



PLAN D'ACTION PANAFRICAIN POUR LA MOBILITÉ ACTIVE



UN ENGAGEMENT POUR UN ENVIRONNEMENT PLUS FAVORABLE À LA
MARCHE ET AU VÉLO, AU SERVICE DES POPULATIONS ET DE LA PLANÈTE.

PREMIÈRE ÉDITION | NOVEMBRE 2024

**PLAN
D'ACTION
PANAFRICAINE
POUR
LA
MOBILITÉ
ACTIVE**

**PREMIÈRE
ÉDITION**

Novembre 2024

Table des matières

Plan d'action	7
La Vision Panafricaine pour la Mobilité Active	9
DOMAINE D'ACTION 1: Créer des espaces sûrs, accessibles et confortables pour marcher et faire du vélo.	11
DOMAINE D'ACTION 2: Plaider en faveur des personnes qui marchent et font du vélo en Afrique.	15
DOMAINE D'ACTION 3: Intégrer la marche et le vélo dans les politiques et les processus d'investissement.	17
Partenariats pour l'action	20

Le Plan d'action panafricain pour la mobilité active (PAAPAM) est un cadre complet visant à transformer la mobilité à travers l'Afrique en donnant la priorité aux besoins des piétons, des cyclistes et des autres usagers des modes de transport non motorisés. Il a été co-développé à travers un large processus de consultation des parties prenantes et est conçu pour soutenir les instances régionales et sous-régionales, les gouvernements nationaux et locaux, ainsi que d'autres acteurs, dans la priorisation et l'investissement en faveur du milliard de personnes qui marchent et se déplacent à vélo chaque jour en Afrique.¹

PAAPAM reconnaît l'importance d'investir dans la marche, le vélo et les autres modes de transport non motorisés pour des raisons liées à l'environnement, à la qualité de l'air, à la santé, à la sécurité routière et à l'équité sociale, tout en veillant à ce que personne ne soit laissé pour compte dans la transition en matière de mobilité. En intégrant les objectifs et actions multisectoriels de PAAPAM dans les politiques et documents de planification existants ou nouveaux, les pays africains peuvent s'attaquer à des défis majeurs tels que les accidents de la route, la pollution, le changement climatique, la congestion, etc., tout en concevant et en construisant des communautés plus inclusives, dynamiques et équitables.

La vision, les principes directeurs, les objectifs et les actions du PAAPAM ont été élaborés pour orienter la mise en œuvre sur une période de 10 ans. Les gouvernements et autres parties prenantes sont encouragés à identifier les actions prioritaires de ce plan et à les intégrer dans leurs cadres politiques multisectoriels, y compris, mais sans s'y limiter, aux secteurs des transports, de l'aménagement urbain, de l'environnement, de la santé et de l'éducation.

Qu'est-ce que la mobilité active ?

Le transport non motorisé (TNM) et la mobilité active sont des concepts étroitement liés, mais dont la signification peut varier selon les contextes et les cadres nationaux. Dans le cadre du PAAPAM, la mobilité active englobe toutes les formes de transport non motorisé – y compris la marche et le vélo, mais aussi toutes les formes de micromobilité majoritairement propulsées par l'humain, que ce soit à des fins de transport, de loisirs ou de santé.

Plan d'action

NOTRE VISION est de protéger et de soutenir les personnes qui marchent et font du vélo en Afrique. Nous nous efforçons de rendre la marche et le vélo plus accessibles, en garantissant une expérience confortable pour tous les âges, tous les genres et toutes les capacités. Nous reconnaissons le rôle crucial de la mobilité active dans la construction de communautés justes, résilientes et inclusives et dans la garantie d'un environnement sûr, propre, sain et durable.

DOMAINE D'ACTION 1 :

Créer des espaces sûrs, accessibles et confortables pour marcher et faire du vélo.

OBJECTIF 1

Garantir la sécurité

Éliminer tous les décès et blessures graves liés à la circulation routière pour les piétons et les cyclistes en Afrique.

