

FOCUS

Cadre d'intervention sectoriel

MOBILITE ET TRANSPORTS



#MondeEnCommun



Novembre 2018

Photo de couverture : Dacca, Bangladesh / AFD

CADRE D'INTERVENTION SECTORIEL MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Première partie : enjeux et finalités sectorielles

I. LA MOBILITE, MOTEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE	8
A. La mobilité des biens et des personnes, au cœur des Objectifs de Développement Durable (ODD)	9
B. La mobilité, un levier majeur dans la lutte contre le changement climatique	10
C. La mobilité, au seuil de révolutions technologiques, numériques et sociétales	12
II. L'ENGAGEMENT FRANÇAIS EN FAVEUR DE LA MOBILITE DURABLE DANS LE MONDE	14
A. Un agenda international qui s'affirme	14
B. La mobilité, vecteur d'influence institutionnelle et économique française et européenne	15
C. Les engagements financiers du Groupe AFD dans le secteur de la mobilité et des transports	15
III. LES FINALITES DES INTERVENTIONS DU GROUPE AFD DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS	17
A. Quatre finalités pour bâtir des systèmes de mobilité durables pour tous	18
1. Des systèmes de mobilité inclusifs	19
2. Des systèmes de mobilité verts et sobres en carbone	19
3. Des systèmes de mobilité performants, efficaces et pérennes	21
4. Des systèmes de mobilité sûrs pour tous	22
B. Trois leviers d'accélération transversaux	23
1. Encourager les innovations technologiques et numériques dans la mobilité	23
2. Mobiliser efficacement le secteur privé avec un partage équilibré des risques	25
3. Promouvoir une AFD partenariale avec les acteurs français, européens et internationaux	27

Deuxième partie : déclinaisons opérationnelles

IV. DECLINAISONS OPERATIONNELLES AUX DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES	30
A. A l'échelle urbaine, promouvoir des villes durables et inclusives	31
1. Les enjeux – Agir sur des systèmes de mobilité urbaine en pleine transformation	31
2. Les axes d'intervention de l'AFD pour la mobilité urbaine	33
B. A l'échelle nationale, développer le potentiel économique et social des territoires	44
1. Les enjeux – Connecter les capitales nationales, les capitales régionales et les zones rurales	44
2. Les axes d'intervention de l'AFD pour la connectivité nationale	47
C. A l'échelle internationale, intégrer les économies aux échanges mondiaux	55
1. Les enjeux – Mettre à niveau les infrastructures et équipements pour accompagner une croissance soutenable des échanges	55
2. Les axes d'intervention de l'AFD pour le transport international	57
V. CADRE DE REDEVABILITÉ DU CIS	64

Glossaire

66

SYNTHESE

La mobilité des personnes et des biens est l'une des conditions essentielles pour l'atteinte des objectifs du développement durable (ODD) : elle est en effet indispensable pour l'accès des personnes à l'emploi et aux services essentiels (santé, éducation) ; pour le fonctionnement efficace et soutenable d'une économie productive ; et pour que les villes restent efficaces, respirables et « vivables ».

L'une des caractéristiques du secteur de la mobilité est qu'il résulte des choix individuels d'une multitude d'acteurs économiques libres, qui évoluent au sein d'un « système de mobilité » combinant des infrastructures, des services associés et un cadre réglementaire. C'est donc sur l'ensemble de ces leviers qu'il convient aujourd'hui d'agir, pour que les systèmes de mobilité répondent à deux types d'enjeux :

- o des enjeux sectoriels liés à une demande de mobilité en forte croissance, marquée par une explosion de l'urbanisation et un rééquilibrage des échanges entre grands espaces économiques à l'échelle de la planète ;
- o des enjeux externes – lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air, nouvelle donne énergétique et révolution numérique – dont la convergence conduit à définir de nouveaux modèles économiques et cadres d'organisation.

C'est pour mieux répondre à ces enjeux que le groupe AFD se dote d'un nouveau cadre d'intervention sectoriel « Mobilité et transports » qui opérationnalise à l'échelle d'un secteur sa stratégie « transition territoriale et écologique ». En écho au Plan d'Orientation Stratégique (POS) de l'AFD, et pour s'aligner avec les orientations définies par la communauté internationale du secteur « Transport », le cadre d'intervention sectoriel « Mobilité et Transports » s'articule autour de 4 grandes finalités sectorielles:

1. Des systèmes de mobilité inclusifs, vis-à-vis des zones enclavées ou déshéritées (équité et cohésion territoriale), des populations vulnérables (accès au service pour tous) et des plus pauvres (inclusion financière).



2. Des systèmes de mobilité «verts» et sobres en carbone, conçus pour augmenter les impacts positifs et pour éviter, réduire et compenser les impacts négatifs sur l'environnement ; et visant une réduction de la pollution locale et une décarbonation du secteur.



3. Des systèmes de mobilité performants, efficaces et pérennes : efficacité de la gouvernance sectorielle (planification, financement, règles de gestion) de l'exploitation et de la maintenance ; et efficacité des choix techniques, afin de garantir un effet d'entraînement sur l'économie des territoires à un coût acceptable pour l'économie, et sur le long terme (résilience).



4. Des systèmes de mobilité sûrs pour tous, ce qui recouvre la sécurité des systèmes complexes et la sécurité routière ; mais aussi la lutte contre l'insécurité des femmes dans les transports et les espaces publics.



Ces finalités sectorielles s'accompagnent de **trois leviers d'accélération transversaux** :

1. Encourager les innovations technologiques et numériques dans la mobilité, à travers notamment un appui à nos partenaires et des actions pilotes ;
2. Mobiliser efficacement le secteur privé, avec un partage équilibré des risques, afin d'optimiser les investissements en fonction des contextes ; le rôle de Proparco est capital pour rendre ce levier effectif ;
3. S'appuyer sur les acteurs français et européens, notamment en animant la coopération bilatérale et favorisant les échanges « entre pairs », afin de diffuser les bonnes pratiques et savoir-faire européens et français – le rôle d'Expertise France sera central à cet égard.

Ces finalités sont incluses intrinsèquement dans la conception et l'analyse de tous les projets de transport. Elles se déclinent toutefois différemment selon l'échelle territoriale considérée, chaque territoire faisant ressortir des enjeux et des problématiques spécifiques. C'est donc à l'échelle des territoires que s'organisera la redevabilité de ce cadre sectoriel.



A l'échelle urbaine, l'enjeu est de promouvoir des villes vivables et inclusives

L'AFD a jusqu'à présent été essentiellement mobilisée sur l'investissement dans les infrastructures de transports collectifs « de masse » (bus en site propre, tramway, métro), projets longs et très capitalistiques. Le nouveau cadre d'intervention du groupe se propose de poursuivre naturellement dans cette voie, qui correspond à la demande principale de nos partenaires, mais en accompagnant davantage nos interlocuteurs locaux et nationaux dans la planification de la mobilité en amont, afin de construire une vision de long terme concertée, intégrant transport et urbanisme ; et en élargissant nos interventions, pour financer non seulement les infrastructures mais aussi l'optimisation des flux de véhicules (gestion de trafic), le niveau du service (modernisation des flottes de bus et minibus) ou les modes « doux » (cheminement pédestres, pistes cyclables).

Ce sont des projets moins capitalistiques, mais aux forts impacts sociaux et « climat ». Enfin de manière transversale, les projets rechercheront dès que possible à intégrer une approche « genre » et un soutien aux innovations.



A l'échelle nationale, l'enjeu est de développer le potentiel économique et social des territoires

Le maillage du territoire qui connecte les capitales régionales est crucial pour exploiter les perspectives économiques locales et, au-delà, permettre une cohésion nationale. Il est également important de garantir au monde rural l'accès aux marchés et services via une bonne connectivité. Cela passe par un développement maîtrisé et durable des réseaux routiers, ferroviaires ou fluviaux, au service d'un projet de territoire. Dans la continuité du précédent cadre d'intervention sectoriel, les grandes thématiques que sont la gouvernance des opérateurs publics, les politiques de maintenance et la sécurité routière restent centrales pour l'AFD. Enfin, afin de répondre davantage à l'impératif de lutte contre le changement climatique, l'AFD continuera à appuyer les politiques de développement des modes bas-carbone (fluvial, ferroviaire...), mais accordera aussi un effort plus significatif aux projets d'amélioration de l'efficacité énergétique de flottes de véhicules, qu'elles relèvent d'opérateurs publics ou privés.



A l'échelle internationale, l'enjeu est d'intégrer les économies aux échanges mondiaux

Les projets financés par l'AFD viseront à connecter les territoires aux grands corridors et plateformes d'échanges internationaux, en mettant l'accent sur les dimensions sécurité et sûreté, la nécessaire transition énergétique des secteurs aérien et maritime, et le besoin de développer des plateformes mieux intégrées au tissu local afin de maximiser les effets d'entraînement sur l'économie et l'emploi dans le territoire.

Les financements approuvés par le groupe AFD dans le secteur des transports ont représenté sur la période 2012-2017 un portefeuille d'environ 7,4 milliards d'euros, soit entre 10 et 15% des engagements du groupe et 1,2 milliard d'euros par an en moyenne.

Sur la période 2018-2022, il est attendu que l'engagement moyen pour la mobilité croisse pour se situer à près de 1,5 milliard d'euros par an pour le groupe. L'Afrique continentale, qui avait bénéficié de plus de la moitié des financements sur la période précédente, restera le principal bénéficiaire. La mobilité urbaine, qui représentait déjà plus de la moitié des financements, continuera d'être le secteur d'intervention prédominant.



PREMIERE PARTIE
ENJEUX ET FINALITES SECTORIELLES





I. LA MOBILITE, MOTEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE

La mobilité est une condition essentielle pour **garantir l'accès des personnes à l'emploi et aux services essentiels** (éducation et santé, en particulier) et pour une **organisation efficace de l'économie** sur un territoire. Planifier la mobilité des biens et des personnes au service du développement durable, construire un « système » de mobilité, c'est combiner une offre d'infrastructures, des services associés et un cadre réglementaire adéquat pour que la multitude des choix individuels et quotidiens de déplacement bénéficie de solutions efficaces, équitables et durables.

Or, **les systèmes de mobilité sont en profonde évolution** : évolution liée en premier lieu à la transition des territoires et à une urbanisation croissante sur tous les continents, qui amplifie et polarise les besoins de mobilité et pose la question de la desserte des territoires ruraux moins denses ; évolution liée ensuite à la mondialisation et à la massification des structures de production et des flux qui en résultent ; évolution technologique et numérique bien sûr ; enfin, évolution liée à la nécessaire décarbonation du secteur des transports qui fera suite à la révolution en cours des systèmes de production électrique.

A. La mobilité des biens et des personnes, au cœur des Objectifs de Développement Durable

L'Assemblée des Nations Unies, en adoptant 17 Objectifs du Développement Durable (ODD) en 2015, a traduit une vision renouvelée du développement, avec une dimension universelle et intégrée. Dans cette vision, la mobilité ressort :

- o comme **un axe central de l'ODD 11** qui promeut « des villes et communautés ouvertes à tous, sûres et durables » ;
- o comme **un indicateur direct de l'ODD 9** qui traduit les besoins des entreprises, avec « des infrastructures résilientes qui consolident un développement économique durable, encouragent l'innovation et profitent à tous » et de **l'ODD 3 (santé)** pour les dimensions « sécurité routière » et « qualité de l'air » ;
- o comme **un objectif indirect de tous les ODD centrés sur les besoins de la personne** en particulier l'accès aux systèmes de soin, à l'éducation, aux emplois...
- o enfin, **comme un levier d'atteinte de l'ODD 5** qui vise l'« égalité des sexes et autonomisation des femmes et filles », car ces dernières – moins utilisatrices de voitures que les hommes – bénéficient en premier lieu des transports collectifs, de la facilitation de la marche ou du vélo, d'une meilleure sécurité dans les transports...



CIBLE 11.2 : « assurer l'accès de tous à des systèmes de transport sûrs, accessibles et viables, à un coût abordable, en améliorant la sécurité routière, notamment en développant les transports publics, et les besoins des plus vulnérables ». En 2030, 60% de la population mondiale vivra en zone urbaine et 95% de cette croissance aura lieu dans les villes des pays en développement.



CIBLE 9.1 : « mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité ».



CIBLES 3.6 ET 3.9 : « diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route », et « réduire nettement le nombre de décès et de maladies dus à [...] la pollution et à la contamination de l'air ».

B. La mobilité, un levier majeur dans la lutte contre le changement climatique

Le secteur des transports est à l'origine de 14% des émissions totales de gaz à effet de serre (tous secteurs, tous gaz, soit 7,7 gigatonnes de CO₂ en 2015), avec une dépendance à plus de 90% aux hydrocarbures. Les ¾ de ce total sont émis par des véhicules routiers individuels ou collectifs et environ la moitié de ce total provient des villes. C'est surtout le secteur dont les émissions croissent le plus vite, avec une accélération particulièrement marquée au sein des pays émergents. En effet, l'urbanisation galopante, conjuguée au développement économique, se traduit par une forte croissance du nombre des déplacements (des personnes et des biens) et de l'usage des véhicules.

Sans une action volontariste, les émissions du secteur des transports augmenteront de 140% d'ici 2050, dont 90% viendront des pays du Sud.

Les solutions pour une mobilité sobre en carbone sont connues. Elles combinent quatre dimensions clés pour la transition énergétique du secteur, qui doivent être intégrées au sein de stratégies sectorielles cohérentes et articulées:

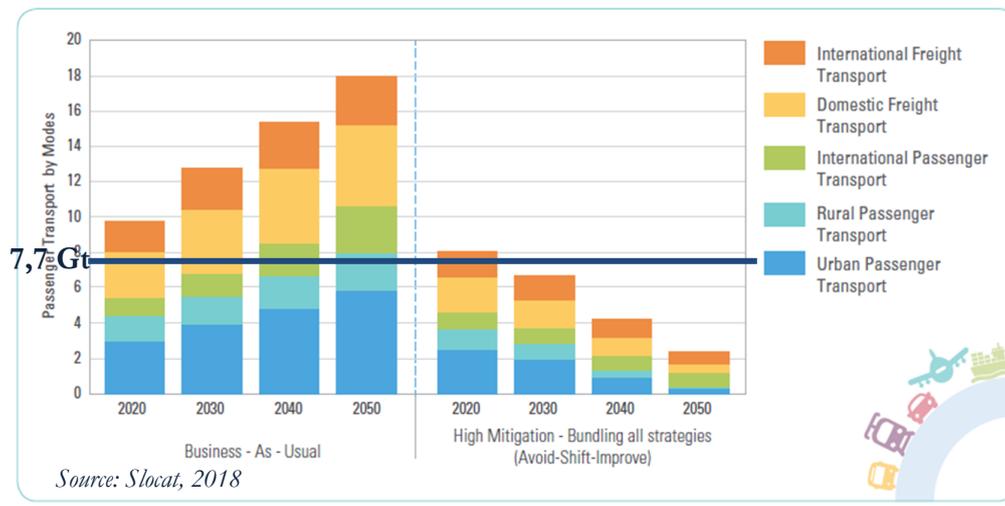
- o **Eviter** autant que possible, en en réduisant le nombre et la longueur, les déplacements motorisés des personnes et des biens,
- o **Reporter** les déplacements vers des modes sobres en carbone,
- o **Améliorer** les facteurs d'émissions des véhicules et des carburants,
- o **Rendre possibles** ces actions par une gouvernance efficace, intégrée et responsable.

	Réduire et éviter les besoins en déplacements motorisés des biens et personnes	Efficience du système de mobilité
EVITER <i>(avoid)</i>	En mixant les fonctions (logement, emploi, services) au sein des territoires et en compactant les villes, afin de limiter les distances et le nombre des déplacements émetteurs de GES ; En modifiant les habitudes et l'accès aux services : télétravail, e-commerce, e-services ; En relocalisant une partie de la chaîne logistique et en privilégiant les circuits courts.	
	Report modal vers des modes sobres en carbone	Efficience des déplacements
REPORTER <i>(shift)</i>	En favorisant les modes actifs, tels la marche à pied ou le vélo ; En favorisant les transports collectifs « massifs » sur les axes denses, tout en limitant le recours au véhicule individuel à énergie fossile ; En favorisant le fret ferroviaire ou fluvial, plutôt que routier, sur les axes où il est pertinent économiquement.	
	Améliorer l'efficacité énergétique des véhicules et carburants	Efficience des véhicules
AMELIORER <i>(improve)</i>	En améliorant le remplissage des véhicules ; En améliorant le rendement des systèmes de traction (consommation de carburant, etc.) ; En déployant massivement le véhicule électrique, depuis le 2-roues jusqu'au bus électrique ; étant entendu que la décarbonation de l'électricité est un autre pilier de la transition énergétique ; En développant l'usage des carburants alternatifs (biocarburants, bio-gaz, hybrides) pour le transport routier, aérien ou maritime.	
	Appuyer une gouvernance intégrée	Efficience de la gouvernance
RENDRE POSSIBLE <i>(enable)</i>	En élaborant une stratégie nationale des transports qui agit sur les leviers nationaux (normes et standards), et les cadres de concertation à l'échelle des villes ou des régions ; En s'assurant d'une bonne gouvernance des transports urbains (autorités organisatrices, périmètre géographique et fonctionnel, ressources humaines et financières) ; En incitant à une participation durable de la société civile sur les grands choix structurants.	

Quelle(s) trajectoire(s) pour la décarbonation du transport ?

1. L'enjeu : diviser par trois les émissions du secteur d'ici 2050, alors qu'en « tendanciel » elles augmenteraient de 70%

Le potentiel d'atténuation des différents modes de transport



Sur les 7,7 GtCO₂ émis par le secteur des transports (chiffre 2015), 75% proviennent du transport routier (passagers et fret). Selon Slocat (2018), pour que la trajectoire 1,5 °C soit possible, il faudrait passer à environ 2,5 Gt globalement d'ici 2050, en visant une situation « zéro émission nette » entre 2060 (pour les économies les plus développées) et 2080 (pour le reste du monde).

2. Des prérequis exigeants : de nouveaux vecteurs énergétiques zéro carbone (mix électrique décarboné, hydrogène, biocarburants durables)

La décarbonation des transports ne pourra se faire sans des progrès majeurs dans les technologies de motorisation et le rendement « carbone » des véhicules. Si ce prérequis énergétique s'applique à tous les modes de transport (routier, aérien, maritime...), les potentiels de réduction que l'on peut raisonnablement envisager varient beaucoup de l'un à l'autre, selon les alternatives de motorisation disponibles (de manière crédible) à l'horizon 2050. Les trajectoires esquissées aujourd'hui font ainsi les hypothèses suivantes : i) le véhicule électrique sera bientôt financièrement compétitif face au véhicule thermique et les véhicules électriques (yc. piles à combustible, ou par défaut les véhicules ultralégers hybrides ou thermiques à bio-carburants), seront généralisés en 2050 ; (ii) la majorité du rail sera électrifiée ; (iii) hypothèse sous-jacente majeure, la production d'électricité sera largement décarbonée et suffisamment mature dans les pays en développement pour supporter l'arrivée des véhicules électriques ; iv) des alternatives crédibles existeront pour les camions (hybrides ? biocarburants ?) ; enfin v) des propulsions bas-carbone (biocarburant, hydrogène...) seront disponibles pour le transport aérien et maritime. La réalisation de ces hypothèses suppose des politiques publiques incitatives fortes.

Mais ces leviers « Improve » (efficacité énergétique des véhicules et carburants) ne suffiront pas. Il faudra également promouvoir les nouvelles mobilités durables dans les villes (véhicules électriques partagés, modes actifs...), massifier autant que possible les flux (transports collectifs, fret ferroviaire ou fluvial...), optimiser les chaînes de déplacements grâce au numérique et à l'intermodalité ; et, plus difficile, s'efforcer de réduire le nombre et la longueur des mouvements de biens et de personnes, pour tous les modes : densification urbaine, relocalisation des productions industrielles, télétravail... Autant de leviers qui dépassent le secteur des transports.

3. Des trajectoires nécessairement différenciées suivant les pays

Quelques ordres de grandeur : le nombre total de véhicules en Afrique (45 millions) excède à peine celui de la France (39 millions) ; c'est la demande chinoise qui tire aujourd'hui le marché automobile. Les différents pays auront donc des trajectoires différenciées, en fonction notamment de leurs taux actuels de motorisation et d'équipement en infrastructure, de leur croissance à venir, de leur capacité à innover, de la maturité de leur secteur électrique... Si les émergents se positionnent déjà sur la mobilité électrique, les pays les plus pauvres connaîtront un décalage dans leur adoption de certaines technologies coûteuses ou de normes techniques exigeantes ; mais ils disposent aussi d'atouts: moins motorisés, ils sont moins dépendants aux énergies fossiles et à la voiture individuelle, et plus aptes à modifier leurs usages... Par ailleurs, les transformations des secteurs aérien et maritime seront d'abord impulsées par les pays « du Nord » avant d'être diffusées plus largement.

La mise en œuvre des solutions pour une mobilité bas-carbone nécessite un véritable changement de paradigme, au Sud comme au Nord :

- o S'agissant de la mobilité urbaine, ces solutions offrent souvent l'avantage de répondre à la fois à l'enjeu global de lutte contre le changement climatique et aux enjeux locaux que sont la réduction de la congestion, la lutte contre la pollution de l'air et l'accès pour tous à la mobilité. Elles ne peuvent être mises en place qu'avec un fort appui aux autorités locales, pour inventer un nouveau modèle de ville.
- o S'agissant de la mobilité des biens, les enjeux sont plus complexes du fait de la mondialisation des échanges, et le changement de paradigme nécessitera une action coordonnée de tous les États, organisations professionnelles et acteurs privés, mais aussi des politiques locales fortes pour l'adoption de solutions propres sur le « dernier kilomètre ».

C. La mobilité, au seuil de révolutions technologiques, numériques et sociétales

Le secteur des transports est marqué par plusieurs ruptures fortes - celle des nouvelles motorisations, du numérique et de l'autonomisation des véhicules, qui révolutionnent les *business model* des entreprises et dessinent des trajectoires nouvelles pour les pays du Sud.

