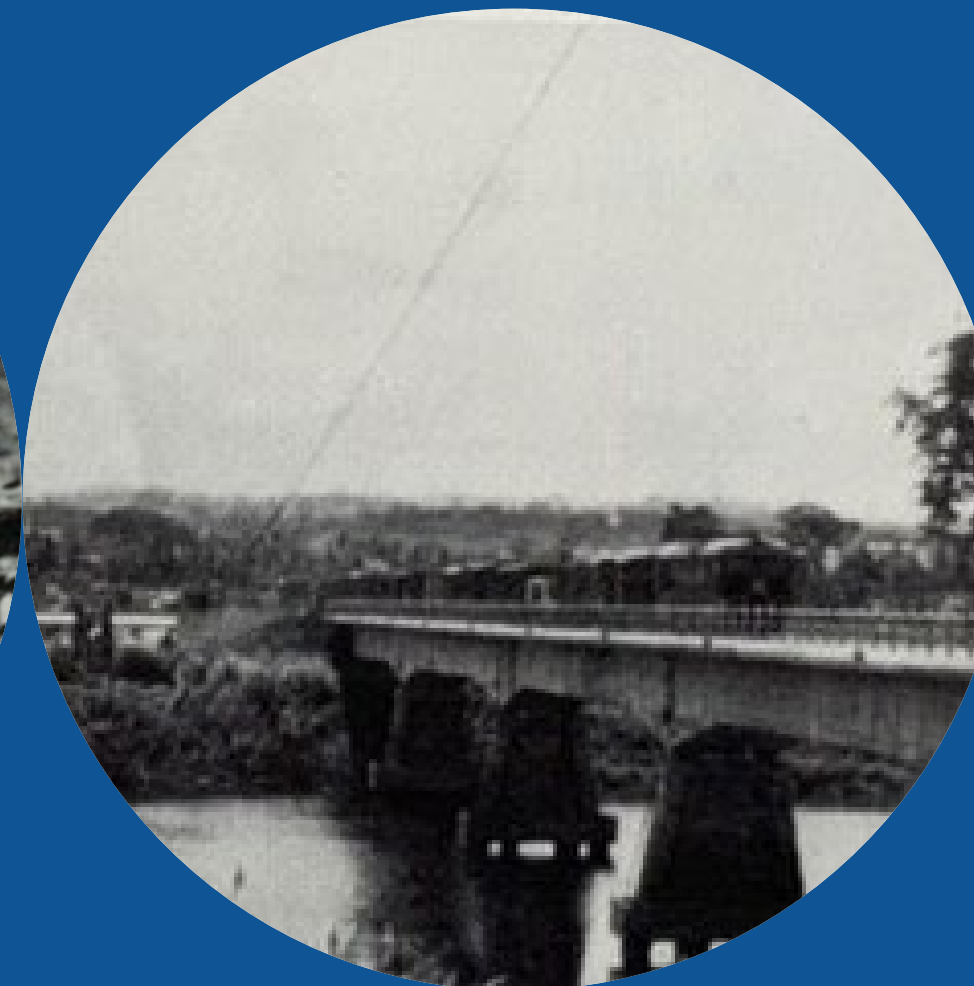


10e Séminaire International sur les Transports et la Recherche en Afrique Sub-Saharienne (SITRASS), Lomé, Togo | 10-12 septembre 2025

