



AFRICITIES 8TH SUMMIT
THE TRANSITION TO SUSTAINABLE CITIES AND TERRITORIES: THE
ROLE OF LOCAL AND REGIONAL GOVERNMENTS OF AFRICA
November 20th -24th, 2018 Marrakech, Morocco
Africa Transport and Policy program (SSATP)
Theme of parallel session (STS12):
Local Strategies for Access to Mobility and Transport for all
November 21st, 2018
9 :30 am- 11 :30 am (parallel Sessions)

La session parallèle sur les stratégies locales pour la mobilité et l'accès aux transports pour tous s'est déroulée le 21 Novembre 2018, dans la salle Marrakech.

Le modérateur de la session est Monsieur Ibou Diouf, Responsable du Programme de Politiques de Transports en Afrique (SSATP). Monsieur **Ahmed Ezzahidi (Vice President Conseil regional Souss Massa)** et Mme Bennani (Maire de Rabat Agdal) ont co-présidé la séance au titre des représentants des collectivités territoriales.

Monsieur Ahmed Ezzahidi a prononcé le mot d'ouverture et Mme Bennani, Maire de rabat Agdal a prononcé le mot de clôture.

Monsieur Alioune Badiane (ancien Directeur des Programmes ONU Habitat), et consultant pour le SSATP) a introduit le sujet et conclu en invitant les participants à se prononcer sur cinq questions principales autour desquelles les recommandations ont été formulées.

Une série de présentation a suivi. Il s'agit de:

1. SSATP Sustainable Mobility study: findings and recommendations (Girma, responsable pilier mobilité urbaine);
2. Debashish (UN habitat)
3. Holger Dalkmann (Consultant)
4. Sandra Laquelle (CODATU)

5. Dionisio (UITP)

6. Omrhar (DCL/Maroc)

Environ **100** participants provenant de 17 pays ont pris part à la session. La session a réuni des participants de haut niveau issus des gouvernements, des villes, des donateurs et partenaires techniques internationaux, du secteur privé, de la société civile et du monde universitaire. La session a pu faire émerger des points de vue sur les priorités clés de l'Afrique pour relever les défis et sur la manière dont l'implication directe des autorités locales et territoriales pourraient appuyer les politiques publiques et à accélérer la transformation du secteur des transports et de la mobilité en Afrique

1. Exposé introductif

Rendre les villes africaines et leur modèle de développement urbain plus efficaces, plus écologiques et plus viables, est une priorité urgente pour les autorités nationales et locales dans la campagne africaine en faveur de la durabilité des systèmes de transports. Cette Session examine et discute les meilleures stratégies locales de mobilité et d'accès à un système de transport pour tous, qui place le lien entre les transports, la mobilité et la forme urbaine au cœur du développement durable dans les pays de la région.

Cela implique, dans la conception de la forme urbaine, une option de planification compacte à usage mixte, des centres bien définis à haute densité, une priorité pour le développement de systèmes de transport public efficaces et des conditions optimales pour les modes non motorisés.

L'Afrique connaît aujourd'hui un taux d'urbanisation élevé sans précédent. Une action urgente est clairement nécessaire pour une mobilité urbaine durable, plus accessible, plus sûre, plus efficace et plus verte.

Plus spécifiquement, sur la base du cadre conceptuel "EASI" développé par le Département des Transports de la Banque mondiale (à travers le SSATP), la session a formulé des recommandations sur les stratégies locales à développer. Ces recommandations sont structurées autour des cinq questions ci-après.

2. Echanges/Discussions Apres les riches presentations introduites par les membres du Panel les discussions ont été les participants dont Mme Fall de CETUD Senegal qui a mis l'accent sur la politique des transports dans la region de dakar avec en particulier la nouvelle politique des transports en commun articulée autour du Train Express

Regional TER et du BRT. Mr Hamza expert marocain a fait un plaidoyer pour les modèles de Bus électrique dans la region de Marrakech pour améliorer la qualite de l air et pour la protection de l environnement. Les recommandations faites par Mr Debashis de ONU Habitat sont allées dans le sens de développer des échanges de connaissances sur les expériences du BRT pour améliorer les capacités et l'expertise dans ce secteur . Quant a Sandra Laquelle de Codatu elle a beaucoup insiste sur les aspects de la planification et de lancer une réflexion elargie sur les plans de déplacement urbains en mettant l accent sur l accessibilité, l aménagement, l urbanisme et les diverses modalités du transport . Mr Girma a quant a lui argumenté sur la nécessité d intégrer les différents modes et éviter de privilégier un seul mode ! De meme quant nous parlons de transport il faut éviter de parler uniquement d infrastructures mais aussi considérer le "soft " c est a dire parler aussi de sécurité urbaine et de tous les autres éléments relatifs a la gestion et la responsabilité en matière de transport public. Qui doit être le mastermind des transports urbains dans le long terme? Qui doit assurer l autorité des transports public ? Nous avons souvent besoin d une autorité unique de régulation pour une meilleure coordination et éviter de créer une dualité entre le gouvernement et la ville. Chaque niveau doit assurer sa propre responsabilité ! Le VP du Conseil regional de la Ville de Nouakchott a aussi insiste sur les besoins de formation des élus et des acteurs pour une bonne gestion du secteur du transport et de la mobilité dans nos pays.

