM) pourrait être considéré. Une requête de financement a été soumise auprès d'un fonds fiduciaire sud-coréen (South Korean Green Growth Trust Fund).

#### **7.4. Conclusions majeures de l'Assemblée générale**

Les recommandations et décisions de l'Assemblée générale sont de nature statutaire et programmatique. Ces dernières se sont appuyées sur les recommandations du Forum qui ont été présentées durant l'Assemblée générale et ont fait l'objet de discussions.

##### **Décisions statutaires**

L'Assemblée a approuvé la désignation du Marco comme nouveau pays membre du SSATP. La Tunisie a manifesté son intention de devenir membre lors de l'Assemblée, ce qui a été confirmé dans les semaines suivantes. La désignation des deux membres représentants du secteur privé dans le Conseil d'Administration du SSATP a été approuvée par l'AG sur proposition du Président du Conseil, il s'agit de la FESARTA<sup>19</sup> et du Comité Régional pour l'Afrique de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)<sup>20</sup>.

##### **Décisions de politiques et stratégies**

L'AG a confirmé l'importance de reconnaître le transport durable dans les ODD en cours de définition dans le cadre de l'agenda de développement post-2015 des Nations Unies. La préférence serait qu'un ODD spécifique pour les transports soit identifié pour refléter la centralité du transport dans le développement économique et social des pays. Si un ODD spécifique ne peut être retenu, il serait important que la contribution du transport à l'achèvement des ODDs soit reflétée dans ceux-ci. Cela faciliterait la mobilisation de financement pour le secteur et lui permettrait de recevoir l'attention des partenaires au développement. Le Sénégal s'est proposé pour mobiliser les pays africains et faire le plaidoyer sur la définition d'un ODD transport.

---

<sup>19</sup> Federation of East and Southern African Road Transport Associations (FESARTA),  
Fédération des associations de transports de l'Afrique Orientale et Australe

<sup>20</sup> L'Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

Un consensus s'est dégagé en matière de sécurité routière pour la création d'institutions qui ont le mandat et l'autorité pour coordonner les différents acteurs. Il s'agit là d'une contribution essentielle à la Décennie d'Action de la Sécurité Routière. En matière de sécurité routière, la Banque Africaine de Développement s'est engagée à utiliser les orientations du SSATP pour l'intégration de la sécurité routière dans ses projets de corridors régionaux.

### **Décisions programmatiques**

(i) Les contraintes de financement demanderont de définir des priorités mais il a été convenu qu'en dépit des contraintes de financement disponible, les trois thèmes retenus dans le DP3 devaient être maintenus. (ii) La mission de dissémination des acquis techniques et des politiques de transport est une mission essentielle du SSATP et devrait être mieux reflétée dans le DP3. (iii) L'AG a par ailleurs endossé les recommandations du Forum telles que résumées ci-dessus.

### **Autres décisions**

Le Nigéria s'est proposé d'accueillir la prochaine réunion annuelle de 2014, sous réserve de confirmation par son Gouvernement. La Côte d'Ivoire a aussi exprimé sa candidature pour la réunion de 2015.

### **Autres remarques et requêtes**

Les représentants des pays ont confirmé leur large soutien au SSATP et à sa continuation dans le cadre du DP3. Certaines remarques ont particulièrement porté sur :

- Le besoin de mieux coordonner le SSATP avec les travaux de la Commission de l'Union Africaine.
- Le besoin de mieux faire apparaître le rôle des Communautés économiques régionales (CERs) dans la mise en œuvre du DP3 et notamment de maintenir le rôle du SSATP au niveau du développement des politiques mais pas dans leur mise en œuvre qui relève des CERs et des pays.
- L'importance d'un appui aux pays sans littoral pour la définition des politiques (dans la zone COMESA 50% des pays sont sans littoral).

- Le besoin d'une contribution des pays membres pour la pérennité du SSATP : Cette proposition n'a toutefois pas fait l'objet d'un consensus et d'une décision.
- L'organisation et le déroulement du Forum, qui devrait donner plus de temps pour les débats techniques.
- Le rôle des coordinateurs nationaux qui devrait être plus précis et en relation avec toutes les institutions de transports nationales.
- La demande de faire approuver le rapport annuel du SSATP lors de l'AG.

### 7.5. Clôture de l'Assemblée générale

Après que les pays se soient exprimés, les représentants de l'AFD, de la BAD, du SECO, de la Banque mondiale, des CERs, de la FESARTA et du Ministère des infrastructures, du transport terrestre et du désenclavement du Sénégal ont réitéré leur appréciation pour le rôle important du SSATP dans le développement des politiques et le renforcement des capacités dans le secteur des transports. Un point particulier a été fait sur la responsabilité de mise en œuvre des politiques qui devrait se situer au niveau des Communautés économiques régionales et des pays et non pas relever du SSATP. Le rôle du SSATP devrait être d'aider les CERs à développer leurs capacités de définition et de mise en œuvre des politiques.

La rareté des financements disponibles a remis en exergue le besoin de coordination des activités avec les partenaires impliqués dans les transports afin de maximiser l'usage des fonds disponibles. Certains se sont engagés à faire un plaidoyer interne afin de mobiliser les fonds pour combler le gap financier du DP3.

Le SSATP se trouver à un tournant de son histoire. Il doit capitaliser les acquis et aussi innover. Un thème comme celui de la mobilité urbaine est important pour l'Afrique et le SSATP a un rôle clé à jouer dans ce domaine qui devrait faire l'objet d'une plus grande attention des pays dans l'avenir.

Enfin il a été souhaité que les résolutions de l'Assemblée générale soient mise en œuvre avec célérité.



## 8. ÉVALUATION DU FORUM

Les participants au forum furent invités à évaluer celui-ci tout d'abord sous un angle général puis sous l'angle des sessions particulières. 69 participants (42 %) partagés à part égale entre francophones et anglophones remplirent le questionnaire. Les résultats de l'évaluation sont très positifs dans la mesure où le nombre de réponses positives a été inférieur à 70 % pour seulement 6 questions parmi 27. Le détail de l'évaluation est fourni en Annexe B.

Les participants ont mis l'accent sur le déséquilibre entre présentations et discussions. La raison de ce déséquilibre est due au fait que les panélistes invités à commenter les présentations faites avant l'intervention du panel et ceci afin d'initier et d'alimenter les discussions ont aussi voulu faire des présentations ce qui a amputé très sérieusement le temps initialement prévu pour les discussions en plénière. Les présidents de séances ont laissé faire à l'exception de deux séances qui étaient présidées par des journalistes qui ont l'expérience de diriger des débats et qui ont contrôlé le temps de parole des panélistes. La leçon à tirer est de mieux préparer les séances à l'avance et notamment de clarifier l'organisation des sessions avec les présidents de séances et les panélistes si une telle organisation est retenue pour le futur.

Le temps insuffisant disponible pour les discussions a eu un impact sur la qualité et la pertinence des recommandations émises par le forum. A contrario la journée sur la mobilité urbaine fut plus riche car le nombre de présentations était limité et plus de temps fut accordé aux discussions. La leçon est que pour les prochains forums il faudra faire un choix entre un forum consacré au partage d'expériences avec un agenda varié et fourni qui ne laisse toutefois pas beaucoup de temps aux discussions ou un forum avec un agenda plus limité qui permettra d'approfondir les sujets discutés et d'émettre des recommandations. Toutes les réunions annuelles précédentes du SSATP ont confirmé le même souhait des participants de disposer de plus de temps pour les discussions. La deuxième option d'un forum avec un agenda plus limité visant à émettre des recommandations semble donc préférable notamment dans la mesure où les participants venant des pays africains sont des autorités en matière de politique des transports dont la valeur ajoutée est de prendre des décisions. Le SSATP devra trouver une formule différente pour assurer la dissémination de ses produits et partager les expériences en dehors du forum sans doute au travers d'événements thématiques visant des parties prenantes intéressées à un niveau plus technique.



