** Forum sur les Politiques de Transport en Afrique**

**10 et 11 décembre, 2013**

*Ébauche de structure et thèmes à aborder*

**Pertinence des sujets proposés** : Comme il sera impossible de proposer un si grand nombre de sujets de discussion lors d'un événement de 2 jours seulement, nous avons besoin d'affiner cette liste en déterminant les sujets qui devraient être traités en priorité. Pour nous aider à y parvenir, nous vous prions de "classer" les sujets proposés sur une échelle de 0 à 4, en fonction de votre intérêt pour le sujet, son importance pour le développement des politiques de transport en Afrique et sa pertinence pour votre propre travail.

**0**: Ce sujet ne présente aucun intérêt pour moi, je ne pense pas qu'il devrait faire partie du programme.

**1**: Ce sujet présente un peu d'intérêt pour moi, mais constitue une faible priorité.

**2** : Je suis modérément intéressé.

**3** : Je suis intéressé par ce sujet, je crois qu'il devrait faire partie du programme.

**4**: Je suis très intéressé par ce sujet, qui constitue pour moi une priorité.

Sur le formulaire, vous avez la possibilité à côté de chaque thème proposé, d’émettre des **commentaires supplémentaires** si nécessaires (par exemple des suggestions pour affiner le sujet proposé, se concentrer sur un aspect particulier, présenter un exemple concret).

À la fin du document, vous trouverez un tableau où vous pourrez **suggérer d'autres sujets** qu’il vous semblerait important de discuter, mais ne figurent pas dans notre programme préliminaire.

Nous espérons également que vous serez prêt à partager vos expériences lors de ce forum. Merci de bien vouloir identifier dans vos suggestions les présentations que vous proposeriez de faire durant le forum.

En examinant le programme, *merci de garder à l'esprit les aspects suivants*, qui découlent des commentaires que nous avons reçus à l’issue de la Réunion Annuelle de l'an dernier :

* Le programme doit se concentrer sur des **discussions concrètes et pratiques** qui apporteront une réelle valeur aux participants; les participants se plaignent souvent que, malgré la qualité incontestable de la plupart des événements, les séances ont tendance à être trop académiques et abstraites, avec **très peu de conclusions qu'ils peuvent appliquer directement à leur travail**.
* Lorsque vous effectuez des suggestions pour de nouvelles sessions, veuillez-vous assurer que vos propositions offrent des possibilités de **discussion et d'échange entre tous les participants.**
* Toutes les sessions doivent être **liées aux priorités stratégiques du SSATP selon son plan de développement actuel**:
* Des politiques globales et des stratégies sectorielles des transports qui soient en faveur des pauvres et favorables à la croissance.
* Des dispositions institutionnelles et financières efficaces dans le secteur routier.
* Des mesures de facilitation du commerce pour une meilleure intégration régionale.

**1IER JOUR: GOUVERNANCE - PROJETS PHARES DU SSATP**

**LA GOUVERNANCE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN AFRIQUE**

La question de la gouvernance dans le secteur des transports en Afrique sera étudiée sous trois angles différents:

***Les i*n*stitutions***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Titre de la session*** | ***Description*** | ***Comment classeriez-vous la séance? (Importance / pertinence du sujet)*** | | | | | ***Commentaires supplémentaires*** |
| **0** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Travaux d'analyse de la Commission Européenne : «Evaluation de la gouvernance dans le secteur des transports"** | 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. |  |  |  |  |  |  |
| ***Etude du SSATP*** ***Indicateurs de gouvernance dans le secteur des transports pour l'Afrique sub-saharienne*** | 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. |  |  |  |  |  |  |