Le déploiement massif des véhicules électriques est largement amorcé

Les pays émergents, et notamment la Chine, ont positionné leur industrie automobile sur la motorisation électrique, favorisant un investissement massif et donc une baisse du coût des batteries – concomitante à un accroissement de leurs performances. La compétitivité économique et financière face aux technologies thermiques est à portée de main. Cette perspective ouvrira la possibilité d'un déploiement massif, à condition d'investir dans les réseaux électriques et les bornes de recharge. Pour être durable, ce déploiement ne saurait s'affranchir d'une politique de mobilité urbaine solide garantissant un partage équilibré de l'espace public et un accès à tous à la mobilité. Le seul développement de la voiture électrique ne résoudra en effet pas les problèmes de congestion ou d'exclusion sociale. En revanche, les 2 ou 3-roues électriques, ainsi que les bus électriques ou les voitures partagées électriques, offrent de nouvelles perspectives pour une politique de mobilité durable, sous réserve que la décarbonation des mix électriques se poursuive.

LA REVOLUTION ELECTRIQUE VIENT DU SUD

Alors que le marché a mis le cap sur les 100 millions d'automobiles produites par an dans le monde, on estime que d'ici à 2030, près d'un véhicule vendu sur deux devrait être soit hybride, soit 100% électrique. Avec près de 90 milliards de dollars d'investissements prévus pour la mobilité électrique d'ici 2022, cette révolution est avant tout celle du Sud ; l'Inde et la Chine ont annoncé d'ailleurs une interdiction des ventes de voitures « exclusivement » thermiques en 2030 et en 2040. Pour la Chine, premier marché mondial, dont l'entreprise chinoise BYD est le premier constructeur mondial de bus électriques, c'est l'opportunité de développer une industrie propre dans un secteur où les places sont à prendre, et de promouvoir de nouvelles pratiques de mobilité notamment dans les pays où le nombre de véhicules par habitant est encore faible. Si on élargit l'analyse aux ventes mondiales de vélos électriques (e-bikes), c'est 35 millions d'unités supplémentaires à ajouter pour la seule année 2016 dont 90% en Chine.

Les nouveaux acteurs du numérique

Avec les outils numériques, de nouveaux acteurs (géants de l'internet, opérateurs télécoms, agrégateurs de données, énergéticiens, etc.) viennent innover dans un secteur traditionnellement fermé car très capitalistique et technique. Les nouveaux investisseurs sont maintenant des start-up qui se découvrent transporteurs ou logisticiens. Au-delà, les « innovateurs » seront de plus en plus des acteurs du Sud et des pays émergents (Didi, Ola, 99, GrabTaxi, etc.) dont les besoins en matière de mobilité sont tels qu'il leur est, plus qu'ailleurs, vital de trouver de nouvelles solutions efficaces, abordables et rapides à mettre en œuvre.

De la « mobilité comme un service » à la voiture autonome

L'autre révolution technologique majeure attendue est celle de la voiture autonome, en cours de test industriel. L'ensemble de ces évolutions technologiques gomme les frontières entre transports individuels et collectifs, et surtout la corrélation entre la propriété et l'usage des véhicules. Elles conduisent à l'émergence du concept de « *mobility as a service* » (MAAS) qui, associé à une gouvernance publique et des investissements appropriés, pourrait induire la régression de l'autosolisme (circuler seul dans son véhicule) – encore aujourd'hui dominant – à la faveur d'un mix de services de mobilité publics et privés fournis à l'utilisateur en réponse à son besoin du moment, dans lequel les modes de transport empruntés importent moins.

Les nouveaux systèmes de mobilité, entre massification des flux et flexibilité

Ainsi, deux modèles économiques de la mobilité très différents et complémentaires vont coexister. Le premier, historique, qui prévalait jusqu'à présent, s'appuie sur la massification des flux et les économies d'échelle, ainsi que sur la spécialisation, la rationalisation et la hiérarchisation des modes de transport. C'est encore l'approche des opérateurs traditionnels de transport de voyageurs et de marchandises. Le second, très déstructuré, s'appuie sur les outils numériques et privilégie les solutions flexibles, souples, extrêmement économes en capital et qui peuvent être aisément déployées à large échelle. Ces nouveaux services de mobilité tirent souvent parti des infrastructures et des véhicules existants et disponibles, pour rechercher la meilleure productivité des actifs en optimisant les reliquats de capacité.

Un modèle de mobilité qui s'invente dans les pays du Sud

Les systèmes de mobilité des pays du Sud vont emprunter une trajectoire qui ne passera pas par les étapes de développement et de maturation qu'ont connues les transports des pays occidentaux. C'est particulièrement vrai dans les villes, où un mix entre transports de masse et transports artisanaux et informels est une tendance probable. C'est ainsi un secteur d'innovation inverse (du Sud vers le Nord) intéressant, puisqu'il existe de vraies similitudes entre les modèles économiques très décentralisés et intermédiés des nouvelles plateformes numériques de mobilité (uberpool, blabacar, etc.) et ceux des transports artisanaux qui dominent au Sud.

Les enjeux du *big data* pour les politiques publiques de mobilité

Face à la transition numérique rapide du secteur, un enjeu majeur pour les décideurs des pays en développement est de mettre à profit la masse colossale de données sur la mobilité collectées chaque jour - permise par la généralisation des outils connectés à coûts abordables (téléphone mobile, smartphone, etc.). Si l'on est en mesure de les exploiter, ces données peuvent contribuer à mieux connaître les flux, et donc mieux planifier les infrastructures, à fournir des services plus adaptés et en temps réel ; elles peuvent aussi être valorisées économiquement. L'enjeu est alors : qui capte la valeur ajoutée créée, et comment la mettre au service de politiques de transport d'intérêt général ?



Kochi, Inde

II. L'ENGAGEMENT FRANÇAIS EN FAVEUR DE LA MOBILITÉ DURABLE DANS LE MONDE

A. Un agenda international qui s'affirme

L'AFD, deuxième financeur bilatéral du secteur derrière la coopération japonaise, est déjà fortement engagée aux côtés des autres bailleurs internationaux, qu'ils soient multilatéraux, européens ou bilatéraux, à vocation régionale ou mondiale. A l'heure où leurs stratégies convergent, avec notamment une nouvelle priorité donnée à la mobilité urbaine par les multilatéraux (dont les financements étaient jusque-là majoritairement concentrés sur les programmes routiers interurbains), les bailleurs doivent articuler leurs actions avec de nouveaux acteurs de mieux en mieux structurés : réseaux de villes, acteurs privés, organisations de la société civile.



Regroupant des acteurs publics comme privés, l'initiative SUM4all (*Sustainable Mobility for all*), pilotée par la Banque Mondiale, vise ainsi à partager un diagnostic, des objectifs communs, ainsi qu'à recenser les performances des systèmes de transport dans le monde, afin de contribuer à la réalisation des ODD.



L'AFD est membre fondateur du partenariat « *Mobilise Your City* » pour la mobilité urbaine sobre en carbone, lancé lors de la COP21 à Paris avec de multiples partenaires.



L'AFD est membre du partenariat « *SLOCAT* » pour la mobilité urbaine sobre en carbone.

B. La mobilité, vecteur d'influence institutionnelle et économique française et européenne

L'AFD s'appuie largement sur l'expertise française et européenne

L'expertise française et européenne couvre toutes les dimensions des projets : ingénierie, gestion de projet, génie civil, fournitures d'équipements et systèmes mais aussi de matériel roulant, navires ou aéronefs. Elle ne s'arrête pas à la construction ou à la fourniture des biens et services ; elle concerne également l'exploitation et la maintenance, la gouvernance, la soutenabilité financière, l'innovation contractuelle et la gestion des risques. Ce sont les domaines où les acteurs français et européens d'envergure internationale apportent valeur ajoutée, savoir-faire, expérience et solidité financière, ce qui en fait des partenaires de choix dans les grands projets de transport. Indirectement, la renommée de l'écosystème français en matière de mobilité contribue à alimenter la visibilité et l'activité de l'AFD dans le secteur, et vice versa, dans le respect du déliement de l'aide.

Renforcer l'assistance technique et l'approche partenariale pour la mobilité

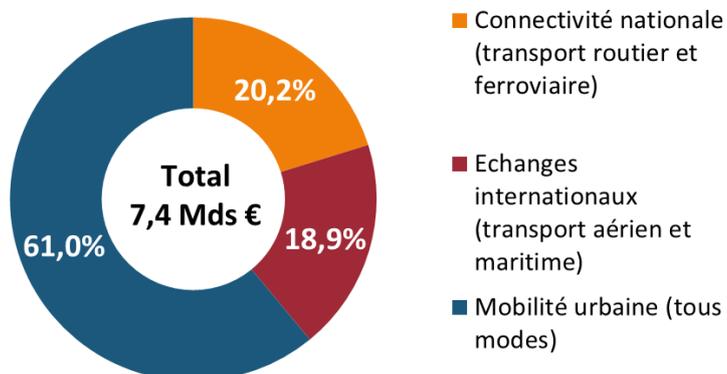
Avec les FEXTE (Fonds d'expertise technique et d'échanges d'expériences) mis en place depuis 2013, l'AFD a mobilisé un grand nombre d'acteurs publics et privés, français et européens, pour accompagner ses projets et renforcer les capacités des partenaires locaux. Plusieurs accords de partenariat ont été signés pour mieux valoriser l'expertise française (avec Ile de France Mobilité, SYTRAL, le syndicat des transports de l'agglomération Lyonnaise, Orange, RATP International, Grands Ports Maritimes, etc.). Ces coopérations comprennent généralement des actions de formation, des voyages d'études et des échanges entre pairs sur de multiples thématiques : gouvernance, rôle des autorités organisatrices, tarification, intermodalité, modes d'exploitation, etc. Par ailleurs, l'AFD est partenaire, via diverses initiatives communes, de l'engagement international de nombreuses organisations de la société civile et agences publiques actives dans le secteur (CEREMA, CODATU, IFSTTAR, ADEME...). Le rapprochement de l'AFD avec Expertise France, attendu en 2019, devrait poursuivre et renforcer ce rôle de plateforme au service de la coopération française en matière de mobilité.

C. Les engagements financiers du groupe AFD dans le secteur de la mobilité

Sur la période 2012-2017, le groupe AFD a approuvé 7,4 Mds € de financements pour des projets de transport et de mobilité, soit 1,2 Md € annuel en moyenne (entre 10 et 15% des engagements totaux du groupe).

Le transport urbain représente plus de la moitié des opérations du groupe AFD dans le secteur

Répartition des engagements Transport 2012-2017 suivant les dimensions territoriales



Ce poids résulte de l'effet conjugué de besoins importants découlant de la très forte croissance démographique des zones urbaines, de l'ouverture du champ de l'AFD à de grands pays émergents et du financement accru de très grands projets portés. L'importance du transport urbain a aussi poussé à diversifier les thématiques et les modalités d'intervention dans le domaine (économies d'énergie, électrification, voirie urbaine, etc.). Enfin, l'inclusion du « genre » n'a pas été systématiquement suivie dans les projets passés – cela deviendra un axe futur de redevabilité.

Sur cette même période 2012-2017, 63% des engagements dans le secteur des transports présentent un co-bénéfice Climat

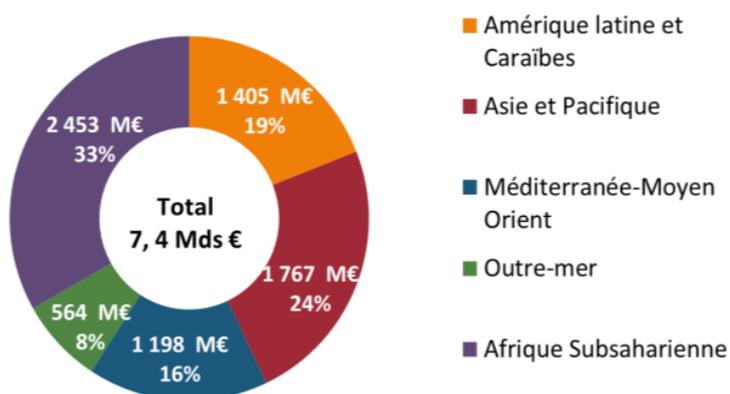
L'AFD a renforcé son action en faveur du climat en privilégiant le financement de modes de transport sobres en carbone et contribuant donc à l'atténuation des émissions de GES. C'est en particulier le cas des projets de transport collectif, qui représentent près du tiers des engagements d'atténuation de l'AFD, tous secteurs confondus. En revanche, jusqu'à présent, il a été difficile de suivre de manière précise la prise en compte des enjeux de résilience climatique dans les projets.

Un poids croissant des acteurs privés ou publics non-souverains

Les interventions de l'AFD dans le secteur de la mobilité passent essentiellement par des prêts souverains accordés aux États (60% des engagements). La part des prêts non souverains ou prêts au secteur privé via la filiale Proparco dédiée au secteur privé a cependant augmenté pour atteindre 30% des engagements.

L'Afrique, premier bénéficiaire des interventions du groupe AFD dans le secteur du Transport

Répartition géographique des engagements Transport (2012-2017)



Zone d'intervention prioritaire de l'AFD, l'Afrique subsaharienne concentre un tiers des financements alloués sur la période (2,5 Mds €). L'essentiel des interventions concerne des projets de transport routier (routes interurbaines, ouvrages d'art, routes et pistes rurales, routes et autoroutes urbaines), et des projets d'intégration régionale (ports et aéroports). La tendance est néanmoins au développement de projets de mobilité urbaine plus nombreux dans les grandes villes africaines.



© Arnaud Dauphin / AFD

Brasilia, Brésil

III. LES FINALITES DES INTERVENTIONS DU GROUPE AFD DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Les orientations proposées dans ce cadre d'intervention sectoriel s'appuient sur le bilan des opérations menées ces dix dernières années et se nourrissent des réflexions et du dialogue sectoriel avec nos partenaires du Sud comme du Nord. Elles visent à mieux répondre aux enjeux d'inclusion (plus d'accès), de lutte contre le changement climatique (transition énergétique du secteur), d'intégration des opportunités offertes par le numérique et, ce faisant, elles offrent une déclinaison sectorielle des grands engagements du Plan d'orientation stratégique de l'AFD 2018-2022 et de la stratégie pour la transition territoriale et écologique.

 **100%**
Accord de Paris

 **100%**
Lien social


Développement en 3D


Priorité au non-souverain


Réflexe partenarial

Les 5 engagements du Plan d'Orientation Stratégique (POS) de l'AFD 2018-2022

1. Devenir la première agence de développement "100% Accord de Paris", avec l'intégralité de ses financements s'inscrivant dans des trajectoires de développement sobres en carbone et résilientes ;
2. S'assurer que son activité est "100% lien social", avec des actions qui contribuent à lutter contre les inégalités et à renforcer le lien social ;
3. Promouvoir "un développement en 3D" : développement – diplomatie – défense dans les contextes de zones en crise et en fragilité, notamment au Sahel et au Levant. ;
4. Donner la priorité aux solutions financières non souveraines et permettant l'intervention des acteurs locaux non étatiques ou du secteur privé, au plus près du terrain.
5. Adopter un réflexe partenarial pour faire émerger des solutions innovantes, mutualiser les ressources humaines et financières et renforcer l'influence de la France et de l'Europe.

Stratégie pour la transition territoriale et écologique de l'AFD : le « territoire » comme échelle pertinente pour l'analyse et l'intervention

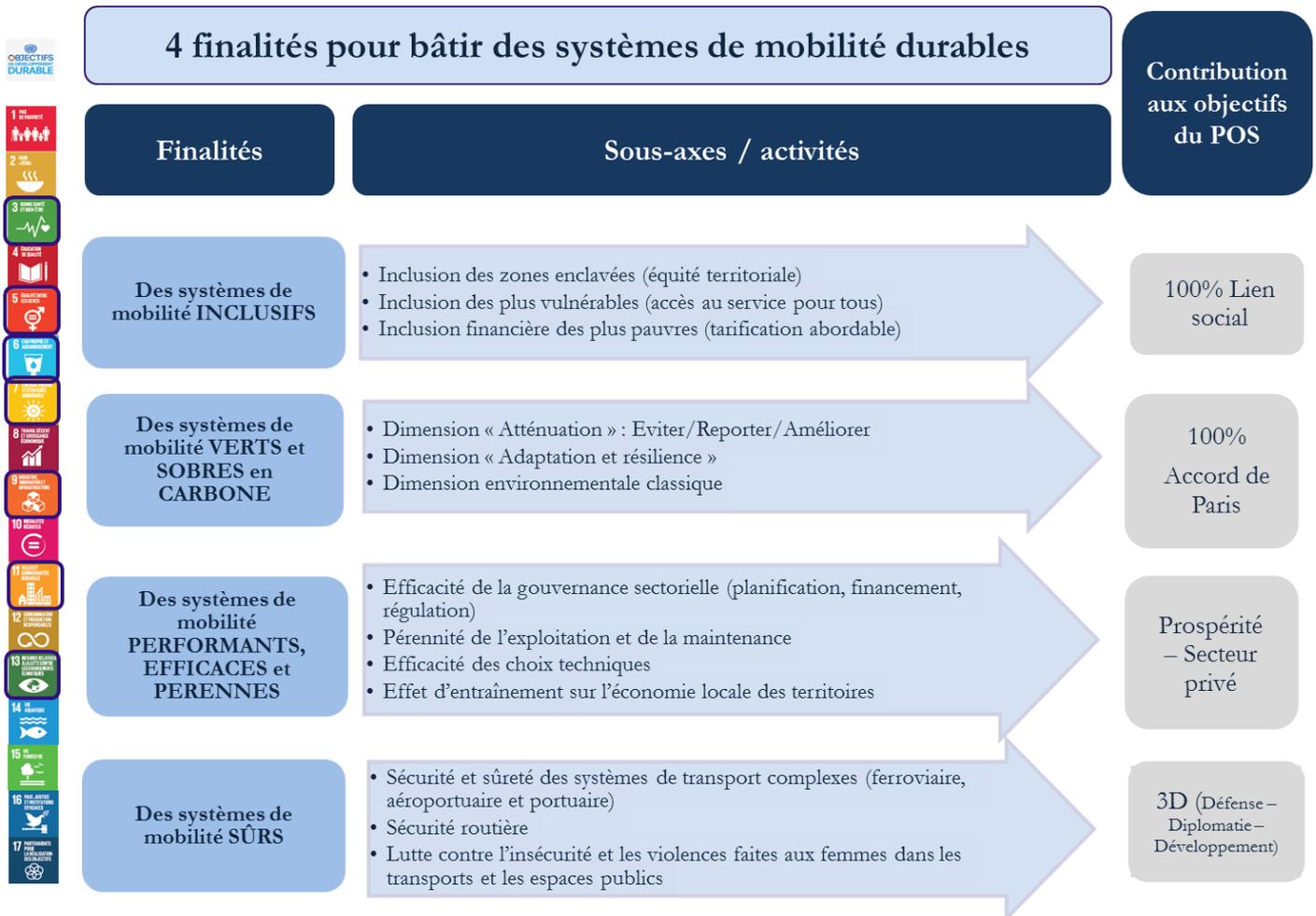
La stratégie de l'AFD pour accompagner la transition territoriale et écologique repose sur une conception du territoire comme une entité non seulement géographique, mais aussi politique, économique et culturelle.

Accompagner la « transition » des territoires, c'est analyser au cas par cas les forces et faiblesses d'un territoire pour :

- o Améliorer les conditions de vie de tous et favoriser le bien-vivre ensemble : équité d'accès aux services essentiels et « qualité de ville » ;
- o Favoriser la connectivité et l'attractivité des territoires : villes secondaires, infrastructures de transport et structuration des filières agricoles et agro-alimentaires ;
- o Promouvoir des territoires résilients : modes de production agricole durable, lutte contre la dégradation des écosystèmes et de la biodiversité, diminution de l'empreinte écologique des villes.

A. Quatre finalités pour bâtir des systèmes de mobilité durable pour tous

La communauté internationale s'est récemment accordée sur quatre grandes finalités à viser dans la définition des systèmes de mobilité : inclusifs, verts et sobres en carbone, efficaces et performants ; enfin sûrs pour tous. Chacune de ces finalités est elle-même multi-dimensionnelle, comme l'explique cette section.



1. Des systèmes de mobilité inclusifs

La mobilité est un vecteur puissant du lien social à travers différentes dimensions :

o L'inclusion des zones enclavées (équité et cohésion territoriale)

Les systèmes de mobilité, des biens comme des personnes, permettent de connecter les territoires et les communautés humaines, à travers un maillage d'infrastructures et de services adaptés. Ce principe se décline aux différentes échelles spatiales : inclusion des quartiers précaires au sein de la ville (l'extension des villes augmente les distances pour les plus pauvres) ; inclusion des zones rurales et des pôles de développement secondaires à l'échelle nationale ; inclusion des régions enclavées ou insulaires dans les échanges internationaux.

o L'inclusion des plus vulnérables (accès au service pour tous)

Les systèmes de mobilité doivent être accessibles à tous et permettre en particulier de satisfaire les besoins des femmes et des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, etc.). Cela passe par une adaptation des aménagements (accessibilité physique), mais aussi par une offre de service adaptée à la multiplicité des usages.

o L'inclusion financière des plus pauvres (tarification abordable)

Les systèmes de mobilité doivent être abordables pour tous. La part des dépenses liée au transport dans le budget des ménages est significative dans les pays du Sud et représente pour les plus pauvres en Afrique entre 15 et 20% du revenu du ménage⁽¹⁾. Ceci nécessite de mener des réflexions sur les options tarifaires, sur les politiques sociales et de subventions ciblées, mais aussi de revoir les modalités d'exploitation et de rémunération des opérateurs, voire d'introduire des principes de péréquation entre modes individuels et collectifs.

o L'inclusion de la société civile et des usagers dans la conception des projets (participation et concertation)

Il convient de s'assurer en amont que les infrastructures et services de mobilité sont planifiés et conçus avec la participation active des diverses parties prenantes (usagers, communautés riveraines, exploitants privés ou publics, employeurs, aménageurs), et ce à la fois pour garantir que l'on répond aux besoins des usagers, mais aussi pour minimiser au maximum au moment de la conception les impacts négatifs en termes de déplacements involontaires de population – les infrastructures de transport nécessitant souvent la libération d'emprises foncières.

2. Des systèmes de mobilité verts et sobres en carbone

Les projets de transport, comme tous les projets de l'AFD, doivent prendre en compte les enjeux environnementaux que sont la protection de la biodiversité et des zones d'intérêt écologique, la qualité des eaux, le bruit, etc. Par ailleurs, la nouvelle stratégie Climat de l'AFD, approuvée en 2017, se traduit par une analyse contextualisée de chaque projet permettant d'évaluer dans quelle mesure il contribue à la trajectoire de développement bas-carbone et résilient du pays concerné. Pour le secteur des transports, les trois dimensions seront analysées pour chaque projet : minimisation des impacts environnementaux, décarbonation et cohérence avec une trajectoire de développement bas-carbone, prise en compte de l'adaptation et la résilience face aux extrêmes climatiques.