## 9. ANNEXES

### 9.1. Annexe A. Convergence entre les discussions du Forum et le Programme d'action d'Almaty

Il nous faut ici rappeler les priorités du programme Almaty. Des cinq domaines prioritaires retenus pour établir un système de transport efficace, à savoir : (i) les questions fondamentales de politiques de transit; (ii) le développement et l'entretien des infrastructures; (iii) le commerce international et la facilitation du commerce; (iv) les mesures internationales d'appui ; et (v) la mise en œuvre et l'évaluation, les trois premiers sont concordant aux problématiques développés lors du Forum SSATP en s'inscrivant dans la perspective globale de la connectivité. Il est à noter qu'en dépit des efforts d'amélioration de performances et de nouveaux couloirs de transit, les couloirs de transit souffrent encore, dans une certaine mesure, du manque d'efficacité des systèmes de transport (infrastructures, réglementation et services de transports publics et privés) et de coûts élevés de transport.

La revue décennale du programme Almaty, prévue cette année (2014), est précédée de réunions régionales. La réunion Africaine de Revue tenue en Éthiopie les 16-18 juillet a statué sur des recommandations suivantes regroupées autour des trois thèmes de convergence avec les problématiques actuelles à l'ordre du jour du Forum.

Thèmes de convergence	Recommandations
<b>Les politiques de transit</b>	Les LLDCs <sup>21</sup> et les pays de transit devraient: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ mettre en œuvre les instruments clés existants de politique de commerce, de transport et de facilitation des Nations Unies.</li><li>▪ Élaborer et mettre en œuvre des politiques améliorant l'efficacité des corridors (ex élimination des barrières non tarifaires, participation et incitation du secteur privé, etc.)</li></ul>
<b>Le développement et l'entretien des infrastructures</b>	Les développements d'infrastructures dans les pays sans littoral et de transit doivent avoir pour objectif de palier aux chaînons manquants et assurer la mise à niveau des infrastructures de transport ainsi que la sécurité routière le long des corridors de transit
<b>Le commerce international et la facilitation du commerce</b>	Les LLDCs doivent: <ul style="list-style-type: none"><li>▪ procéder à l'harmonisation des politiques, la simplification et la normalisation des règles au passage des frontières.</li><li>▪ stimuler le commerce intra africain</li><li>▪ améliorer la participation du secteur privé</li></ul>

<sup>21</sup> Landlocked Developed Countries (LLDCs) – pays en développement sans littoral.

Ces thèmes de convergence sont révélateurs des défis identifiés au lancement du programme Almaty auxquels les pays sans littoral africains sont confrontés et qui perdurent. Une attention particulière doit y être portée pour permettre l'émergence des économies des pays de transit et des pays sans littoral. La conclusion principale de la revue africaine insiste sur l'intégration des besoins particuliers des LLDCs dans le programme de développement mondial post-2015 et les ODD.

## 9.2. Annexe B. Évaluation du Forum<sup>22</sup>

### Programme

<b>Question</b>	<b>Note moyenne</b>	<b>Évaluations positives</b>
Le but et les objectifs de la réunion étaient clairement énoncés.	<b>4.4</b>	<b>86%</b>
Le programme était bien structuré.	<b>4.1</b>	<b>81%</b>
Le programme a abordé les priorités actuelles du secteur en Afrique.	<b>4.2</b>	<b>81%</b>
La durée de l'événement était adéquate.	<b>3.6</b>	<b>62%</b>

### Organisation et logistique

<b>Question</b>	<b>Note moyenne</b>	<b>Évaluations positives</b>
Votre appréciation sur l'organisation logistique.	<b>3.8</b>	<b>65%</b>
Les salles de conférence et le lieu choisi étaient adaptés à ce type d'événement.	<b>3.7</b>	<b>64%</b>
Qualité de l'interprétation.	<b>4.0</b>	<b>82%</b>

### Impression d'ensemble

<b>Question</b>	<b>Note moyenne</b>	<b>Évaluations positives</b>
Le forum vous a permis d'approfondir vos connaissances sur les problématiques liées aux politiques de transport en Afrique.	<b>4.1</b>	<b>77%</b>
Les intervenants ont prêté suffisamment attention au contenu théorique ?	<b>3.9</b>	<b>72%</b>
Les intervenants ont prêté suffisamment attention au contenu pratique?	<b>3.6</b>	<b>63%</b>
Vous avez tiré des enseignements applicables directement à votre profession.	<b>3.9</b>	<b>75%</b>
Rythme des sessions.	<b>3.2</b>	<b>33%</b>

---

<sup>22</sup> Les évaluations sont basées sur une échelle de 1 à 5 : dans certains cas *Pas du tout d'accord* (1) – *Plutôt pas d'accord* (2) – *Avis partagé* (3) – *Plutôt d'accord* (4) – *Tout à fait d'accord* (5) ; et dans d'autres cas *Très mauvais* (1) – *Mauvais* (2) – *Moyen* (3) – *Bien* (4) – *Très bien* (5). Les évaluations positives correspondent à des notes comprises entre 4 et 5.

### Évaluation des différentes sessions du 10 décembre

<b>Session</b>	<b>Note moyenne</b>	<b>Évaluations positives</b>
10h20-11h50. Faire des transports un Objectif de Développement Durable (ODD)	<b>4.1</b>	<b>85%</b>
Session parallèle 1. Développer des systèmes de transport durables.	<b>4.0</b>	<b>83%</b>
Session parallèle 2. Intégrer le changement climatique dans les politiques de transport.	<b>3.9</b>	<b>84%</b>
Session parallèle 3. Comment faire en sorte que les transports profitent à tous?	<b>4.2</b>	<b>88%</b>
14h-15h30. Intégrer la sécurité routière le long des corridors routiers de commerce régional.	<b>4.2</b>	<b>88%</b>
16h-17h. Mettre en place et renforcer les agences nationales de sécurité routière.	<b>4.3</b>	<b>93%</b>
17h-18h. Sécurité routière, session technique.	<b>4.0</b>	<b>73%</b>

### Évaluation des différentes sessions du 11 décembre

<b>Session</b>	<b>Note moyenne</b>	<b>Évaluations positives</b>
9h-10h30. Développement des politiques de transport	<b>4.2</b>	<b>91%</b>
Session parallèle 1. Développement de systèmes de gestion des données dans le secteur des transports..	<b>4.0</b>	<b>81%</b>
Session parallèle 2. Optimiser le transport des biens et des personnes en Afrique.	<b>3.9</b>	<b>67%</b>
Session parallèle 3. Adapter les infrastructures de transport au défi du changement climatique.	<b>4.1</b>	<b>92%</b>
12h-13h. Évaluation de la gouvernance dans le secteur des transports	<b>4.3</b>	<b>87%</b>
14h-15h30. Mise à contribution du secteur privé dans le domaine du transport routier.	<b>4.2</b>	<b>87%</b>
16h-17h. Participation du secteur privé dans le domaine du transport ferroviaire.	<b>4.1</b>	<b>87%</b>
17h-18h. Session de clôture.	<b>4.4</b>	<b>95%</b>

### 9.3. Annexe C. Budget provisionnel du DP3

<b>Pôles thématiques</b>	<b>2014-2016 en \$US</b>	<b>2016-2018 en \$US</b>
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
<b>TOTAL</b>	<b>5,800,000</b>	<b>30,800,000</b>



#### 9.4. Annexe D. Discours d'ouverture et de clôture

\*\*\*\*\*

*Discours d'ouverture du forum sur les politiques de transport en Afrique de M. Thierno Alassane Sall, Ministre des infrastructures des transports terrestres et du désenclavement, Sénégal*

\*\*\*\*\*

Mesdames et Messieurs les Ministres,  
Madame la représentante résidente de la Banque mondiale,  
Monsieur le Responsable du SSATP,  
Mesdames et Messieurs les représentants des Corps diplomatiques,  
Mesdames et Messieurs les Représentants des partenaires au développement,  
Mesdames et Messieurs les Représentants des Organisations internationales,  
Mesdames et Messieurs les Directeurs généraux et Directeurs  
Mesdames, Messieurs,  
Honorables invités, en vos rangs et qualités,



Je voudrais commencer mon propos en vous souhaitant, très chaleureusement, la bienvenue au Sénégal, pays de la «te-ranga». Votre choix s'est porté sur le Sénégal pour abriter, en marge de la réunion annuelle du Programme des politiques de transport en Afrique (SSATP), le forum sur les politiques de transport en Afrique. Je m'en réjouis à titre personnel.