***Mise en œuvre***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Titre de la session*** | ***Description*** | ***Comment classeriez-vous la séance? (Importance / pertinence du sujet)*** | | | | | ***Commentaires supplémentaires*** |
| **0** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Exploiter le potentiel de la gestion électronique des achats (« e-procurement »).** | La session comprendra une présentation du *Guide de référence de la gestion électronique des achats*, la présentation de quelques exemples de projets de transport de la Banque mondiale qui ont eu recours à la gestion électronique des marchés publics, en offrant un point de vue sur la façon dont celle-ci peut contribuer à la transparence et l'efficacité des projets de transport en Afrique.  La gestion électronique des achats, ou e-procurement (e-GP), est l'acquisition de biens, travaux et services par le biais des technologies de l'information basées sur internet. Son utilisation se développe actuellement dans le monde entier et offre la possibilité de conduire une réforme des marchés, accroître la concurrence et promouvoir l'intégrité au sein des marchés publics. Lorsqu'elle est correctement conçue, elle peut réduire considérablement les coûts, faciliter l'accessibilité de l'information et réduire les possibilités de corruption. |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Améliorer transparence et responsabilisation : pour des projets de transport plus rentables.** | Cette session se penchera sur les moyens novateurs de lutte contre la corruption et de renforcement de la responsabilité, dans le but d’améliorer la gestion des coûts et la transparence des projets de transport. Deux exemples peuvent être envisagés: | | | | | | |
| **Rapport d’étude de référence CoST en Zambie**: L’initiative pour la Transparence du secteur de la construction (CoST) vise à renforcer la transparence et la responsabilisation des entités adjudicatrices et des entreprises de construction impliquées dans des projets de construction du secteur public. CoST a élaboré un ensemble d'indicateurs de base en matière de statistiques d'appel d'offres, de disponibilité publique de l'information relative aux projets, de durée des projets et de coût pour évaluer le degré de transparence des projets de construction dans les différents pays, et ainsi de permettre des comparaisons entre pays. Le rapport de référence pour l'initiative CoST en Zambie pourrait être utilisé à titre d‘exemple. |  |  |  |  |  |  |
| **Nouvel ensemble de données sur les contrats de travaux routiers des projets financés par la Banque mondiale (BM) en Afrique sub-saharienne**: Cette nouvelle base de données est destinée à établir un cadre pour permettre des comparaisons entre pays concernant les procédures de passation de marché et la mise en œuvre des contrats de travaux routiers dans les projets financés par la BM, à développer un ensemble d'indicateurs d’alertes sur la base de critères quantifiables pour reconnaître et suivre les risques de corruption dans le secteur routier, et faciliter une mesure de la performance des contrats de travaux routiers dans les projets financés par la BM**.** |  |  |  |  |  |  |

***Législation et régulation***

Une législation raisonnable et une réglementation efficace sont des éléments essentiels pour assurer une bonne gouvernance. Il existe d'innombrables exemples de législations / réglementations qui génèrent des impacts négatifs, ou des instances de bonne législation qui deviennent inutiles à cause d'une mauvaise application. La session se penchera sur un certain nombre de cas pour étudier les moyens d'améliorer la législation et de la réglementation dans le secteur des transports ainsi que leur mise en œuvre:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Titre de la session*** | ***Description*** | ***Comment classeriez-vous la séance? (Importance / pertinence du sujet)*** | | | | | ***Commentaires supplémentaires*** |
| **0** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Eléments de sécurité routière** | Plaidoyer pour l’application de la législation relative à la sécurité routière, par exemple, la limitation de la vitesse et de l’alcoolémie, les règles relatives au port du casque et des ceintures de sécurité, qui sont actuellement obligatoires mais peu appliquées. |  |  |  |  |  |  |
| **Revue QuARTA (Analyse quantitative des accords de transport routier)** des accords bilatéraux de transport et de facilitation du transit. | Cette analyse identifie les caractéristiques définissant les spécificités des accords régionaux de transport routier et les implications qu'ils peuvent induire sur l'intégration du marché. Elle est destinée à guider les pays dans leurs efforts pour réformer leurs secteurs des transports routiers. |  |  |  |  |  |  |
| **Conventions de l'ONU sur la facilitation** | Plaidoyer pour l'adoption et l'utilisation des conventions de l'ONU en tant que modèles pour faciliter le transit et le commerce au niveau régional. |  |  |  |  |  |  |
| **Harmonisation des normes et standards pour le réseau routier transafricain** | Diffusion de l'accord intergouvernemental établi par la Commission de l'Union africaine, qui sera présenté pour approbation à la prochaine Conférence des ministres africains des Transports. |  |  |  |  |  |  |