Évolution de la politique de l'UE dans le secteur des transports en Afrique



Sergio OLIETE JOSA

Chef d'Unité, Transport et développement urbain durables

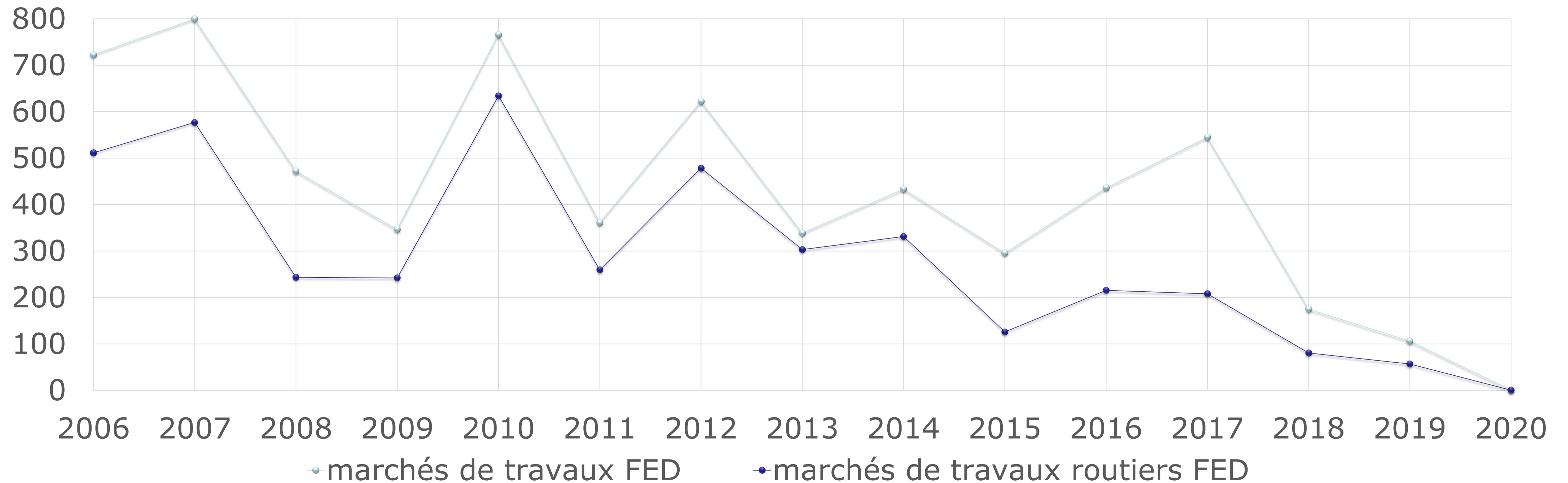
Commission européenne, Direction générale pour les Partenariats internationaux (DG INTPA)



Du 1^{er} FED au Global Gateway

	1959-1975	1975-2000	2000-2020	2020-present
Cadre de partenariat	Yaoundé I, II	Lomé I,II, III, IV	Cotonou	Samoa Union africaine
Instrument	1 ^{er} au 3 ^{ème} FED	4 ^{ème} au 8 ^{ème} FED	9 ^{ème} au 11 ^{ème} FED	Global Europe- NDICI
Paradigme	Marchés entreprises européennes	Subventions à l'infrastructure	Gouvernance Mixage don-prêt	Global Gateway (Secteur privé Benefice mutuel)
Secteurs	Routes Rail	Routes	Routes	Routes, Rail, Aviation, Maritime Mobilité urbaine
Mise en oeuvre	Dons Prêts	Dons, Assistance Technique (AT)	Dons, prêts, AT Appui budgétaire (AB)	Dons, prêts, garanties, AT, AB, dons/prêts sectoriels,...