Je voudrais en outre vous transmettre, les salutations et les remerciements de Son Excellence Monsieur Macky Sall, Président de la République, de Madame Aminata Toure, Premier Ministre et de l'ensemble du Gouvernement.

Je suis convaincu de l'importance de ce Forum. En effet, il sera certainement une excellente opportunité, une tribune adéquate pour discuter, au plus haut niveau, avec les plus éminents experts en la matière, des problématiques liées au développement des politiques de transport.

Au demeurant, l'organisation d'un forum sur les politiques de transport, avant la tenue de la réunion annuelle, est un format qui devrait permettre de mieux prendre en charge les préoccupations de toutes les parties prenantes. Je sais que parmi lesdites préoccupations

figurent en bonne place celles liées au développement des politiques de transport en Afrique qui, du reste, constitue le principal objectif du SSATP.

Dans le fond, les sujets qui seront abordés lors des sessions sont à la fois importants et actuels. Ils prennent en charge l'essentiel des problématiques qui s'imposent à la réflexion des chercheurs et décideurs tout en constituant des attentes fortes et légitimes pour les populations. En réalité, ces dernières appellent de tous leurs vœux ce transport efficace, sur et durable que le SSATP veut promouvoir.

À mon sens, ces aspirations des populations et les champs d'investigation des chercheurs et responsables publics se résument aux thématiques suivantes:

- le développement durable;
- la sécurité routière;
- l'adaptation des infrastructures de transport au regard du défi du changement climatique;
- la gouvernance dans le secteur des transports;
- les performances du secteur des transports;
- l'implication du secteur privé dans les transports;
- l'inter-modalité des moyens de transport; et enfin
- la mobilité urbaine.

Mesdames et Messieurs,

Ce sont là autant de thèmes que dont on aurait eu du mal à établir un classement par ordre d'importance ; tant ils sont tous importants et d'actualité.

Toutefois, permettez-moi d'attirer d'abord l'attention, sur les objectifs de développement durable (ODD), dont l'atteinte est assujettie à la réalisation des objectifs de développement du millénaire (ODM).

Il est manifeste que votre atelier doit se pencher avec la plus grande attention sur cette question. L'enjeu, il faut bien le percevoir, c'est que le secteur des transports devrait être pris en compte dans les ODD, ce qui n'avait pas été le cas pour les ODM. Or, l'inscription de la promotion des infrastructures et services des transports parmi les ODD sera, sans aucun doute, un apport consistant voire indispensable à la réussite de cet ambitieux programme.

Par ailleurs, l'amélioration de la mobilité urbaine en Afrique mériterait aussi une attention particulière lors de vos travaux. En effet, il a été constaté que le développement des zones

urbaines du continent africain se heurte souvent à de grandes difficultés dues au faible niveau d'accessibilité et de mobilité pour satisfaire les besoins actuels et à venir des populations.

C'est fort de ces constats que je demeure convaincu que ce forum, qui regroupe principalement les États, les administrations routières, les institutions financières, la société civile et le secteur privé, trouve toute sa pertinence et vient à son heure.

Mesdames et Messieurs,

Votre rencontre devrait permettre de faire des propositions aux différents gouvernants, à nos institutions régionales et internationales dans le but de promouvoir le développement des politiques de transport en Afrique ainsi que le renforcement des capacités des acteurs.

Vous comprendrez donc le souhait que je formule pour, qu'au terme de ce forum, vous ayez atteint les principaux objectifs que vous vous êtes fixés.

Je ne peux terminer mon propos, sans vous affirmer, que le Gouvernement du Sénégal reste attentif aux conclusions, aux recommandations, et aux résolutions qui découleront de vos travaux.

Sur ces mots, je déclare ouvert le forum sur les politiques de transport en Afrique.

Je vous remercie de votre haute et aimable attention.



\* \* \* \* \*

*Discours d'ouverture de la Réunion annuelle de,  
M. Abdoulaye Mbodji, Directeur de cabinet, représentant de monsieur le Ministre  
des infrastructures des transports terrestres et du désenclavement, Sénégal*

\* \* \* \* \*

Monsieur le Président du conseil d'administration du SSATP,  
Mesdames et Messieurs les Représentants des Organisations internationales,  
Mesdames et Messieurs les Représentants des partenaires au développement,  
Monsieur le Responsable du SSATP,  
Mesdames et Messieurs les Directeurs et Directeurs Généraux  
Honorables invites, en vos rangs et qualités  
Mesdames, Messieurs

Je voudrais tout d'abord vous transmettre les meilleures salutations de Monsieur le Ministre Thierno Alassane SALL, Ministre des Infrastructures, des Transports terrestres et du Désenclavement et de l'ensemble du Gouvernement du Sénégal:

Monsieur le Ministre n'a pu se joindre à vous personnellement pour des raisons de calendrier (conseil des ministres). Toutefois, cette absence personnelle n'enlève en rien l'importance qu'il accorde à votre réunion.

Cette année il s'est tenu, en marge de la réunion annuelle du SSATP, la 1<sup>ère</sup> Edition du Forum sur les politiques de transport en Afrique.

Le nombre de participants à ce forum nous renseigne sur l'importance de votre organisation mais également sur la pertinence des sujets qui ont été débattus au cours de ces deux derniers jours.

Le format d'un forum avant la tenue de la réunion annuelle a été une opportunité pour les participants de s'informer et de débattre des questions prioritaires de politiques de transport en Afrique, mais également de formuler des recommandations à l'endroit de toutes les parties prenantes pour développer des transports propres, surs, et économiquement sains pour les pays africains et mener à bien le développement des politiques de transport en Afrique.

J'espère, d'une part, que le SSATP saura être à l'écoute des messages et des préoccupations des pays, d'autre part capitaliser les conclusions et recommandations issues des débats du

forum de sorte qu'elles soient reflétées à travers le Troisième Plan de Développement du SSATP qui sera discuté lors de votre réunion.

Je ne peux terminer mon propos, sans réitérer les remerciements du Gouvernement du Sénégal sur le choix porte sur notre pays pour abriter la réunion annuelle du SSATP, mais également vous dire l'engagement et la disponibilité du Gouvernement du Sénégal à appuyer le SSATP pour la mise en place d'un système de transport sur, fiable et économiquement sain en Afrique.

Sur ces mots, je déclare ouverte l'Assemblée Générale du Programme de Politique de transport en Afrique.

\* \* \* \* \*

Discours de clôture de la Réunion annuelle de, M. Aubin Sagna, Secrétaire général, représentant de Monsieur le Ministre des infrastructures des transports terrestres et du désenclavement, Sénégal

\* \* \* \* \*

Monsieur le Président du conseil d'administration du SSATP,  
Mesdames et Messieurs les Représentants des Organisations internationales,  
Mesdames et Messieurs les Représentants des partenaires au développement,  
Monsieur le Responsable du SSATP,  
Mesdames et Messieurs les Directeurs et Directeurs Généraux,  
Honorables invites, en vos rangs et qualités, Mesdames, Messieurs,

C'est un grand plaisir pour moi de prendre la parole à cette cérémonie de clôture de la réunion annuelle du SSATP que vous nous avez fait le plaisir de tenir à Dakar.

Le programme a été très chargé mais vous comprendrez que le sujet est tel qu'il ne pouvait en être autrement.

J'espère que ces trois jours se sont bien déroulés, que les exposés sur les politiques de transport en Afrique ont permis aux participants de s'exprimer, d'échanger leurs points de vue et expériences, mais également de formuler des suggestions et recommandations.