INDICATEUR A

OBJECTIF 2

Favoriser l'accessibilité

Les personnes peuvent marcher et faire du vélo en toute confiance, dans un délai et un effort raisonnables, pour accéder aux transports publics, aux biens et aux services.

INDICATEURS B + C + D

OBJECTIF 3

Améliorer le confort

Les principaux corridors où les gens marchent et font du vélo disposent d'infrastructures et d'aménagements assurant une mobilité sûre et saine.

INDICATEURS E + F + G + H

DOMAINE D'ACTION 2 :

Plaider en faveur des personnes qui marchent et font du vélo en Afrique.

OBJECTIF 4

Accroître la satisfaction

L'expérience de toutes les personnes qui marchent et font du vélo en Afrique est perçue comme positive.

INDICATEURS I + J

DOMAINE D'ACTION 3 :

Intégrer la marche et le vélo dans les politiques et les processus d'investissement.

OBJECTIF 5

Renforcer l'engagement et les investissements

Les personnes qui marchent et font du vélo sont valorisées et prioritaires dans les politiques, les décisions d'investissement et la mise en œuvre des projets à travers l'Afrique.

INDICATEURS K + L + M + N

Principes directeurs :

- Ne laisser personne de côté
- Pratiques fondées sur des données probantes
- Cohérence des politiques
- Engagement communautaire
- Partenariats multisectoriels

D'où vient le PAAPAM ?

En 2022, les parties prenantes se sont réunies à Kigali lors du « Forum régional africain pour l'action – Mobilité inclusive et active dans un climat en mutation ». Bien que les participants venaient de tout le continent, une chose était parfaitement claire : la marche et le vélo constituent les principaux modes de transport pour la majorité des personnes dans leurs pays respectifs, mais ils ne sont pas considérés comme une priorité en matière de politiques, d'investissements ou d'infrastructures. Depuis de nombreuses années, malgré les immenses avantages de la marche et du vélo, les investissements des gouvernements et des bailleurs n'ont pas permis de financer de manière adéquate les infrastructures nécessaires pour garantir des déplacements sûrs et agréables. Il a alors été reconnu qu'il fallait construire une dynamique régionale et démontrer qu'un engagement fort en faveur de la mobilité active existait bel et bien.

Le Forum de Kigali a constitué le point de départ d'une série de consultations sur le plan d'action. Des réunions bilatérales avec d'autres partenaires de développement, ONG et bailleurs, ainsi que plusieurs sessions de consultation ont ensuite été organisées pour recueillir les priorités partagées à l'échelle régionale. Ces échanges ont confirmé l'urgence de clarifier les priorités communes en matière de marche et de vélo entre gouvernements et bailleurs, et de montrer que l'engagement à agir était réel.

En 2024, des sessions de consultation sous-régionales dédiées ont eu lieu, à la fois en ligne et en présentiel, afin de s'assurer que le plan était élaboré dans la bonne direction. Aujourd'hui, la première édition du PAAPAM voit le jour. Elle est le fruit de consultations directes avec plus de 1 500 personnes ainsi que des centaines d'organisations de la société civile, ONG, universitaires et partenaires de développement.

La Vision Panafricaine pour la Mobilité Active

NOTRE VISION est de protéger et de soutenir les personnes qui marchent et se déplacent à vélo en Afrique. Nous nous efforçons de rendre la marche et le vélo plus accessibles, en garantissant une expérience confortable pour tous les âges, tous les genres et toutes les capacités. Nous reconnaissons le rôle essentiel de la mobilité active dans la construction de communautés justes, résilientes et inclusives, ainsi que dans la création d'un environnement sûr, propre, sain et durable.

Principes Directeurs

NE LAISSER PERSONNE DE CÔTÉ : Le principe « Ne laisser personne de côté » (LNOB, dans l'acronyme anglais), issu des Objectifs de Développement Durable (ODD) 2030, met l'accent sur l'éradication de la pauvreté, la fin des discriminations et la réduction des inégalités. Les disparités dans la marche et le vélo selon l'âge, le genre, les capacités et la géographie révèlent des inégalités existantes. Ce plan d'action donne la priorité aux besoins de mobilité des personnes vivant dans des quartiers informels à faibles revenus, et à celles traversant différentes étapes de la vie ou ayant divers niveaux de capacité, afin d'assurer des systèmes de transport équitables et inclusifs pour tous.

