

Changing the Face **OF TRANSPORT IN AFRICA**

SITRASS 10

Lome

10-13 Septembre 2025



**REGIONAL
CONNECTIVITY
AND ECONOMIC
INTEGRATION**



**SUSTAINABLE
URBAN
MOBILITY AND
ACCESSIBILITY**



**ROAD
SAFETY**



**RESILIENT
ROAD ASSET
MANAGEMENT**

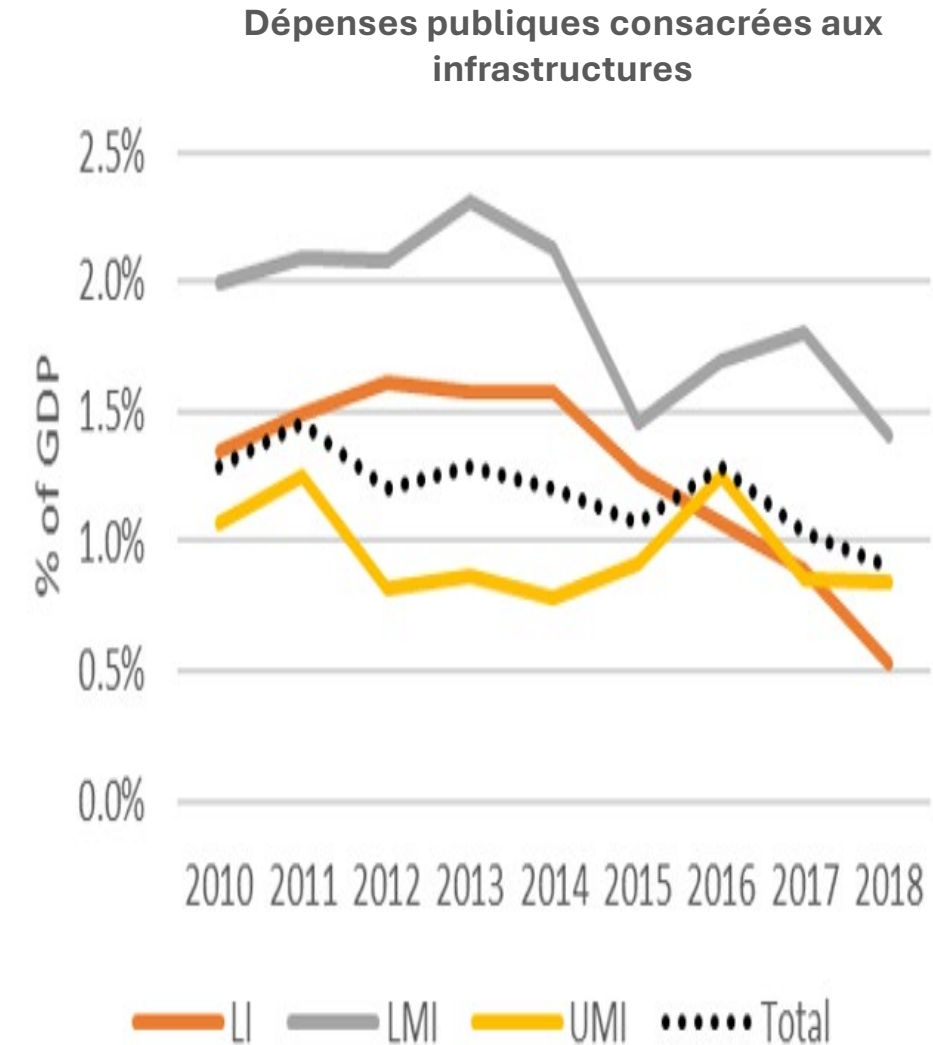
Contenu

- 1. Les tendances des dépenses publiques allouées aux infrastructures dans les pays en développement**
- 2. Reformes du secteur routier en Afrique : Etat des lieux**
- 3. Dynamique de croissance dans les villes africaines et développement de systèmes de transport urbain décarbonés**