À l'issue de ces 3 jours intenses je dois dire que, pour ce qui concerne le Sénégal, nous sommes rassurés par les nouvelles perspectives que nous envisageons ensemble pour développer des transports propres, sûrs, et économiquement sains pour les pays africains et mener à

bien le développement des politiques de transport en Afrique.

Je souhaite également que les résolutions prises au cours de votre Assemblée permettent de recadrer la gestion du Programme en vue d'obtenir les résultats recherchés pour mettre en œuvre le troisième plan de développement de cet important outil qu'est le SSATP.

Je ne peux terminer mon propos sans souhaiter la bienvenue au Royaume du Maroc au sein de SSATP qui par ailleurs a élargi son conseil d'administration au secteur privé. Bien entendu nous avons bon espoir que ces deux ouvertures contribueront à l'atteinte des objectifs que vous vous êtes fixés.

Merci profondément à tous les participants à cette réunion annuelle du SSATP.

Honorables invités, Mesdames et Messieurs,

Je déclare close cette Assemblée Générale du Programme de politiques de transport en Afrique, Merci pour votre aimable attention.





## 9.5. Annexe E. Programme du Forum

### MARDI 10 DÉCEMBRE

8h – midi	<b>Inscription (Hall d'accueil)</b>
8h30 - 8h50	<b>Arrivée des participants</b>
9h00 - 9h30	<b>Cérémonie d'ouverture (Salle Signara)</b> <i>Marc Juhel, Banque mondiale</i> <i>Soteri Gatera, Président du Conseil d'administration du SSATP, Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique (CEA)</i> <i>Commission de l'Union africaine</i> <i>Son Excellence M. Thierno Allassance Sall, Ministre des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, Sénégal</i> <i>Jean-Noel Guillossou, Responsable du Programme (Déroulement du Forum)</i>
9h30 - 10h00	<b>Photo de groupe (Piscine)</b>
9h30 - 10h20	<b>Pause-café (Salle Signara)</b>
10h00 - 10h45	<b>Conférence de presse (Salle Club)</b>

Des transports propres et sûrs pour les pays africains – Facteur de pérennité

10h20-11h50  
Salle Signara

#### **Intégrer le secteur des transports dans les ODD**

**Modérateur: Marc Juhel (Banque mondiale)**

**Rapporteur: Carine Flore Toukam Fotsing (Cameroun)**

- **Le transport dans le Programme de développement pour l'après-2015 :**  
*Jane Akumu, Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) : Principaux points adressés au Groupe de travail sur les ODD*  
*Marc Juhel, Banque mondiale pour le compte de Thomas Hamlin, Département des affaires économiques et sociales des Nations Unies (DAESNU) : Conclusions des consultations sur le transport durable dans le Programme de développement pour l'après-2015*
- **Forum africain pour un transport écologiquement durable (ESTF)**  
*Roger Gorham, Banque mondiale: Concept et mise en œuvre*
- **Panel de discussions**  
*Ousmane Thiam, Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar (CETUD)*  
*Paul Starkey, Forum international pour le transport et le développement rural (IFRTD)*  
*Jeff Turner, Africa College, Chargé de cours, Université de Leeds*

*Vers des transports plus propres qui profitent au plus grand nombre*

11h50 - 13h

**Session parallèle n.1:**

**Développer des systèmes de transport durables**

Modérateur: Roger Gorham, Banque mondiale (salle Signara)

**Adapter les infrastructures de transport aux chocs climatiques**

Gordon Robertson, AU-RECON

**Comment tirer profit des avancées technologiques dans le domaine de la performance énergétique des transports?**

*Jane Akumu, PNUF (pour le compte de l'Initiative mondiale pour les économies de carburant)*

**Repenser l'aménagement urbain autour de centres**

*Pedro Ortiz, Consultant*

**Session parallèle n.2:**

**Intégrer le changement climatique dans les politiques de transport**

Modérateur: Julien Allaire, CODATU (salle VACAP)

**Prendre le bon virage: assurer le développement grâce à un secteur des transports économe en carbone: applications potentielles dans le contexte africain**

Andreas Kopp, Banque mondiale

**Le réseau pour l'environnement, la science et la technologie dans les transports en Afrique (TEST Network):**

comment faire profiter les pays africains des avancées technologiques et scientifiques dans le domaine des transports ?

*Dieter Schwela, EURIST*

**Session parallèle n. 3:**

**Comment faire en sorte que les transports profitent à tous?**

Modérateur : Jephthah Chagunda, ARTA (salle Daara)

**Mise en œuvre de politiques en faveur de l'égalité homme/femme dans le secteur routier en Ouganda**

*Nite Tanzarn, Consultant*

**Les indicateurs sur l'accès au transport rural dans le cadre d'évaluation des résultats pour les ODDs: quelles implications?**

Paul Starkey, IFRTD

**Prise en compte de la parité homme/femme dans les politiques de transport rural au Vietnam**

*Le Thi Thu Ha, Lao Cai Syndicat provincial des femmes; Phuong Thi Minh Tran, Banque mondiale*

13h - 14h

**Déjeuner (restaurant de l'hôtel)**

## Rendre les routes plus sûres en Afrique

14h - 15h30  
Salle Signara

### **La sécurité routière, une question qui relève des Droits humains (Kweku Mandela, vidéo-clip)**

#### **Intégrer la sécurité routière le long des corridors routiers**

Les corridors routiers présentent les meilleures opportunités d'impact d'interventions de sécurité routière car ces corridors connaissent habituellement les plus gros volumes de trafic, constituent des priorités stratégiques importantes, attirent des investissements conséquents, et sont particulièrement favorables à des interventions ciblées. Le nouveau manuel de sécurité routière appliquée aux corridors a pour objectif d'atteindre des résultats et de renforcer les capacités.

**Modérateur: Jean Kizito Kabanguka, Banque africaine de développement**

#### **Rapporteur: Gladwell Banda (Zambie)**

- **La voie rapide George W. Bush au Ghana : exemple de changement**  
*May Obiri-Yeboah, Commission nationale pour la sécurité routière, Ghana*
- **Présentation du manuel SSATP sur l'intégration d'un volet sécurité routière dans les corridors**  
*Martin Small, Consultant SSATP*
- **Favoriser les grands axes de transport** dans les investissements en matière de sécurité routière  
*Rob McInerney, International Road Assessment Program (iRAP) (vidéo-clip)*
- **Harmonisation des normes et standards pour le réseau routier transafricain à partir d'une charte de la sécurité routière pour l'ensemble du continent**  
*Maurice Niaty-Mouamba, Commission de l'Union africaine*
- **Panel: Appliquer les directives du manuel**  
*Marie-Therèse Guiebo, CEA*  
*Barney Curtis, Fédération des associations de transport routier de l'Afrique orientale et australe (FESARTA)*  
*Jean Aciri, Union internationale des transports routiers (IRU)*

15h30 – 16h00

**Pause-café**

16h – 17h  
Salle Signara

### **Mettre en place et renforcer les agences nationales de direction de la sécurité routière**

Une agence de direction est une condition préalable à l'amélioration de la sécurité routière – sa création ou son renforcement est donc essentiel à l'obtention de meilleurs résultats.