(1) Diaz Olvera L., Plat D. Pochet P. (2008) : *Household transport expenditure in sub-Saharan cities*.

o **Minimiser les impacts environnementaux**

Les infrastructures de transport, qu'elles soient linéaires (routes, rail...) ou ponctuelles (terminaux) ont par nature un impact significatif sur le milieu environnant (biodiversité, qualité de l'eau, insertion dans le paysage, émissions sonores, pollution de l'air) qu'il convient d'évaluer, de minimiser au moment de la conception, enfin de réduire ou de compenser selon les meilleures pratiques internationales. L'AFD entend être exemplaire et entraîner ses partenaires à l'être sur les bonnes pratiques environnementales de protection des milieux naturels et de la biodiversité. Elle développera également ses actions en faveur de la qualité de l'air, notamment dans les villes des pays émergents.

ZOOM

La qualité de l'air, une préoccupation croissante

Plus de quatre millions de décès dans le monde sont attribués à la pollution de l'air extérieur chaque année. 95% de la population urbaine mondiale vit dans des zones dépassant les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de qualité de l'air ambiant. Ces chiffres sont en augmentation : non seulement les mégapoles asiatiques souffrent d'asphyxie, mais aussi les capitales africaines (Le Caire, Lagos, Niamey), où les poussières minérales soufflées par le vent affectent fortement le niveau de particules fines, et les capitales latino-américaines. Des études menées dans le monde entier ont documenté les effets de la pollution de l'air sur la santé des personnes. En conséquence, la réduction de l'exposition à la pollution atmosphérique est l'une des cibles de l'ODD 3 sur la santé. Le transport est l'un des secteurs polluants, avec le chauffage urbain, la cuisson, la gestion des déchets agricoles.

Une stratégie d'amélioration de la qualité de l'air doit s'appuyer sur 4 volets : i) des actions de sensibilisation politique et sociale accrue et un renforcement des capacités des pouvoirs publics et de la société civile ; ii) des actions visant l'amélioration de la connaissance et de l'information du public : réseau de mesures, inventaire des émissions et modélisation ; iii) l'établissement de plans d'actions et leur mise en œuvre à travers des investissements multi-sectoriels ; et iv) l'évaluation des impacts.

o **Accompagner des trajectoires bas-carbone**

Le cadre d'analyse Éviter-Reporter-Améliorer-Rendre possible (*Avoid-Shift-Improve-Enable*) présenté plus haut (en I.B) inscrit les différentes actions possibles aux trois échelles de temps : à long terme, il s'agit de planifier une structure de la ville et des territoires de manière plus large pour optimiser les déplacements de biens et de personnes ; à moyen terme, il faut promouvoir le report vers des systèmes sobres en carbone (plus de transport collectif, promotion de la marche et du vélo, priorité au fret ferroviaire ou fluvial) ; et à plus court terme, l'amélioration passe par l'efficacité énergétique des véhicules et des carburants – notamment la promotion des véhicules électriques et d'autres tractions alternatives décarbonées. La formulation d'une stratégie nationale de mobilité bas-carbone, qui articule de manière cohérente et planifiée dans le temps ces différentes mesures, est un élément clé de succès et sera appuyée par l'AFD.

o **Prendre en compte la dimension « adaptation et résilience » du changement climatique**

Les dérèglements climatiques accroîtront la fréquence et l'intensité des événements climatiques extrêmes et des inondations ; ils induisent par ailleurs le risque de montée du niveau de la mer. Autant de sujets importants à prendre en compte dans la conception d'ouvrages « à l'épreuve du climat » (« *climate proofing* »), qu'il s'agisse de pistes ou routes rurales, de ports, de routes côtières, etc. Inversement, les projets ne doivent pas aggraver les conséquences du changement climatique (par exemple, modification des bassins versants augmentant les risques d'inondations).

3. Des systèmes de mobilité performants, efficaces et pérennes

L'AFD veillera à évaluer les éléments suivants, essentiels pour l'efficacité et la pérennité des projets :

o **Qualité de la gouvernance**

La qualité du cadre de politique sectorielle est un élément clé pour assurer : (i) une planification efficace, (ii) un système de financement durable, qui combine de manière cohérente les diverses ressources financières (recettes tarifaires, redevances affectées à la maintenance, subventions d'investissement et d'exploitation, capitaux privés, etc.) pour assurer la pérennité du service et surtout une maintenance adéquate ; (iii) une gouvernance performante, qui passe par une bonne répartition des rôles entre public et privé, et une gestion responsable des opérateurs publics ; et (iv) une régulation adaptée des services de transport, qui permette d'assurer des prérogatives de service public tout en incitant à l'efficacité des opérateurs. Très souvent (et c'est particulièrement vrai pour la mobilité urbaine), il y a des ambiguïtés et un recouvrement de compétences entre plusieurs structures publiques. La clarification du schéma de gouvernance est un point de départ pour la conception et la mise en œuvre efficace de projets.

o **Pertinence des choix techniques**

Le choix et le calibrage d'un système de transport doit répondre avant tout à la demande de déplacements et aux besoins de long terme estimés de façon raisonnable, contradictoire et partagée dans les documents de planification. Les projets de transport ont parfois tendance à être surdimensionnés, ce qui compromet leur soutenabilité. L'AFD veut donner priorité à l'efficacité des solutions, c'est-à-dire au meilleur compromis entre la capacité, l'évolutivité et les coûts, qu'ils soient d'investissement, d'exploitation ou de maintenance. Elle exigera d'optimiser les choix techniques, mais aussi de systématiser l'intégration multimodale, afin de répondre aux besoins de mobilité de bout en bout des trajets et de garantir l'efficacité de l'ensemble de la chaîne (en particulier logistique pour les marchandises).

o **Pérennité de l'exploitation et de la maintenance**

Au sein de la gouvernance, la capacité technique et financière à assurer l'exploitation et la maintenance des infrastructures est un élément clé pour en assurer la durabilité.

o **Effet d'entraînement sur l'économie locale des territoires**

Les infrastructures de transport ne dégagent pas forcément de rentabilité financière, la décision d'investissement public se justifie par un bilan socio-économique positif en matière d'impacts et d'effets induits sur la zone d'influence du projet : création d'emploi local, renforcement de l'attractivité, effet d'entraînement sur l'économie, notamment par la réduction des coûts de production ; diminution des externalités négatives du transport individuel (congestion, pollution). Un bilan socio-économique positif et peu sensible à des variations possibles des hypothèses doit être un prérequis aux interventions de l'AFD.

o **Renforcement de capacités des acteurs**

Le renforcement de capacités des acteurs est crucial, à la fois pour l'élaboration de la stratégie, la priorisation des investissements, la conception et la bonne conduite des projets. Il doit faire l'objet d'une analyse préalable à toute intervention, au terme de laquelle d'éventuels appuis à notre partenaire sont proposés. Ceux-ci peuvent prendre des formes diverses : études stratégiques (gouvernance, financement, planification), outils de gestion (modèles financiers, outils de gestion patrimoniale), expertise résidentielle ou ponctuelle sur des sujets définis (optimisation de l'exploitation, approche « genre », gestion environnementale, etc.) ou échanges entre pairs à travers des ateliers et des voyages d'études.

4. Des systèmes de mobilité sûrs pour tous

La sécurité, qu'elle concerne les personnes, les circulations ou les véhicules, doit être au centre des projets dès leur conception amont jusqu'à leur exploitation. Elle revêt différentes formes selon le mode de transport considéré.

o **La sécurité et la sûreté des systèmes de transport complexes (ferroviaire, aéroportuaire et portuaire)**

Celle-ci relève de la conception des systèmes, des équipements (signalisation, communications, radars, etc.), et de la mise en œuvre des procédures (y compris de contrôle), enfin naturellement de la formation des personnels. Elle fait l'objet d'investissements et de renforcement de capacités. Elle intègre les situations d'alerte dues aux extrêmes climatiques.

o **La sécurité routière**

Le traitement de la sécurité routière doit être une composante systématique des projets routiers, particulièrement en zone urbaine où se conjuguent densité, proximité des habitations et besoins d'accessibilité piétonne. Cela exige d'abord une connaissance de l'accidentologie sur le réseau (données fiables organisées sur le long terme) ; cela passe ensuite par la conception technique des ouvrages (y compris le traitement des espaces publics, notamment des trottoirs), le contrôle technique des véhicules, les programmes de sensibilisation auprès de la population. La sécurité routière met en jeu, en effet, les comportements individuels de tous les conducteurs comme des piétons. Enfin, le respect des lois et règlements requiert une volonté politique forte et soutenue.

o **La lutte contre l'insécurité et les violences faites aux femmes dans les transports et dans les espaces publics**

Aujourd'hui, les contraintes qui s'imposent aux femmes dans leur mobilité sont souvent inacceptables. Plus faiblement motorisées, elles subissent – partout dans le monde – provocations, harcèlement et violences dans les transports collectifs et dans les rues, en particulier hors des heures de pointe lorsque les cheminements sont peu ou mal fréquentés, mal éclairés ou aménagés. Lutter contre ces violences constitue une priorité pour tous les projets de l'AFD dans le secteur.

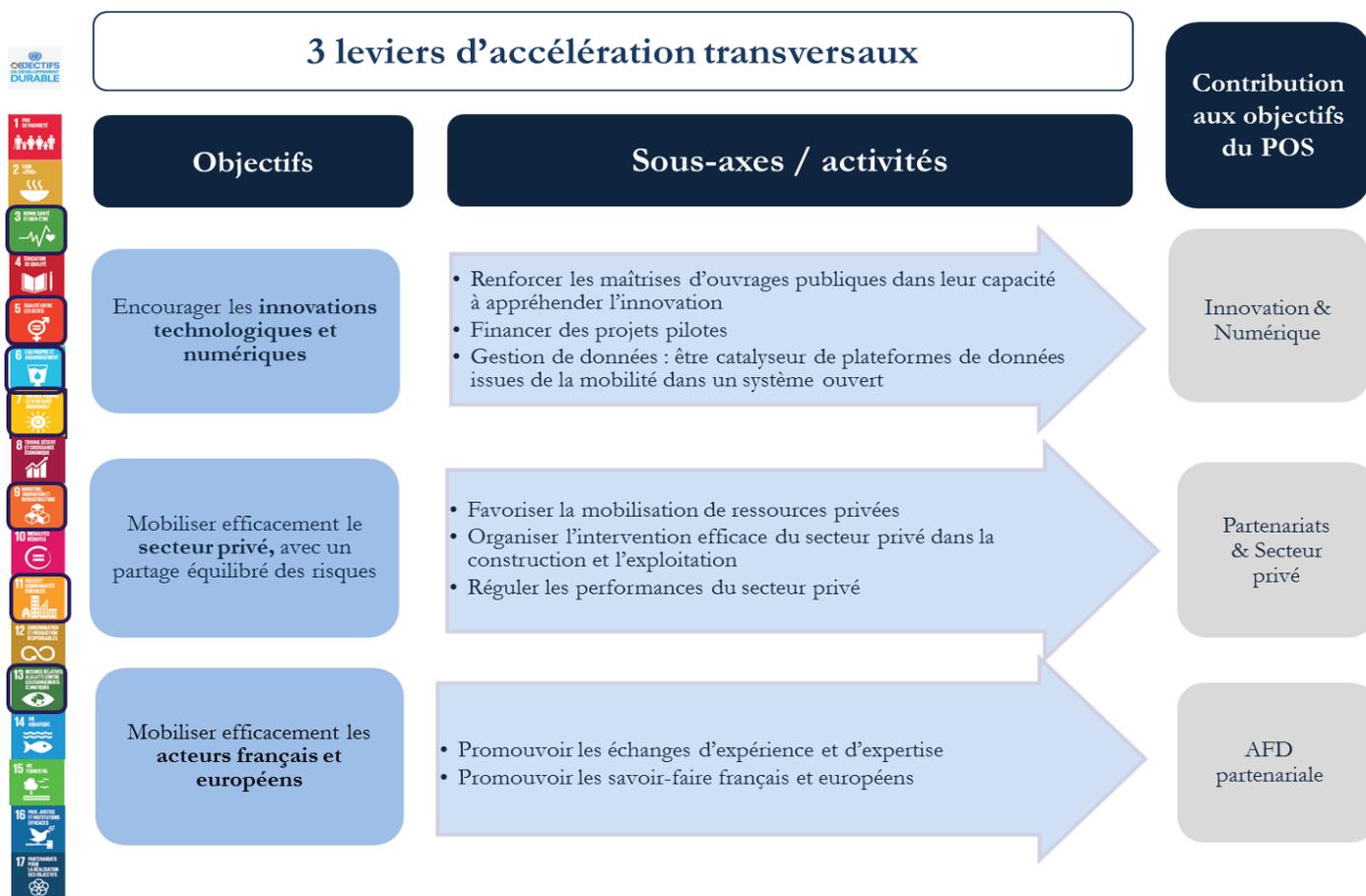
Des projets de transport « Genre »

La stratégie « genre » du groupe AFD impose de revisiter la conception et la mise en œuvre de tous les projets afin de vérifier a minima que le projet « ne nuit pas », notamment pour les grands chantiers d'infrastructures qui rassemblent des ouvriers masculins (par exemple, lutte contre la prostitution et contre les maladies sexuellement transmissibles), et qu'à l'inverse, il permet de réduire les inégalités entre les femmes et les hommes. C'est particulièrement le cas pour les projets de mobilité urbaine. Mais l'exemple du Port de Mombasa, qui s'est doté d'une stratégie pour l'égalité des femmes, montre que cette approche peut être généralisée, contribuant ainsi à un changement dans la société. L'AFD met à disposition de ses partenaires une « boîte à outils » sur le genre dans les projets de Transport.

ZOOM

B. Trois leviers d'accélération transversaux

En complément des objectifs sectoriels, et pour répondre aux orientations du POS 2018-2022, trois leviers d'accélération sont proposés. Ils constituent des objectifs transversaux « de méthode ».

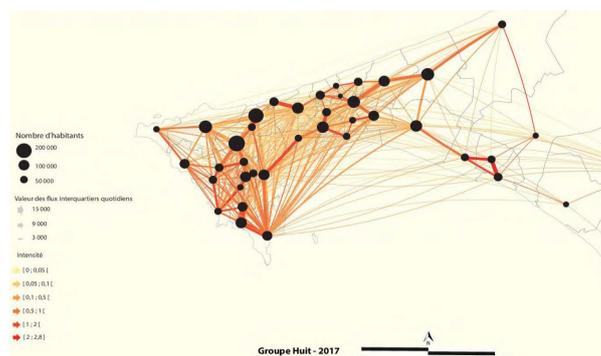


1. Encourager les innovations technologiques et numériques

- o Renforcer la capacité des maîtrises d'ouvrage publiques à intégrer l'innovation dans leur stratégie

Les contraintes de la commande publique et la gestion prudente des risques par les maîtrises d'ouvrage permettent rarement aux innovations d'être intégrées dans la conception des infrastructures de transport financées par le secteur public. L'AFD accompagnera la réflexion des maîtrises d'ouvrage publiques, pour qu'elles se positionnent dans le foisonnement d'initiatives innovantes et dans le traitement de la donnée, avec les garde-fous nécessaires sur la protection des données personnelles et la recherche de l'intérêt général et du service public.

A Dakar au Sénégal, en partenariat avec Orange, l'AFD accompagne l'autorité organisatrice des transports, le CETUD, dans une analyse de la demande des ménages basée sur les données de téléphonie mobile (et sa comparaison avec les enquêtes classiques)



o Intégrer une composante « Innovation » dans nos projets

La mobilité des décennies à venir sera sans aucun doute électrique et numérique. Elle sera fortement dépendante de la fiabilité des infrastructures télécoms et des systèmes d'alimentation électrique des pays. L'AFD s'investira pour promouvoir l'innovation à tous les échelons : innovation en matière de rendement énergétique des transports et d'alternatives aux combustibles fossiles pour leur traction (électrique à recharge solaire, hydrogène, éolien, etc.) ; innovation numérique, au profit de l'optimisation des capacités résiduelles (partage des infrastructures ou des véhicules), des nouveaux services à la mobilité, de l'information des voyageurs, de la gestion intelligente des réseaux, des moyens de paiement, de la sécurité ; innovation en matière d'intelligence des véhicules (voitures autonomes, drones urbains, etc.) ; innovation, enfin, dans les méthodes de développement des projets : conception participative, mise à profit des friches et chantiers au profit de l'innovation urbaine, etc.

o Financer des projets pilotes innovants au Sud

L'AFD jouera un rôle d'incubateur et de financeurs de projets pilotes innovants, au profil de risque élevé mais à fort potentiel de développement durable, accompagnant ainsi la révolution énergétique et numérique du secteur dans les pays en développement. Elle stimulera l'émergence de solutions nouvelles en organisant des hackathons (concours d'idées) et des appels à projets et en travaillant avec l'écosystème local ou français de l'innovation ; elle cherchera aussi à favoriser l'innovation inversée (faire bénéficier les pays du Nord d'innovations développées au Sud). A titre d'exemple, le développement de véhicules légers partagés aux motorisations alternatives, de stations locales de recharge des véhicules électriques (off grid / solaire), d'applications numériques et cartographiques pour les réseaux de transport informels (minibus, moto-taxis, etc.) sont des applications envisagées.



A Accra, au Ghana, l'AFD a financé la cartographie du transport artisanal (les trotro) puis a mis à disposition les données recueillies pour que des développeurs proposent des applications innovantes

o Promouvoir des plateformes de données au sein d'un système ouvert

L'accumulation des données numériques permise par la multiplication des smartphones géolocalisés, des systèmes de transports intelligents et des applications de gestion du trafic permet aujourd'hui une optimisation des réseaux de transport et une meilleure productivité des services. La gestion de ces données est un enjeu central. L'AFD défendra autant que possible l'accès libre aux données (open data). Elle visera à ce que toutes les données collectées pendant la préparation des projets puissent être mises en accès libre sur des plateformes ouvertes dans des formats standards. Ces données pourront ensuite être mobilisées pour i) la planification de la mobilité, y compris les analyses d'accessibilité et les évaluations d'impact ; ii) la régulation des transporteurs privés (autorégulation ou régulation par la puissance publique pour restructurer les lignes, attribuer des quotas de licences, aménager des arrêts, etc.) ; enfin iii) l'amélioration de l'information et du service pour les usagers.

2. Mobiliser efficacement le secteur privé avec un partage équilibré des risques

Le transport est une industrie marchande dans laquelle le secteur privé est largement impliqué. Conception et construction des infrastructures, fourniture de véhicules, systèmes et équipements, exploitation de flotte pour le transport de marchandises mondialisé ou local, sont, partout dans le monde, très majoritairement assurés par des entreprises privées, parfois héritières d'opérateurs publics historiques.

Le secteur des transports est propice aux partenariats public-privé (PPP) dans toutes leurs formes, de la concession pure aux modèles de délégation de gestion. On y distingue souvent gestion de l'infrastructure (qui peut relever d'un monopole naturel, car très capitalistique et générateur d'économies d'échelle) et exploitation des services de transport (*a priori* plus concurrentielle). Les différents secteurs de la mobilité offrent néanmoins des modèles de rentabilité très variés, qui tiennent à l'existence ou l'absence de monopoles naturels et d'obligations de service public, ainsi qu'à la capacité contributive des usagers. Ainsi, là où l'exploitation d'un terminal portuaire peut être très rentable financièrement, l'entretien de routes secondaires ou l'exploitation d'un réseau de transport public urbain sont généralement déficitaires. La participation potentielle du secteur privé au financement sera donc très variable selon les modes concernés et l'équilibre économique des projets. Les PPP restent néanmoins des modèles souvent envisagés pour la réalisation des grandes infrastructures, car ils permettent une allocation efficace des risques entre public et privé, et favorisent l'optimisation entre conception/construction et exploitation, lorsque le partenaire privé assure verticalement toutes ces tâches.

Les politiques de transport, bien qu'elles varient dans le temps et selon les pays, considèrent généralement que la participation du secteur privé répond à deux objectifs : (i) gagner en productivité dans l'exploitation des services de transport, et (ii) participer aux immenses besoins de financement des infrastructures. L'innovation en matière de mobilité peut être considérée comme un troisième axe plus récent. Le groupe AFD vise – c'est un axe de son Plan d'Orientation Stratégique – à donner la priorité aux solutions financières non souveraines permettant l'intervention du secteur privé, au plus près du terrain. Dans le secteur de la mobilité, il s'efforcera donc de :

o Promouvoir le respect des meilleures pratiques en matière de montage PPP

Il est important, dès la genèse d'un projet, d'appuyer le maître d'ouvrage pour choisir le mode de participation du secteur privé le mieux adapté aux risques (risques de construction, mais surtout risques de trafic et de recettes) et à l'économie du projet, très variables dans les transports. Le rôle de l'AFD est ensuite (souvent aux côtés d'autres bailleurs de fonds internationaux) d'accompagner les maîtres d'ouvrages dans le montage des projets pour sécuriser les différentes parties prenantes, promouvoir une gestion contractuelle pérenne et équilibrée, et maximiser les performances.

o Favoriser la mobilisation de financements privés pour les infrastructures

Par la promotion des bonnes pratiques en matière de montage juridico-financier, mais aussi via de nouveaux outils financiers de garantie de paiement public pour le « dérisquage » des contrats PPP, l'AFD s'attachera à générer un effet de levier en mobilisant et catalysant les financements des partenaires privés (banques, investisseurs, marchés) pour les grands projets d'infrastructures.

o Proposer des solutions incitatives pour plus d'efficacité énergétique des véhicules

L'investissement privé est incontournable dès lors que l'on souhaite « verdir » les flottes de véhicules routiers (voitures individuelles, motos, taxis, flottes de minibus, de bus ou de camions, etc.), condition *sine qua non* de la décarbonation du secteur et de l'amélioration de la qualité de l'air dans les grandes villes. Il s'agit d'inciter les propriétaires privés à investir dans un véhicule moins polluant et moins émetteur de GES (électrique, hybride ou à propulsion alternative, aux meilleures normes d'émissions « Euro I à VI »). Le groupe AFD s'attachera à promouvoir dans ses interventions un cadre réglementaire et fiscal incitatif et à proposer des outils financiers innovants et adaptés (lignes de crédit « vertes », garanties, formules de *leasing*, etc.) auprès d'opérateurs financiers au plus proche du terrain.