Le déclin du modèle de projet classique en Afrique



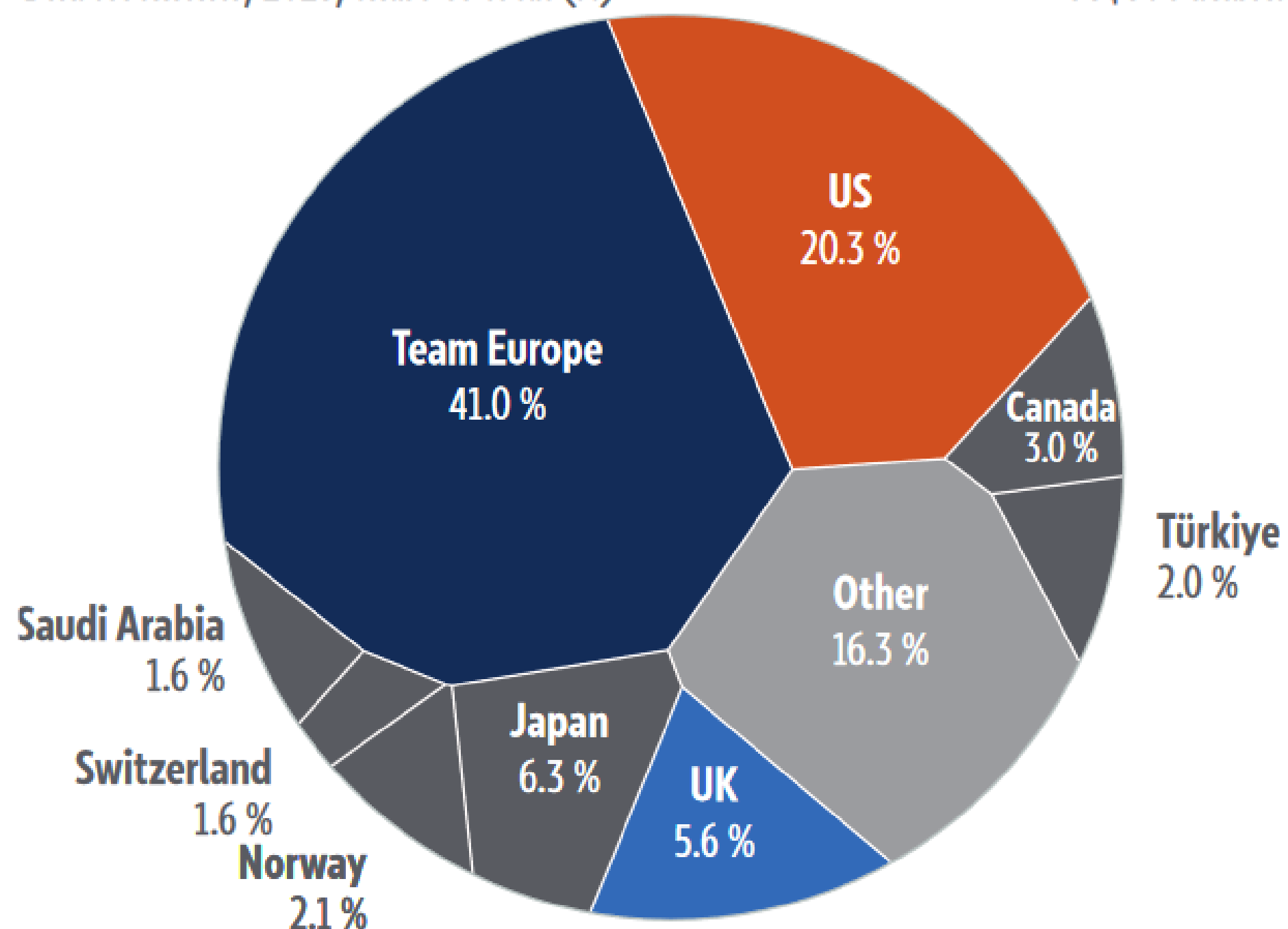


Global Gateway: un changement de paradigme

- ❖ *Pallier le déficit d'investissements* dans les infrastructures et soutenir une *transition durable et numérique* à l'échelle globale
- ❖ Combiner les *besoins des pays partenaires avec les intérêts stratégiques de l'UE* afin de redynamiser la position de l'UE dans un environnement très compétitif
- ❖ Une mise en oeuvre effectuée par la *Team Europe*: CE, BEI, BERD, ministères des EM, agences de développement et institutions financières de développement, agences crédit export, secteur privé.