**Modérateur: Marie-Therèse Guiebo, CEA**

- **Gestion de la sécurité routière et agences de direction**  
*Martin Small, Consultant SSATP*
- **Défis institutionnels rencontrés par les agences de direction en Afrique**  
*Lateef Ramoni, Organisation ouest-africaine pour la sécurité routière(WARSO)*
- **Panel: Affronter les défis institutionnels liés à la gestion de la sécurité routière**  
*Mohammed Karara, Ministère des transports, Maroc*  
*Essa Drammeh, Ministère des transports, Gambie*  
*Peter Efosa Osawe, Nigeria Federal Road Safety Corps*  
*Tilahun Yimer, Ethiopia National Road Traffic Safety Council*  
*El Hadji Seck Wade, Ministère des transports, Sénégal*  
*Elna van Niekerk, Partenariat mondial pour la sécurité routière (GRSP)*

17h - 18h  
Salle Signara

### **Sécurité routière, session technique**

**Modérateur: Oumar Gningue, Journaliste, Radio Télévision Sénégalaise**

- **Des routes plus sûres pour tous**  
*Saul Billingsley, Fondation FIA (vidéo-clip)*
- **Estimation des accidents de la route survenus en Afrique et besoin de gestion des données**  
*Martial Missimikim, Organisation mondiale de la santé (OMS)*
- **L'initiative en faveur de la sécurité routière sur les grands axes de transport**  
*Anne-Valérie Troy, Total*

18h30 - 20h  
Autour de la piscine

### **Cocktail offert par le Ministère des Transports du Sénégal**

MERCREDI 11 DÉCEMBRE

*Engager le processus de réforme des politiques de transport en Afrique*

8h30 - 8h50

**Arrivée des participants**

9h00 - 10h30  
Salle Signara

**Développement des politiques de transport**

**Modérateur: Marieme Decraene, Directeur des routes, Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement**

**Rapporteur: Christiane Duncan (Côte d'Ivoire)**

➤ **Evaluation des performances des politiques de transport - SSATP**

Cette revue porte sur l'évaluation de la performance des politiques et des avancées sur les thèmes du Deuxième plan de développement du SSATP (DP2), suite à la création de plusieurs agences routières et de fonds routiers, ainsi que des agences de corridors multinationales.

*Marc-Andre Roy, CPCS Consulting*

➤ **Panel de discussions**

*Hindolo Shiaka, Ministère des transports, Sierra Leone*

*Moulay Mustapha Laazizi, Ministère des transports. Maroc*

*Afua Eshun, Borderless Alliance*

*Supee Teravanointhorn, Banque mondiale*

*Leslie Mills, Fédération routière internationale (IRF)*

*Michalis Adamantiadis, Economiste, Expert en politiques de transport*

10h30 - 11h

**Pause-café**

11h - 12h

**Session technique no.1**

**Modérateur: Stefan Atchia, Banque africaine de développement**

**Salle VACAP**

➤ **Développement de systèmes de gestion des données dans le secteur des transports**

La gestion des données du secteur des transports est au cœur du développement efficace des politiques sectorielles et de la mesure de la performance des politiques. Le SSATP a effectué des évaluations institutionnelles détaillées des systèmes de gestion de données, des politiques, des procédures et des pratiques dans 4 pays différents.

*Camilla Lema, SSATP*

➤ **Définir une politique incitative pour favoriser le renouvellement des flottes de véhicules de transports: exemple marocain**

*Mohammed Karara, Ministère des transports*

11h – 12h

**Session technique no. 2:**

**Modérateur: Tapio Naula, Banque africaine de développement**  
**Salle Signara**

- **Optimiser le transport des biens et des personnes en Afrique**  
La planification et la gestion de réseaux multimodaux, à la fois pour le transport de passagers et de fret, représente l'un des aspects fondamentaux pour l'investissement en faveur d'infrastructures durables, en particulier en Afrique. Diverses connaissances, méthodes et techniques sont aujourd'hui à la disposition des professionnels du secteur pour leur permettre de relever ce défi.  
*Miller Crockart, PTV Group*
- **Observatoires des corridors de transport**  
Présentation du Guide pratique pour les observatoires de transport sur les corridors.  
*Olivier Hartmann, SSATP/Fonds pour la facilitation des échanges*

**Session technique no. 3:**

**Salle Luanda**

- Adapter les infrastructures de transport au défi du changement climatique  
*Gordon Robertson, Aurecon*

12h -13h  
Salle Signara

**Evaluation de la gouvernance dans le secteur des transports**

**Modérateur: Abdoul Latif Coulibaly, Ministre de la Promotion de la Bonne Gouvernance, Sénégal**

- **Indicateurs de gouvernance dans le secteur des transports pour l'Afrique sub-saharienne - SSATP**  
  
Le SSATP a récemment achevé une étude visant à identifier une série d'indicateurs faciles à collecter, pour mesurer la performance de la gouvernance du secteur des transports au niveau national d'une manière efficace et systématique. L'objectif de cette étude est non seulement de suivre les progrès dans le domaine de la gouvernance des transports en Afrique, mais aussi de favoriser un changement de politique et d'encourager les pays à intégrer ces indicateurs dans leurs cadres respectifs d'évaluation de la gouvernance.  
*Justin Runji, SSATP*
- **Evaluation de la gouvernance dans le secteur des transports - Travaux d'analyse de la Commission Européenne**  
  
L'objectif de cette évaluation est de fournir des conseils et un soutien aux acteurs du secteur des transports dans les pays bénéficiaires, pour traiter des questions de gouvernance lors de la conception et / ou la mise en œuvre d'un projet / programme de transport. Elle s'appuie sur 12 travaux d'analyse conceptuelle et 5 documents de travail qui fournissent un aperçu complet de la gouvernance dans le secteur des transports en Afrique.  
*Marc Stalmans, Commission européenne*

13h - 14h

**Déjeuner**

## *Faire appel au secteur privé pour améliorer les performances du secteur*

14h -15h30  
Salle Signara

### **Participation du secteur privé dans le secteur routier**

**Modérateur: Youssouf Sakho, Directeur Général de CAFEC, ancien Directeur de l'Autorité de régulation des marchés publics, Sénégal**

- **Enquêtes sur l'industrie du transport routier en Afrique de l'Est**  
Les coûts de transport routier et les prix ont été désignés comme les principaux obstacles au commerce en Afrique sub-saharienne. Afin de répondre à ce défi, le SSATP vient de terminer une série d'enquêtes au Kenya, en Tanzanie et au Rwanda axées sur les principales difficultés rencontrées par le secteur, notamment le poids des dépenses supportées par les sociétés de transport: carburant, pièces de rechange, entretien, financement des véhicules, etc.  
*Olivier Hartmann, SSATP/Fonds pour la facilitation des échanges*
- **Comment encourager la coopération entre les sociétés de transport et les autorités publiques afin de faciliter les échanges transfrontaliers ?**  
Le document de travail No. 96 du SSATP, ***Suivi et évaluation des Passages aux Frontières le long du Corridor Nord***, vise à mesurer l'évolution des conditions à trois poste-frontière différents (Malaba, Busia and Gatuna/Katuna) suite aux décisions prises par les gouvernements du Kenya et de l'Ouganda pour faciliter les mouvements transfrontaliers.  
*Aloys Rusagara, Autorité de coordination du transit et du transport du Corridor Nord (TTCA)*
- **Partenariats public-privé (PPP) dans le secteur routier - SSATP**  
Cet examen rassemble les bonnes pratiques de partenariat public-privé dans le financement, la mise à disposition et la gestion des routes, et permet une compréhension approfondie des enjeux et principes clés relatifs à ce secteur, notamment sur les perspectives et les besoins des prêteurs pour soutenir le financement de projets de PPP routiers.  
*Peter Brocklebank, LeighFisher Inc.*

15h30 - 16h

**Pause - Café**

16h -17h  
Salle Signara

## **Participation du secteur privé dans le secteur ferroviaire**

**Moderator: Dominique Ndong, APIX, Senegal**

➤ **Exploiter le potentiel du secteur privé pour développer le transport ferroviaire en Afrique**

*Pierre Pozzo di Borgo, Société financière internationale (IFC)*

➤ **Améliorer les performances du secteur ferroviaire en Afrique**

Présentation du document de travail No. 94 du SSATP, qui dresse un bilan de l'état des transports ferroviaires en Afrique et propose un cadre pour améliorer les performances du secteur.