**LE FER DE LANCE DU DEVELOPPEMENT DE POLITIQUES DE TRANSPORT EN AFRIQUE - APERÇU DES PROJETS PHARES DU SSATP**

| ***Titre de la session*** | ***Description*** | ***Comment classeriez-vous la séance? (Importance / pertinence du sujet)*** | | | | | ***Commentaires supplémentaires*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **0** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Présentation de la publication du SSATP : *La facilitation du transport et du commerce***  ***en Afrique - une revue des instruments juridiques internationaux: traités, conventions, protocoles, décisions, directives*.** | Cette publication est le deuxième inventaire du cadre juridique du commerce et du transport en Afrique, après une première édition publiée en 2004. En se concentrant sur l'ensemble du continent plutôt que l'Afrique sub-saharienne seulement, ce document met l'accent sur le rôle des instruments juridiques en matière de facilitation des échanges commerciaux au sein des sous-régions africaines, permettant ainsi une meilleure intégration économique régionale. Cette deuxième édition énumère environ 140 conventions et accords (y compris dans le secteur du transport aérien) ce qui traduit le développement considérable de la coopération entre les pays africains au cours de la dernière décennie. |  |  |  |  |  |  |
| **Evaluation des performances des politiques de transport en Afrique sub-saharienne.** | Cette publication vise à évaluer la performance de plusieurs politiques du secteur des transports, des stratégies et des initiatives menées en Afrique sub-saharienne, avec le soutien des partenaires au développement. Elle se concentre sur l'évaluation de la performance des politiques et des progrès en ce qui concerne 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. |  |  |  |  |  |  |
| **Examen du SSATP des partenariats public-privé (PPP) dans le secteur routier** | 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. |  |  |  |  |  |  |
| **ASANRA (Association des agences routières nationales d’Afrique austral) : auto-évaluation et évaluation par les pairs.** | L’Association des agences routières nationales d’Afrique australe (ASANRA) effectue une étude comparative par les pairs sur les Pratiques de gestion du patrimoine routier dans les pays de la Communauté de développement de l’Afrique australe (SADC). L'objectif est de permettre aux pays participants de traduire les résultats de cette étude dans des stratégies et des plans d'action pour améliorer la gestion de la route et le suivi de la performance dans leur pays. |  |  |  |  |  |  |
| **Travail du SSATP pour le 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 5 pays qui avaient déjà été impliqués dans l’Initiative du SSATP sur les indicateurs de transport. Cela a conduit à une série de recommandations dans chaque pays étudié et a également fourni des informations pour élaborer des directives pour la conception et la mise en place de Systèmes de gestion des données du secteur des transports (TSDMS). |  |  |  |  |  |  |
| **Etude du SSATP sur la promotion de l'adoption de bonnes politiques et pratiques dans le secteur du transport rural en Afrique sub-saharienne** | Cette étude encourage la mise en place de bonnes politiques, stratégies et pratiques opérationnelles dans le secteur du transport rural. Les deux activités principales consistent à mettre à jour le Matériel de formation en transport rural (RTTM) et l'élaboration d'une Stratégie de Renforcement des Capacités; et l’application pilote du document de travail No. 93 du SSATP : *Transport Rural: Améliorer sa contribution à la croissance rurale et à la réduction de la pauvreté en Afrique sub-saharienne*, dans deux pays d'Afrique sub-saharienne (Ouganda et Nigeria) |  |  |  |  |  |  |
| **Transport ferroviaire en Afrique** | *2 ressources:* | | | | | | |
| * Document de travail No. 94 du SSATP sur le transport ferroviaire: évaluer l'état du secteur ferroviaire en Afrique et fournir un cadre pour l'amélioration de la performance du secteur des chemins de fer en Afrique sub-saharienne. |  |  |  |  |  |  |
| * Les chemins de fer de l'Afrique sub-saharienne: un outil d'intégration régionale efficace? Une présentation de la Société Financière Internationale. |  |  |  |  |  |  |