3. A propos du Financement du transport et de la mobilité urbaine il est ressorti des discussions que le financement doit être une responsabilité partagée entre l État , les collectivités le PPP, recourir a la contractualisation. Un fonds national pour le transport et la mobilité a été propose pour créer les infrastructures routières tandis que les villes doivent lever des ressources a partir des valeurs foncières , des parkings et stationnement.. Girma alertera sur la nécessité de faire la différence entre la planification et les investissements entre les infrastructures, le materiel roulant et la maintenance! A la fin des discussion sur les questions qui avaient posées dans le Keynote de Mr Badiane Le Modérateur Mr Ibou Diouf a fait la synthese et tiré les conclusions ci apres reflétant la richesse des presentations et des discussions qui ont suivi .
4. Conclusions/Recommandations.

Point 1: Quels pourraient être les rôles des autorités locales et territoriales pour faciliter les dispositions institutionnelles les plus appropriées et assurer

la cohérence entre les stratégies nationales de transport et les stratégies des villes qui garantiraient une meilleure gestion de la mobilité urbaine dans le contexte africain.

Recommandation 1: Les participants recommandent la mise en place d'entité autonome, dotée des ressources adéquates (humaines et financières) ayant le mandat et l'autorité pour assurer une gestion efficiente de la fonction mobilité dans les villes. Lorsque cette autorité est exercée directement par une collectivité territoriale ou une entité déconcentrée, celle-ci devra veiller à une bonne articulation des niveaux national et local des enjeux de la mobilité.

Par contre lorsque, comme c'est le cas dans la plupart des pays, les compétences sont dispersées entre les différentes institutions centrales et locales, il a été considéré comme nécessaire de créer une structure qui aurait le mandat institutionnel d'agir au nom et pour le compte de l'Etat et des Collectivités, en matière de gestion de la mobilité.

Point 2: Quelles sont les options permettant de fournir des mécanismes de financement adéquats pour les systèmes de transport et de mobilité urbaine durable, y compris en mobilisant les financements du secteur privé?

Recommandation 2: La séance a réaffirmé le caractère local de la mobilité, d'où la nécessité de l'ancrage local de toutes les solutions de mobilité. Dès lors, quand bien même les participants ont reconnu que dans le contexte actuel, les collectivités territoriales en Afrique ne sont pas riches, il a été considéré que celles-ci devraient nécessairement faire partie des acteurs clés du financement des transports urbains et de la mobilité. Par ailleurs, dans le cadre de la prise en compte des impacts positifs directs et indirects des systèmes de transports sur la productivité urbaine et sur le renchérissement de la valeur foncière, la session recommande, selon le cas de figure de la géographie des ressources budgétaires et des arbitrages des dépenses publiques, d'adopter le schéma de financement le plus approprié, qui appelle une contribution des pouvoirs central, local et du secteur privé.

Point 3: Comment assurer une meilleure planification de la mobilité urbaine, rendre les politiques de transport urbain et de développement urbain plus cohérentes et aligner de meilleurs plans de développement urbain et stratégies de transport, que ce soit dans les capitales, mais aussi dans les villes secondaires où la croissance se produira dans un proche avenir?

Recommandation 3: Les participants à la session ont convenu que les niveaux de planification du développement urbain et des options de systèmes de transports doivent être harmonisés, mis en cohérence et intégrés. Cette intégration doit se faire au niveau vertical entre la planification au niveau national et sa déclinaison à l'échelon local. Elle doit aussi se faire

horizontalement à travers un modèle d'élaboration participative de l'ensemble de la communauté des acteurs de la mobilité et de la planification du développement urbain.

Les documents de planification uraine et les documents d'orientation des systems de transports doivent être élaborés conjointement, suivant le même horizon temporal et disposer du même ordre juridique d'opposabilité.

Point 4: Quelles sont pour les autorités locales les principes clés pour promouvoir les systèmes de transport en commun et leur intégration avec les autres modes de transport, afin d'éviter l'augmentation du taux de motorisation privé?