PRATIQUES FONDÉES SUR DES DONNÉES PROBANTES : Les actions recommandées dans le PAAPAM sont fondées sur des preuves solides et une large consultation

des parties prenantes. La mise en œuvre du plan doit s'appuyer sur des données actualisées, désagrégées et complètes, et continuer à enrichir la base de données par le suivi des performances et la comparaison des résultats. Ce plan permet aux gouvernements d'établir des objectifs clairs et mesurables, et d'évaluer les progrès accomplis.

COHÉRENCE DES POLITIQUES : La marche et le vélo peuvent apporter des bénéfices aux individus, aux communautés et aux pays dans divers secteurs. Il est donc nécessaire d'agir de manière transversale et coordonnée entre un large éventail de politiques et de partenaires pour obtenir des changements durables et un impact concret. Les ODD reconnaissent que la mobilité des personnes et la santé de la planète ne sont pas incompatibles, et que la durabilité environnementale est

essentielle pour des expériences de marche et de vélo plus sûres, plus faciles, plus confortables et plus agréables.

ENGAGEMENT COMMUNAUTAIRE :

Encourager la participation des communautés renforce leur appropriation, soutient les normes sociales autour de la mobilité durable, et garantit que les interventions répondent réellement aux besoins et aspirations de ceux à qui elles sont destinées. Il est crucial d'impliquer et de responsabiliser activement les communautés et les décideurs dans la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des initiatives de mobilité active. Ce

principe contribue à créer des systèmes résilients et autosuffisants, façonnés par les usagers eux-mêmes.

PARTENARIATS MULTISECTORIELS :

Une approche intégrée, complète et intersectorielle est essentielle pour préserver la part modale, protéger et soutenir les personnes qui marchent et font du vélo en Afrique. La mise en œuvre de ce plan d'action doit encourager la collaboration entre les parties prenantes issues de différents secteurs à tous les niveaux de gouvernance, tout en impliquant le monde académique, le secteur privé et la société civile.

Comment utiliser le Plan d'Action

Étape 1 : Réaliser une analyse de référence à l'aide des indicateurs du cadre.

Cette analyse permettra d'évaluer les conditions actuelles et de déterminer dans quelle mesure le pays est proche d'atteindre les objectifs définis dans le plan.

Étape 2 : Prioriser les domaines d'action en fonction des besoins identifiés dans l'évaluation de référence, ainsi que des ressources, des compétences disponibles et de la facilité de collecte de données.

Étape 3 : Utiliser les indicateurs et les listes de vérification de l'édition complète du PAAPAM pour identifier les prochaines étapes. La liste fournit des exemples concrets de conditions ayant démontré une amélioration de la situation actuelle. D'autres éléments peuvent être ajoutés en fonction des besoins locaux.

Étape 4 : Travailler avec les parties prenantes locales pour élaborer un plan d'action adapté, mettant en avant les domaines d'action prioritaires, les objectifs et les indicateurs. Le plan peut exister à la fois au niveau national et local.

Étape 5 : Suivre et évaluer les progrès.

DOMAINE D'ACTION 1 : Créer des espaces sûrs, accessibles et confortables pour marcher et faire du vélo.

OBJECTIF 1

Garantir la sécurité

Éliminer tous les décès et blessures graves liés à la circulation routière pour les piétons et les cyclistes en Afrique.

INDICATEUR A : Pourcentage de piétons et de cyclistes tués ou gravement blessés.

OBJECTIF 2

Favoriser l'accessibilité

Les personnes peuvent marcher et faire du vélo en toute confiance, dans un délai et un effort raisonnables, pour accéder aux transports publics, aux biens et aux services.

INDICATEUR B : Nombre moyen de minutes passées par jour à marcher ou faire du vélo pour se déplacer.