Main donors of ODA worldwide

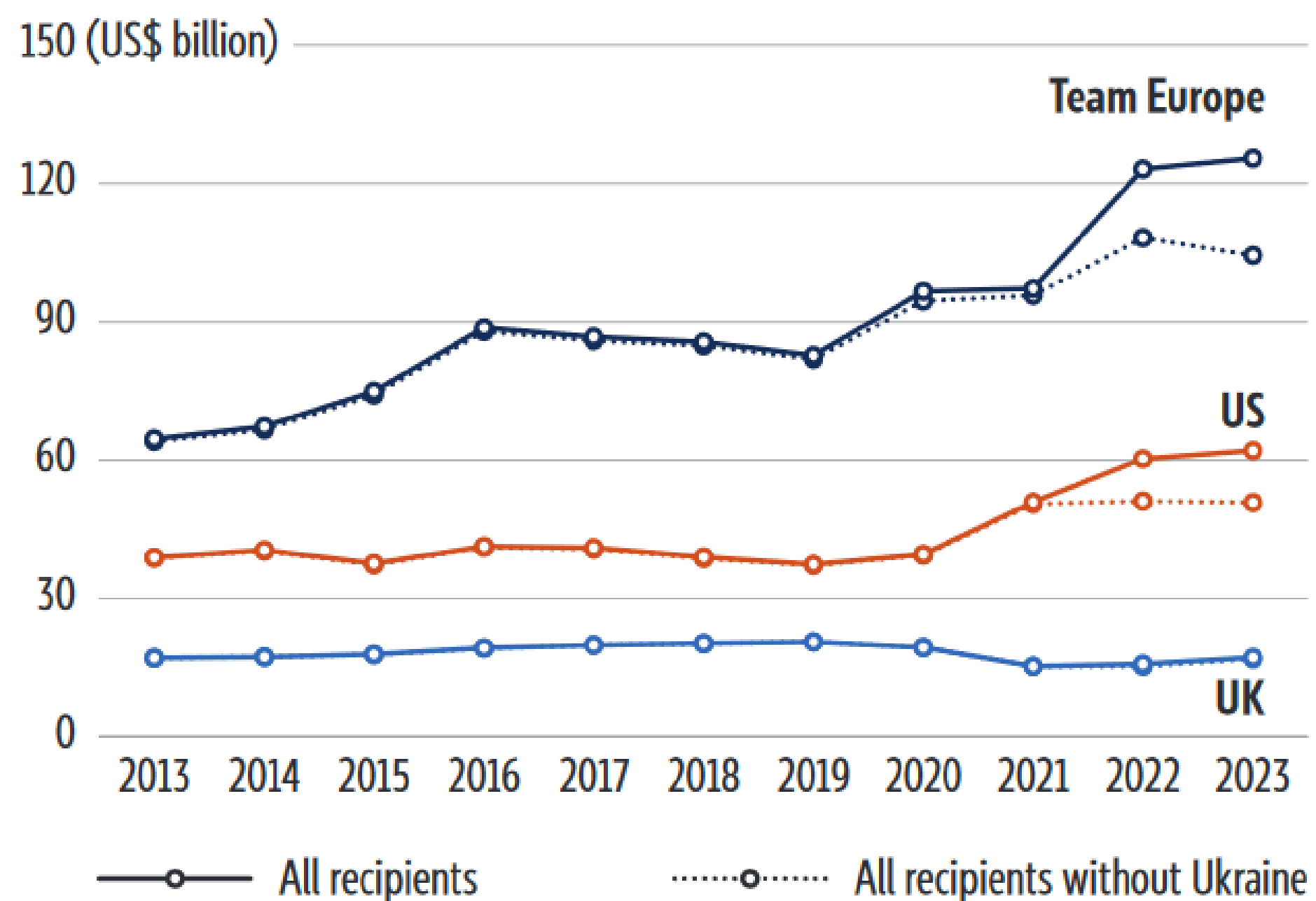
Disbursements, 2023, share of total (%)



In 2023, the top three donors – Team Europe, the US, and Japan – accounted for 67.6 % of total disbursements, with Team Europe alone contributing 41 %. The line graph (on the right) shows disbursement levels rising from 2013 to 2021.

Team Europe, US and UK ODA between 2013 and 2023

Disbursements, 2013–2023, constant prices, US\$ billion



The 2022 increase is due to additional funding after Russia's invasion of Ukraine. In 2023, total aid from all three donors grew, but when aid to Ukraine is excluded, the total from Team Europe (-4 %) and the US (-1 %) declined, while aid from the UK increased 10 %.



Déclinaison pour le transport en Afrique

Global Gateway: concentration des investissements dans un nombre limité de corridors prioritaires :

→ *Un impact plus élevé sur le développement et une différence dans la qualité de l'infrastructure fournie par l'UE;*

- **Green Deal/Pacte vert:** soutenir des Corridors plus propres et plus efficaces par la promotion de la multi-modalité et des ambitions climatiques:

→ *Une demande accrue de transport en Afrique associée à une réduction des impacts environnementaux et à une infrastructure résiliente au changement climatique.*