Recommandation 4: Les participants ont considéré que la mobilité et l'accès aux transports relève même d'une question de démocratie locale/urbaine. En effet, si l'on se réfère à l'utilité collective des investissements pour la mobilité, il est facile de démontrer qu'une infrastructure de transport qui porte un transport de masse, est plus économiquement justifié.

Les participants recommandent donc de faire la promotion de transport de masse, utilisant es energies propres et la professionalization des transports artisanaux pour une amélioration de la qualité de service. Enfin, les participants à la rencontre, considérant que la luart des dépalcements dans les capitals africaines se fait à pieds (70-8%), les collectivités territoriales devraient privilégier des investissements qui favrisent la marche à pieds.

Point5: Quelles sont les orientations stratégiques sur la manière dont les nouvelles technologies et la digitalisation pourraient influencer sur l'intégration du développement ville-transport soutenir la professionnalisation des systèmes de transport artisanaux et promouvoir un transport plus écologique ?

Recommandation 5: les Nouvelles technologies et la digitalization sont une opportunité, mais elles appellent une anticipation pour en tirer le meilleur profit.

En effet, la digitalisation permet de faire un saut qualitative important par exemple en matière d'organisaton et de modernisation des transports artisanaux. La session recommande la collaboration avec les universités en matière de recherche et le partenraiat avec les start-ups.



8TH AFRICITIES SUMMIT
TRANSITION TO SUSTAINABLE CITIES AND TERRITORIES: THE ROLE
OF LOCAL AND REGIONAL GOVERNMENTS OF AFRICA
20 -24 November 2018, Marrakech, Morocco
Africa Transport and Policy program (SSATP)
Theme of parallel session (STS12):
Local Strategies for Access to Mobility and Transport for all
21 November 2018
9:30 am -11 :30 am (Parallel Sessions)

The parallel session on the local strategies for access to mobility and transports for all, took place on 21 November 2018, in Marrakesh Hall

The moderator of the session was Mr. Ibou Diouf, Head of the Program on Transport Policies in Africa (SSATP). Mr. **Ahmed Ezzahidi (Vice President, Souss Massa Regional Council)** and Ms. Bennani (Mayor of Rabat Agdal) co-chaired the session as representatives of local and regional governments.

Mr. Ahmed Ezzahidi delivered the opening address and Ms Bennani, Mayor of Rabat Agdal delivered the closing address.

Mr. Alioune Badiane (Former Director of UN Habitat Programs and SSATP consultant) introduced the topic and concluded by inviting the participants to express themselves on the five key issues around which the recommendations were made.

The introduction was followed by a series of presentations which are:

7. SSATP Sustainable Mobility study: findings and recommendations (Girma, Head of Urban Mobility Pillar);
8. Debashish (UN Habitat)
9. Holger Dalkmann (Consultant)
10. Sandra Laquelle (CODATU)
11. Dionisio (UITP)

12. Omrhar (DCL/Morocco)

About 100 participants from 17 countries took part in the session. The session brought together high-level participants from governments, cities, international donors and technical partners, the private sector, the civil society and academia. The session brought out perspectives on Africa's key priorities to address the challenges and how the direct involvement of local and regional authorities could support public policies and accelerate the transformation of the transport sector. and mobility in Africa.

5. Introductory presentation

Ensuring African cities and their urban development model more efficient, greener and more sustainable is an urgent priority for national and local authorities in the African campaign for the sustainability of transport systems. This Session reviews and discusses the best local strategies for mobility and access to a transport system for all, linking transport, mobility and urban form to the core of sustainable development in the countries of the region.

This implies, in the design of the urban form, a mixed compact planning option, well-defined high-density centers, a priority for the development of efficient public transport systems and optimal conditions for non-motorized modes.

Africa is experiencing an unprecedented rate of urbanization today. Urgent action is clearly needed for sustainable urban mobility, which is more accessible, safer, more efficient and greener.

More specifically, on the basis of the conceptual framework "EASI" developed by the World Bank's Department of Transports (through SSATP), the session made recommendations on local strategies to be developed. These recommendations are structured around the following five issues.