Des projets en synergie avec Proparco, filiale dédiée au secteur privé

© Sonier Issembe / AFD



Rail au Gabon

La réhabilitation du chemin de fer « TransGabonais » gérée par un concessionnaire privé, la SETRAG, est cofinancée par l'AFD et Proparco. Un bel exemple de synergie permettant de mobiliser le secteur privé et de sécuriser le montage du projet.

Transport urbain en Colombie

En 2018, PROPARGO a consenti un prêt à la société privée SOTRAMAC pour le déploiement de 222 bus au gaz dans le cadre d'un projet de refonte du transport urbain de Carthagène en Colombie. Le nouveau réseau de bus intégré « TransCaribe », structuré autour d'un corridor de « *Bus Rapid Transit* » (BRT), vient se substituer à une offre de transport morcelée et peu efficace, assurée par de petits opérateurs privés. Il offrira aux usagers des trajets plus rapides et moins onéreux.

La structure du projet, construite autour d'un contrat de concession protecteur, s'inspire des retours d'expérience d'autres systèmes de BRT en Colombie. Les nouveaux concessionnaires doivent en outre participer au recyclage des anciens bus, dédommager leurs propriétaires et embaucher au moins 50% des anciens chauffeurs.

Le tour de table implique, outre le groupe AFD, des banques de développement colombiennes ainsi que le principal fournisseur de bus.



© Priscille de Coninck / AFD

ZOOM

3. Promouvoir une AFD partenariale avec les acteurs français, européens et internationaux

L'AFD se positionne désormais comme plateforme d'échanges et de valorisation des savoir-faire européens et français. Dans la mobilité, l'expertise française et européenne est forte et reconnue internationalement, qu'elle concerne les cadres institutionnels ou législatifs, les approches de planification des transports aux différentes échelles territoriales, l'intégration multimodale ou les éco-quartiers. L'approche partenariale se déclinera suivant trois grandes finalités : 1) porter la voix de l'AFD au sein des enceintes internationales, pour faire progresser des sujets transversaux comme le climat ou le numérique ; 2) mobiliser de l'expertise française ou européenne pour offrir une assistance technique de « pairs » en accompagnement des projets d'investissements ; et 3) identifier des partenaires de confiance capables de mettre en œuvre, notamment sur subvention, des projets financés par l'AFD.

- o Porter la voix de l'AFD au sein des enceintes internationales, pour faire progresser des sujets transversaux comme le climat ou le numérique



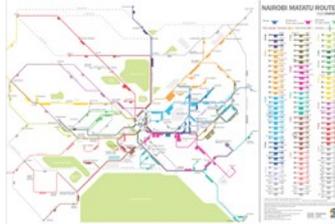
Lancée en 2015 lors de la COP21, l'initiative MobiliseYourCity soutient une meilleure planification de la mobilité urbaine afin de fixer des objectifs ambitieux de réduction de l'empreinte carbone et de mesurer leur atteinte.



L'AFD est membre fondateur de l'initiative MobiliseYourCity (MYC), à côté d'agences de développement, d'agences de planification urbaine et de la mobilité, d'ONG et d'autres banques de développement (KfW, BERD).



**LA FABRIQUE
DES MOBILITÉS**





Le partenariat avec la Fabrique des mobilités, une association issue de l'ADEME, nourrit l'initiative portée par l'AFD sur les communs numériques et notamment la cartographie des réseaux de transport informels.

o Mobiliser de l'expertise française ou européenne pour offrir une assistance technique de « pairs » en accompagnement des projets d'investissements

L'AFD s'attachera à accompagner comme de besoin le financement des investissements avec une offre d'assistance technique (études stratégiques, outils de gestion, assistance à maîtrise d'ouvrage, animation d'ateliers thématiques, mise à disposition d'experts spécialisés, etc.), de renforcement de capacités (formations, ateliers, échanges entre pairs, outils on-line, etc.) - ceci en mobilisant à la fois l'expertise privée et publique, mais aussi le tissu professionnel et associatif, la communauté de chercheurs et d'incubateurs. A cet égard, le partenariat avec l'association CODATU est stratégique car il permet de mobiliser des professionnels de la mobilité urbaine, issus des collectivités locales membres de CODATU. La mobilité est un secteur dans lequel Expertise France est encore peu mobilisé (excepté certains thèmes régaliens comme la sécurité routière ou aérienne). Aussi, l'AFD mobilise-t-elle en direct des partenaires comme les ports (port du Havre à Kribi au Cameroun ; port de Marseille à Dakar au Sénégal) ou les aéroports (Aéroport de Lyon en appui à Aéroport du Cameroun, par exemple).

1 partenariat stratégique avec l'association CODATU



ive depuis bientôt 40 ans au service de la mobilité urbaine durable dans les vi
rgentes et en développement, l'association CODATU est un partenaire privilégié
FD. Elle met en œuvre plusieurs types d'actions : production et diffusion
naissances pour animer une communauté internationale de chercheurs et professionn
nations initiales ou continues ; développement et diffusion d'outils et méthodes ; ap
autorités en charge de la mobilité urbaine, avec notamment la mobilisation
activités locales françaises ; enfin, lobbying à toutes les échelles. CODATU anime ai
financement de l'AFD, plusieurs coopérations techniques en Tunisie, au Brésil, au Pé
nde, etc.

ZOOM

o Identifier des partenaires de confiance capables de mettre en œuvre directement des projets

Dans la vision d'une « AFD plateforme », l'un des objectifs est de construire un réseau d'acteurs du développement, qui s'engagent, chacun dans son métier, auprès des partenaires du Sud. Ces partenaires peuvent être des associations internationales, comme le WRI (*World Resources Institute*) ou ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*), qui mettent en œuvre des actions de renforcement de capacités, de lobbying, d'études, ou des projets à petite échelle ; ou des ONG actives dans des secteurs comme la qualité de l'air ou la sécurité routière ; ou des institutions émanant de l'ONU (UN-Habitat, UNOPS). Il y a également une forte demande pour des appuis de long terme « de pair à pair » mobilisant des opérateurs français. L'appui à l'exploitation de systèmes ferroviaires complexes, urbains ou nationaux, est un domaine sur lequel la mobilisation d'opérateurs comme la SNCF ou la RATP, ou Kéolis et Transdev, peut être envisagée, comme c'est le cas à Cuba où la SNCF appuie l'UTC, son homologue cubain, pour établir une stratégie complète de maintenance du matériel roulant, allant de la réhabilitation des ateliers à des formations.



DEUXIEME PARTIE DECLINAISONS OPERATIONNELLES





© Cyril le Tournneur d'Ison / AFD

Antananarivo, Madagascar

IV. DECLINAISONS OPERATIONNELLES AUX DIFFERENTES ECHELLES TERRITORIALES

MOBILITÉ URBAINE
Améliorer la qualité de vie en ville

DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES
Améliorer l'accès à l'emploi et aux services
Renforcer la sécurité alimentaire

INTÉGRATION INTERNATIONALE
Soutenir les échanges internationaux à travers des infrastructures durables

Les finalités sectorielles définies plus haut se déclinent différemment selon l'échelle territoriale considérée et les problématiques qui s'y rapportent :

1. **L'échelle urbaine**, où l'objectif est d'améliorer la qualité de vie des citoyens en développant des mobilités propres et durables pour tous ;
2. **Le territoire national**, où les projets doivent répondre aux enjeux d'aménagement du territoire et de développement de pôles économiques ;
3. **L'échelle régionale et internationale**, à laquelle les projets doivent contribuer à l'insertion des économies dans les échanges internationaux.

Pour chacune de ces échelles, tout en maintenant une nécessaire cohérence d'ensemble, l'AFD se fixe des axes d'intervention opérationnels présentés ci-après. Sous l'en-tête « pour aller plus loin », ils sont pour certains illustrés par des actions concrètes qui traduisent la volonté de faire évoluer les pratiques et maximiser l'impact des interventions.

A. A l'échelle urbaine, promouvoir des villes vivables et inclusives

I. Les enjeux : agir sur des systèmes de mobilité urbaine en pleine transformation

Bientôt tous urbains... mais est-ce viable ?

D'ici à 2050, 75% de la population mondiale habitera dans une aire urbaine. Les Nations Unies prévoient que 92% des 2,7 milliards de nouveaux urbains attendus, soit 70 millions de nouveaux urbains chaque année, habiteront dans les pays en développement. La question de préserver, construire ou retrouver des villes « vivables », en dépit d'un développement économique rapide et d'une augmentation de tous les flux urbains (personnes et marchandises), est donc cruciale pour le Sud. Elle concerne tant les mégapoles déjà constituées que les villes secondaires en forte croissance, tant les grands émergents que les pays les plus pauvres.

Une explosion attendue des nuisances et des externalités négatives

Les externalités négatives liées aux déplacements en ville sont aujourd'hui majeures : mauvaise accessibilité freinant l'inclusion sociale et induisant des pertes sociales et économiques, congestion de l'espace public, qualité de l'air dégradée, insécurité routière, émissions de CO₂. La tendance actuelle conduit mécaniquement à une explosion de ces nuisances, sous l'effet conjugué (i) d'une croissance rapide de l'urbanisation et de l'étalement toujours plus marqué des villes, (ii) d'une augmentation de la richesse qui amène les urbains à plus se déplacer, et (iii) d'une augmentation de la motorisation individuelle. Cette tendance est déjà très marquée dans les grands émergents. A Pékin, la population a doublé en 20 ans mais le nombre de voitures a plus que quintuplé, passant d'1 million en 1997 à 5 millions en 2013. Sans solution alternative au « tout automobile », les nouveaux besoins de déplacement ne feront que nourrir la croissance de la motorisation individuelle qu'il sera difficile d'inverser.

Le coût d'une mobilité urbaine non durable

Congestion



Entre 2 et 5% du PIB à l'échelle mondiale

Pollution de l'air



4,2 millions de décès annuels prématurés dus à la pollution de l'air ; dont 85% dans les pays du Sud

Insécurité routière



1,3 millions de morts par an et 20 à 50 millions de blessés

Une dégradation des conditions de mobilité qui affecte d'abord les plus pauvres

Le cercle vicieux du transport non soutenable est d'autant plus regrettable qu'il pénalise en premier lieu les plus vulnérables : les habitants des quartiers précaires et périphériques, mal équipés et peu desservis, parcourent des distances plus longues et se trouvent encore plus enclavés, notamment en cas de conditions climatiques extrêmes ; leur budget transport est important. Par ailleurs, les piétons – en premier lieu les femmes et les enfants, qui sont moins motorisés – sont les premières victimes de l'insécurité routière.

Inventer un nouveau modèle de mobilité pour le Sud

Dans les villes du Sud, la marche à pied et les transports collectifs (à travers une offre privée et « artisanale », peu régulée) prédominent encore. Cette situation de rareté de l'automobile est une opportunité pour construire un nouveau modèle de mobilité à même de soulager les dysfonctionnements existants (notamment en termes d'accès, d'efficacité du fonctionnement de la ville et d'empreinte carbone) et de combler le déficit structurel en équipements urbains. Ce nouveau modèle se détachera des modèles classiques et carbonés mis en place au Nord depuis des décennies. L'enjeu est donc de réorienter l'investissement pour les villes en développement vers des politiques plus durables et notamment des systèmes de transport plus équitables en termes de partage de l'espace, mais aussi plus sobres en carbone. Si l'investissement à consentir pour cette transition est substantiel, il reste néanmoins inférieur aux coûts économiques, sociaux et environnementaux qu'engendrerait la poursuite d'une politique basée sur l'usage massif de la voiture particulière thermique.

Un besoin de réorienter les investissements pour mieux se déplacer en ville

La croissance extraordinairement rapide des villes du Sud n'a pas été accompagnée des infrastructures « de base » qui structurent l'espace urbain : voiries et signalisation, réseaux d'eau et d'assainissement, drainage, électricité, éclairage public, etc. Le réseau de voiries est souvent peu dense et trop faiblement maillé ; il n'y a pas ou peu d'infrastructures de transport de masse ni de stationnement. Les besoins d'investissement en infrastructures de transport sont estimés entre 1 400 et 2 100 Mds EUR par an pour soutenir les trajectoires de croissance attendues et atteindre une mobilité urbaine durable. Leur financement devra mobiliser tous les acteurs financiers, publics et privés, locaux, nationaux et internationaux, et nécessitera l'effort conjugué des bailleurs de fonds internationaux dont l'action en matière de transports s'est longtemps concentrée sur le seul financement des routes.

Une convergence des objectifs de lutte contre la congestion et la pollution de l'air d'une part, et d'une émission zéro carbone d'autre part

Les solutions pour une mobilité durable et sobre en carbone sont largement connues. Pour les grandes villes, elles reposent en premier lieu sur une intégration de la planification des transports et de l'urbanisme à toutes les échelles (rue/quartier/métropole), afin de favoriser la mixité des usages urbains et la densité, qui jouent un rôle déterminant dans le volume et la distance moyenne des déplacements. Elles doivent également proposer un partage de l'espace urbain équitable entre tous les usagers, avec une plus grande place pour les modes « doux » ou « actifs » (la marche à pied et le vélo) et la promotion d'un usage partagé de voitures à basses émissions, en lien avec les innovations technologiques associées au véhicule électrique. Cela s'accompagne d'une offre de transport collectif de qualité, « massifié » sur les grands axes, et d'une bonne articulation de ces différents modes (intermodalité), à la fois physique, billettique et tarifaire. Seule cette combinaison d'actions permettra d'atteindre la **quasi-neutralité carbone des transports dans les zones denses**, nécessaire pour mettre en œuvre l'Accord de Paris. Le consensus autour de ces politiques tient à ce qu'elles permettent d'atteindre à la fois les objectifs d'accessibilité et de sécurité pour le plus grand nombre, de réduction de la pollution de l'air, de limitation de la congestion et de neutralité carbone des villes.

Le poids croissant des villes du Sud sur la scène internationale

Les villes seront demain les premiers acteurs du changement. Même si la décentralisation est encore peu généralisée, la pression des habitants fera que les solutions émaneront d'abord de l'échelon local. Les grandes villes se sont organisées en associations (C40, ICLEI) pour faire entendre leur voix sur la scène internationale et partager des bonnes pratiques. Les cadres stimulants offerts par l'Accord de Paris sur le climat en 2015, les ODD (objectif n°11 sur la Ville durable) et le New Urban Agenda (Habitat III) montrent qu'il existe un large consensus international sur l'importance d'agir pour des politiques de mobilité urbaine plus durables et sobres en carbone. De nombreuses initiatives internationales (SUM4All, MYC, TUMI) accompagnent les villes dans le partage et la mise en œuvre des « bonnes pratiques ». Il importera de ne pas se limiter aux grandes villes et d'associer de plus en plus les villes secondaires ou capitales régionales.

2. Les axes d'intervention de l'AFD pour la mobilité urbaine

L'AFD a jusqu'à présent été essentiellement mobilisée sur l'investissement dans les infrastructures de transport collectif de masse (bus en site propre, tramway, métro, train de banlieue). Le présent cadre d'intervention propose de poursuivre cet effort, qui correspond à la demande principale des grandes villes, mais en accompagnant davantage les acteurs de la mobilité urbaine, locaux comme nationaux, dans la planification (Axe 1) ; en élargissant le champ traditionnel d'intervention de l'AFD pour inclure les véhicules, l'optimisation des flux (gestion du trafic) et les modes « actifs » (Axe 2). Les interventions de l'AFD veilleront à améliorer l'intégration transport-urbanisme et la « qualité de ville », y compris dans sa dimension « genre » (Axe 3). Le transport artisanal et informel fera l'objet d'une attention particulière (Axe 4), afin de contribuer à une véritable transformation en profondeur des systèmes de mobilité urbaine. Enfin, de manière transversale, les projets rechercheront le plus possible à soutenir l'innovation (Axe 5).

Hypothèse critique : de nouveaux outils financiers à déployer

Pour mettre en œuvre les projets suivant les axes proposés ci-dessous, le groupe devra diversifier les outils financiers, au-delà des classiques prêts-projets, afin de (i) « passer à l'échelle » en mobilisant notamment les banques et (ii) intervenir sur des aspects plus variés des politiques de mobilité (au-delà du financement des transports collectifs de masse).

- o Intervention plus en amont via des fonds d'étude pour les prêts-projet afin d'orienter davantage la qualité des projets dès leur conception sur les dimensions « lien social », environnement, genre, climat.
- o Poursuite et élargissement des prêts directs aux collectivités locales.
- o Développement de prêts de politiques publiques (PrPP), pour accompagner des politiques des Etats ou des grandes métropoles en matière de « décarbonation » des transports urbains.
- o Prêts programmes ou prêts basés sur les résultats, appuyés sur des plans d'action concrets et réalistes, pour financer des infrastructures plus légères (cheminements piétons, pistes cyclables, carrefours sécurisés).
- o Outils financiers pour le remplacement des flottes : lignes de crédit, garanties, fonds revolving, etc.
- o Toute la palette des outils de coopération en subvention, sans s'interdire de financer aussi de l'assistance technique et du renforcement de capacités sur prêt.
- o Laboratoires d'innovation urbaine, avec des appels à projet associant la société civile ou les acteurs de l'innovation (start-ups, incubateurs).

Mobilité urbaine : promouvoir des villes vivables et inclusives

Déclinaison des objectifs spécifiques

Des systèmes de mobilité INCLUSIFS

- Assurer un niveau de service de mobilité satisfaisant pour tous, y compris dans les quartiers précaires et enclavés, via des services adaptés
- Améliorer la qualité et la « marchabilité » des zones et promouvoir un partage équilibré de l'espace public
- Favoriser l'accès des femmes et des personnes vulnérables aux transports urbains
- Promouvoir des politiques tarifaires équilibrées

Des systèmes de mobilité VERTS et SOBRES en CARBONE

- Soutenir le développement des modes propres et sobres en carbone (transport collectif, modes doux)
- Maîtriser la longueur et le nombre des déplacements en ville
- Favoriser l'efficacité énergétique des TC et des véhicules particuliers

Des systèmes de mobilité PERFORMANTS, EFFICACES et PERENNES

- Appuyer la formulation de politiques / plans de mobilité globale et intégrés
- Promouvoir des systèmes adaptés de gouvernance et de financement du système de mobilité urbaine
- Appuyer la modernisation, la bonne gestion et la productivité des opérateurs ;
- Optimiser la gestion de la circulation et du stationnement
- Favoriser le bon dimensionnement, la complémentarité et l'intégration modale des systèmes, dans un souci d'optimisation des réseaux

Des systèmes de mobilité SÛRS

- Promouvoir la sécurité routière en ville (voies, véhicules, comportements...)
- Lutter contre les violences faites aux femmes dans les transports urbains

Encourager les innovations technologiques et numériques

- Renforcer les autorités dans leur capacité à appréhender l'innovation, à gérer les data
- Financer des projets de mobilité électrique en ville
- Financer des projets pilotes de solutions numériques pour la mobilité

Mobiliser efficacement le secteur privé

- Organiser l'intervention efficace du secteur privé dans la réalisation des infrastructures et l'exploitation des systèmes de transports urbains
- Encourager le secteur privé à investir dans le renouvellement des parcs de véhicules et les solutions numériques pour la mobilité

Mobiliser efficacement les acteurs français et européens

- Appuyer la coopération des AOTU et institutions françaises avec leurs pairs
- Participer à des initiatives internationales et partenariales (pladoyoir)
- Promouvoir les savoir-faire français en matière de transports urbains

Axes d'intervention

1. Appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de politiques publiques de mobilité durable nationales et locales



2. Financer l'ensemble des composantes d'une politique de mobilité durable (infrastructures, modernisation des flottes, gestion de trafic, etc.)



3. Mettre la mobilité au service de la qualité de ville (intégration transport – urbanisme)



4. Soutenir la modernisation du transport artisanal – principal mode de transport des urbains précaires du Sud



5. Soutenir l'innovation en matière de transformation numérique et énergétique des services de mobilité



Outils financiers mobilisés

- PrPP Prêts de politique publique
- PPro Prêts Projet
- PPtG Prêts Programme / Prêts basés sur les résultats
- LC Lignes de crédit auprès d'institutions financières
- GAR Garanties

- FXT FXT (Fonds pour l'échange d'expériences et l'expertise)
- AT/RC Assistance technique / Actions de renforcement de capacités
- MYC Programmes du partenariat Mobilise Your City
- FAPS Fonds d'appui à la préparation des projets
- LABO Laboratoires d'innovation / appels à projets / incubation / PoC

Axe 1 — APPUYER L'ELABORATION ET LA MISE EN ŒUVRE DE POLITIQUES PUBLIQUES DE MOBILITE DURABLE NATIONALES ET LOCALES

Pour que les projets proposés au financement de l'AFD soient plus durables et mieux « bancables », il importe d'appuyer en amont à la fois le cadre de gouvernance et les outils de planification des autorités, à l'échelle nationale et locale. Cela recouvre **des actions de coopération et d'assistance technique**, qui visent à renforcer :

- o **la gouvernance et les schémas de financement**: appui à la mise en place d'autorités organisatrices des transports urbains, permettant a minima de coordonner l'action des divers intervenants sur un territoire élargi (celui de l'aire urbaine), voire assurant directement le pilotage des projets, avec des transferts clairs de compétences ; réflexions sur des normes techniques adaptées (émissions des véhicules, carburants, résilience aux extrêmes climatiques) ; sur les schémas de financement pour sécuriser des fonds pour la mobilité urbaine (taxes dédiées, capture de la rente foncière, accès aux financements « climat », etc.) ; définition de stratégies « numériques » pour le transport. Cela passe par des politiques nationales de mobilité urbaine qui fixent ensuite le cadre d'intervention des collectivités locales.
- o **la planification intégrée et participative** : plans de mobilité urbaine durable (PMUD) établis en cohérence avec les plans de développement urbain, et porteurs d'une « vision » partagée et discutée avec les différents usagers, y compris les habitants les plus pauvres, les opérateurs de transport et les entreprises. Ceci nécessite un vrai travail de conviction auprès des décideurs et l'élaboration d'une vision ambitieuse, mais néanmoins fondée sur des projets réalistes du point de vue économique.
- o **la formation et le renforcement de capacités des acteurs, y compris la professionnalisation des opérateurs privés** : formations continues ou diplômantes, développement de MOOCs à destination des autorités publiques et des opérateurs privés ; partenariats de « pair à pair » avec des collectivités locales françaises ; plans de professionnalisation du secteur privé dit « artisanal » pour l'inclure dans les projets de modernisation du transport urbain.