| **Mise en œuvre des engagements du gouvernement ougandais sur les politiques de l'égalité homme/femme dans le secteur routier** | Cette activité a passé en revue l'expérience du secteur routier dans l'intégration des questions d’égalité homme/femme, en évaluant la mesure dans laquelle elles ont été adressées lors de la formulation des politiques du secteur des transports, de la planification, de la budgétisation, de l’exécution, du suivi des performances et de l’évaluation des impacts. L’objectif est également de documenter les leçons apprises, notamment les possibilités et les contraintes, ainsi que les bonnes pratiques dans la promotion de l'égalité des genres et de l'autonomisation des femmes dans le secteur routier. |  |  |  |  |  |  |
| **Directives des Observatoires des corridors de transport** | Les Observatoires des corridors de transport prévoient des mécanismes pour générer des informations factuelles sur les performances du corridor à l’aide d’indicateurs de base. Ces directives fournissent un cadre pour le suivi de la performance des corridors et examinent plusieurs méthodes pour recueillir les données nécessaires. |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Enquêtes transfrontalières** | Des enquêtes sur trois postes frontières (Malaba, Busia et Gatuna / Katuna) ont fourni une occasion unique de mesurer les améliorations spectaculaires qui ont suivi des décisions politiques prises par les gouvernements du Kenya et de l'Ouganda pour faciliter les mouvements transfrontaliers. Des leçons importantes ont également été tirées sur les paramètres nécessaires à la réussite des programmes d'amélioration des passages aux frontières. Voire le Document de travail No. 96 du SSATP, *Suivi et évaluation* *des Passages aux Frontières le long du Corridor Nord*. |  |  |  |  |  |  |
| **Outils de gestion du commerce et des transports le long des corridors** | Ces outils sont conçus pour aider les gestionnaires de projets à surmonter les défis apparents auxquels ils sont confrontés lors de la conception de projets de corridors. Ils proposent une approche globale pour effectuer un diagnostic des corridors, évaluer leur performance et leur gestion, améliorer les opérations et évaluer les impacts. Ils sont conçus pour les agences publiques nationales et internationales et les acteurs du secteur privé concernés. |  |  |  |  |  |  |
| **Étude sur les coûts de logistique des corridors de transport en Afrique centrale et occidentale** | L'objectif est de permettre aux communautés économiques régionales (CER) et aux différents pays de formuler des politiques qui se traduisent par une réduction des coûts de transaction le long des principaux corridors de l'Afrique occidentale et centrale. L'étude vise à déterminer les composantes des coûts totaux de logistique, en prenant en compte les coûts invisibles, et d'analyser les liens entre les différentes stratégies de facilitation et de leur impact possible sur ces coûts. |  |  |  |  |  |  |
| **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. Les autorités de corridors en Afrique de l'Est ont demandé au SSATP d’appliquer son expertise à l'organisation d'enquêtes, afin que la capacité locale pour produire de l’information sur l’industrie des transports puisse se construire à travers un partenariat impliquant les autorités des corridors, les associations nationales de transport routier et les établissements universitaires. Ces enquêtes ont été menées au Kenya, en Tanzanie et au Rwanda et donnent un aperçu de l'industrie des poids lourds en Afrique de l'Est. |  |  |  |  |  |  |
| **Soutien à la Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui-Sangha (CICOS) pour la création de l'Observatoire du fleuve Congo** | Des barrières non-physiques entravent la circulation le long du corridor Brazzaville - Kinshasa - Bangui - Kisangani, en raison de nombreux points de contrôle, taxes et frais illégaux, qui entraînent un gaspillage considérable de temps et d'argent. L'étude fournit les bases à la création d'un Observatoire des barrières non-physiques et des mauvaises pratiques pour remédier à cette situation. La tâche principale de cette entité dirigée par CICOS sera de collecter et de traiter les données du corridor afin de façonner jusqu'à 25 indicateurs qui seront utiles en termes de prise de décision et de mise en œuvre. |  |  |  |  |  |  |