*Henry des Longchamps, Banque mondiale*

17h -18h  
Salle Signara

## **Session de clôture**

➤ **Panel de discussions sur les résultats du Forum et des sessions de diffusion des travaux sur la mobilité urbaine**

*Ralph Olaye, Banque africaine de développement (Président)*

*Quatre rapporteurs pour chaque demi-journée du Forum and un rapporteur pour les sessions de diffusion des travaux*

**Panel:**

*CER (Jean Paul Libebele)*

*Partenaires au développement (Paolo Ciccarelli, Commission européenne)*

*Secteur privé (Barney Curtis)*

*Moulay Mustapha Laazizi (Maroc)*

*Nelson Nyangu (Zambie)*

➤ **Mots de la fin**

*Responsable du Programme SSATP*

*Mme. Marieme Decraene, Directeur des routes, représentant de Monsieur, le Ministre des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement*

## 9.6. Annexe F. Programme de l'Atelier sur la mobilité urbaine

### *Mobilité et Accessibilité Durables dans les Villes Africaines*

- Présentation et discussion sur **les tendances émergentes, les nouvelles problématiques et les stratégies** en matière de mobilité urbaine
- **Plan d'action** pour les villes
- Priorités pour le **Troisième Plan de Développement du SSATP**

Participants: représentants des 20 villes impliquées dans l'étude du SSATP et participants au Forum sur les Politiques de Transport en Afrique

9h - 9h15 Salle Daara	<b>Introduction et mot de bienvenue</b>
9h15 - 10h15	<b>Les questions-clés et les leçons de l'expérience internationale</b>
10h15 - 11h	<b>Discussion ouverte</b>
11h - 11h15	<b>Pause - Café</b>
11h15 - 12h30	<b>Les recommandations politiques et les options stratégiques</b>
12h30 - 13h30	<b>Pause - déjeuner</b>
13h30 - 14h	Introductions aux ateliers
14h - 15h30	<b>Atelier 1:</b> La gouvernance des systèmes de mobilité <b>Atelier 2:</b> Infrastructures et services de mobilité <b>Atelier 3:</b> Les externalités des systèmes de mobilité urbaine
15h30 - 15h45	<b>Pause - café</b>
15h45 - 16h30	<b>Restitution des ateliers</b>
16h30 - 17h30	<b>Résumé et conclusions</b>

## 9.7. Annexe G. Programme de la Réunion annuelle

8h00 – 9h00	<b>Inscriptions</b>
8h30 - 10h	<b>Cérémonie d'ouverture</b> <i>Abdoulaye Mbodji, Directeur de cabinet, représentant de Monsieur le Ministre des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, Sénégal</i> <i>Gatera Soteri, Président du Conseil SSATP, CEA</i> <i>Paolo Ciccarelli, Représentant des bailleurs de fond du SSATP, Commission européenne</i> <i>Supee Teravaninthorn, Banque mondiale, Hôte du SSATP</i>
10h - 10h30	<b>Pause - Café</b>
10h30 - 11h30	<b>Avancées dans la mise en œuvre du Second Plan de Développement</b> <i>Jean-Noel Guillossou, Responsable du Programme SSATP</i>
11h30 - 12h30	<b>Présentation du Troisième de développement (2014 – 2018)</b> <b>Priorité</b> <b>Stratégies pour combler le manqué de financement</b> <b>Cadre institutionnel et mécanisme opérationnel</b>
8h00 – 9h00	<b>Déjeuner</b>
14h00 - 15h30	<b>Messages du Forum sur les politiques de transport en Afrique</b> <i>Représentant du Ministère des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, Sénégal</i>
15h30 – 16h00	<b>Pause - Café</b>
16h00 - 17h30	<b>Assemblée Générale</b> <i>Officialisation de l'adhésion du Royaume du Maroc au SSATP</i> <i>Désignation du représentant du secteur privé au sein du Conseil SSATP</i> <b>Messages-clés des pays membres</b> <i>Coordinateurs nationaux du SSATP</i> <b>Remarques finales</b> <i>Commission de l'Union africaine</i> <i>Mattia Celio, Secrétariat d'État suisse à l'économie (SECO)</i> <i>Jean Kizito Kabanguka, Banque africaine de développement</i> <i>Jean-Paul Libebele, représentant des CER</i> <i>Stephane Carcas, Agence Française de Développement (AFD)</i> <i>Supee Teravaninthorn, Banque mondiale</i> <i>Barney Curtis, FESARTA</i> <i>Aubin Sagna, Secrétaire général, représentant de Monsieur le Ministre des Infrastructures, des Transports Terrestres et du Désenclavement, Sénégal</i>

## 9.8. Annexe H. Liste des Participants du Forum

<b>Pays</b>	<b>Nom</b>	<b>Prénom</b>	<b>Titre / Organisme</b>
<b>Afrique du Sud</b>	Robertson	Gordon	Technical Director - Aurecon Consulting Engineers
<b>Afrique du Sud</b>	Van Niekerk	Elizabeth	Africa Advisor - Global Road Safety Partnership
<b>Allemagne</b>	Nuessgen	Matthias	Managing Director - European Institute for Sustainable Transport (EURIST)
<b>Allemagne</b>	Crockart	Miller	VP Sales & Marketing Traffic Software - PTV Group
<b>Allemagne</b>	Roca Ortiz	Vidal	Regional Director - PTV Group
<b>Allemagne</b>	Noetzold	Heimo	Head of International Projects, Mobility – TÜV Rheinland Kraftfahrt GmbH
<b>Bénin</b>	Wotto	Igor Houndjali	Enseignant chercheur - ESAE
<b>Bénin</b>	Sounouvou	Missimahu	Président du Conseil d'administration - Nouvelles dynamiques logistiques
<b>Burkina Faso</b>	Bamas	Stanislas	Indépendant - Expert en sécurité routière
<b>Burundi</b>	Masumbuko	Désiré	Director General - Road Agency
<b>Burundi</b>	Baringuvu	Chantal	Director General - Road Fund
<b>Cameroun</b>	Toukam	Carine Flore	Indépendant / Consultant
<b>Cameroun</b>	Missimikim	Martial	Organisation mondiale de la santé
<b>Cameroun</b>	Nganga	Henri	Président de l'OPSTAC - Organisation patronale des syndicats des transports
<b>Canada</b>	Roy	Marc-André	Vice President, Partner - CPCS
<b>Côte d'Ivoire</b>	Tidjane	Amadou	Directeur des études - Office de sécurité routière
<b>Côte d'Ivoire</b>	Kouame	Kobenan Anzoua Alex	Chargé d'études - SOTRA
<b>Côte d'Ivoire</b>	Meite	Yaya	Directeur division administration et performance économique - SOTRA
<b>Côte d'Ivoire</b>	Yai	Vincent	Directeur ingénierie et qualité totale - SOTRA
<b>États-Unis</b>	Ortiz	Pedro	Indépendant - Consultant
<b>États-Unis</b>	Mills	Leslie	Manager for Africa - International Road Federation
<b>France</b>	de Villechabrole	Hervé	Managing Director - Aramis Finance Ltd
<b>France</b>	Ngo Mbogba	Paulette	Centre pour la promotion de la navigation intérieure en Afrique
<b>France</b>	Allaire	Julien	Executive Director - CODATU
<b>France</b>	Adolehoume	Amakoé	Délégué Général - SITRASS
<b>France</b>	Troy	Anne-Valérie	Head of Sustainable Development Department for Africa & Middle East - Total Marketing & Services
<b>Ghana</b>	Nyanteng	Afua	Advocacy Program Advisor - Borderless Alliance
<b>Ghana</b>	Obiri-Yeboah	May Amaki	National Road Safety Commission
<b>Italie</b>	Noris	Andrea	Senior Associate - Emmeplus SRL
<b>Italie</b>	Meola	Maria Caterina	Communication Officer - In Piu' Broker SRL
<b>Italie</b>	Micheletta	Tommaso	Chief Executive Officer - In Piu' Broker SRL
<b>Italie</b>	Miele	Emilio	General Director - In Piu' Broker SRL
<b>Italie</b>	Clemente	Alessia	President of the Youth Commission - Organisation mondiale des anciens élèves des écoles catholiques
<b>Kenya</b>	Nganga	John	Engineer - Kenya Rural Roads Authority (KeRRA)
<b>Kenya</b>	Rusagara	Aloys Bayiro	Northern corridor Transit and Transport Coordination Authority
<b>Kenya</b>	Kamau	Henry	Director - Sustainable Transport Africa