Les dépenses d'infrastructure ont été faibles, en baisse et procycliques

• Afrique: Etat des lieux

- **Un grand nombre de pays s'écartent du programme de réforme visant à commercialiser le secteur routier**, quelques fonds routiers de deuxième génération ont perdu leur autonomie/efficacité et sont devenus des fonds routiers de première génération
- **La contribution du gouvernement est généralement peu fiable (en termes de délais/montant)** - La taxe sur les carburants représente 80 % des recettes, elle est rarement ajustée, s'élève actuellement à 9 cents US/litre en moyenne, n'est pas directement transférée aux RF et reste bien inférieure au montant nécessaire pour répondre aux besoins d'entretien courant
- **La capacité d'absorption est faible**, les taux de décaissement des agences routières varient entre 60 % et 90 % en raison de la lourdeur des procédures de passation des marchés et des retards dans les travaux routiers liés à la faiblesse de l'industries routières. Les audits techniques indépendants sont rarement effectués, ce qui nuit à la crédibilité des fonds routiers



Reformes du secteur routier en Afrique:

Etat des lieux II

4- Quelques pays (Tchad, Kenya, Tanzanie et Zambie) ont acquis de l'expérience dans le domaine des contrats basés sur la performance. Mais les progrès restent modestes en raison des capacités limitées de l'administration et de l'industrie routiere locale.

Rendre les infrastructures plus résilientes au changement climatique

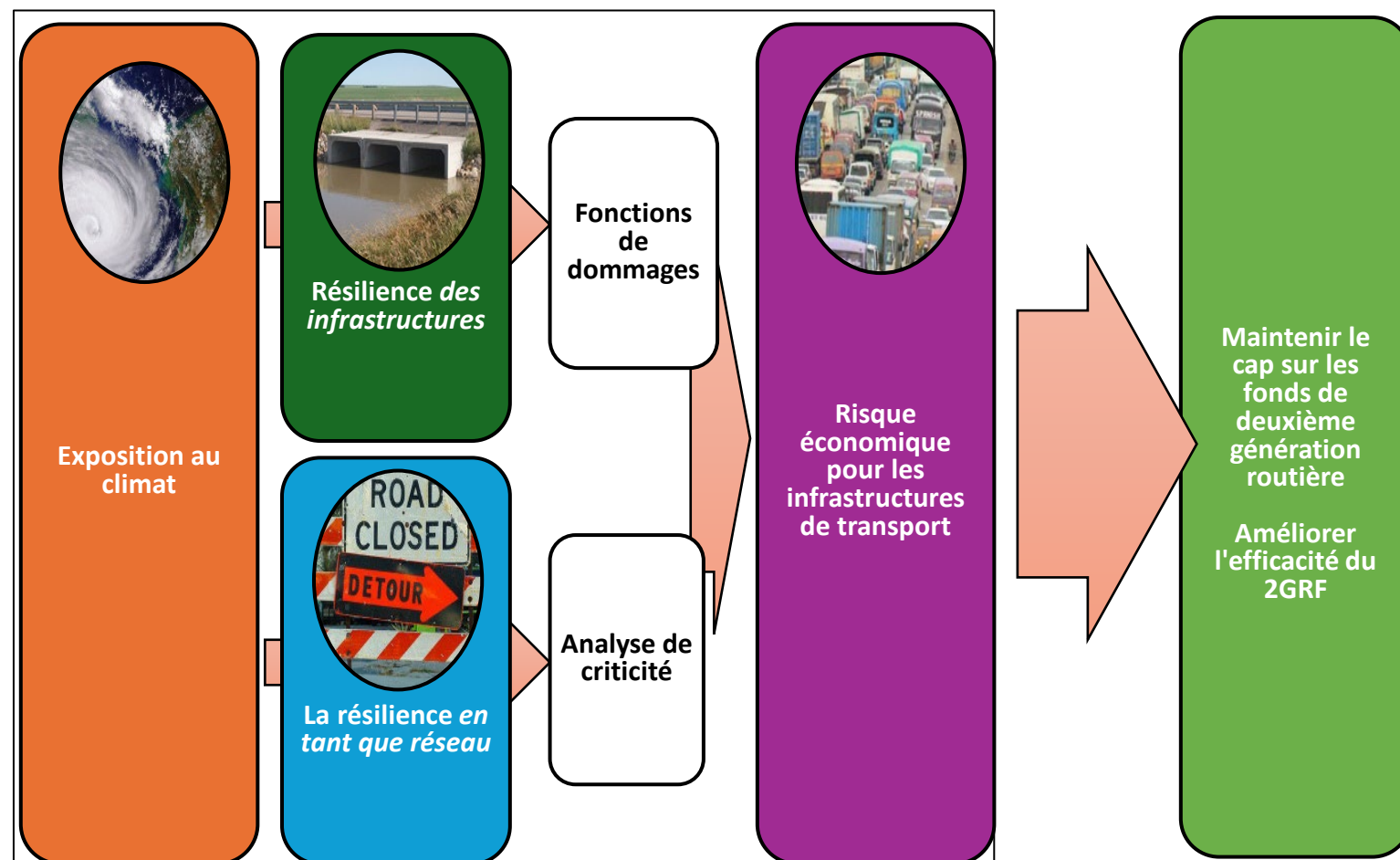
- Le bénéfice net d'un investissement dans des infrastructures plus résilientes dans les pays à revenu faible et intermédiaire serait de **4 200 milliards de dollars**, avec un bénéfice de 4 dollars pour chaque dollar investi
- À Kampala, en Ouganda, même des inondations modérées bloquent suffisamment de rues pour empêcher **plus d'un tiers** des habitants de se rendre à l'hôpital
- En Tanzanie, **près de la moitié** des perturbations des transports dans le pays sont dues aux inondations, et coûtent plus de **100 millions de dollars par an**