**2EME JOUR: LE FACTEUR DE DURABILITE - VERS DES TRANSPORTS PROPRES ET SURS POUR LES PAYS AFRICAINS**

**Forum Africain pour un Transport Ecologiquement Durable** 2014 (EST- Afrique)

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Titre de la session*** | ***Description*** | ***Comment classeriez-vous la séance? (Importance / pertinence du sujet)*** | | | | | ***Commentaires supplémentaires*** |
| **0** | **1** | **2** | **3** | **4** |
| **Forum Africain pour un Transport Ecologiquement Durable 2014** | (EST-Africa): Cette session présentera le Forum Africain pour un Transport EcologiquementDurable (EST-Afrique), dont la première édition sera organisée par le SSATP en partenariat avec les agences des Nations Unies en 2014. L'EST-Afrique est une occasion unique pour les principaux intervenants sur le continent africain de discuter de l'importance et des avantages des politiques du transport durable, afin d'explorer des moyens de concilier la croissance économique et les considérations environnementales, et de permettre une plus grande adaptation au changement climatique. |  |  |  |  |  |  |

***Atténuation et adaptation au changement climatique***

| ***Titre de la session*** | ***Description*** | ***Comment classeriez-vous la séance? (Importance / pertinence du sujet)*** | | | | | | | | | ***Commentaires supplémentaires*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **0** | **1** | | **2** | | **3** | | **4** | |
| **Initiative mondiale sur l'économie des carburants (GEFI)** | GEFI aide les pays à adopter des normes efficaces d'économie de carburant et des politiques adaptées à leurs besoins, mène des recherches sur les potentiels d'économie de carburant par pays et par région, et travaille avec de multiples parties prenantes (gouvernements, fabricants de véhicules, etc.) afin de promouvoir un agenda plus proactif pour l'économie de l’énergie. En Afrique, GEFI se concentre plus particulièrement sur les restrictions à l'importation et les taxes sur les carburants. Il est soutenu par des partenaires tels que le Fond Mondial pour l'Environnement (GEF), le Forum International du Transport (ITF), la Fondation FIA et le PNUE. |  |  | |  | |  | |  | |  |
| **Adaptation au changement climatique** | La question de l’adaptation au changement climatique est essentielle pour élaborer des politiques de transport durable raisonnables et complètes. Par conséquent, une partie importante de la journée 2 sera consacrée à l'introduction avec succès de projets innovants liés à la résilience et à l’adaptation au changement climatique dans le secteur des transports. Les exemples suivants sont proposés: | | | | | | | | | | |
| **Étude de la Banque mondiale et du Fond nordique de développement sur la vulnérabilité des infrastructures africaines:** La Banque mondiale et le Fonds nordique de développement ont cofinancé l’étude *Répondre à la vulnérabilité des infrastructures africaines*, qui s'appuiera sur le Diagnostic des infrastructures nationales en Afrique (AICD) tout en élargissant sa portée, et en se concentrant plus particulièrement sur la résilience au changement climatique. En particulier, l'étude vise à fournir des outils pour quantifier de manière systématique les répercussions des coûts potentiels du changement climatique sur les infrastructures, et mettre en évidence les implications stratégiques du changement climatique pour la prise de décision dans le secteur des infrastructures. |  | |  | |  | |  | |  |  |
| **Banque mondiale / Fonds nordique de développement sur le Projet d'appui au transport et à la mobilité urbaine au Sénégal– Intégrer l’adaptation au changement climatique au secteur des transports:** Le Fonds nordique de développement travaille en partenariat avec la Banque mondiale sur le Projet d'appui au transport et à la mobilité urbaine au Sénégal. L'objectif principal de l'intervention du Fonds nordique est d'intégrer une dimension d’adaptation au changement climatique dans le projet financé par la Banque mondiale, et de développer les capacités des parties prenantes au Sénégal à intégrer la composante climat dans la planification des infrastructures routières, leur conception et leur maintenance. |  | |  | |  | |  | |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Présentation du **nouveau rapport phare de la Banque mondiale:** ***Prendre le bon virage : assurer le développement grâce à un secteur des transports économe en carbone* et les applications potentielles dans le contexte africain**: Ce rapport phare souligne le fait que les pays en développement doivent effectuer dès maintenant une transition vers un secteur des transports à faible émission de carbone afin d’éviter de s'enfermer dans un avenir intenable et coûteux. Il décrit la façon dont les décideurs et les acteurs du développement peuvent combiner des politiques visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre grâce à des réformes plus larges du secteur visant à réduire la pollution locale de l'air, les risques pour la sécurité routière et la congestion - générant ainsi de nouvelles ressources fiscales pour aider à financer la transition vers une mobilité à faible émission de carbone. La session permettra de réfléchir aux moyens d'intégrer les orientations stratégiques décrites dans le rapport au sein des cadres d'évaluation des politiques et des projets dans les pays africains. |  |  |  |  |  |  |

***Création d'un environnement adéquat pour rendre les routes plus sûres en Afrique***

Les présentations et les discussions sur ce sujet insisteront sur l'importance d'aborder la sécurité routière comme une question de santé publique multisectorielle.