<b>Nigéria</b>	Osawe	Efosa	Acting Head of Department, Safety Engineering - Federal Road Safety Corps
<b>Nigéria</b>	Odeleye	Joshua	Nigerian Institute of Transport Technology
<b>Nigéria</b>	Ojo	Yemisi	Treasurer - Ultra Modern Transport Cooperative Society Ltd
<b>Nigéria</b>	Spencer	James	President - Ultra Modern Transport Cooperative Society Ltd
<b>Nigéria</b>	Ramoni	Lateef	Desk Officer - WARSO
<b>Ouganda</b>	Tanzarn	Nite	Indépendant / Consultant
<b>Royaume-Uni</b>	Haule	Joseph	Chairman Steering Committee - AFCAP
<b>Royaume-Uni</b>	Turner	Jeffrey	Indépendant / Consultant
<b>Royaume-Uni</b>	Starkey	Paul	Indépendant / Consultant
<b>Royaume-Uni</b>	Vincent	Stephen	Indépendant / Consultant
<b>Royaume-Uni</b>	Baker	Joseph	Divisional Development Director - Mott Macdonald
<b>Royaume-Uni</b>	Schwela	Dieter	Senior Research Associate - Stockholm Environment Institute at the University of York
<b>Sénégal</b>	Salla	Mamadou Khabib	Président - Afrique Solidarité A.I.S.E.D.
<b>Sénégal</b>	Gueye	Adama	Chargé de projet technique senior - Agence de développement municipal de Dakar
<b>Sénégal</b>	Thiam	Ousmane	Président - CETUD
<b>Sénégal</b>	Ndiaye	El Hadji	Indépendant - Consultant
<b>Suisse</b>	Acri	Jean	Responsable - Secrétariat du Comité Régional de l'IRU pour l'Afrique
<b>Suisse</b>	Adamantiadis	Michail	Economist, Transport Consultant
<b>Tanzanie</b>	Lwakatare	Ronald	Deputy Manager - Technical Services - Road Fund Board
<b>Zambie</b>	Ukwimi	Joel	Deputy Accountant General - Ministry of Finance
<b>Zambie</b>	Nyangu	Nelson	Director - Transport - Ministry of Transport
<b>Zambie</b>	Lamaswala	Muyunda	Accountant - National Road Fund Agency
<b>Zambie</b>	Mumba	Wallece	Manager, Monitoring & Evaluation - National Road Fund Agency
<b>Zambie</b>	Mutembo	Grace	Executive Engineer - Road Development Agency
<b>Zambie</b>	Banda	Gladwell	Deputy Director, Safety - Road Transport & Safety Agency
<b>Zambie</b>	Mulenga	Mubanga	Engineer, Road Safety - Road Transport & Safety Agency

## 9.9. Annexe I. Liste des Participants de l'atelier sur la mobilité urbaine

<b>Pays</b>	<b>Prénom</b>	<b>Nom</b>	<b>Titre / Organisme</b>
<b>Afrique du Sud</b>	Gershwin Lesley	Fortune	Manager: Integrated Rapid Transit System Planning & Modelling, City of Cape Town, - Transport Department
<b>Afrique du Sud</b>	Zarina	Goondiwala	Knowledge Manager, City of Johannesburg, Transport Department
<b>Burkina Faso</b>	Ibrahima	Traore	Directeur Général des Transports Terrestres et Maritimes
<b>Colombie</b>	Carlos Felipe	Pardo	GIZ
<b>Côte d'Ivoire</b>	Boli Raphael	Abou	Directeur Général de l'administration - District Autonome d'Abidjan
<b>Côte d'Ivoire</b>	Yao Godefroy	KONAN	Directeur des Etudes et de la Prospective - Agence des Transports Urbains
<b>Côte d'Ivoire</b>	Yssoufou	CISSE	Secrétaire Général Agonit - Union Africaine des Transports Publics
<b>Côte d'Ivoire</b>	Désirée	Wendeou	JICA
<b>Ghana</b>	Samson Nketia	Gyamera	Ministry of Local Government and Rural Development
<b>Ghana</b>	Randolf	Wilson	Head of Transport Department - Kumasi Metropolitan Assembly;
<b>Kenya</b>	Christine Adongo	Ogut	Manager - Kenya Urban Roads Authority
<b>Kenya</b>	Risper Awiti	Orero	University of Nairobi
<b>Maroc</b>	Abdellatif	Soudou	Vice-président du Conseil - Ville de Salé
<b>Ouganda</b>	Mubiru Andrew	Kitaka	Director Engineering and Technical Services, Kampala Capital City Authority
<b>RDC</b>	Godard	Motemona Gibolum	Ministre - Ministère Provincial des Transports, Sports, Jeunesse et Loisirs
<b>Tanzanie</b>	Asteria Leon	Mlambo	Executive Director - DAR RAPID TRANSIT AGENCY
<b>Tanzanie</b>	David Alfred	Mfinanga	Department of Transportation and Geotechnical Engineering - University of Dar es Salaam

## 9.10. Annexe J. Liste des Participants à la Réunion annuelle

Pays	Nom	Prénom	Titre / Organisme
<b>Afrique du Sud</b>	Curtis	Barney	Executive Director - FESARTA
<b>Belgique</b>	Ciccarelli	Paolo	DG for Development and Cooperation - European Commission EuropeAid
<b>Belgique</b>	Stalmans	Marc	Quality Management Officer - European Commission EuropeAid
<b>Belgique</b>	Riehm	Adolf	Program Manager - European Commission EuropeAid
<b>Bénin</b>	Hahasiah Elie	Alokpo	Secrétaire Général Adjoint – Ministère des Travaux Publics et des Transports
<b>Bénin</b>	Anatole	Kouzonde	Directeur Planification et Suivi-Evaluation - Ministère des Travaux Publics et des Transports
<b>Bénin</b>	Ahouanmenou	Elise	Consultante- SSATP
<b>Botswana</b>	Kutsuna	Hiroyuki	JICA Advisor to SADC Secretariat - JICA
<b>Burkina Faso</b>	Samson	Adebayo	Chef de division des transports terrestres et maritimes - UEMOA
<b>Burundi</b>	Edouard	Nyandwi	Conseiller du Ministre des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement
<b>Burundi</b>	Vincent	Bakire Nzoyisaba	Secrétaire Permanent - Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement
<b>Burundi</b>	Bizimana	Mathew	President - Federation of East African Freight Forwarders Associations
<b>Cabo Verde</b>	Vera Lidia	Monteiro Nereu	Adviser to Minister of Infrastructure - Ministry of Infrastructure
<b>Comores</b>	Yassian Houmadi	Ahamed	Secrétaire Général - Vice-Présidence en charge du Ministère de l'Aménagement du Territoire, des Infrastructures, de l'Urbanisme et de l'Habitat
<b>Comores</b>	Aboubacar	Said Housseini	Directeur General des Routes et des Transports Routiers - Vice-Présidence en charge du Ministère de l'Aménagement du Territoire, des Infrastructures, de l'Urbanisme et de l'Habitat
<b>Comores</b>	Abdou	Mohamed Dhakoine	Secrétaire Général - Ministère en charge des Transports
<b>Comores</b>	Bacar Sohir	Saindou	Directeur Exécutif - Fonds d'Entretien Routier
<b>Congo</b>	Innocent	Debengue	Inspecteur General des Transports - Ministère des Transports, l'Aviation Civile et Marine Marchande
<b>Congo</b>	Yves-Roger	Gokanat	Conseiller à la Prospective - Ministère des Transports, l'Aviation Civile et Marine Marchande
<b>Congo</b>	Rebattet	Gilles	Premier Conseiller - Union européenne, Délégation au Congo
<b>Congo, République démocratique</b>	Elia Engombe	Baudouin	Directeur, Coordonnateur Adjoint à la Direction d'Etude et Planification - Ministère des Transports et Voies de Communications
<b>Côte d'Ivoire</b>	Bebehon Christiane	Duncan	Directrice de la Promotion des Entreprises de Transports - Ministère des Transports
<b>Côte d'Ivoire</b>	Diouf	Ibou	Sr. Transport Specialist - World Bank
<b>Côte d'Ivoire</b>	Wendeou	Désirée	Chargée de programme Intégration régionale - JICA
<b>Côte d'Ivoire</b>	Zoro	Bi Nagone	Secrétaire Général - UATP
<b>Djibouti</b>	Azhari	Abdelkarim	Programme Manager Transport and Communication - IGAD