INDICATEUR C : Proportion de la population se sentant en sécurité lorsqu'elle marche seule (de jour comme de nuit) dans son quartier.

INDICATEUR D : Pourcentage de la population dans les villes africaines ayant accès à un transport public à moins de 500 m.

OBJECTIF 3

Améliorer le confort

Les principaux corridors où les gens marchent et font du vélo disposent d'infrastructures et d'aménagements assurant une mobilité sûre et saine.

INDICATEUR E : Pourcentage de routes répondant aux normes minimales de sécurité et de confort pour la marche et le vélo.

INDICATEUR F : Pourcentage de parcours piétons et cyclables intégrant des éléments fondés sur la nature (canopées d'arbres ombragées, chemins perméables, bandes végétales, etc.).

INDICATEUR G : Pourcentage de personnes vivant à proximité de pistes cyclables protégées (PNB) ou d'aménagements piétons améliorés (PNW).

INDICATEUR H : Nombre de pays disposant de normes de conception de rues à jour, contenant des spécifications complètes pour la marche et le vélo en toute sécurité.



OBJECTIF 1 Garantir la sécurité

Toutes les morts et blessures graves sur la route sont éliminées pour les piétons et cyclistes en Afrique.

OBJECTIF 1 : Fixer des cibles spécifiques par pays et des plans d'action clairs pour réduire le nombre de morts et de blessés parmi les piétons et cyclistes.

INDICATEUR A : Pourcentage de piétons et cyclistes tués ou grièvement blessés.

Bien que la sous-déclaration reste un problème courant, les données existantes indiquent que l'Afrique est actuellement la région la moins sûre au monde pour la marche et le vélo. Les piétons représentent 33 % des décès liés aux accidents de la route², et les cyclistes 3 % des décès signalés.³

Garantir la sécurité et la protection des usagers vulnérables de la route est primordial. Atteindre zéro décès et blessure grave nécessite la conception d'infrastructures de haute qualité (Objectif 3), comprenant des cheminements connectés et bien éclairés, une signalisation claire, des traversées sécurisées et des mesures de modération de la circulation. Le renforcement de l'application des lois sur la circulation, l'adoption de limites de vitesse recommandées par l'OMS et la mise en œuvre de campagnes de sensibilisation du public sont essentiels pour promouvoir un comportement sûr chez tous les usagers de la route. L'utilisation d'outils d'évaluation des routes, et le lien entre les résultats obtenus et le financement, permettront de prioriser les interventions et de mieux protéger les personnes qui marchent et se déplacent à vélo contre les risques, les dangers et les blessures.

De nombreux objectifs sont transversaux. Par exemple, les lignes directrices sur la conception des rues, adoptées au niveau national et local, contribuent également de manière significative à l'amélioration de la sécurité routière.

OBJECTIF 2 Faciliter l'accessibilité

Les personnes peuvent marcher ou pédaler avec confiance sur des distances raisonnables pour accéder aux transports publics, aux biens et aux services.

OBJECTIF 2 : Améliorer la qualité et l'accessibilité des zones de captage pour les arrêts de transports en commun, les zones scolaires et les marchés.

INDICATEUR B : Nombre moyen de minutes passées par jour à marcher ou à faire du vélo pour se déplacer.

INDICATEUR C : Proportion de la population se sentant en sécurité lorsqu'elle marche seule (de jour comme de nuit) dans son quartier.

INDICATEUR D : Pourcentage de personnes dans les villes africaines ayant accès à un transport public à moins de 500 mètres.

Les efforts visant à améliorer l'accessibilité et l'accès aux transports se heurtent souvent à des lacunes en matière de données, en particulier pour les communautés marginalisées. L'évaluation à la fois de la distance et de facteurs liés à l'expérience, comme le confort et la sécurité, permet d'estimer la véritable accessibilité.⁴ Actuellement, seulement 33,8 % de la population africaine peut accéder à un transport public, formel ou informel, à distance de marche, contre une moyenne mondiale de 60,9 %.⁵ Avec 78 % des Africains dépendant de la marche au quotidien, l'intégration du développement axé sur les transports en commun (Transit-Oriented Development, TOD) est essentielle pour créer des communautés propices à la marche et connectées, réduire la dépendance à la voiture et garantir un accès équitable aux services essentiels pour tous.