6. Exchanges / Discussions. After the rich introductory presentations by the members of the Panel, the discussions started with the participants including Ms. Fall from CETUD Senegal who laid emphasis on the transport policy in the region of Dakar with especially the new common public transport policy structured around the Regional Express Train TER and BRT. Mr. Hamza, a Moroccan expert, made a plea for the electric bus models in the Marrakesh region to improve air quality and protect the environment. The recommendations made by Mr. Debashis of UN Habitat insisted on the development of the exchanges of knowledge on the experiences of BRT to improve the capacities and expertise in this sector. As for Sandra Laquelle of Codatu, she laid a

strong emphasis on the planning aspects and the need to launch an extended reflection on urban transport plans, focusing on accessibility, planning, city planning and the various modes of transport. Mr. Girma argued for the need to integrate the different modes and to avoid privileging a single mode! In the same vein, when we talk about transport, there is a need to avoid talking only about infrastructures, there is also a need to consider the "soft", that is, urban safety and all the other elements relating to the management and responsibility of public transport. Who should be the mastermind of urban transports in the long term? Who must hold the authority of public transport? We often need a single regulatory authority for a better coordination and to avoid creating a duality between the government and the city. Each level must fulfill its own responsibility! The VP of the Regional Council of the City of Nouakchott also emphasized the training needs of local elected officials and stakeholders for a good management of the transport and mobility sector in our countries.

7. On Financing transport and urban mobility it emerged from the discussions that funding should be a shared responsibility between the Central Government, the Local Governments and the PPPs requiring a contractualization. A national fund for transport and mobility was proposed to create road infrastructure and the cities should raise resources from land values and parking. Girma warned about the need to differentiate between planning and investments between infrastructures, rolling stock and maintenance! At the end of the discussion on the questions which were asked in Mr. Badiane's Keynote, the Moderator Mr. Ibou Diouf made the summary and drew the following conclusions reflecting the richness of the presentations and the discussions that followed.

8. Conclusions/Recommendations.

Point 1: What could be the roles of local and regional authorities in facilitating the most appropriate institutional arrangements and ensuring coherence between the national transport strategies and city strategies that would ensure a better management of urban mobility in the African context.

Recommendation 1: The participants recommended the establishment of an autonomous entity, equipped with the adequate resources (human and financial), enjoying the mandate and authority to manage efficiently the mobility function in cities. When this authority is exercised directly by a local or regional authority or a deconcentrated entity, it must ensure a proper structuring of the national and local levels of mobility issues.

On the other hand, when, as is the case in most countries, with the powers being dispersed among the various central and local institutions, it was considered necessary to create a structure with the institutional mandate to act in the name and on behalf of the Central and Local Governments, in terms of mobility management.

Point 2: What are the options contributing to providing adequate financing mechanisms for transport and sustainable urban mobility systems, including mobilizing private sector financing?

Recommendation 2: The session reaffirmed the local nature of mobility, hence the need for local anchoring of all mobility solutions. Therefore, even though the participants recognized that in the current context, the local and regional governments in Africa are not rich, it was considered that the latter should necessarily be part of the key players in the financing of urban transports and mobility. Moreover, within the framework of the integration of the direct and indirect positive impacts of transport systems on urban productivity and on the increase in the value of land, the session recommended, depending on the case of the geography of budgetary resources and the required arbitrations for public spending, to adopt the most appropriate financing scheme, what requires a contribution from the central and local governments as well as the private sector.

Point 3: How to ensure a better planning of urban mobility, make urban transport and urban development policies more coherent and align better urban development plans and transport strategies, both in the capital cities and in the intermediate cities where growth will occur in the near future?

Recommendation 3: the participants in the session agreed that urban development planning levels and transportation system options need to be harmonized, coherent and integrated. This integration must be at the vertical level between planning at the national level and its implementation at the local level. It must also be done horizontally through a model of participatory elaboration of the entire community of the stakeholders of mobility and the urban development planning.

The urban planning documents and the guidance documents for transport systems should be developed jointly, along the same time horizon and should have the same legal order of enforceability.

Point 4: What key principles should be promoted by the local authorities in public transport systems and their integration into other modes of transport, in order to avoid an increase in the rate of private motorization?

Recommendation 4: The participants considered that mobility and access to transport forms an integral part of the issue of local / urban democracy. Indeed, if we refer to the collective utility of investments for mobility, it is easy to demonstrate that a transport infrastructure that carries mass transport is more justified economically.

The participants therefore recommend the promotion of mass transport, using clean energies and the professionalization of artisanal transport to improve the quality of service. Lastly, the participants in the meeting, considering that a very significant proportion of transport in African capital cities is done on foot (70-8%), the local and regional governments should favor investments that promote walking on foot.

Point5: What are the strategic directions on how new technologies and digitization could influence the integration of city-transport development and support the professionalization of small-scale transport systems and the promotion of greener transport?

Recommendation 5: New technologies and digitalization are an opportunity, but they require an anticipation to make the most of it.

Indeed, digitization helps to make a qualitative leap, for example in the organization and modernization of artisanal transport. The session recommends collaboration with universities in terms of research and partnership with start-ups