Rendre le réseau routier résilient au changement climatique passe par une politique de financement et de gestion de la maintenance pérenne

Assistance technique : évaluation
de la vulnérabilité du réseau
routier

Réaffirmer
l'importance de
l'entretien routier



Objectif

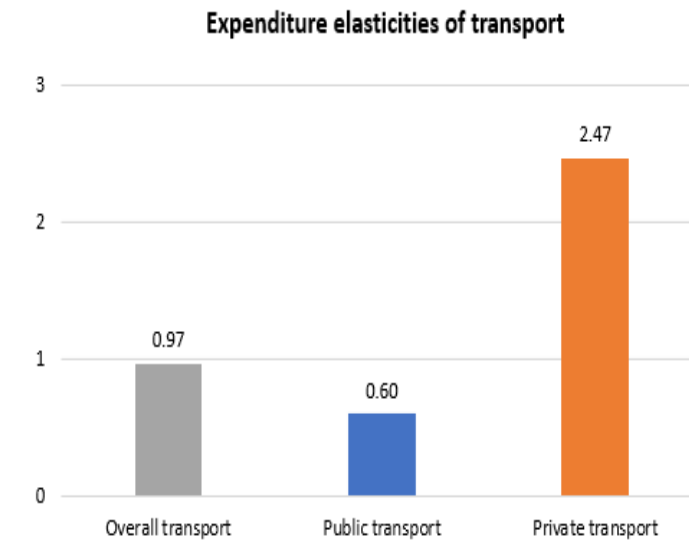
Réaffirmer l'importance de l'entretien routier et intégrer les pratiques résilientes au changement climatique dans les systèmes de gestion des infrastructures routières

- ➡ Réaliser des évaluations de la vulnérabilité au changement climatique et intégrer des pratiques résilientes au changement climatique dans les systèmes de gestion des infrastructures routières ;
- ➡ Réaffirmer l'importance de l'entretien routier dans le développement de systèmes de gestion des infrastructures routières résilients au changement climatique ;
- ➡ Soutenir l'efficacité des fonds routiers de deuxième génération et les pratiques de gestion routière efficaces .