POUR ALLER PLUS LOIN

Du projet à la politique : l'AFD appuiera les politiques de mobilité intégrée et multimodale par des prêts de politique publique

Les partenariats et échanges entre pairs, outil efficace pour le renforcement des capacités

Le partage d'expériences entre pairs s'avère très efficace pour « faire bouger les lignes » et emporter l'adhésion des décideurs publics. Ceci doit être davantage intégré dans les programmes de formation et de renforcement de capacités. L'AFD a pour cela constitué un réseau de professionnels partenaires, institutions françaises et internationales de référence, comme la CODATU (OSC militant pour un transport urbain durable dans le Sud), le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), l'ADEME, SLOCAT, ou des autorités françaises organisatrices de la mobilité (Ile de France Mobilités, Grand Lyon...).

ZOOM

Axe 2 — FINANCER L'ENSEMBLE DES COMPOSANTES D'UNE POLITIQUE DE MOBILITE DURABLE

Sur les dernières années, les financements en faveur des transports collectifs de masse ont représenté une grande part de l'activité de l'AFD. Afin de mieux répondre aux objectifs d'inclusion sociale, de sécurité, de lutte contre la pollution atmosphérique et les émissions de GES, l'AFD élargira son action et se positionnera sur l'ensemble des composantes d'une politique de mobilité durable, au besoin en mobilisant de nouveaux instruments financiers comme les prêts de politique publique. Cela recouvre :

- o **Le transport collectif de grande capacité et les pôles d'échanges multimodaux** : c'est aujourd'hui la porte d'entrée principale des bailleurs et l'AFD continuera à intervenir principalement sur ce segment très capitalistique, au cœur de son métier de financeur, qui constitue l'épine dorsale des systèmes de mobilité urbaine.
- o **L'optimisation de l'offre de bus existante**, qui assure aujourd'hui l'essentiel de l'offre de transport collectif dans le monde, à travers des opérateurs plus souvent privés et peu régulés (voir Axe 4 Transport artisanal). Cette optimisation passe par le renouvellement des flottes, l'aménagement de gares routières et d'arrêts, la restructuration des lignes en articulation avec le transport de masse et l'offre « artisanale », et surtout la professionnalisation et la bonne gestion des opérateurs. Elle est porteuse d'impacts très rapides en termes d'accès (mode offrant la meilleure couverture spatiale) ; d'efficacité (restructuration et réduction de la congestion) ; de sécurité (mode accidentogène) et de pollution de l'air et émissions de GES (véhicules anciens très polluants).
- o **Le développement d'aménagements dédiés aux déplacements piétons et cyclistes** (trottoirs, pistes cyclables, garages à vélos, espaces piétons), afin que ces modes doux, qui représentent près de la moitié des déplacements, bénéficient de conditions fluides et surtout sécurisées – les piétons sont en effet les premières victimes des accidents de la route en ville.

Promouvoir la marche, mode dominant dans les villes africaines

Dans les villes africaines, entre 50 et 80% des déplacements se font à pied. La marche est toutefois vue comme un mode contraint et subi – celui des pauvres qui n'ont pas le choix ; et encore peu de villes ont développé une véritable stratégie de promotion des modes dits « actifs » (marche et vélo) qui garantisse des cheminements continus, de qualité et sûrs. L'AFD s'attachera ainsi à faire changer les mentalités et à développer autant que possible des approches « modes doux », soit en complément de projets de transport collectif (le long des corridors ou autour des stations), soit en soi, à travers des projets de voirie dans des villes plus petites.

ZOOM

- o **Des programmes d'efficacité énergétique ou d'incitations pour le développement de la mobilité électrique** (voir feuille de route ci-après) : ces interventions plus innovantes mobiliseront de la « sur-bonification » des financements, afin de compenser les surcoûts de bus électriques, hybrides ou a minima dotés de motorisations moins émissives ; le financement de projet-pilotes de deux-roues ou triporteurs électriques ; le déploiement de réseaux de bornes de recharge pour les flottes « intensives » (véhicules publics ; bus ; taxis).

- o **L'optimisation et la mise en sécurité des flux de circulation de véhicules** – la boîte à outils est large : réaménagement de voiries, gestion et maîtrise du trafic (signalisation intelligente, centre de contrôle intégré, systèmes d'information aux voyageurs), péages urbains, « apaisement » du trafic, contournements urbains, aménagements de carrefours, politiques de stationnement. Ce sont autant de mesures très efficaces pour améliorer la fluidité des circulations, réduire la congestion et les nuisances associées tout en améliorant les conditions de sécurité. La mise en place des mesures adaptées, en parallèle (partage plus équilibré de la voirie, maîtrise du stationnement, gestion des flux), doit permettre d'éviter une ré-augmentation du trafic automobile, induite par les gains de fluidité.
- o **La logistique urbaine**, parent pauvre de la planification urbaine, aujourd'hui centrée sur le transport de passagers. Les flux de logistique urbaine augmentent très vite, et les villes du Sud devront amorcer des réflexions sur la façon de limiter les véhicules polluants et encombrants dans le centre-ville – par des « hôtels » de logistique, par exemple.

Ces différents modules d'une politique de mobilité requièrent des apports en capital très variés, public comme privé, et passent par des modalités de mise en œuvre institutionnelle parfois complexes. Ils peuvent aussi dépendre de maîtres d'ouvrage distincts, mettant alors en évidence le besoin de coordination et d'une gouvernance commune. Pour répondre à cela, l'AFD devra mobiliser des outils financiers variés, en promouvant les approches « programmes » et les prêts de politique publique.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD appuiera et développera des programmes d'amélioration de la mobilité dans les villes secondaires qui ne reposent pas nécessairement sur un transport de masse

Le BRT de Peshawar, un concentré de bonnes pratiques

Le BRT de Peshawar, dont la mise en service est prévue en 2019, comporte un réseau de 8 lignes de BRT déployées sur 80 km et un corridor en site propre de 23 km permettant une exploitation ouverte du corridor « en foisonnement » et une couverture spatiale de la ville. Pour limiter l'empreinte carbone, le matériel roulant utilise la technologie hybride diesel-électrique. L'intégration urbaine du projet repose sur une approche de type 'rue complète' (façade à façade), où l'ensemble de l'espace public et de la voirie est requalifié avec des aménagements piétons et des pistes cyclables. Il comporte aussi un plan de transition du secteur informel (intégration des petits exploitants artisanaux et mise à la casse de la flotte ancienne) et un plan d'action en faveur du genre. Cofinancé par la Banque Asiatique de Développement et l'AFD, ce projet exemplaire bénéficiera à l'ensemble de la population de Peshawar et directement à 500 000 usagers par jour.



ZOOM

Axe 3 — METTRE LA MOBILITE AU SERVICE DE LA « QUALITE DE VILLE »

La mobilité permet la ville et la ville engendre la mobilité. L'intégration de ces deux dimensions est essentielle pour garantir un développement urbain durable et une meilleure qualité de vie des citoyens. Elle est pourtant loin d'être systématique, du fait d'acteurs, d'intérêts et de systèmes de gouvernance distincts, voire concurrents. L'AFD s'assurera via son action que :

- o **La planification des transports urbains** s'insère dans une vision globale, de long terme et cohérente du développement urbain en privilégiant un urbanisme mixte, dense, compact et multipolaire dans une approche durable et résiliente de la ville (cf. Axe 1).
- o **Les systèmes de transport de masse desservent les principaux pôles d'attraction existants et futurs et s'accompagnent d'une densification le long des corridors ou autour des pôles d'échanges multimodaux** (*Transit Oriented Development - TOD*). L'offre de transport, si elle est combinée à une politique foncière adéquate, est un des outils pour maîtriser l'étalement urbain. Des projets mixtes, combinant la requalification d'un quartier et une nouvelle desserte, sont emblématiques d'une telle approche et seront développés lorsque cela est pertinent et possible.
- o **Les systèmes de transport sont bien insérés dans le tissu urbain, à la fois à l'échelle des pôles d'échanges multimodaux structurants de la ville, mais aussi pour chaque station/arrêt**, en recherchant pour ces derniers des aménagements légers (« quick wins ») qui permettent d'améliorer les espaces publics et l'accès aux stations. L'AFD se positionnera sur le développement de gares multimodales, qui répond à une forte demande de structuration de la ville et des systèmes de mobilité, et offre des perspectives intéressantes d'ingénierie financière à travers la mise en valeur des espaces commerciaux via des partenariats public-privé.
- o **Le partage de l'espace public entre voiries routières, sites réservés aux transports collectifs, trottoirs, pistes cyclables, espaces verts et espaces de vie collective (places, marchés...), se fait de manière équilibrée**, en intégrant notamment les enjeux de sécurité routière pour garantir des cheminements sécurisés.
- o **L'inclusion des transports dans la formulation d'une politique intégrée d'amélioration de la qualité de l'air**, qui inclura des dispositifs de mesure et de modélisation, et un plan d'actions par secteur (industrie, chauffage, carburants et transport, déchets, etc.).



POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD s'efforcera de développer des projets « emblématiques » d'une intégration exemplaire Transport-Urbanisme : aménagement d'un pôle d'échanges et du quartier alentour, développements urbains associés à une nouvelle ligne de transport, etc.

ZOOM



© CasaTransports

Place des Nations Unies à Casablanca : le tramway vecteur de requalification urbaine

Inaugurée en 2012 et cofinancée par l'AFD, la ligne 1 du tramway de Casablanca a été l'opportunité d'une requalification en profondeur des espaces publics traversés. L'exemple le plus marquant en est certainement le réaménagement complet de la place des Nations-Unies, aux portes de la vieille Medina et du centre-ville Art Déco. Autrefois immense carrefour routier, la place a été piétonnisée à 80%, autour d'une large esplanade (très fréquentée), et d'un pôle d'échanges multimodal (bus - taxis collectifs et tramway, avec la station la plus fréquentée du réseau).

Systématiser les actions pour favoriser un accès sécurisé et égalitaire des femmes aux services de mobilité

Souvent non motorisées, les femmes devraient représenter la plus grande proportion des bénéficiaires des transports publics. Toutefois, leur utilisation du transport urbain est aujourd'hui souvent pénalisée. Afin de favoriser l'accès des femmes aux services de transport, la dimension « genre » sera renforcée suivant trois axes :

- o **Une meilleure accessibilité physique** (rampes, escaliers mécaniques) aux systèmes de transport pour les femmes avec des enfants en bas âge - qui bénéficiera par ailleurs aux personnes en situation de handicap, temporaire ou permanent ;
- o **La lutte contre le harcèlement et les violences faites aux femmes dans les transports.** Et ce, à travers une attention particulière à la conception des stations avec de meilleurs éclairages des cheminements à l'intérieur comme à l'extérieur, à travers des campagnes de sensibilisation, la mise en place de moyens d'alerte spécifiques adaptés et la présence de personnels de garde formés aux enjeux de genre, et si possible féminins dans les véhicules et les stations.
- o **L'accès favorisé à l'emploi généré par les transports** : programmes de formation ciblés pour les femmes conductrices, ou assurant l'exploitation ou la maintenance, et une sensibilisation des employeurs.

ZOOM

Axe 4 — SOUTENIR LA MODERNISATION DU TRANSPORT ARTISANAL, PRINCIPAL MODE DE TRANSPORT URBAIN DU SUD

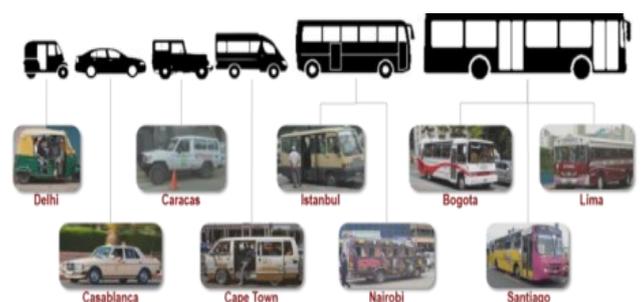
Dans la plupart des villes du Sud, l'offre de transport collectif repose essentiellement sur des opérateurs privés exploitant de manière artisanale des bus et minibus, rarement illégalement car ils possèdent en général une licence sur une ligne, mais opérant dans des conditions de service, de confort et de sécurité dégradées : course aux clients, conduite chaotique et accidentogène, pas d'horaires ni d'arrêts formalisés, véhicules anciens, polluants et peu confortables. Ce secteur, souvent décrié pour les nuisances qu'il induit, a néanmoins le mérite d'offrir un service flexible, souvent peu onéreux, et surtout à coût nul pour la puissance publique. Il est également un large pourvoyeur d'emplois. Ce secteur « informel » s'est fortement développé à la faveur de la déliquescence des compagnies publiques de bus, dites « institutionnelles », générée par la raréfaction du subventionnement et une gestion non optimale.

Aujourd'hui, la transition de ce secteur artisanal vers un système plus professionnel est un élément déterminant pour la mobilité durable des villes du Sud. Il ne s'agit surtout pas de l'éliminer, mais d'en réduire les impacts négatifs et de l'associer aux projets plus structurés de mobilité. Cette transition nécessite une compréhension fine des logiques institutionnelles et financières de chacun des acteurs, afin de proposer des solutions adaptées et acceptables. Elle doit se faire en plusieurs étapes :

- o **Une rationalisation des corridors de transport couplée à une amélioration de la gestion administrative du transport artisanal**, avec des mécanismes transparents d'octroi des licences, basés sur une analyse du réseau (densité, complémentarité avec d'autres modes) ; mais aussi un cahier des charges minimum et une simplification des formalités administratives.
- o **La professionnalisation et la structuration du secteur** autour de groupements ou de coopératives (formation, formalisation, regroupement, cadencement, mutualisation, montée en gamme sur la maintenance, gestion financière).
- o **Une meilleure implication ou inclusion** dans les projets de transport de masse (hiérarchisation du service, formations, etc.).
- o **La construction d'infrastructures et d'aménagements légers** (arrêts, dépôts et leurs accès) pour réduire les coûts, les délais et la congestion.
- o **La mise en place d'offres financières incitatives** pour le renouvellement des flottes de véhicules avec des mesures de type « prime à la casse » et des financements par des banques locales attractifs.
- o **Le développement d'outils numériques** pour accompagner toutes ces mesures, afin de mieux faire connaître le réseau, l'offre, les correspondances, et permettre d'optimiser le remplissage des véhicules.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD développera des outils financiers adaptés à la modernisation du transport artisanal



Axe 5 — SOUTENIR L'INNOVATION EN MATIERE DE TRANSFORMATION NUMERIQUE ET ENERGETIQUE DES SERVICES DE MOBILITE

Les grands acteurs traditionnels des transports (puissance publique, exploitants, grands industriels) ont souvent du mal à être porteurs d'innovation en matière de mobilité. Cette dernière est en général davantage stimulée par le secteur privé (en particulier des « nouveaux entrants ») ou associatif, moins contraint et plus flexible. Elle l'est aussi par les usagers eux-mêmes, qui adaptent au quotidien leurs pratiques face aux nouvelles offres... Néanmoins, à l'heure où le concept d'« uberisation » cristallise le débat public, l'innovation est-elle toujours synonyme d'intérêt général, de lien social renforcé ou de transition bas carbone ? Afin de dépasser cette dichotomie, les acteurs publics doivent être en mesure d'insuffler des orientations, voire d'imposer des régulations ; le secteur privé peut, lui, être incité ou aidé à développer des solutions innovantes qui soient vertueuses et soutenables. Tout cela peut être encouragé par un environnement technologique et institutionnel plus « ouvert » et par des incitations financières à l'expérimentation. Le groupe AFD se positionnera donc comme facilitateur d'une innovation au service de la mobilité durable ; il ciblera en particulier les deux axes que sont la transformation numérique des transports et la généralisation des véhicules bas carbone (notamment électriques) en ville (voir feuille de route ci-après). A cette fin, il pourra :

- o **Accompagner les acteurs publics du Sud dans la définition de leur propre stratégie numérique ou énergétique pour la mobilité urbaine**, en associant autant que possible l'écosystème local et/ou français de l'innovation.
- o **Lancer et financer des appels à projets pour l'innovation dans la mobilité** permettant de faire émerger des idées nouvelles, d'en tester la faisabilité via des études, des projets pilotes ou des « preuves de concept ». La transition du transport artisanal (Axe 4) sera un axe privilégié en la matière. La société civile sera mobilisée pour faire émerger des modèles nouveaux et partagés.
- o **Faciliter la création de plateformes de données sur la mobilité**, en accès ouvert (Open Data) et pouvant être gérées et enrichies de manière collaborative, qui pourront être le support de futures applications pour smartphones ou autres solutions numériques permettant d'améliorer les pratiques de mobilité urbaine ; mais aussi des mines d'information à exploiter pour la planification de la mobilité et l'optimisation de l'exploitation des opérateurs, publics comme privés. Le centre de ressources *Digital Transport 4 Africa* préfigure ce type de plateformes.



POUR ALLER PLUS LOIN

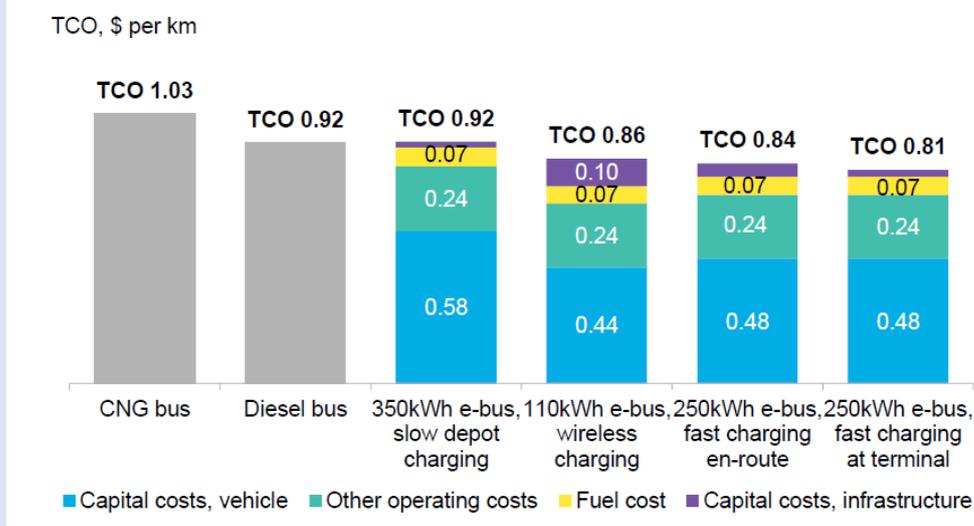
L'AFD développera de manière volontariste des projets « pilotes » de mobilité électrique avec des véhicules légers et d'usage intensif

ZOOM

Feuille de route du groupe AFD pour accélérer le déploiement de la mobilité électrique

En 2010, le cap du milliard de véhicules légers en circulation était atteint. Pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur des Transports, il faut diviser par 4 ou 5 à l'horizon 2040-2050 la moyenne des émissions "du puits à la roue" (w2w) des flottes de véhicules dans le monde, pour arriver à 50 g CO₂/km w2w. Cet objectif ne peut être atteint que par une généralisation des motorisations électriques, couplée à une réelle décarbonation des mix électriques. Il s'agit là d'un objectif difficile (les véhicules électriques ne représentent pas plus de 4% du parc mondial en 2018) ; mais qui semble aujourd'hui accessible là où il paraissait encore impensable il y a cinq ans, compte-tenu de la baisse très rapide du prix des batteries. Rien qu'en 2017, près de 1,1 million de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ont été vendus (soit une croissance de 57% par rapport à 2016) – plus de la moitié des ventes se faisant en Chine, qui abrite aujourd'hui 40% du parc mondial. De nombreux pays (la Chine, l'Inde ou la France) prévoient l'interdiction des véhicules 100% thermiques aux horizons 2035 ou 2040. Et les coûts complets sur le cycle de vie sont déjà favorables pour les véhicules à haute intensité d'utilisation.

Les coûts complets sur le cycle de vie (*Total Cost of Ownership*) sont déjà favorables pour les bus électriques sur de longues distances (*source Bloomberg*)



La question qui se pose pour le groupe AFD est de définir une feuille de route pour accompagner le déploiement de la mobilité électrique dans les pays du Sud, où est attendue une large part de la croissance du parc automobile. Cette approche sera nécessairement différenciée suivant les pays : si les économies émergentes sont des cibles privilégiées, les pays les plus pauvres (notamment en Afrique) pourront faire l'objet d'actions ciblées et de projets pilotes (dont la viabilité financière et le potentiel de « passage à l'échelle » devront être étudiés avec attention), pour lever progressivement les contraintes : les automobilistes n'y sont pas ou peu solvables et les autorités publiques y disposent rarement des standards réglementaires ou des outils financiers adéquats pour favoriser l'e-mobilité ; les enjeux liés au transport collectif et l'accès à la mobilité sont prégnants ; enfin, les systèmes électriques sont encore peu fiables.

Quelques propositions de réponse aux éléments qui font débat :

- o **Faut-il attendre la décarbonation des mix électriques ?** Si le véhicule électrique n'est « climatiquement vertueux » que lorsque la production électrique est largement décarbonée (ce qui n'est pas encore le cas dans de nombreux pays), l'AFD se propose de soutenir la mobilité électrique dans tous les contextes, car les bénéfices locaux (en terme de réduction de la pollution de l'air notamment) sont acquis et le tournant de l'électromobilité dans la conception de l'espace urbain (zones de basses émissions, bornes de recharge, stationnement préférentiel, etc.) doit être pris dès que possible.
- o **Comment gérer la demande de métaux rares et le recyclage des batteries ?** Pour ce dernier point, il s'agit d'un enjeu important, sur lequel l'AFD sera attentive dans ses pays d'intervention, au cas par cas, en lien avec la filière de solaire photovoltaïque.
- o **Comment gérer l'impact sur les réseaux électriques ?** En privilégiant les recharges lentes, plus robustes.