| ***Titre de la session*** | ***Description*** | ***Comment classeriez-vous la séance? (Importance / pertinence du sujet)*** | | | | | ***Commentaires supplémentaires*** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***0*** | ***1*** | ***2*** | ***3*** | ***4*** |
| **Directives du SSATP pour intégrer la sécurité routière le long des corridors routiers de commerce régional** | Les Investissements de sécurité routière sur les corridors de commerce régional (RTRCs) 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 importants, et sont particulièrement favorables à des interventions ciblées. Ce document de travail du SSATP est destiné à servir de guide pour l'intégration de la sécurité routière dans les programmes d'investissement des corridors de commerce régional, et de fournir des recommandations pratiques sur la façon d'identifier, de préparer et de mettre en œuvre des projets efficaces de sécurité routière, basées sur l'expérience mondiale des meilleures pratiques. |  |  |  |  |  |  |
| **Initiatives de sécurité routière sur le corridor Abidjan-Lagos** | L'Agence des routes du Ghana a commandé une évaluation détaillée des risques pour la sécurité routière le long du corridor Abidjan-Lagos, pour recommander des solutions rapides et efficaces qui pourraient diminuer l'incidence des accidents de la route dans le court terme, et pour améliorer à long terme la sécurité routière et pour proposer de nouvelles normes architecturales et d'ingénierie lors de la construction des futures routes. |  |  |  |  |  |  |
| **Accroître la sécurité routière pour le fret commercial en Tanzanie et le long du couloir central** | Le SSATP publiera bientôt une étude sur l'amélioration de la sécurité routière pour le fret commercial en Tanzanie et le long du corridor central (pour la partie Tanzanie, Rwanda et Burundi). L'étude porte principalement sur une meilleure coopération entre les opérateurs de transport routier et les pouvoirs publics, l'amélioration des qualifications des chauffeurs routiers, la promotion de la diffusion des bonnes pratiques entre les opérateurs de transport et leur personnel, et la diminution des risques engendrés par le changement du sens de circulation entre les différents pays desservis par corridor central. |  |  |  |  |  |  |
| **Stratégie de sécurité routière du Sénégal** | Le Sénégal offre un exemple intéressant en termes de politique proactive et ambitieuse dans le domaine de la sécurité routière en Afrique. L'an dernier, le gouvernement sénégalais a adopté une «matrice des actions et des mesures prioritaires de sécurité routière" complète et structurée autour de 9 priorités stratégiques. La matrice vise à réduire le nombre global de décès et de blessés graves sur les routes du pays de 35% d'ici 10 ans. Au cours de cette session, les principales parties concernées pourront partager des informations sur la mise en œuvre du projet, les résultats préliminaires, les prochaines étapes, et donner leurs avis sur la possibilité de reproduire ce type de stratégie de sécurité routière dans d’autres pays africains. |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Intervention de sécurisation de corridor en Zambie** | La Banque mondiale et le SSATP mènent une intervention pilote de sécurisation du corridor sur la route Lusaka-Kabwe en Zambie, comme une tentative de répondre à la détérioration de la situation de la sécurité routière dans le pays. L'intervention engage une variété d'intervenants (agences gouvernementales nationales et locales, police zambienne, Société de la Croix-Rouge, etc.) et couvre des domaines tels que l'ingénierie de la sécurité, la police de la circulation, la sensibilisation du public, tout en accordant une attention particulière aux services de réponse aux accidents. |  |  |  |  |  |  |
| **Présentation des projets de l’iRap** | Le Programme international d'évaluation des routes (iRap) est une association qui travaille dans le secteur de la sécurité routière et fait partie de l’initiative de collaboration sur la sécurité routière des Nations Unies. Les principales activités de l’association comprennent l'inspection des routes à haut risque et le développement d’une notation des risques et de plans d'investissement pour des routes plus sûres, la formation et le renforcement des capacités, et le suivi de la performance des pays partenaires en matière de sécurité routière. L’iRap partagera son expérience opérationnelle dans six pays africains (Egypte, Kenya, Nigeria, Afrique du Sud, Tanzanie et Ouganda). |  |  |  |  |  |  |

**Suggestions de sessions supplémentaires (facultatif):**

Merci d‘indiquer ci-dessous d'autres suggestions de séances supplémentaires. Assurez-vous d'inclure une brève description du sujet proposé et d’expliquer son importance / sa pertinence pour les questions actuelles des politiques de transport en Afrique.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | ***Titre et description de la session suggérée*** | ***Argumentaire: pourquoi ce sujet est-il important / pertinent pour les questions actuelles des politiques de transport en Afrique?*** | ***Souhaitez-vous faire une présentation sur ce sujet ?*** |
| **1.** |  |  |  |
| **2.** |  |  |  |
| **3.** |  |  |  |

***Participation***

Merci de bien vouloir nous indiquer combien de représentants de votre institution / organisation vous souhaitez voire participer au Forum. **Le premier Forum sur les Politiques de Transport en Afrique** sera ouvert à tous les participants intéressés. Seuls ceux parrainés pour participer à la journée de la Réunion Annuelle du SSATP, qui suivra le forum, seront parrainés pour participer au forum. La **Réunion Annuelle du SSATP** sera seulement ouverte aux partenaires du SSATP et aux parties prenantes désignées par les gouvernements, les institutions africaines, les communautés économiques régionales, le secteur privé et les partenaires pour le développement.

Nombre de participants: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_