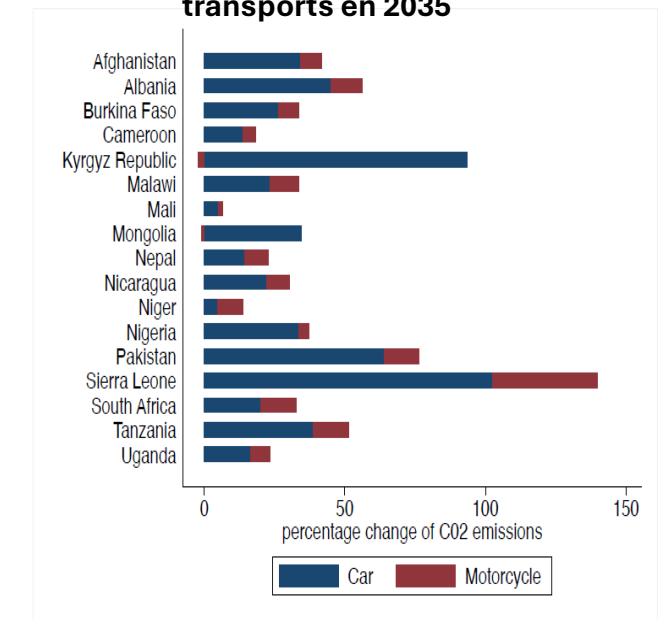


Hausse des revenus, demande de transport et décarbonisation du secteur

- **Question de recherche** : Comment les dépenses de transport, le choix modal et la motorization évoluent-ils en fonction du revenu des ménages dans les pays en developpement? Comment ces choix de transport affectent-ils les émissions de CO2 liées au transport lorsque les revenus augmentent ? **Résultats** :
- Jusqu'à 30-80% de la population des pays à faible revenu déclarent des dépenses de transport nulles, ce qui suggère un manque total de mobilité et une suppression de la demande.
- Environ 80 % des déplacements dans les pays d'Afrique subsaharienne se font à pied.
- Lorsque les dépenses des ménages augmentent, les dépenses pour les transports publics augmentent plus lentement, tandis que les dépenses pour les transports privés augmentent deux à trois fois plus vite (figure du haut).
- Sur la base des revenus projetés en 2035, la possession et l'utilisation de véhicules individuels augmenteront fortement, entraînant une hausse des émissions de CO2 dues aux transports de 25 à 125 % (figure du bas).