Dans toutes ses géographies d'intervention, le groupe AFD s'attachera donc à développer des projets en faveur des mobilités électriques. Son action pourra passer par :

- o **Des prêts de politiques publiques, incluant des actions en faveur du développement de l'électromobilité** : standards techniques, incitations fiscales, primes à la conversion de véhicules, obligations réglementaires, politiques industrielles...
- o **Pour les transports urbains de masse comme les bus en site propre (BRT)**, une promotion systématique des solutions de motorisations « propres » (électrique, hybride, mais aussi bio-gaz) ;
- o **Des programmes de renouvellement (ou de développement) de flotte routière avec des incitations pour l'achat de véhicules « propres ».** Il convient de hiérarchiser et prioriser l'effort de renouvellement du parc, en commençant par les véhicules les plus légers (2 et 3-roues) et ceux à forte intensité d'usage : transports collectifs (bus, minibus, car), taxis, véhicules partagés (taxis collectifs, autopartage...), parc public des administrations.
- o Le **financement de bornes et d'équipements de recharge** publics (prioritairement en ville, éventuellement sur des autoroutes ou routes très fréquentées) ou privés (via Proparco) ;
- o Le **financement d'infrastructures réservées aux véhicules électriques ou d'aménagements incitatifs à leur usage** (voies de circulation réservées, parking réservés, etc.)
- o Des **programmes intégrés** incluant plusieurs des composantes ci-dessus.



B. A l'échelle nationale, développer le potentiel économique et social des territoires

1. Les enjeux : connecter les capitales nationales, les capitales régionales et les zones rurales

Mailler et aménager le territoire. Le maillage du territoire par l'interconnexion des villes constitue un enjeu économique et sociétal majeur. À l'échelle nationale, la croissance soutenable d'un pays repose sur la mise en valeur et la connexion des pôles de développement. Ce développement ne peut avoir lieu sans les « connecteurs » que sont : les routes (infrastructure de desserte « fine » qui reste incontournable), le chemin de fer (adapté aux corridors de population denses et lorsque les volumes de marchandises à transporter le justifient, sur des segments suffisamment longs), voire les voies d'eau, lorsque les conditions sont réunies. Rendre attractives les capitales régionales est essentiel, car c'est éviter la « mégalopolisation » des capitales et les difficultés qui en découlent. Pour ce faire, la construction raisonnée (c'est-à-dire dans le respect des principes de gestion environnementale et sociale) et la maintenance efficace des infrastructures routières et ferroviaires nationales sont les conditions d'un développement territorial équilibré. Mais le maillage des systèmes de transport n'est pas seulement un enjeu économique et social ; c'est aussi un enjeu de stabilité politique, notamment pour éviter enclavement, paupérisation et radicalisation de certains territoires, notamment au Sahel ou en Afrique centrale. L'équation est brutale, mais là où il n'y a pas de route, il n'y a que très rarement des services de l'État. **Le maintien d'un réseau routier est donc une condition pour assurer le maintien de l'État de droit et la cohésion entre les régions.**

Connecter les territoires ruraux aux villes secondaires pour garantir l'accès de tous aux services de base. Dans les pays du Sud, au-delà des mégapoles et des capitales régionales, le développement rapide des « petites villes » ou des bourgs est un enjeu majeur. En Afrique, depuis 20 ans, ce sont eux qui ont absorbé 60% de la croissance urbaine. Aujourd'hui, 75% des Africains vivent dans ces bourgs ruraux, des lieux souvent peu équipés et mal connectés. Pour chacun de ces bassins de petites villes et de territoires ruraux, les systèmes de transport (qui combinent des infrastructures routières, véhicules individuels ou collectifs, transport de voyageurs ou de fret, parfois des lignes ferroviaires

Répondre au déficit d'investissement dans les infrastructures en Afrique, chiffré à près de 110 milliards USD par an.

La Banque africaine de développement (BAfD) évalue à 170 milliards de dollars annuels le besoin de financement des infrastructures du continent, avec un gap de financement de 108 milliards de dollars. Le transport représente 28% du total, avec 47 milliards de dollars par an, les deux tiers pour les dépenses d'immobilisations et le reste aux besoins d'exploitation et d'entretien. En comparaison des autres régions, le déficit africain est significatif : la densité de routes revêtues par 100km² est de 2 en Afrique contre 25 en Asie, tandis que les 46 mille km de lignes ferroviaires représente le quart du réseau asiatique et la moitié du sud-américain. Pour l'Afrique, l'enjeu est de créer de l'emploi pour les 12 millions de personnes qui rejoignent, chaque année, sa population active et menacent de basculer dans la pauvreté.

Source BAfD 2018 African Economic Outlook

et aériennes) sont donc capitaux pour garantir à tous et en toute saison un accès aux mêmes services, à un maximum d'emplois et aux marchés pour les productions agricoles locales. **Compte tenu des linéaires de réseau concernés et des flux relativement modérés, l'enjeu est d'optimiser le dimensionnement des investissements pour répondre à la demande, sécuriser les flux et organiser une maintenance adaptée sur la durée,** évitant de peser durablement sur les générations futures.

La sécurité routière, première cause de mortalité des jeunes de 15 à 29 ans. Les accidents de la route tuent chaque année 1,3 million de personnes dont 90 % se concentrent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire (OMS, 2017) qui pourtant ne concentrent que la moitié des véhicules. Entre 20 et 50 millions de personnes sont blessées chaque année. L'ODD 3.6 vise à réduire de moitié le nombre des morts et blessés. Au-delà de l'enjeu premier de santé publique, l'insécurité routière pèse aussi lourdement sur l'économie : elle représente un coût annuel de 2 à 2,5% du PIB mondial.

En Afrique, des conditions très dégradées pour la mobilité des biens et personnes

Un accès faible. En Afrique sub-Saharienne, seulement 34% de la population rurale vit à moins de 2 km d'une route praticable en toute saison.

Un coût élevé. Malgré une main d'œuvre bon marché, le coût des transports par la route y est 63% supérieur à celui de la moyenne des pays de l'OCDE (*source : AIPCR – 2015*).

Une forte insécurité. Enfin, avec 32,2 morts pour 100 000 habitants, et bien que son réseau routier soit peu développé et son taux de motorisation peu élevé, l'Afrique possède les taux d'accidentologie et de mortalité parmi les plus élevés au monde (presque trois fois celui de l'Europe).

ODD 3.6 (sécurité routière) - D'ici à 2020, diminuer de moitié à l'échelle mondiale le nombre de décès et de blessures dus à des accidents de la route... Mais comment ?

Les accidents de la route résultent de la combinaison d'infrastructures en mauvais état ou non adaptées et de véhicules non-conformes techniquement, associée à des législations mal adaptées (limitations de vitesse, par exemple), à des comportements de conducteurs imprudents ou peu formés et des capacités de contrôles et de sanctions faibles.

La lutte pour une meilleure sécurité routière doit faire l'objet d'une réelle volonté politique et se traduire par des interventions simultanées et coordonnées à plusieurs niveaux : une infrastructure mieux adaptée, des véhicules plus sûrs, un comportement des usagers plus préventif, sensibilisé et responsable, une réelle formation au permis de conduire, des contrôles et sanctions plus systématiques et sérieux.

ZOOM

Les transports ferroviaire et fluvial trouvent leur pertinence économique et environnementale sous certaines conditions.

Le transport ferroviaire est un système technique intégré très capacitaire et efficace énergétiquement, mais cher à l'investissement et peu flexible. Il souffre de la concurrence de la route, très flexible et dont les infrastructures sont le plus souvent financées par l'Etat. En dépit des avantages du ferroviaire en termes de sécurité et d'empreinte carbone, le financement de nouvelles sections de chemins de fer (« greenfield ») ne trouve de pertinence que dans certaines conditions : pour desservir des corridors à forte densité de population ou de transit fret (notamment dans certaines parties denses d'Asie) ; pour le transport de grands volumes de pondéreux et conteneurs sur de longues distances ;

ou pour offrir des solutions à grande vitesse entre des métropoles accueillant des classes moyennes aisées déjà nombreuses (grande vitesse voyageur). S'agissant du ferroviaire, les enjeux se situent donc davantage dans des projets de réhabilitation de lignes existantes dont la rentabilité économique est avérée ou dans l'amélioration de leur efficacité opérationnelle ou énergétique (électrification, signalisation et communications). Le transport fluvial répond à la même logique : c'est un mode de transport peu émissif mais non généralisable. Il peut être pertinent lorsque les conditions géographiques et hydrologiques sont réunies et pour certains types de fret, dont notamment l'approvisionnement des grandes métropoles. Il pose potentiellement des défis importants en termes d'entretien des voies navigables.

L'existence d'un réseau routier n'est pas en soi antinomique avec les trajectoires de développement résilientes et bas carbone, c'est le parc de véhicules et ses conditions d'usage qui doivent évoluer. La route est la principale et souvent l'unique solution viable pour desservir l'ensemble du territoire. C'est notamment le mode de transport du « dernier kilomètre », permettant les liaisons de porte à porte. Elle constitue ainsi un vecteur clé d'équité et de cohésion territoriale. En l'absence de réelle alternative, le maillage routier interurbain revêt donc un caractère indispensable, seul à même de satisfaire les besoins essentiels de mobilité des personnes et des biens. La majeure partie des émissions de GES issues du transport routier résultent, non pas des travaux sur l'infrastructure (qui du reste peuvent être considérablement réduits moyennant une conception et une maintenance appropriées), mais de la circulation qu'elle supporte pendant toute sa durée de vie. Les marges pour réduire ces émissions et s'inscrire dans les politiques bas carbone sont très importantes. Elles concernent d'une part l'amélioration des conditions de circulation (comportement des usagers, motifs de déplacement et chargement des véhicules, état de la route) et d'autre part l'évolution du parc de véhicules (type de motorisation, efficacité énergétique des véhicules, qualité des carburants). L'enjeu est donc d'inciter les gouvernements à entretenir suffisamment leur réseau routier structurant mais également à faire évoluer les usages et le parc de véhicules afin qu'ils soient moins émissifs, à travers des mesures réglementaires ou incitatives (fiscalité et systèmes de primes, normes d'émissions maximales).

La réhabilitation de la route du Nord en Côte d'Ivoire : un bilan économique mais aussi carbone favorable



L'AFD finance, à travers des fonds C2D et un prêt souverain, les travaux de réhabilitation de la route du Nord en Côte d'Ivoire sur 220 km entre Bouaké et Ferkésegoudou. Il s'agit du principal axe routier du pays unissant les régions nord et sud. Il assure aussi au Burkina Faso et au Mali voisins un accès au port d'Abidjan et donc un débouché maritime essentiel à ces pays.

Une analyse spécifique menée sur le bilan carbone du projet a montré un bilan favorable attendu quelques années après la mise en service de l'infrastructure réhabilitée. Elle résulte de la disparition des surconsommations significatives des poids lourds du fait des très mauvaises conditions de circulation. Sur 20 ans, le projet doit permettre d'économiser l'équivalent de 530 000 tCO₂.

ZOOM

© Dominique de Longevialle / AFD

De forts enjeux d'adaptation et de résilience. Souvent unique voie de transport terrestre d'un territoire, la route est un vecteur fort d'adaptation et de résilience aux conséquences du changement climatique, dans la mesure où elle permet, notamment en cas de phénomènes climatiques extrêmes (inondations, sécheresse, glissements de terrain, etc.), l'accès des services d'urgence et le lien avec les territoires avoisinants (« rester connecté »). La condition pour cela est que la route soit elle-même capable de résister à ces événements extrêmes par une conception et surtout une maintenance adaptées, couplées à des systèmes d'alerte structurés – ceci étant également valable pour les voies ferrées.

2. Les axes d'intervention de l'AFD pour la connectivité nationale

Le groupe AFD finance aujourd'hui sur les diverses infrastructures – routières et ferroviaires – qui assurent la connectivité des territoires. Parmi les projets où l'AFD intervient, on compte des programmes de routes rurales, la réhabilitation de routes interurbaines classiques ou de liaisons autoroutières, et la réhabilitation ou la création de lignes de chemin de fer. Ce nouveau cadre d'intervention réaffirme l'importance de ces infrastructures et les services associés pour garantir la croissance soutenable et résiliente et la cohésion des territoires. Il met à nouveau l'accent sur les enjeux de maintenance, de sécurité des transports et sur la bonne gouvernance des opérateurs publics de transport (sociétés ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures...). Il propose un nouvel axe pour répondre à l'enjeu de lutte contre le changement climatique qui est de se positionner sur l'efficacité énergétique des systèmes de transport dans leur ensemble, en faisant en particulier évoluer les parcs de véhicules (publics comme privés) vers la sobriété carbone.

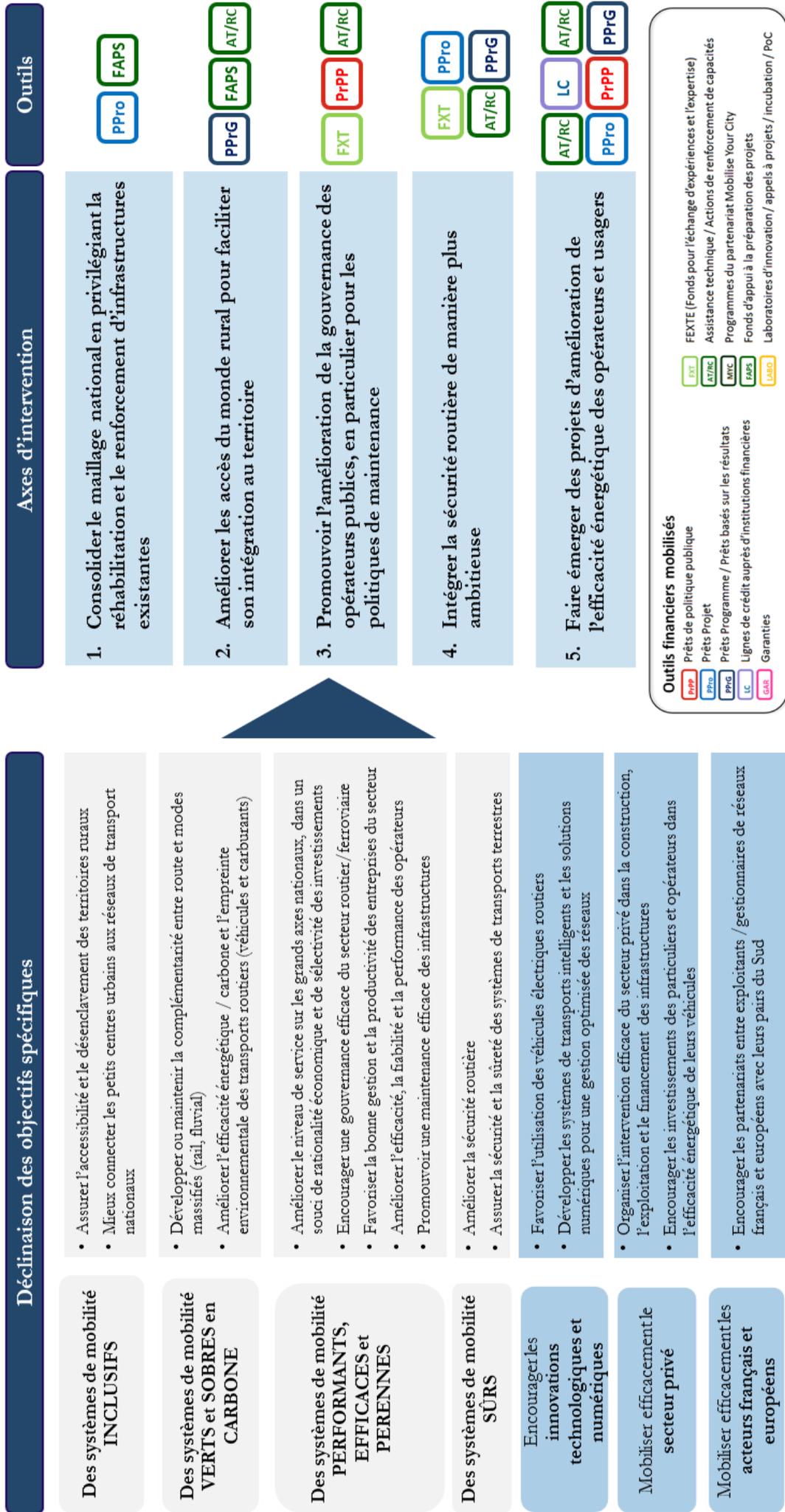
Les objectifs et les moyens de l'action de l'AFD pour la connectivité nationale sont présentés ci-après, suivi de leur déclinaison en 5 axes d'intervention.

Hypothèse critique : de nouveaux outils financiers à déployer

Pour mettre en œuvre les projets suivant les axes proposés ci-dessous, le groupe devra diversifier les outils financiers, au-delà des classiques prêts-projets :

- o Mobilisation de la Facilité de Préparation de Projet (FAPS) pour structurer au mieux (techniquement, juridiquement et financièrement) les grands projets d'infrastructure ;
- o Mobilisation de subvention-projets pour financer des routes rurales (notamment pour désenclaver des territoires fragiles) ou des programmes de professionnalisation des petits opérateurs ;
- o Subventions d'appui pour se positionner sur la sécurité routière et la réforme des grands opérateurs publics (notamment ferroviaires) ;
- o Développement de prêts-programmes pour financer des opérations multiples en matière de sécurité routière, d'efficacité énergétique, ou pour les routes rurales ;
- o Développement de prêts de politiques publiques (PrPP), pour accompagner des politiques des Etats en matière de normes de véhicules, de régulation, d'incitation au renouvellement des flottes ;
- o Outils financiers pour le remplacement des flottes : lignes de crédit, garanties, fonds revolving, etc.

Connectivité nationale : développer le potentiel économique et social des territoires



Axe 1 — CONSOLIDER LE MAILLAGE NATIONAL EN PRIVILEGIANT LA REHABILITATION ET LE RENFORCEMENT D'INFRASTRUCTURES EXISTANTES

L'AFD continuera de financer les infrastructures structurantes de transport à l'échelle nationale lorsqu'elles s'inscrivent dans une planification rationnelle au service du développement durable et équilibré des territoires. Dans un souci de rationalisation des investissements, l'AFD privilégiera la mise à niveau des infrastructures existantes en veillant au bon dimensionnement des ouvrages. L'AFD soutiendra en particulier les projets favorisant un développement bas carbone, soit par des modalités de mise en œuvre, d'exploitation et de maintenance plus efficaces et plus propres, soit par un report modal vers des modes massifiés (notamment ferroviaires).

Cela recouvre :

- o **La réhabilitation et le renforcement des liaisons routières interurbaines existantes** : l'AFD privilégiera quand c'est possible les projets s'inscrivant en cohérence avec des corridors de transport à dimension régionale connectés à des plateformes logistiques ou portuaires ; l'attention sera mise sur le traitement adéquat des traversées de villes ; sur l'accroissement des performances environnementales ; et sur la réhabilitation et/ou la sécurisation des ouvrages d'art en mauvais état.
- o **La réhabilitation et le développement des lignes de chemin de fer existantes**, essentiellement pour le fret (y compris renouvellement du matériel roulant et des dépôts), en incluant une analyse des filières industrielles sous-jacentes afin de ne pas soutenir indirectement des secteurs jugés non durables. L'AFD privilégiera des solutions pragmatiques pouvant satisfaire efficacement la demande tout en recherchant l'équilibre financier (traitement des points durs plutôt que réhabilitation complète, par exemple). L'AFD pourra aussi financer l'électrification de lignes ou la modernisation des systèmes de signalisation, afin d'accroître le niveau de service et la capacité des lignes ainsi que leur efficacité énergétique.
- o **Les investissements pour la navigabilité des fleuves et voies d'eaux** lorsque l'intérêt socio-économique de tels investissements – souvent coûteux – est solidement démontré.

POUR ALLER PLUS LOIN

Mieux concilier les enjeux de fluidité du transit et de traversée urbaine apaisée dans les villes secondaires

Transport de fret et croissance soutenable et résiliente : des analyses « filières » contextualisées

Afin d'évaluer la contribution des infrastructures de transport à une croissance soutenable et résiliente, l'AFD étend son périmètre d'analyse aux filières sous-jacentes. Cela revient par exemple à exclure des financements du groupe les lignes ferroviaires dédiées au charbon ou aux hydrocarbures, ou à des produits miniers jugés non soutenables. Cette analyse contextualisée se fait au cas par cas, en considérant les conditions d'exploitation (et notamment la consommation de ressources naturelles), l'empreinte carbone, le maintien de dépendances économiques vs. les alternatives de croissance existantes, etc.

Néanmoins, l'AFD ne s'interdira pas de financer des projets de nouvelles infrastructures dès lors qu'elles contribuent à une croissance soutenable et à une trajectoire de développement bas-carbone. Ceci concerne par exemple :

- o **Les infrastructures routières à haut niveau de service** (autoroutes, contournements urbains), notamment sous forme de partenariats publics-privés en coordination avec Proparco, dès lors que leur rationalité économique est solidement démontrée, que les performances environnementales sont améliorées (effets de décongestion), qu'elles sont respectueuses des engagements de l'AFD en termes de transition bas-carbone (évaluation du trafic induit, pas d'effet de verrouillage), et notamment qu'elles n'entrent pas en compétition avec le mode ferroviaire sur le même corridor.
- o **La construction de nouvelles lignes de chemin de fer voyageur à grande – ou semi grande – vitesse** dans les pays où le temps est fortement valorisé, lorsque celles-ci permettent d'envisager une réelle massification des flux de transport et offrent un accroissement significatif des performances opérationnelles et environnementales.

ZOOM



© Antoine Chèvre / AFD

Au Maroc, des projets ferroviaires structurants pour un raccrochage territorial du Nord du pays.

L'AFD a financé la connexion entre Tanger-ville et le nouveau port de Tanger Med (projet achevé en 2010), ainsi que la ligne grande vitesse Tanger-Kénitra (mise en service fin 2018). Ces deux projets visaient à développer le nord du pays, qui a souffert de l'absence d'investissements depuis des décennies.

Axe 2 — AMELIORER LES ACCES DU MONDE RURAL POUR FACILITER SON INTEGRATION AU TERRITOIRE

Les interventions sur le réseau routier secondaire recouvrent des réalités et des approches très variables, mais avec certaines caractéristiques communes. Il s'agit de routes à faible trafic, pour la plupart non revêtues, et généralement de seconde ou troisième catégorie dans la classification du réseau. En matière d'appui au réseau de routes rurales, trois approches sont possibles :

- o **Les programmes nationaux de mise à niveau**, qui appliquent une norme et conduisent souvent à sur-dimensionner l'investissement au regard des besoins réels et des moyens de transport réellement utilisés.
- o **Une approche « filière »**, qui vise à supprimer les points d'étranglement (y compris en infrastructures routières) pour le développement de filières de production agricole, du site de production au site de valorisation ou d'exportation.
- o **Une approche « territoire et population »**, qui vise à répondre aux besoins de mobilité de base des populations locales : accès à l'eau, à l'école, aux champs, etc.