OBJECTIF 3 Améliorer le confort

Les grands axes empruntés par les piétons et cyclistes disposent d'une infrastructure sûre et saine.

OBJECTIF 3 : Les itinéraires de marche et de vélo respectent des normes de conception sûres et universellement accessibles, comprenant des voies protégées, des refuges pour piétons, un éclairage et des mesures de modération de la circulation, adaptés aux conditions locales tout en respectant les meilleures pratiques internationales.

INDICATEUR E : Pourcentage de routes respectant les normes minimales en matière de sécurité et de confort pour la marche et le vélo.

INDICATEUR F : Pourcentage d'itinéraires piétons et cyclables intégrant des éléments fondés sur la nature — tels que des couvertures arborées, des chemins perméables ou des bandes végétalisées.

INDICATEUR G : Pourcentage de personnes vivant à proximité de pistes cyclables protégées et d'améliorations piétonnes.

INDICATEUR H : Nombre de pays disposant de normes de conception des rues à jour, incluant des spécifications complètes pour la sécurité des piétons et des cyclistes.

La marche et le vélo sont en grande partie dangereux en raison d'une infrastructure protégée insuffisante.⁶ La plupart des routes manquent de trottoirs et de passages piétons, tandis que d'autres ne respectent pas les normes minimales. Assurer la conception rigoureuse et la mise en œuvre d'aménagements cyclables dédiés et d'infrastructures piétonnes améliore considérablement la sécurité et le confort. L'intégration de solutions fondées sur la nature, comme les rues bordées d'arbres et les corridors verts, améliore l'environnement tout en favorisant l'infiltration de l'eau, la réduction de la chaleur et de la pollution⁷. Ces mesures favorisent non seulement des options de transport plus sûres et plus saines, mais contribuent également à une meilleure qualité de l'air et à la résilience urbaine⁸.

DOMAINE D'ACTION 2:

Plaider en faveur des personnes qui marchent et font du vélo en Afrique.

OBJECTIF 4

Accroître la satisfaction

L'expérience de toutes les personnes qui marchent et font du vélo en Afrique est perçue comme positive.

INDICATEUR I : Pourcentage de la population considérant la marche et le vélo comme sûrs, faciles et agréables.

INDICATEUR J : Nombre de pays disposant de processus systématiques et inclusifs d'engagement communautaire pour les politiques de transport.



OBJECTIF 4 Accroître la satisfaction

L'expérience de la marche et du vélo est perçue comme positive par tous les usagers.

OBJECTIF 4 :

Intégrer la participation communautaire dans la prise de décision en matière de transport pour que les investissements futurs bénéficient à ceux qui marchent et pédalent.

INDICATEUR I : Pourcentage de la population considérant la marche et le vélo comme sûrs, faciles et agréables.

INDICATEUR J : Nombre de pays disposant de processus systématiques et inclusifs d'engagement communautaire pour les politiques de transport.

Le fondement de toute politique de transport efficace réside dans sa capacité à répondre aux besoins des populations qu'elle dessert et à entrer en résonance avec leurs attentes. En donnant la priorité aux perceptions et aux expériences des personnes qui marchent et se déplacent à vélo, et en favorisant des processus de participation inclusifs et significatifs, les gouvernements peuvent s'assurer que leurs interventions soient non seulement efficaces, mais aussi durables et largement soutenues. La compréhension du niveau de satisfaction peut également avoir des implications importantes pour la création d'espaces sûrs, accessibles et confortables pour la marche et le vélo.

En mettant l'accent sur l'amélioration de la satisfaction tant dans l'engagement des parties prenantes que dans l'expérience de la marche et du vélo, les gouvernements peuvent créer une boucle de rétroaction positive où une participation accrue conduit à de meilleurs résultats, renforçant ainsi l'engagement en faveur de la mobilité active à travers l'Afrique.