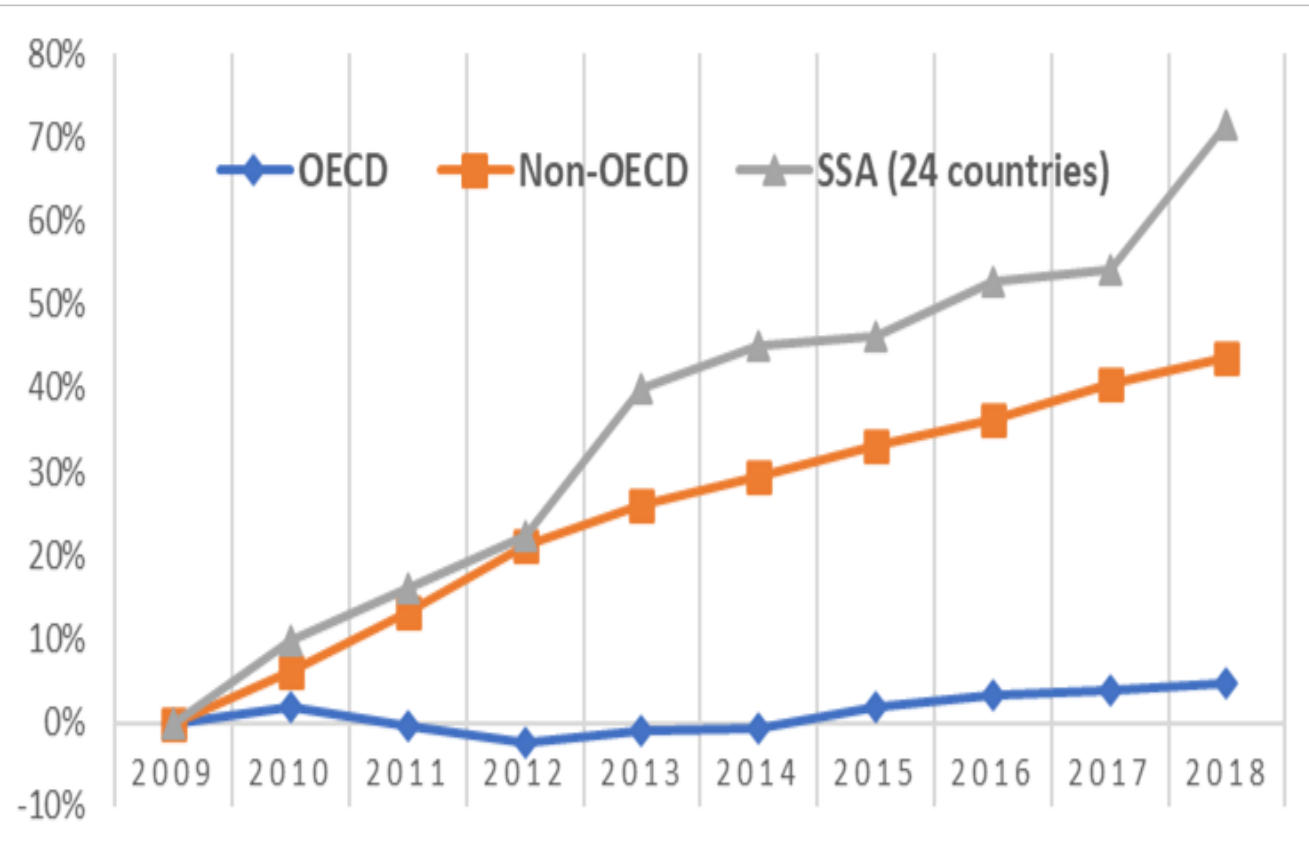


Projection des émissions de CO2 liées aux transports en 2035

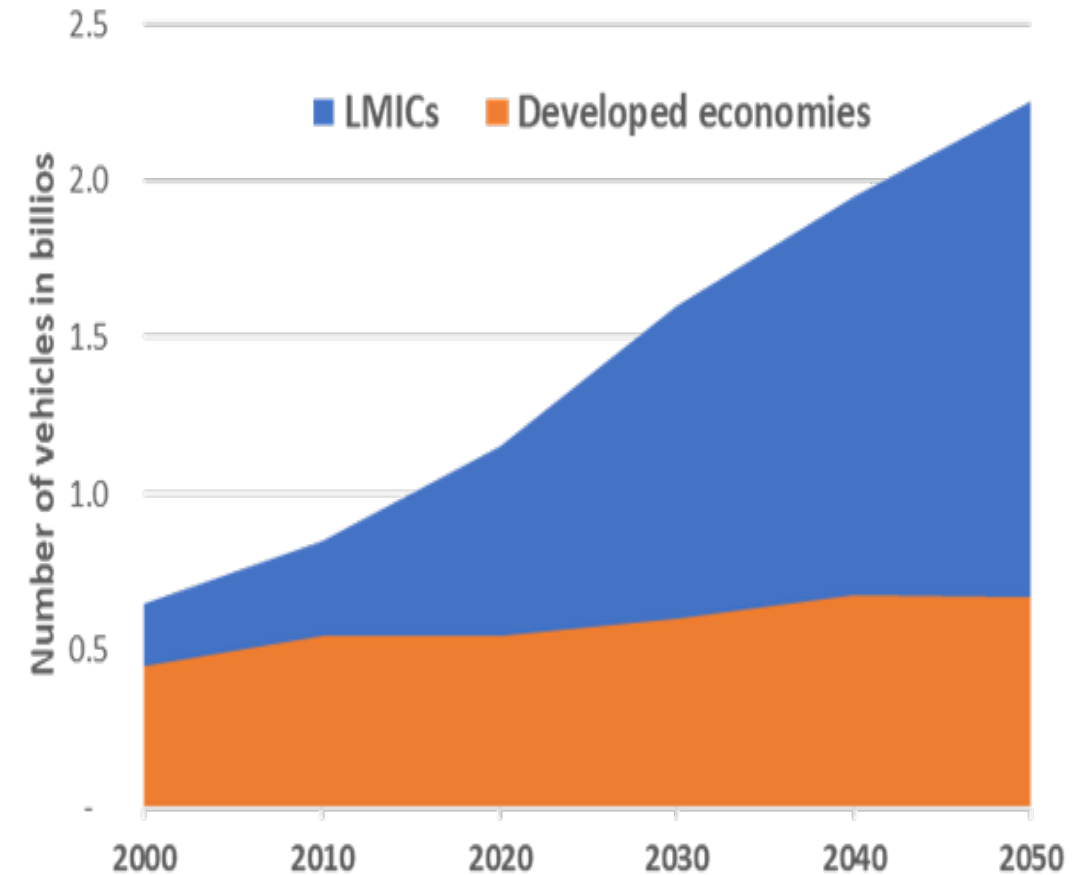


Croissance des émissions de CO₂ du transport routier et de la motorisation

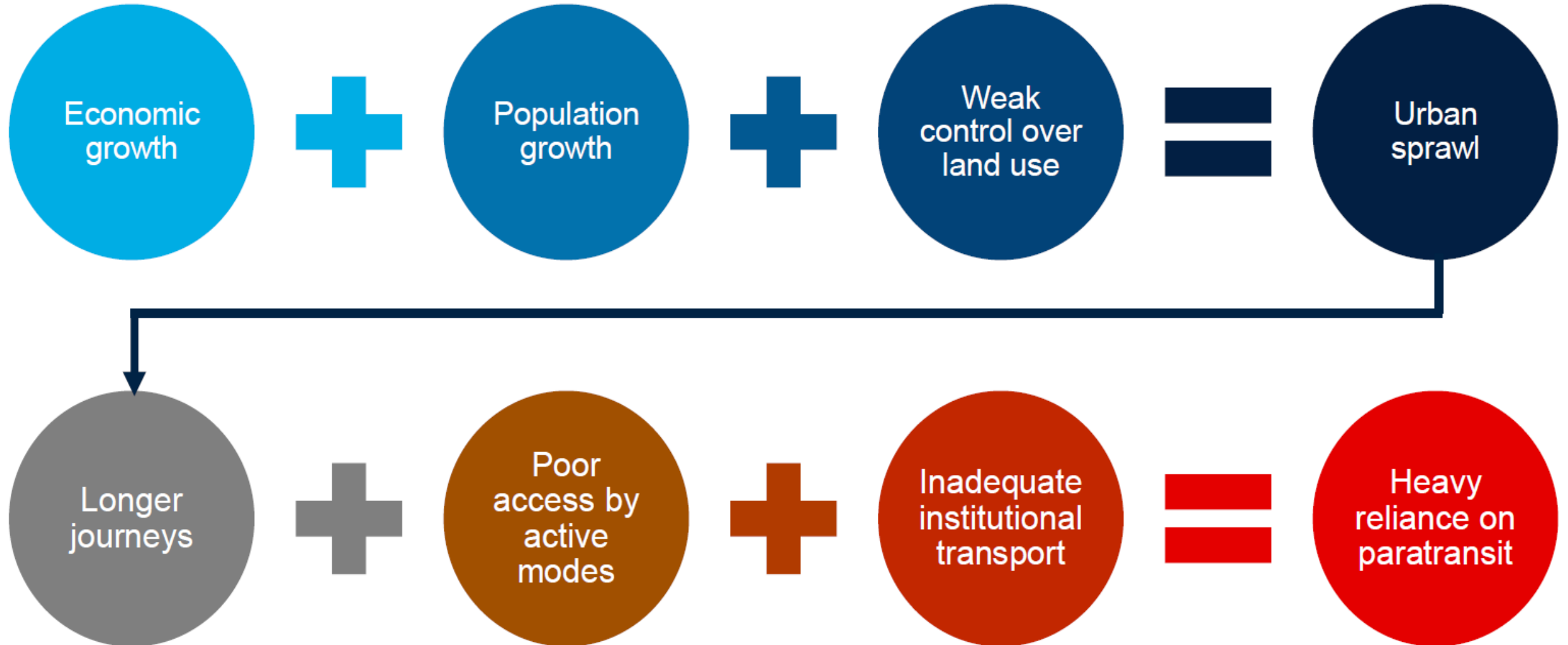
Evolution of road transport CO₂ emissions - IEA 2021



Actual and projected growth in total vehicles (billions) - UNEP 2020



Dynamique de croissance dans les villes africaines



Défis et opportunités:

- Dans un scénario de statu quo, les émissions de CO2 devraient croître très rapidement en raison de la suppression de la demande et de l'élasticité des revenus élevés, ce qui rend particulièrement importante une action rapide pour décarboner le secteur.
- Faible taux de motorisation (Seulement 4% du parc mondiale de vehicule en Afrique)
- Fenêtre d'opportunité pour développer des systèmes de transport publics durables

Domaine thématique 2 : Mobilité urbaine durable et accessibilité

OBJECTIF

Poursuivre l'élaboration de politiques de transport urbain durable afin de créer des villes plus équitables et plus vivables :

- ➡ **Gouvernance:** Soutien à l'élaboration de politiques nationales et locales de mobilité urbaine à faible émission de carbone.
- ➡ **Soutenir la réforme/l'amélioration du secteur informel** des transports publics et tirer parti de la numérisation pour améliorer l'efficacité des transports publics (systèmes de collecte des billets).
- ➡ **Soutien au renforcement institutionnel**, à la sensibilisation au leadership et au développement de nouvelles compétences dans le domaine de la mobilité urbaine.



Activités de communication et d'engagement des parties prenantes



- Site web du SSATP (www.ssatp.org)
- Publication des produits de connaissance et des rapports annuels du SSATP
- Communications pour les principaux événements de diffusion des connaissances, conférences et webinaires
- Communauté LinkedIn du SSATP
- SSATP Insider, une newsletter semestrielle
- Articles et blogs... et
- **l'assemblée générale annuelle !**