<b>États-Unis</b>	Teravaninthorn	Supee	Sector Manager, Transport - World Bank
<b>États-Unis</b>	Juhel	Marc	Sector Manager - World Bank
<b>États-Unis</b>	Kopp	Andreas	Lead Transport Economist - World Bank
<b>États-Unis</b>	Pozzo di Borgo	Pierre	Principal Investment Officer - IFC
<b>États-Unis</b>	Runji	Justin	SSATP Program Coordinator - World Bank
<b>États-Unis</b>	Lema	Camilla	SSATP Sr. Transport Specialist - World Bank
<b>États-Unis</b>	Small	Martin	Road Safety Consultant - SSATP
<b>États-Unis</b>	Samara	Zeina	SSATP Trust Fund Administrator - World Bank
<b>États-Unis</b>	Guillossou	Jean-Noel	SSATP Program Manager - World Bank
<b>États-Unis</b>	Oueslati	Inje	SSATP Program assistant - World Bank
<b>États-Unis</b>	Dethuis Francis	Monique	SSATP Publications Officer - World Bank
<b>États-Unis</b>	Spadacini	Maria	Communication Consultant - SSATP
<b>États-Unis</b>	Benhaddou	Hamza	SSATP Intern - World Bank
<b>États-Unis</b>	Hartmann	Olivier	Sr. Trade Facilitation Specialist - World Bank
<b>États-Unis</b>	Lechka	Katarzyna	Intern - World Bank
<b>États-Unis</b>	Gorham	Roger	Transport Economist - World Bank
<b>Éthiopie</b>	Tekle	Metaferia	Head, Policy Affairs Unit - Ministry of Transport
<b>Éthiopie</b>	Tilahun Yimer	Tassew	Head of National Road Safety Council Office – Ministry of Transport
<b>Éthiopie</b>	Guiebo	Marie Therese	Economic Affairs Officer - UNECA
<b>Éthiopie</b>	Gatera	Soteri Ruta- bagisha	Chief, Industrialization and Infrastructure - UNECA
<b>France</b>	Carcas	Stephane	Project Manager - Agence française de développement
<b>Gabon</b>	Jonas Prosper	Lola Mvou	Secrétaire General Adjoint - Ministère de la Promotion des Investissements et des Transports
<b>Gabon</b>	Libebele	Jean-Paul	Chef de service Infrastructures - CEEAC
<b>Gambie</b>	Essa	Drammeh	Director of Planning - Ministry of Transport, Works & Infrastructure
<b>Gambie</b>	Ramatoulie	Cessay	Planner - Ministry of Transport, Works and Infrastructure
<b>Ghana</b>	Soukamneuth	B. James	Deputy Chief - USAID
<b>Guinée</b>	Ahmadou	Gueye	Secrétaire General - Ministère d'Etat, des Travaux Public et des Transports
<b>Guinée</b>	Soumah	Ibrahima	Directeur National Adjoint - Ministère des Transports/Direction nationale des Transports Terrestres
<b>Kenya</b>	Akumu	Jane	Transport Unit - UNEP
<b>Kenya</b>	Mundara	Rahab	UN Habitat
<b>Luxembourg</b>	Mathiasen	Per	Senior Engineer - European Investment Bank
<b>Lesotho</b>	Karabo Thomas	Marite	Director of Planning - Ministry of Public Works and Transport
<b>Madagascar</b>	Houssen	Mohamed	Secrétaire Général - Ministère des Travaux Publics et de la Météorologie
<b>Madagascar</b>	Henri Robert	Rajerison	Assistant Technique - Ministère des Travaux Publics et de la Météorologie
<b>Malawi</b>	Phiri	John	Director of Planning - Ministry of Transport and Public Works
<b>Malawi</b>	Moffat Justin	Chitimbe	Principal Secretary - Ministry of Transport and Public Works
<b>Malawi</b>	Ganzani Thomas	Liwewe	Economist - Ministry of Transport and Public Works
<b>Malawi</b>	Chagunda	Jephthah	Secretary - ARTA

<b>Mali</b>	Maley	Danfakha	Chargé de Mission - Ministère de l'Équipement et des Transports
<b>Maroc</b>	Mustapha	Laazizi	Membre du Conseil Général de l'Équipement et du Transport - Ministère de l'équipement, du transport et de la logistique
<b>Maroc</b>	Mohammed	Karara	Chef de service des études - Ministère de l'équipement, du transport et de la logistique
<b>Mozambique</b>	Pedro Miguel Paulino	Murreriua	National Director - Ministry of Transport and Communications
<b>Niger</b>	Abdoulaye	Ida	Conseiller Technique en Transports Terrestres – Ministère des Transports
<b>Nigeria</b>	Bosede Funimalayo	Osho	Deputy Director, Policy Coordination - Federal Ministry of Transport
<b>Sénégal</b>	Marieme	Ndoye Decraene	Directrice des Routes - Ministère des Infrastructures des Transports Terrestres et du Désenclavement
<b>Sénégal</b>	Sidibe	Maimouna	Senior Transport Specialist - African Development Bank
<b>Sénégal</b>	Van Tilborg	Hugo	Advisor Infrastructure Sector - European Union, Delegation to Senegal
<b>Sénégal</b>	Robert	Samuel	Program Officer - European Union, Delegation to Senegal
<b>Seychelles</b>	Marie	Tim Michael Ronny	Director of Policy Planning & Development – Department of Transport
<b>Sierra Leone</b>	Hindolo Mohamed	Shiaka	Project Director - Ministry of Transport
<b>Soudan du Sud</b>	Maurice Rehan	Deng	Director General, Road Transport & Safety - Ministry of Transport
<b>Soudan du Sud</b>	Emmanuel Roy	Longo	Coordinator, Transport Sector Development. Program Ministry of Transport
<b>Suisse</b>	Celio	Mattia	Program Manager EuropeAid - SECO
<b>Swaziland</b>	Cyril Jabula Mathokoza	Kunene	Principal Secretary - Ministry of Public Works and Transport
<b>Swaziland</b>	Sifiso Gabriel	Mamba	Principal Planning Officer - Ministry of Public Works and Transport
<b>Tanzanie</b>	Nyangweso	Hosea	Principal Civil Engineer - East African Community
<b>Tanzanie</b>	Shaaban Ramadhan	Mwinjaka	Permanent Secretary - Ministry of Transport
<b>Tanzanie</b>	Aunyisa Boniface Sadikiel	Meena	Assistant Director - Ministry of Transport
<b>Tchad</b>	Francois	Noitora	Directeur Adjoint des Transports de Surface – Ministère des Infrastructures et des Transports
<b>Tunisie</b>	Atchia	Stefan	Principal Transport Policy Specialist - African Development Bank
<b>Tunisie</b>	Naula	Tapio Kalle Olavi	Principal Transport Economist - African Development Bank
<b>Tunisie</b>	Kabanguka	Jean Kizito	Head of Unit - African Development Bank
<b>Tunisie</b>	Olaye	Ralph	Head of NEPAD Division and Regional Integration - African Development Bank
<b>Tunisie</b>	Katala	Jumbe Nalgia	Transport Engineer - African Development Bank
<b>Zimbabwe</b>	Mufaro Eric	Gumbie	Principal Director - Ministry of Transport and Infrastructural Development