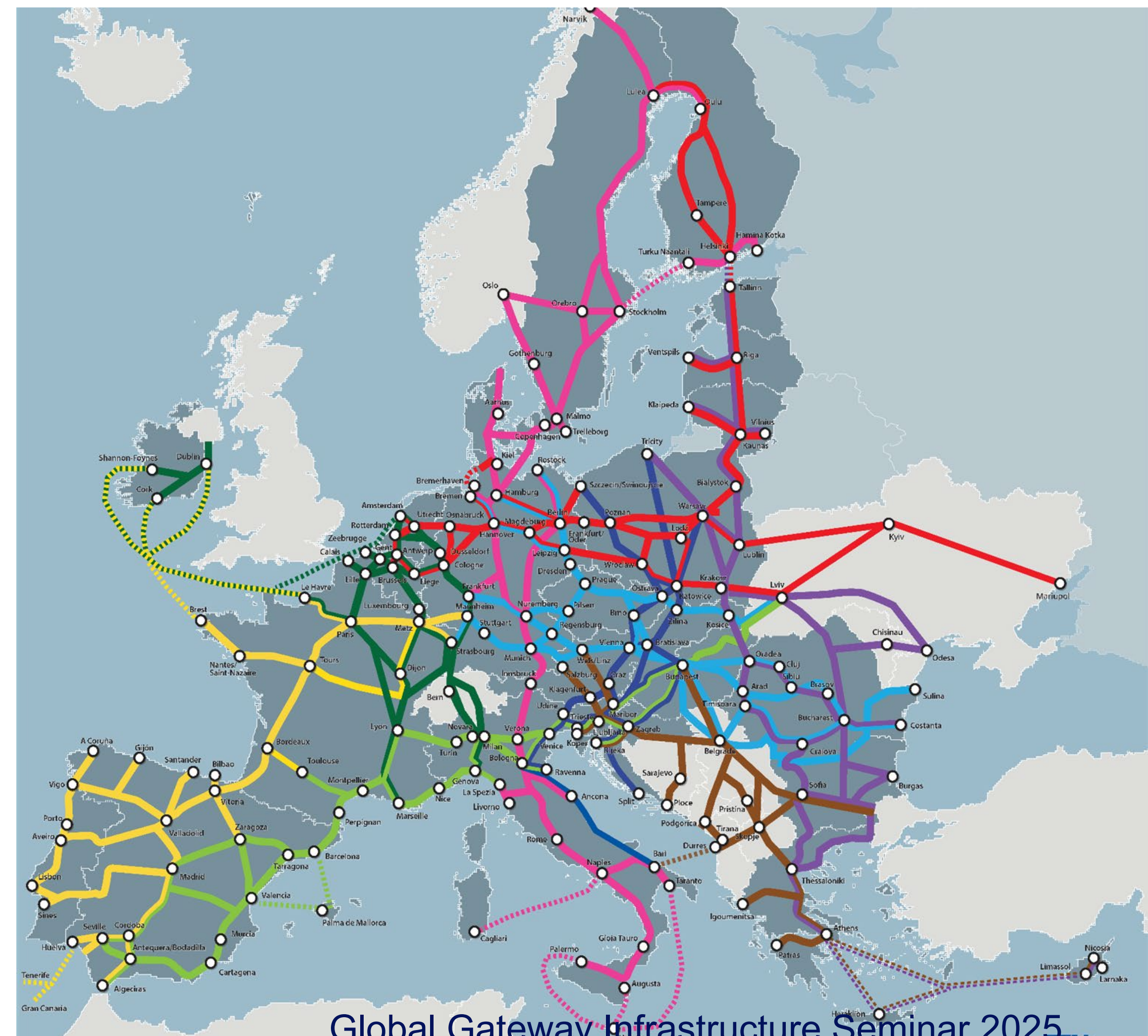
Une stratégie multimodale



Inspirés par le TEN-T

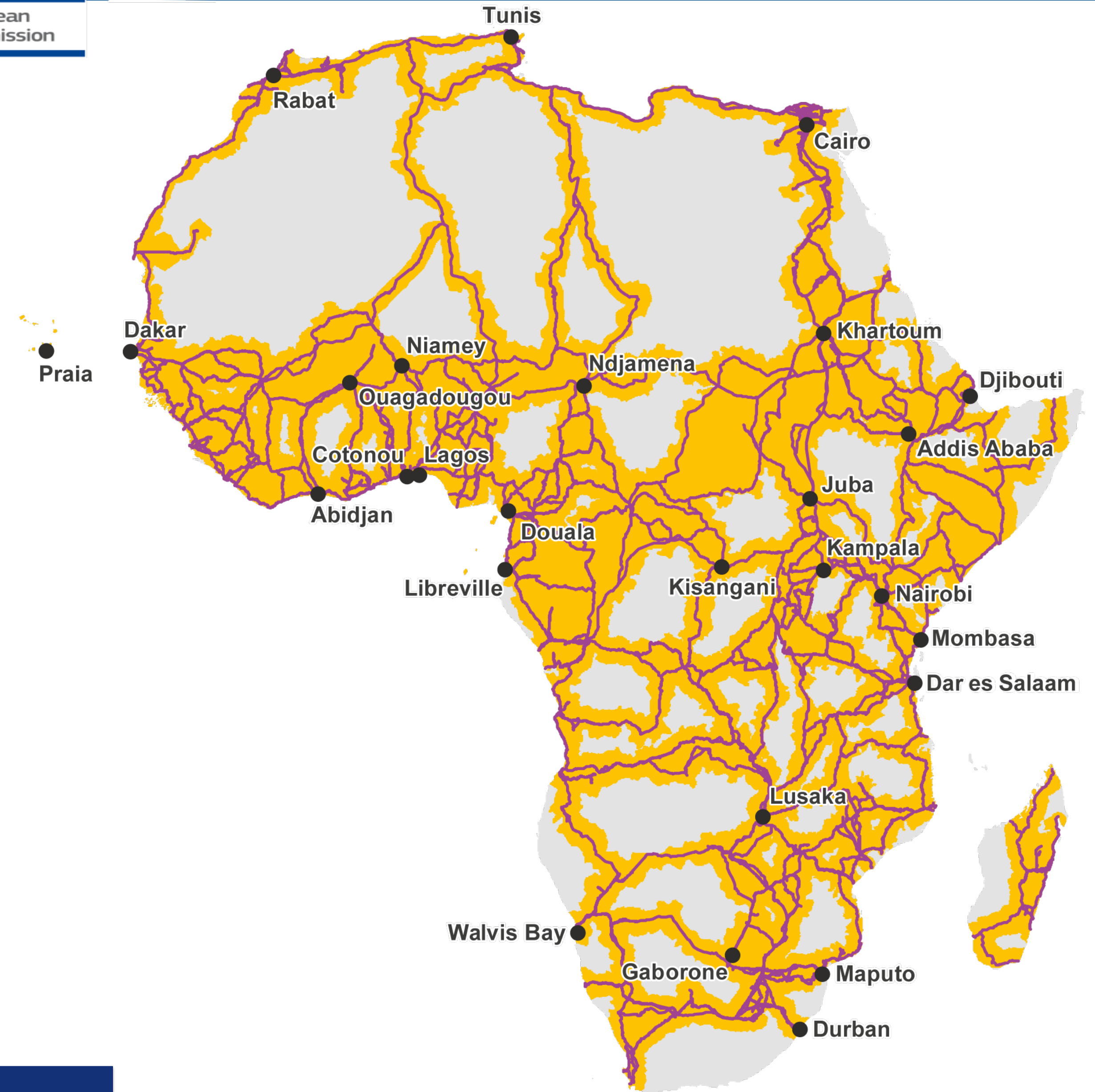
Chaque €1 investi dans le
TEN-T genere €4 de retour
économique

Concentrer les
investissements pour plus
d'impacts



55 corridors identifiés

- Sur la base de la *liste officielle* du PIDA et des plans directeurs des CER.
- Corridor comme *bande multimodale* : itinéraires alternatifs reliant deux villes
- Désignation : villes d'origine et de destination.
- Quelques changements de délimitation pour les rendre *comparables*
- 4 types de corridors : corridors économiques, corridors côtiers des systèmes de villes, corridors transrégionaux, corridors de connectivité Afrique-Europe.