DOMAINE D'ACTION 3 :

Intégrer la marche et le vélo dans les politiques et les processus d'investissement.

OBJECTIF 5

Renforcer l'engagement et les investissements

Les personnes qui marchent et font du vélo sont valorisées et prioritaires dans les politiques, les décisions d'investissement et la mise en œuvre des projets à travers l'Afrique.

INDICATEUR K : Nombre de pays africains ayant révisé/adopté une politique nationale de la marche et du vélo et/ou d'autres engagements internationaux en faveur des piétons et des cyclistes.

INDICATEUR L : Nombre de villes africaines ayant révisé/adopté une politique de la marche et du vélo et/ou d'autres engagements internationaux en faveur des piétons et des cyclistes.

INDICATEUR M : Nombre de pays africains disposant d'un budget d'investissement en capital documenté alloué à la mobilité active.

INDICATEUR N : Nombre de gouvernements municipaux et nationaux disposant de personnel dédié à la mobilité active.



OBJECTIF 5 Renforcer l'engagement et l'investissement

Les piétons et les cyclistes sont valorisées et prioritaires dans les politiques, les décisions d'investissement et les projets.

OBJECTIF 5 : Les gouvernements africains adoptent le cadre PAAPAM pour guider leurs investissements dans la marche et le vélo.

INDICATEUR K : Nombre de pays africains ayant révisé/adopté une politique nationale de la marche et du vélo et/ou d'autres engagements internationaux en faveur des piétons et des cyclistes.

INDICATEUR L : Nombre de villes africaines ayant révisé/adopté une politique de la marche et du vélo et/ou d'autres engagements internationaux en faveur des piétons et des cyclistes.

INDICATEUR M : Nombre de pays africains disposant d'un budget d'investissement en capital documenté alloué à la mobilité active.

INDICATEUR N : Nombre de gouvernements municipaux et nationaux disposant de personnel dédié à la mobilité active.

Une politique de la marche et du vélo, qu'elle soit autonome ou intégrée à une stratégie de transport globale, constitue une condition favorable qui place les personnes et l'environnement au centre de la planification des transports. Elle exprime l'intention d'un gouvernement, renforce la reconnaissance de l'importance de la marche et du vélo, agit comme un catalyseur pour la mise en place d'infrastructures sûres pour les piétons et les cyclistes, et conduit à des investissements intégrés et systématiques en faveur de la marche et du vélo. En 2019, 19 des 54 pays d'Afrique disposaient d'une politique de la marche et du vélo (soit 35 %).

Favoriser la collaboration entre les secteurs, notamment les transports, la santé, l'environnement et l'aménagement urbain, permet d'intégrer la marche et le vélo dans des cadres politiques plus larges. Investir dans des programmes dédiés

de renforcement des capacités multisectorielles peut apporter des bénéfices significatifs. Garantir un financement durable est essentiel pour améliorer les infrastructures et assurer une protection à long terme des usagers actuels. Des mécanismes continus de suivi, d'évaluation et de retour d'information permettent d'adapter et d'améliorer les conditions de marche et de vélo au fil du temps.

Partenariats pour l'action

La prise en main du Plan d'Action Panafricain pour la Mobilité Active (PAAPAM) par les gouvernements est essentielle pour garantir sa mise en œuvre réussie, car ils jouent un rôle clé dans l'élaboration des politiques et l'allocation des ressources. Toutefois, le PAAPAM est un plan pour tous, pas seulement pour les gouvernements. Les communautés, la société civile, les entreprises et les individus peuvent également s'approprier l'agenda de la mobilité active. En travaillant ensemble, toutes les parties prenantes peuvent faire en sorte que la marche et le vélo deviennent plus sûrs, plus accessibles et mieux intégrés dans la vie quotidienne à travers l'Afrique.