Ces trois approches sont confrontées à la difficulté de rationaliser l'investissement, au vu d'une part des importants linéaires concernés et d'autre part des enjeux de durabilité et d'organisation efficace de la maintenance – enjeux renforcés dans un contexte de dérèglements climatiques. De ce fait, les impacts des investissements, notamment ceux des programmes nationaux, ont souvent été questionnés.

L'AFD continuera de financer le transport rural pour renforcer le lien social, intégrer des populations rurales pauvres dans l'économie et contribuer à la sécurité alimentaire des zones vulnérables. Les bonnes pratiques suivantes seront systématiquement visées :

- o **S'assurer d'un diagnostic des besoins de mobilité** (au vu notamment des moyens de transport utilisés) pour rationaliser les investissements ; privilégier le traitement des points critiques (en général, franchissement de biefs sont inondés en saison de pluies) plutôt que le renforcement sur tout le linéaire, dont le coût serait insoutenable ; privilégier les **approches territoriales** et participatives qui placent les besoins des personnes au centre de la planification des investissements ;
- o **S'assurer de l'intégration territoriale** en considérant aussi les infrastructures associées (gares routières, raccordements aux villages, qualité des accotements) et en développant une approche plus volontariste en termes de **services de transport souple et multi-usages** (moyens intermédiaires de transport voyageurs/fret) ;
- o **Favoriser autant que possible une implication forte des populations concernées** dans la planification, la construction et la maintenance : processus participatifs en amont, travaux à « haute intensité de main-d'œuvre » (HIMO) qui favorisent l'implication des entreprises, des ressources et de la main d'œuvre locale, afin de maximiser les impacts sur l'emploi ; création de comités locaux responsables de la maintenance.

POUR ALLER PLUS LOIN

Intégrer l'évaluation des impacts dès la conception des programmes de routes rurales (notamment en s'assurant que des enquêtes initiales sur les états de référence sont menées)

Qu'est-ce qui circule sur les routes rurales ? L'inventivité des « moyens intermédiaires de transport »



© Arnaud Dauphin/ AFD

Dans le contexte de grande pauvreté du monde rural qui prédomine dans certains pays, les voitures restent largement inaccessibles. Sont alors apparus spontanément des véhicules souvent bricolés qui, bien qu'extrêmement simples, permettent une réelle amélioration de la productivité du transport rural, jusqu'alors basé sur la force musculaire de l'homme ou des animaux. Ces véhicules sont maintenant regroupés sous la dénomination de Moyens Intermédiaires de Transport. Ces MIT sont très variés et souvent très spécifiques d'un pays à l'autre. Motorisés ou non, développés localement ou d'origine industrielle lointaine, détournés de leur destination initiale, ils partagent deux caractéristiques essentielles à leur succès : faible coût et grande robustesse facilitant l'entretien. Ils sont essentiels pour l'intégration du monde rural dans l'économie nationale. Cependant, en Afrique, ces MIT se sont relativement peu développés réduisant l'impact des programmes de routes rurales et la mobilité dans ces zones.

ZOOM

Axe 3 — PROMOUVOIR L'AMELIORATION DE LA GOUVERNANCE DES OPERATEURS PUBLICS

L'AFD poursuivra son appui au renforcement des capacités des régulateurs et entreprises publiques pour améliorer la gouvernance du secteur et introduire des modes de gestion plus adaptés, notamment dans l'exploitation des services et l'entretien des infrastructures. Les bonnes pratiques à promouvoir incluent :

- o **La planification des investissements et la gestion patrimoniale des actifs** : l'AFD militera pour une optimisation financière des programmes d'investissements et une conception des projets prenant en compte le cycle de vie de l'infrastructure. Par exemple, il peut être pertinent de concevoir les infrastructures en anticipant un faible niveau de maintenance et/ou en acceptant un niveau de service ponctuellement dégradé ;
- o **L'efficacité opérationnelle des acteurs privés et publics** (notamment ferroviaires) afin de travailler à l'optimisation voire la réduction des coûts d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des infrastructures comme des véhicules ;
- o **Des schémas contractuels et financiers durables pour l'entretien des infrastructures**, notamment routières, avec :
 - > Des mécanismes de financement identifiés et pérennes (fonds routiers) pour l'entretien des infrastructures et des ouvrages d'art, maillons critiques du bon fonctionnement du réseau ;
 - > Un contrôle de l'usage (lutte contre les surcharges des camions à organiser au niveau sous régional) ;
 - > Une bonne articulation entre maintenance préventive et corrective, basée sur un suivi rigoureux du réseau et des interventions ;
 - > La possible délégation de certaines tâches au secteur privé sous forme de contrats incluant construction (ou réhabilitation) initiale et/ou entretien sur plusieurs années.



POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD contribuera à développer ou renforcer les outils contractuels et financiers destinés à sécuriser la maintenance sur le long terme

Les fonds routiers, un vecteur de pérennité des infrastructures

Afin de pallier le déficit d'entretien global du réseau routier, faute souvent de financements disponibles, des Fonds d'Entretien Routier (FER) ont été créés dans les années 1990 pour capter des taxes parafiscales (ou redevances d'usage), notamment sur les produits pétroliers, pour financer l'entretien du réseau routier. Ces instruments n'ont pas tout réglé en matière d'entretien routier (du fait notamment de problèmes de gestion, ressources insuffisantes ou difficultés de mise en œuvre), mais ont globalement contribué à une meilleure pérennité des investissements routiers.

Axe 4 — LUTTER CONTRE L'INSECURITE ROUTIERE DE MANIERE PLUS AMBITIEUSE

L'amélioration de la sécurité routière requiert une véritable volonté politique pour mettre en œuvre dans la durée une série d'actions coordonnées accompagnées de certaines mesures coercitives impopulaires mais nécessaires. L'AFD s'attachera à ce que chaque projet routier bénéficiant de son soutien comprenne un volet « sécurité routière » qui pourra se matérialiser par :

- o **Une conception des infrastructures routières plus attentive aux questions de sécurité routière**, en veillant à la bonne combinaison vitesse-traffic-géométrie-signalisation, mais aussi en accordant un traitement particulier aux points d'interface avec d'autres usagers : en premier lieu les cheminements piétons en zone urbaine, notamment autour des gares et des arrêts de transport collectif, mais aussi les traversées ferroviaires. Ces meilleurs standards de conception doivent être combinés à des actions en termes de gouvernance et d'organisation du secteur : entretien de bon niveau, mise en place d'observatoires de la sécurité routière, identification et traitement des « points noirs » en termes d'accidents, audits et programmes spécifiques d'investissement pour sécuriser certains axes.
- o **Un cadre incitatif pour améliorer l'état des véhicules** : l'un des leviers est d'améliorer le contrôle technique des véhicules, par le financement et l'appui d'agences de contrôle technique, d'organismes certificateurs et gestionnaires de licences, de stations de pesage d'essieu. En outre, l'AFD pourra apporter des incitations financières à la mise à la casse des véhicules anciens (individuels comme collectifs) et au renouvellement de flottes de véhicules. Elle pourra également accompagner les autorités locales pour compléter ces programmes incitatifs de mesures de contrôle et de mise à l'écart des véhicules dangereux.
- o **Des mesures pour modifier les comportements des usagers**. Cela passe par le renforcement des critères d'attribution des permis de conduire, l'adoption de certaines réglementations (vitesse, ceinture, casque) avec les moyens adéquats de contrôle et de répression (avec possible automatisation de certains contrôles et amendes). L'AFD soutiendra les actions et politiques publiques allant dans ce sens. Elle pourra également appuyer directement les organes en charge de la communication et la prévention par le financement de campagnes de sensibilisation (respect du code de la route, signalisation, vitesse, port du casque, etc.) et plus largement par un soutien aux programmes éducatifs visant à faire évoluer le comportement civique des usagers.
- o **Une professionnalisation du secteur**, basée sur la mise en place de partenariats avec des institutions paires, des instituts spécialisés, pour faire des sessions de formations aux opérateurs traditionnels et leurs chauffeurs (bus interurbains, chauffeurs poids lourds, etc.), mais aussi aux acteurs plus informels et petits artisans (minibus, taxi informel, etc.).



POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD intégrera désormais à chacune de ses interventions dans le secteur routier une composante « sécurité routière »

Axe 5 — FAIRE EMERGER DES PROJETS D'AMELIORATION DE L'EFFICACITE ENERGETIQUE DES OPERATEURS ET USAGERS

L'efficacité énergétique des opérateurs passe avant tout par l'amélioration de l'outil de production – infrastructures comme véhicules – des grands opérateurs, notamment ferroviaires, qui sont potentiellement les premiers consommateurs d'électricité d'un pays si le réseau est électrifié. La promotion de l'efficacité énergétique passe également par des approches plus indirectes, avec davantage d'incitation et de sensibilisation aux comportements vertueux ou innovants. L'AFD soutiendra en particulier :

- o **Des projets d'amélioration des infrastructures pour une meilleure efficacité énergétique des grands opérateurs de transport.** L'enjeu est d'amener ces acteurs à moderniser leurs équipements en privilégiant des solutions moins énergivores. Il pourrait par exemple s'agir d'électrifier des lignes ferroviaires à fort trafic, d'introduire des incitations à l'usage de véhicules « verts » sur le réseau routier (bornes de recharge électrique, etc.), de favoriser l'efficacité énergétique des bâtiments d'exploitation, en en profitant pour les rendre plus durables (traitement des liquides et des huiles, récupération des eaux de pluie, etc.), d'optimiser la localisation des sites de maintenance ou de remisage des véhicules pour réduire les trajets à vide... Un autre levier est d'étudier les possibilités de recours aux énergies renouvelables pour couvrir les besoins en énergie des réseaux de transports.
- o **Le renouvellement des flottes de matériel roulant, routier comme ferroviaire,** en privilégiant des technologies moins émissives (EURO 5, électrique, gaz, hydrogène, etc.), tout en permettant des gains de confort, rapidité et fiabilité pour les voyageurs et une meilleure productivité, durabilité, résistance et longévité dans le transport des marchandises. Plusieurs modalités de financement, notamment en association avec Proparco ou à travers des intermédiaires financiers, pourront être proposées pour cela.
- o **Des projets d'innovation énergétique en rupture, notamment en milieu rural,** par exemple en finançant l'introduction de petits véhicules peu émissifs (deux roues, triporteurs) comme « Moyens intermédiaires de Transport » dans les campagnes, et en développant des réseaux de bornes de rechargement (par exemple solaire), connectées ou non au réseau.
- o **Une meilleure sensibilisation des usagers** à l'éco-conduite et au bon « remplissage » des véhicules. Cela peut recouvrir des mesures de tarification incitatives (prix des carburants, péages), de mise en place de voies prioritaires sur les grandes infrastructures routières ou encore des campagnes de sensibilisation.
- o **Permettre et valoriser les démarches des entreprises en vue d'une meilleure efficacité énergétique des chantiers.** Cela peut recouvrir aussi bien les démarches de certification environnementale ; ou des approches innovantes et sobres en carbone, comme par exemple certains recyclages de chaussée qui permettent d'économiser le transport de matériaux et indirectement une grande quantité d'énergie.

POUR ALLER PLUS LOIN

Appuyer une politique nationale visant à encadrer les standards d'émissions des véhicules routiers et à proposer des outils financiers pour le renouvellement des flottes (lignes de crédit, garanties)

C.A l'échelle internationale, intégrer les économies aux échanges mondiaux

1. Les enjeux : mettre à niveau les infrastructures et équipements pour accompagner une croissance soutenable des échanges

Massification et conteneurisation du transport maritime. Avec plus de 10 milliards de tonnes transportées, le transport maritime représente aujourd'hui en volume près de 90% du commerce mondial et constitue la colonne vertébrale du développement économique des pays. Les acteurs, essentiellement privés, cherchent aujourd'hui à réduire les coûts, ce qui conduit à deux phénomènes : l'augmentation continue de la taille des navires et la conteneurisation des marchandises (qui représente 15% du total). Cela a un impact très important sur le réseau logistique qui se structure autour de grands hubs et de centres de diffusion (feederisation). Dans ce système concurrentiel, les infrastructures portuaires doivent s'adapter et se moderniser (accroissement des profondeurs et largeurs des navires et chenaux, équipements de traitement des conteneurs...). Par ailleurs, le secteur est très volatil car il dépend de la croissance économique mondiale et des stratégies des acteurs privés. Il comporte des risques importants de surcapacité et de surinvestissement. C'est également un secteur fortement générateur de devises pour certains pays.

Au-delà des enjeux économiques, les considérations géopolitiques sont inévitables. A titre d'exemple, la Chine est aujourd'hui au cœur des routes maritimes structurées autour des grands détroits (canal de Suez, détroit de Panama, détroit de Malacca) et elle soutient une multitude de projets d'implantations portuaires dans le cadre d'une initiative continentale ambitieuse de corridor économique traversant l'Asie vers l'Afrique et l'Europe (*Belt and Road Initiative*).

Enfin, les enjeux environnementaux et « climat » du transport maritime sont majeurs : le mode maritime est le moins émissif de GES à la tonne transportée, mais doit encore s'améliorer ; il est encore une grande source de pollution de l'air dans les ports.

En Afrique, des capacités portuaires et aéroportuaires largement en deçà des besoins et des coûts de transport élevés

L'Afrique ne pèse aujourd'hui que 3% du commerce mondial et 5% du commerce maritime mondial. Elle présente cependant un fort potentiel d'accroissement compte tenu du fort taux de croissance des économies et de l'explosion démographique attendue. Le trafic portuaire suit les évolutions mondiales : plus de conteneurisation, et développement de l'axe Afrique-Asie. Malgré l'accélération des projets, souvent en partenariat public-privé (mise en concession de nouveaux terminaux portuaires, extensions des aéroports de Nairobi et d'Addis-Abeba, nouvel aéroport de Dakar), il subsiste un réel retard d'infrastructures.

L'Afrique reste par ailleurs handicapée par des coûts commerciaux et des délais de traitement des marchandises élevés. Ceci se conjugue avec des dessertes des hinterlands portuaires encore médiocres. Par exemple, l'expédition vers l'Europe d'un conteneur coûte environ 900 dollars depuis l'Asie du Sud-Est contre près de 2 000 dollars depuis l'Afrique. Une étude montre que la part du coût du transport dans le prix final payé par le consommateur est de 27,5% en moyenne en Afrique contre 14% en Asie. Les difficultés à faire fonctionner la concurrence sur ces marchés et la faible attractivité liée à la faible densité économique diminuent la compétition et ne permettent pas aux producteurs et consommateurs de bénéficier de coûts de transport attractifs.

L'explosion du transport aérien de passagers sous l'effet de la croissance économique des pays émergents. Le transport aérien a suivi lui aussi une courbe de croissance soutenue, avec aujourd'hui près de 3 milliards de passagers transportés liés aux déplacements affinitaires, d'affaires ou de tourisme, avec d'importantes retombées positives sur l'emploi (60 millions d'emplois directs et indirects dans le monde). Le fret aérien, généralement un « sous-produit » du transport de passagers, représente de faibles volumes mais une forte valeur ajoutée (35% de la valeur mondiale). Au total, on estime que le transport aérien génère environ 3,5% du PIB mondial. Malgré cela, le marché reste très volatil, notamment la filière touristique toujours très sensible aux crises climatiques, sanitaires et sécuritaires. La question centrale est la soutenabilité de cette croissance des flux, notamment au regard des enjeux climatiques.

La performance des chaînes logistiques globales le long des corridors internationaux. Si l'on peut améliorer la gestion des infrastructures portuaires et aéroportuaires par une bonne répartition des rôles entre secteur public et privé, la performance globale du service dépendra également de la qualité des procédures de dédouanement et du transfert vers les modes routiers ou ferroviaires de « diffusion ».

Les enjeux de décarbonation du secteur du transport international maritime et aérien. Les transports aérien et maritime représentent respectivement 2% et 3% des émissions de GES. Initialement exclus des accords internationaux issus des COP, du fait de leur caractère transnational, les deux secteurs ont tardé à prendre des engagements en matière climatique. Depuis 2015 toutefois, les acteurs se sont engagés dans la transition énergétique. Les leviers d'atténuation des émissions proposés sont de réduire les consommations des aéronefs et des navires, et de recourir à des carburants alternatifs ; d'optimiser la conception et la gestion des ports et aéroports, afin de les rendre neutres en carbone et de limiter pour l'aérien les émissions aux phases de décollage et d'atterrissage. L'objectif, pour une décarbonation du secteur des transports compatible avec la trajectoire 1,5 °C, est de diviser par deux les émissions de ces deux secteurs par rapport à 2015. Au-delà des efforts de ces secteurs en matière d'efficacité énergétique, la question de la soutenabilité à long terme de la croissance des trafics est posée ; cela vient questionner des modèles industriels basés sur la fragmentation extrême des chaînes de valeur, ou des modèles de développement basés sur le tourisme de masse. Pour chaque projet d'infrastructure, il convient alors de questionner le réalisme et l'acceptabilité des prévisions de croissance de la demande.

Les engagements pour le climat des acteurs internationaux du transport maritime et aérien



Transport aérien. L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) vise une croissance du secteur neutre en carbone à compter de 2020. Cet objectif est atteignable sous réserve d'actions volontaristes de maîtrise de la croissance du secteur, de déploiement large des biocarburants et de compensations résiduelles probablement importantes. L'Association Internationale du Transport Aérien (IATA), avec le soutien des compagnies aériennes, a retenu l'objectif de revenir en 2050 au même niveau d'émissions qu'en 2005, ambition réalisable sous réserve d'innovations technologiques majeures ou par une réduction de la mobilité. Les acteurs se sont engagés dans un dispositif de compensation des émissions (CORSIA). L'AFD s'engage dans un partenariat avec la DGAC pour accompagner les pays les moins avancés.



Transport maritime. Les membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) se sont engagés en 2018 à réduire d'au moins 40% les émissions de gaz à effet de serre (GES) à la tonne par kilomètre d'ici à 2030, tout en poursuivant l'action menée pour atteindre -70% d'ici à 2050.

ZOOM

L'intégration des infrastructures portuaires ou aéroportuaires dans leur territoire proche et leur hinterland. Le désenclavement et l'intégration dans les échanges internationaux sont une condition du développement économique d'un pays ; c'est particulièrement vrai pour les territoires insulaires et l'Afrique en général qui souffre d'un manque d'infrastructures. Les grands hubs d'échanges sont des moteurs pour l'économie locale : éléments structurants et polarisants pour leur ville ou pour le territoire environnant, générateurs d'emplois locaux majeurs, locomotives industrielles (notamment pour les filières d'exportation) et maillons essentiels d'une chaîne logistique complexe connectée aux centres économiques du pays.

Une réglementation et une gouvernance mondiale pour assurer la sécurité du trafic et des circulations, et l'efficacité des opérations. La croissance des trafics et l'exigence de qualité de service suscitent des préoccupations grandissantes en matière de sécurité et de sûreté : sécurité des circulations dans des espaces aériens ou maritimes de plus en plus densément fréquentés et gestion des risques de piraterie ou de terrorisme. Les hubs portuaires ou aéroportuaires sont de fait des infrastructures particulièrement sensibles, dont la sécurisation est prioritaire. La sécurisation des flux exige à la fois une gouvernance mondiale des espaces maritimes et aériens (via des prescripteurs comme l'OMI et l'OACI) et une gouvernance nationale (régulateur/opérateur/contrôleur) efficaces.

Au-delà des questions de sécurité, les enjeux de gouvernance du secteur aérien sont multiples : standardisation des procédés en vue de créer un « ciel unique », choix de capitalisation et concentration des compagnies aériennes nationales, indépendance et gestion de ces compagnies à forte dimension politique, phénomène de massification (des avions et des aéroports toujours plus grands) avec une structuration des « hubs » principaux à l'œuvre...

2. Les axes d'intervention de l'AFD pour le transport international

Le groupe AFD finance aujourd'hui tout type d'infrastructures portuaires et maritimes, avec une forte concentration géographique en Afrique – du fait d'un nécessaire rattrapage d'infrastructures – ainsi que dans l'Outre-Mer et les états insulaires dans une problématique de désenclavement.

Le présent cadre d'intervention réaffirme l'importance du transport aérien et maritime pour le développement des territoires, en mettant l'accent sur : i) la nécessaire transition énergétique de ces secteurs ; ii) les enjeux de sécurité et de sûreté ; et iii) le besoin de développer des plateformes portuaires ou aéroportuaires intégrées à leur environnement, afin de maximiser les effets d'entraînement sur l'économie et l'emploi local.

Hypothèse critique : de nouveaux outils financiers à déployer

Pour mettre en œuvre les projets suivant les axes proposés ci-dessous, le groupe devra conforter les outils financiers disponibles :

- o Mobilisation de la Facilité de Préparation de Projet (FAPS) pour structurer au mieux (techniquement, juridiquement et financièrement) les grands projets d'infrastructure ;
- o Poursuite des interventions en prêts non-souverains dans des Etats même fragiles financièrement (ex : Ethiopie) ;
- o Capacité à intervenir en prêts dans l'Outre-Mer (compétitivité, capacité à mener un dialogue « climat » ;
- o Développement de prêts-programmes, ou financement « corporate » de grands opérateurs, pour des opérations multiples en matière de sécurité, d'efficacité énergétique ;
- o Mobilisation de subventions d'appui pour se positionner sur la transition énergétique (certification) et financier des programmes d'échanges entre pairs sur ces sujets.