Corridors prioritaires sélectionnés

1. Abidjan-Lagos

West Africa: Côte d'Ivoire, Ghana, Togo, Benin, Nigeria

2. Abidjan-Ouagadougou

West Africa: Côte d'Ivoire, Burkina Faso

3. Dakar-Abidjan

West Africa: Senegal, Gambia, Guinea-Bissau, Guinea, Sierra Leone, Liberia, Côte d'Ivoire, Cabo Verde

4. Cotonou-Niamey

West Africa: Benin, Niger

5. Libreville-Kribi-Douala-N'Djamena

Central Africa: Gabon, Equatorial Guinea, Cameroon, Chad, São Tomé and Príncipe

6. Douala-Kribi-Kampala

Central Africa: Cameroon, Central African Republic, Democratic Republic of the Congo, Uganda

7. Dar es Salaam-Nairobi-Addis Ababa-Berbera-Djibouti

East Africa: Tanzania, Kenya, Ethiopia, Somalia, Djibouti

8. Mombasa-Kisangani

East Africa: Kenya, Uganda, Rwanda, Democratic Republic of the Congo

9. Maputo-Gaborone-Walvis Bay

Southern Africa: Mozambique, South Africa, Eswatini, Botswana, Namibia

10. Durban-Lusaka

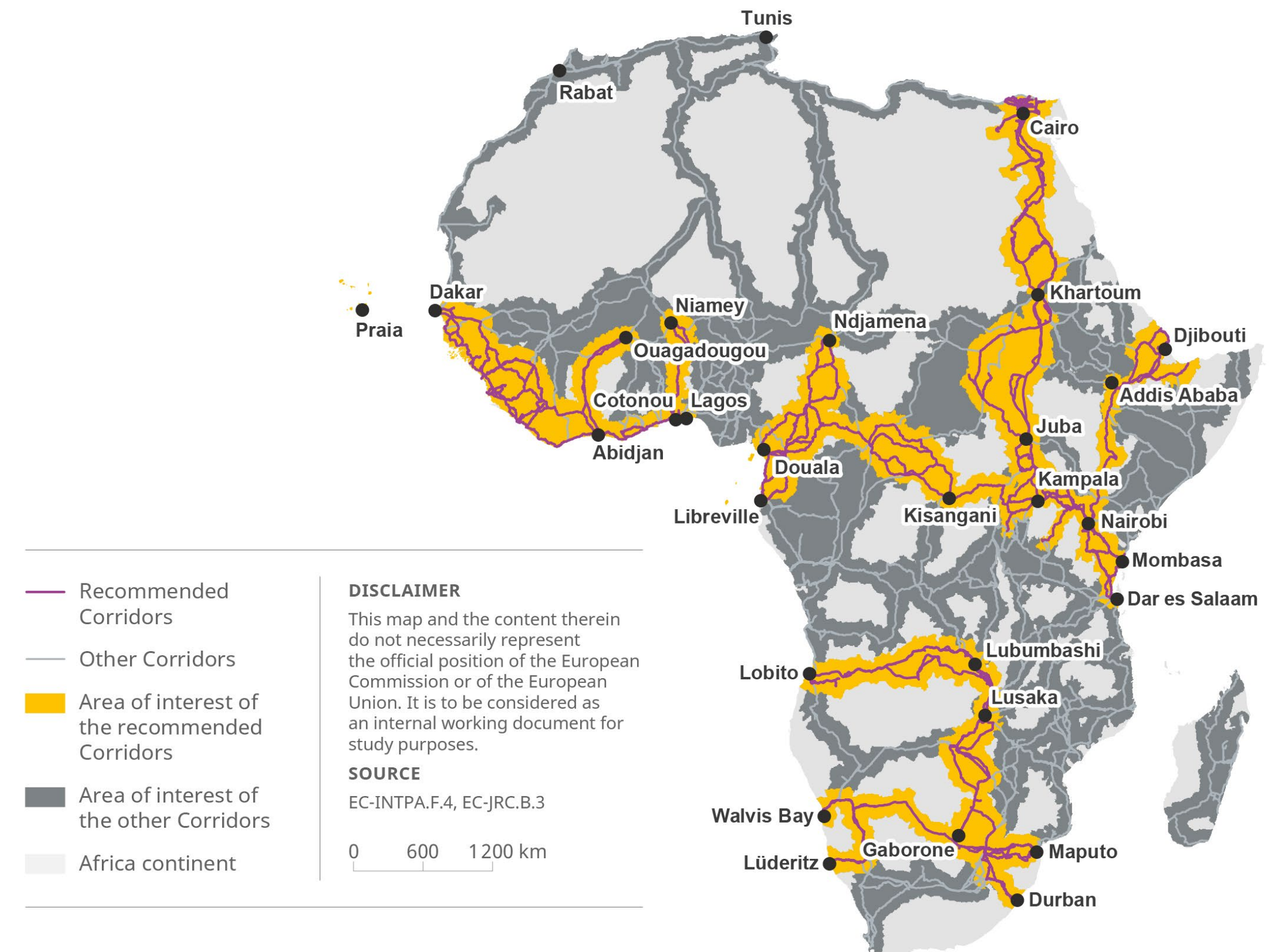
Southern Africa: South Africa, Botswana, Zimbabwe, Zambia

11. Cairo-Khartoum-Juba-Kampala

North and East Africa: Egypt, Sudan, South Sudan, Uganda

12. Lobito

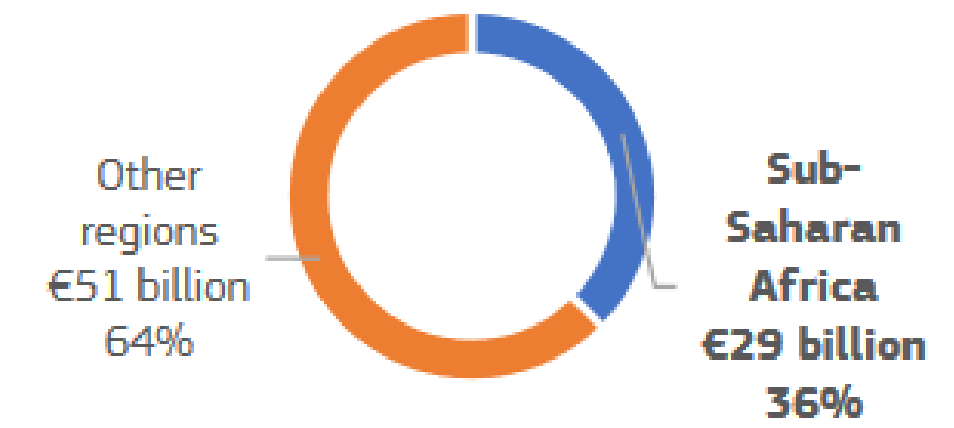
Zambia, DRC, Angola





NDICI

Neighbourhood, Development and International
Cooperation Instrument, 2021-2027: 79.6 bn EUR



Regional Multiannual Indicative Programme (MIP)
for Sub-Saharan Africa 10,2 bn EUR

National Multiannual Indicative Programmes
(MIPs)
Sub-Saharan countries

Priority Area 5 - Sustainable Growth and decent jobs
(covering transport, trade, PSD): 1830 M EUR

TRANSPORT and URBAN DEVELOPMENT :
> 700 M EUR

TRANSPORT: 1000 M EUR
1. Regional infrastructure for land,
air, and water transport
2. Regulatory frameworks

**TRADE
FACILITATION on
corridors:
205 M EUR**
Increased Intra-
African and Africa-
EU Trade

Examples:
1. Cotonou Port Durable
2. Dakar Mobilité durable
3. Mobilité Verte (MoVe) Yaoundé
4. Urban mobility programme Nairobi

Total EU grants allocated to Transport and trade: about **1,9 billion EUR**



ICAO



KENYA



FEASIBILITY STUDY ON THE USE OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS

ICAO-EUROPEAN UNION ASSISTANCE PROJECT:
CAPACITY BUILDING FOR CO₂ MITIGATION FROM INTERNATIONAL AVIATION

Global Gateway appui l'aviation durable en Afrique

*L'Union européenne soutient l'**OACI** et l'**AESA** dans le renforcement des capacités en matière de **réduction des émissions de CO₂** provenant de l'aviation internationale dans les régions Afrique.*

*Un accord de subvention visant à réaliser **10 études de faisabilité sur les carburants d'aviation durables (SAF)** avec l'OACI, ainsi que d'autres activités de renforcement des capacités de l'AESA, sont également soutenus.*

Conclusions

- Global Gateway est **un changement de paradigme**
- Ressources limitées : nécessité d'identifier **les investissements les plus stratégiques/efficaces**
- Exploiter le potentiel de soutien à l'UA sur la base de **l'expérience de l'UE en matière de RTE-T.**
- **Corridors et villes** : une partie de la même équation (par exemple, le nouveau règlement RTE-T, les "nœuds urbains")