Intégration internationale : intégrer les économies aux échanges mondiaux

Déclinaison des objectifs spécifiques

- Désenclaver les territoires mal connectés ou isolés par mer / air
- Mieux intégrer les pays pauvres aux échanges internationaux de passagers et de marchandises
- Intégrer les complexes portuaires / aéroportuaires dans leur tissu social et économique local
- Accompagner la transition énergétique et la meilleure gestion environnementale des secteurs aériens et maritimes
- Accompagner la massification des véhicules dans un souci d'efficacité énergétique
- Assurer la bonne intégration des chaînes logistiques et la connexion des plateformes à leur hinterland
- Créer des écosystèmes économiques et industriels générateurs d'emplois durables autour des plateformes
- Encourager une gouvernance efficace du secteur aérien / maritime
- Favoriser la bonne gestion et la productivité des entreprises du secteur
- Améliorer l'efficacité, la fiabilité et la performance des opérateurs
- Assurer la sécurité et la sûreté des systèmes de transports aériens et maritimes
- Développer les systèmes de transports intelligents et les solutions numériques pour une gestion optimisée des échanges, leur sécurité et la sûreté
- Organiser l'intervention efficace du secteur privé dans la construction et l'exploitation et le financement des infrastructures
- Encourager les partenariats entre exploitants / gestionnaires d'infrastructures français et européens avec leurs pairs du Sud

Des systèmes de mobilité INCLUSIFS

Des systèmes de mobilité VERTS et SOBRES en CARBONE

Des systèmes de mobilité PERFORMANTS, EFFICACES et PERENNES

Des systèmes de mobilité SÛRS

Encourager les innovations technologiques et numériques

Mobiliser efficacement le secteur privé

Mobiliser efficacement les acteurs français et européens

Axes d'intervention

1. Désenclaver les territoires pour assurer leur bonne intégration dans les échanges économiques internationaux
2. Favoriser l'effet d'entraînement des grandes plateformes d'échanges internationaux sur le développement équilibré des territoires
3. Appuyer les autorités locales pour améliorer l'efficacité des corridors logistiques régionaux
4. Accélérer la transition énergétique des secteurs maritimes et aéroportuaires
5. Améliorer la sécurité et la sûreté du transport international

Outils

- PP10
- FAPS
- PPYG
- FAPS
- AT/RC
- FXT
- PPPro
- PPRG
- AT/RC
- PPPP
- FXT
- PPPro
- PPPP
- AT/RC
- PPPG
- AT/RC
- PPPro
- PPPG

Outils financiers mobilisés

- Prêts de politique publique
- Prêts Projet
- Prêts Programme / Prêts basés sur les résultats
- Lignes de crédit auprès d'institutions financières
- Garanties
- FXT (Fonds pour l'échange d'expériences et l'expertise)
- Assistance technique / Actions de renforcement de capacités
- Programmes du partenariat Mobilise Your City
- Fonds d'appui à la préparation des projets
- Laboratoires d'innovation / appels à projets / incubation / PoC

Axe 1 — DESENCLAVER LES TERRITOIRES POUR ASSURER LEUR BONNE INTEGRATION DANS LES ECHANGES ECONOMIQUES INTERNATIONAUX

L'AFD accompagnera la contribution du transport aérien et maritime international au développement économique et social, au désenclavement des territoires, à la continuité territoriale (notamment pour les îles) et à l'intégration aux échanges économiques régionaux et internationaux. Pour ce faire, l'AFD interviendra pour le développement ou la mise à niveau de plateformes portuaires ou aéroportuaires, selon une déclinaison géographique respectant les mandats différenciés du groupe :

- o **Une intervention prioritaire en Afrique subsaharienne** (du fait du nécessaire rattrapage en infrastructures), dans les pays les moins avancés, l'Outre-mer, les îles et zones enclavées, en appui au développement économique et social des pays et au désenclavement des territoires.
- o **La possibilité pour le groupe AFD de prospecter et répondre à des sollicitations sur les autres géographies** (Asie, Amérique latine, Méditerranée) pour répondre aux enjeux environnementaux, d'efficacité énergétique et de sécurité.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD cherchera à améliorer l'évaluation des impacts sur l'emploi local pour chaque type d'investissement portuaire et aéroportuaire

Rechercher les synergies au sein du groupe AFD pour financer le secteur privé.

Pour le financement d'infrastructures portuaires ou aéroportuaires où les acteurs publics et privés sont indispensables, il importe de maximiser les synergies entre entités du groupe AFD, autour de Proparco, la filiale dédiée au secteur privé. Cela peut se traduire par du conseil stratégique amont aux maîtres d'ouvrage afin de faciliter le bouclage de plans de financement souvent colossaux avec des montages juridico-financiers complexes. Plusieurs outils financiers complémentaires peuvent être mobilisés (y compris les garanties ou le financement par le secteur public de subventions destinées à viabiliser le montage – « viability gap ») lorsque les rendements sont attendus à plus long terme.

L'extension du port de Kingston (Jamaïque).

L'extension du port de Kingston a été réalisée dans le cadre d'une concession de 30 ans remportée par la compagnie maritime CMA-CGM. Le programme d'investissement de 452 MUSD porte sur une augmentation de la capacité du terminal conteneurs à 3,2 M EVP et permettra de porter le tirant d'eau à -14 m. Financé en partie par Proparco et assisté techniquement par l'AFD, ce projet va permettre à CMA-CGM de constituer son hub de transbordement stratégique à la croisée des principales lignes maritimes (desserte des marchés nord et centre américains) empruntées par les plus gros navires actuels.



© J. Ezzereilli / AFD

ZOOM

Axe 2 — FAVORISER L'EFFET D'ENTRAÎNEMENT DES GRANDES PLATEFORMES D'ÉCHANGES INTERNATIONAUX SUR LE DÉVELOPPEMENT ÉQUILIBRÉ DES TERRITOIRES

Les effets d'entraînement des infrastructures de transport sont parfois difficiles à estimer. On distingue classiquement :

- o **L'emploi et les chiffres d'affaires directs** sur la plateforme portuaire ou aéroportuaire,
- o **La structuration de la chaîne logistique amont/aval** sur tout l'hinterland (et donc le transport routier et ferroviaire et les ports secs répartis sur le territoire),
- o **Les zones industrielles créées** autour de cette chaîne logistique.

L'AFD cherchera à favoriser ces effets d'entraînements :

- o **En accompagnant les autorités pour mieux intégrer les plateformes portuaires et aéroportuaires dans le territoire environnant.** Du fait de leur importance stratégique et économique, les sites portuaires et aéroportuaires se sont historiquement développés au cœur des villes. Aujourd'hui rattrapés par la croissance urbaine, leurs possibilités d'extension sont limitées et ils génèrent des nuisances importantes sur les quartiers limitrophes. L'AFD interviendra pour mieux intégrer ces installations à la ville et atténuer les nuisances qui affectent la qualité de vie des habitants.
- o **En améliorant la connectivité des hubs portuaires et aéroportuaires à leur hinterland.** L'AFD appuiera – via le financement d'infrastructures ferroviaires, routières ou fluviales ad hoc – la desserte de l'hinterland et le raccordement des hubs aux infrastructures logistiques associées (marchés de gros, ports secs...) à même de faciliter l'acheminement des voyageurs et l'importation/exportation des marchandises et d'améliorer la desserte de ces zones très génératrices d'emplois.
- o **En soutenant le développement d'écosystèmes industriels et logistiques générateurs d'emplois locaux autour des plateformes d'échanges internationaux.** Cela renvoie essentiellement à des investissements privés ; mais le rôle des autorités publiques est de créer un contexte favorable au développement de ces activités industrielles ou logistiques génératrices d'emplois locaux durables (identification des filières et activités industrielles soutenables en lien avec les hubs, élaborations de schémas directeurs ou d'études amont, mise au point de stratégies foncières, financement d'infrastructures communes).

POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD développera un projet pilote conjuguant infrastructure principale nodale et projets connexes sur le territoire, afin de démontrer un effet d'entraînement positif.

Axe 3 — APPUYER LES AUTORITÉS LOCALES POUR AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES CORRIDORS LOGISTIQUES RÉGIONAUX

La performance des grands corridors internationaux réside dans la coordination et l'articulation de chaînes logistiques intégrant transport maritimes ou aériens et routiers, mais aussi dans la gestion des ruptures de charge, transbordements et opérations logistiques et douanières. L'enjeu est physique mais aussi organisationnel et normatif (efficacité, prix, traçabilité, délais, sécurité). Ainsi, financer des infrastructures sans s'attacher à l'efficacité globale de la chaîne ne permettra pas d'améliorer la performance globale du commerce international. Il faut viser à améliorer :

- o **L'efficacité dans l'exploitation** des infrastructures avec une gestion saine de la concurrence ;
- o **L'intermodalité et la gestion optimale multimodale** des marchandises entre différents modes, sites ou infrastructures ;
- o **La mise en place d'espaces économiques de libre-échange** facilitant le passage des frontières (traçabilité et informatisation, harmonisation des normes du type charges à l'essieu ou encore conditions de conduite, guichets uniques portuaires, etc.) ;
- o **La codification et traçabilité des véhicules et marchandises** (navires, avions, wagons, véhicules, containers) par des technologies numériques.

S'agissant de la coopération régionale, l'AFD cherchera plutôt à s'associer aux programmes ad hoc financés par les banques multilatérales. Sur ces thématiques, elle se positionnera essentiellement dans une approche nationale en privilégiant :

- o **Un appui aux opérateurs publics** dans la recherche d'efficacité technique et financière (modèles financiers, outils de gestion, etc.) ;
- o **Un appui aux réformes** permettant une bonne allocation des fonctions entre acteurs publics et privés (mise en concession de terminal, etc.) ;
- o **Un appui aux autorités douanières** pour l'amélioration des procédures.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD systématisera un appui à la simplification des procédures douanières pour la facilitation du transit (guichet unique, numérisation)

Partenariats avec les opérateurs portuaires et aéroportuaires publics français



L'AFD appuie la mise en place d'un programme de coopération entre le Port Autonome de Dakar et le Grand Port Maritime de Marseille. Ce programme vise d'une part à répondre à des enjeux de court terme auxquels le port de Dakar est confronté et qui compromettent son attractivité et sa compétitivité. Il vise d'autre part à s'appuyer sur l'expertise du port de Marseille pour aider le port de Dakar à définir sa stratégie de développement à moyen-long terme.

Dans le même esprit, le Grand Port Maritime du Havre appuie les autorités portuaires au Cameroun et en Indonésie pour la planification des investissements et leur performance environnementale.

Aéroports de Lyon accompagne l'aéroport de Douala au Cameroun dans la conception et la mise en œuvre de la nouvelle aérogare.

ZOOM

Axe 4 — ACCELERER LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET ENERGÉTIQUE DES SECTEURS MARITIMES ET AÉROPORTUAIRES

Dans le secteur aérien, en conformité avec la note de cadrage des interventions du groupe dans le secteur aérien, l'AFD sera sélective pour promouvoir des projets compatibles avec une trajectoire bas-carbone et résiliente : l'AFD ne s'interdira pas de financer certains développements aéroportuaires potentiellement émissifs à partir du moment où ils s'inscrivent dans son cadre d'intervention « Climat » (respect de sa grille de sélectivité et de l'objectif de compatibilité à 100% avec l'Accord de Paris). Lors de ses instructions, elle s'attachera à évaluer l'opportunité et le dimensionnement des investissements en considérant le besoin de rattrapage des régions les plus pauvres en matière de connectivité aérienne et les trajectoires de développement durable des îles, territoires insulaires et ultramarins fortement dépendants de l'aérien.

L'AFD accompagnera les démarches de transition écologique et énergétique des acteurs du secteur maritime comme aérien. Ces acteurs (organismes de régulation, autorités portuaires, compagnies aériennes, constructeurs, industriels, exploitants, manutentionnaires, armateurs, etc.) ont pris conscience de l'impact environnemental de leur activité et se sont déjà fixé des objectifs de maîtrise des consommations énergétiques, de réduction des pollutions locales et des émissions de gaz à effet de serre (GES) et protection de la biodiversité (espèces invasives).

POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD accompagnera au moins un opérateur dans une démarche de certification environnementale et/ou climatique

Un dialogue à construire avec les partenaires sur les impacts environnementaux et climatiques

ENJEUX		INTERVENTION EN « SOFT » (PROCEDURES, SCHEMA DIRECTEURS)	INTERVENTIONS DANS LES INFRASTRUCTURES et EQUIPEMENTS
Maîtrise des rejets polluants et des déchets	Qualité de l'air	- Amélioration des circulations - Fluidification du passage portuaire	- Alimentation électrique des navires/ avions ; navires au gaz ; biocarburants pour les avions
	Qualité de l'eau	- Salubrité des eaux de bassin - Plans de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et les espèces invasives	- Installations de récupération des eaux usées - Gestion des eaux de ballast
	Déchets	- Plans de gestion des déchets / matières dangereuses	- Installations de récupération des déchets solides/liquides
Climat - Réduction des émissions de GES		- Audits d'efficacité énergétique, schémas directeurs « bas carbone » - Certifications Carbone	- Equipements de manutention électriques/automatiques - Rénovation des bâtiments - Installations de panneaux solaires et véhicules électriques
Climat - Adaptation au changement climatique		- Etudes de résilience des infrastructures	- Ouvrages de protection des infrastructures (digues)

Axe 5 — AMELIORER LA SECURITE ET LA SURETE DU TRANSPORT INTERNATIONAL

Les modes de transport aériens et maritimes sont parmi les plus sûrs au monde. Les risques d'accident sont très faibles mais avec des conséquences potentiellement catastrophiques et marquant très souvent les esprits. La forte croissance du trafic à venir (tant aérien que maritime) va nécessiter des investissements importants dans les outils de suivi et de gestion des flux, particulièrement dans les zones denses et les goulots d'étranglement. L'un des enjeux est également de gérer les risques de sûreté, y compris de menace terroriste.

L'AFD appuiera les opérateurs, les gestionnaires de trafic aérien, les régulateurs aéroportuaires comme portuaires au niveau :

- o **Des infrastructures** : mise aux normes de sécurité internationales des infrastructures pour sécuriser les trafics aériens et maritimes.
- o **Des systèmes de navigation, de contrôle et de sécurité** : renforcement des instances de contrôle ; modernisation des équipements de navigation, outils de contrôle et de sécurité.
- o **De la gouvernance** : facilitation des échanges d'information entre pays et plateformes, afin de réduire encore les risques d'accidents, de dommage, de perte de marchandises et d'atteinte à la sûreté des circulations ; harmonisation des normes de sécurité, etc.

POUR ALLER PLUS LOIN

L'AFD s'appuiera sur les organismes régionaux pour contribuer à des programmes de formation en matière de sûreté / sécurité

ZOOM

La sécurité, au cœur de la mission de l'ASECNA



L'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) est une organisation internationale en charge d'assurer « les services destinés à garantir la régularité et la sécurité des vols des aéronefs de la circulation aérienne générale » d'une manière exclusive et unifiée dans les territoires de ses 17 Etats membres. L'ASECNA dispose d'une expertise diversifiée et reconnue de plus de 50 années de fourniture de services de navigation aérienne. Elle est un exemple réussi de coopération régionale et une garantie de qualité de service en matière de sécurité et de navigation aérienne, dans un contexte où les autorités nationales de l'aviation civile, responsables du contrôle et de la supervision du secteur, sont parfois défailtantes ou peu indépendantes. Sur un sujet aussi sensible que la sécurité aérienne, les Etats membres ont tout intérêt à travailler conjointement plutôt qu'à éparpiller leurs moyens (économies d'échelle).

A ce titre, l'ASECNA constitue un acteur incontournable pour l'AFD pour améliorer la sécurité aérienne en Afrique, qui est une zone encore trop fragile dans ce domaine. Ainsi, l'AFD accompagne cette institution depuis 20 ans pour financer des investissements de mise à niveau de la sécurité.



© Laurent Weil / AFD

Hanoi, Vietnam

V. CADRE DE REDEVABILITÉ DU CIS « MOBILITÉ ET TRANSPORTS »

Au-delà de la définition d'une doctrine d'intervention, le CIS « Mobilité et Transports » propose un cadre de redevabilité pour : i) suivre la contribution du secteur (sur le périmètre large du Groupe) aux différentes thématiques transversales portées par le POS de l'AFD (climat, genre, non souverain, partenariats) ; mais aussi ii) se donner une « boussole » pour suivre les nouvelles orientations proposées à chaque échelle territoriale.

En préalable, l'indicateur d'impact retenu pour le secteur est le suivant : « **nombre de personnes bénéficiant d'un accès amélioré à un transport durable** ». Il sera suivi à la fois pour l'urbain et le non-urbain, afin de pouvoir répondre aux ODD 11 (Villes) et 9 (Infrastructures).

Cet indicateur est complété par un tableau sur les réalisations et résultats escomptés, à une échelle plus fine, comportant des indicateurs de résultats plus ou moins agrégeables :

Nombre de personnes bénéficiant d'un accès amélioré à un transport durable	nb d'individus
Emissions de GES évitées (en moyenne sur la durée de vie)	teqCO ₂ /an
Nombre de passagers empruntant les transports en commun sur les tronçons / projets financés (hommes/ femmes/ jeunes)	nb voyages/jour
Longueur des lignes de transport collectif urbain « de masse » créées ou réhabilitées	km
Longueur des voies terrestres (routière / ferroviaire) interurbaines créées ou réhabilitées	km
Nombre de véhicules (routiers) "propres" achetés ou renouvelés	nb de véhicules
Capacité portuaire installée en Afrique et dans des territoires insulaires	EVP et tonnes/an
Nombre d'aéroports ou de ports financés bénéficiant d'une certification environnementale et/ou climatique	nb

GLOSSAIRE

AFD	Agence Française de Développement
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (France)
AIPCR	Association mondiale de la Route
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique
AT	Assistance technique
BAfD	Banque africaine de développement
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i> , bus en site propre permettant une haute qualité de service
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CETUD	Conseil Exécutif des Transports Urbains de Dakar, autorité organisatrice des transport à Dakar
C2D	Contrat de désendettement et de développement
CIS	Cadre d'intervention sectoriel
C40	Organisation créée en 2005 qui rassemble plus de 80 des plus grandes villes du monde (dans près de 50 pays), et qui vise à lutter contre le dérèglement climatique et pour le développement durable des villes
CODATU	Association internationale œuvrant pour la mobilité durable dans les villes du Sud
CORSIA	<i>Carbon Offsetting and reduction scheme for international aviation</i> , mécanisme de compensation des émissions de GES de l'aviation internationale
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile (France)
(E)ASI	<i>Enable-Avoid-Shift-Improve</i> , cadre d'analyse des stratégies de réduction des émissions de GES
EVP	Equivalent Vingt Pieds, unité de mesure de la taille des conteneurs
FAPS	Facilité d'amorçage, de préparation et de suivi des projets (outil financier de l'AFD)
FER	Fonds d'entretien routier
FEXTE	Fonds d'expertise technique et d'échanges d'expériences (outil financier co-piloté par l'AFD et les services économiques des ambassades)
GES	Gaz à effet de serre
IATA	<i>International Air Transport Association</i> , Association internationale du transport aérien
ICLEI	<i>International Council for Local Environmental Initiatives</i> , association fondée en 1990 sous le parrainage du programme des Nations unies pour l'environnement, chargée de mettre en place et soutenir des projets de développement durable au niveau des communes
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux, établissement public de recherche français
ITDP	<i>Institute for Transportation and Development Policy</i>
INDC/NDC	<i>Intended Nationally Determined Contribution</i> , contributions volontaires nationales formulées par les pays au moment de la COP21 (2015) et qui traduisent les ambitions en matière d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques

KfW	<i>Kreditanstalt für Wiederaufbau</i> (banque de développement allemande)
MAAS	<i>Mobility as a Service</i> , concept qui vise à substituer la notion d'accès à un service à celle de propriété d'un véhicule
MIT/IMT	Moyen intermédiaire de transport, désigne les véhicules qui circulent sur les routes rurales
MOOC	<i>Massive Open Online Courses</i> , formations disponibles sur Internet
MYC	<i>Mobilise Your City</i> , initiative lancée en 2015 pour une planification « climat » de la mobilité urbaine
OACI/ICAO	Organisation de l'aviation civile internationale (<i>International Civil Aviation Organization</i>), agence spécialisée de l'ONU créée en 1944
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
ODD/SDG	Objectifs de développement durable (<i>Sustainable Development Goals</i>) établis en 2015 par les Nations Unies (au nombre de 17)
OMI	Organisation maritime internationale, agence spécialisée de l'ONU créée en 1948
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONG	Organisation non gouvernementale
OSC	Organisations de la société civile (française)
POS	Plan d'Orientation Stratégique du groupe AFD (2018-2022)
PMUD/SUMP	Plan de Mobilité Urbaine Durable (<i>Sustainable Urban Mobility Plan</i>)
PPP	Partenariat Public Privé
PrPP	Prêt de Politique Publique
PROPARCO	Société de Promotion et Participation pour la Coopération économique, filiale du groupe AFD dédiée au secteur privé
RATP	Régie autonome des transports parisiens
RC	Renforcement de capacités
SETRAG	Société d'Exploitation du Transgabonais
SOTRAMAC	<i>Sociedad Operadora de Transporte Masivo de Cartagena</i>
SLOCAT	<i>Sustainable Low Carbon Transport</i> , partenariat international pour la promotion du transport durable
SUM4All	<i>Sustainable Mobility for all</i> , Initiative établie en 2017 pour réunir tous les acteurs internationaux de la mobilité pour l'atteinte des Objectifs de développement durable
TC	Transport Collectif
TOD	<i>Transit Oriented Development</i> , principe de densification le long des axes de transport
TUMI	<i>Transformative Urban Mobility Initiative</i> , l'une des initiatives issues des COP
UTC	Université de Technologie de Compiègne
UN-Habitat	<i>United Nations Human Settlements Programme</i>
UNOPS	<i>United Nations Office for Project Services</i>
WRI	<i>World Resources Institute</i>
W2W	<i>Well to wheels</i> , « du puit à la roue », périmètre d'analyse du cycle de vie complet pour les véhicules



La mobilité des personnes et des biens est l'une des conditions essentielles pour l'atteinte des objectifs du développement durable (ODD) : elle est en effet indispensable pour l'accès des personnes à l'emploi et aux services essentiels (santé, éducation) ; pour le fonctionnement efficace et soutenable d'une économie productive ; et pour que les villes restent efficaces, respirables et « vivables ».

L'Agence Française de Développement accompagne les pays du Sud dans la construction de systèmes de mobilité durable, et y a consacré environ 1 à 1,3 Md € par an en moyenne.

Ce nouveau cadre d'intervention sectoriel « Mobilité et transports » reflète les grandes finalités du nouveau Plan d'Orientation Stratégique (POS) de l'AFD. Il propose ensuite des axes opérationnels, à l'échelle d'un secteur, pour répondre aux enjeux externes majeurs que sont la lutte contre le changement climatique, la nouvelle donne énergétique et la révolution numérique.



#MondeEnCommun

Tel. : +33 1 53 44 31 31

5, rue Roland Barthes · 75598 Paris cedex 12 · France

Sur twitter : @AFD_France