Leadership national :

Les gouvernements nationaux devraient désigner des points focaux au sein de mécanismes de coordination multisectoriels existants (idéalement) afin d'intégrer le PAAPAM/la marche et le vélo dans les stratégies multisectorielles. Cela permettra d'harmoniser les initiatives, d'éviter les duplications et de faciliter les efforts de collaboration, y compris la mobilisation des ressources.

Gouvernements locaux :

Les gouvernements locaux dirigeront la mise en œuvre concrète du PAAPAM en intégrant la marche et le vélo dans leurs politiques locales. Cela inclut le développement et l'entretien d'infrastructures sûres pour la marche et le vélo, les campagnes de sensibilisation du public, et les activités d'engagement communautaire. Ils veilleront à ce que ces interventions soient inclusives et équitables, en répondant aux besoins spécifiques des populations vulnérables.

Partenaires de développement, société civile et milieux académiques :

Le PAAPAM est le fruit d'importantes contributions de la part de partenaires de développement, de représentants de la société civile et d'experts universitaires. Ces organisations sont invitées à se mobiliser pour l'action, à produire des outils de connaissance, à plaider pour la mise en œuvre du PAAPAM et à continuer de contribuer à la dynamique en cours.

Groupes de travail régionaux :

Cinq groupes de travail régionaux PAAPAM – pour l'Afrique du Nord, du Sud, de l'Est, de l'Ouest et Centrale – seront établis, probablement hébergés par un partenaire académique (ou partenaire technique) - tel qu'une université. Les pôles inviteront les points focaux nationaux à rejoindre les groupes de travail régionaux du PAAPAM.

Ces groupes seront encouragés à engager les parties prenantes locales afin de comprendre l'état d'avancement des actions PAAPAM dans chaque pays au niveau national. Ils seront également chargés d'identifier les soutiens, formations et expertises nécessaires pour assurer la réalisation de la vision du PAAPAM à l'échelle et au rythme souhaités.

Comité de pilotage :

La mise en œuvre du PAAPAM sera suivie par un petit groupe de pilotage coordonné par le PNU, ONU-Habitat et l'OMS. Les membres comprendront des représentants des gouvernements nationaux des cinq sous-régions africaines ainsi que des experts en marche et en vélo.

Réseau africain pour la marche et le vélo :

Les membres du Réseau africain pour la marche et le vélo – y compris les représentants d'ONG concernées et les experts en mobilité active – seront invités à soutenir les groupes de travail régionaux et à assumer la responsabilité, au niveau panafricain, de diriger, orienter et suivre la mise en œuvre des objectifs.

POUR PLUS D'INFORMATIONS

Janene Tuniz

janene.tuniz@un.org

Ce document, lancé le 6 novembre 2024, est une première édition résumée du PAAPAM.

Les domaines d'action et les objectifs du plan ont été validés et examinés par des pairs au cours d'un vaste processus de trois ans.

À partir de 2025, des initiatives régionales, nationales et locales permettront d'évaluer l'efficacité des indicateurs et des listes de vérification détaillées, présentés plus en profondeur dans l'édition complète.



Organisation
mondiale de la Santé



ECA

Avec le soutien de



FOUNDATION

NOTES DE FIN

- 1 Walking and Cycling in Africa: Evidence and Good Practice to Inspire Action. UNEP and UN-Habitat. 2022. Nairobi.
- 2 Status report on road safety in the WHO African Region, 2023. Brazzaville: WHO African Region, 2024. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- 3 Global status report on road safety 2023. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- 4 World Bank. 2022. Technical Note on Accessibility. Washington, DC: World Bank.
- 5 UN-Habitat Urban Indicators Database. 11.2.1 Percentage Access to Public Transport.
- 6 Streets for walking and cycling, designing for safety, accessibility and comfort in African cities. UN-Habitat and ITDP 2018. Licence 4.0
- 7 Nature-based Infrastructure: How natural infrastructure solutions can address sustainable development challenges and the triple planetary crisis. 2023. UNEP. Geneva.
- 8 Guidelines for Integrating Ecosystem-based Adaptation into National Adaptation Plans: Supplement to the UNFCCC NAP Technical Guidelines. Nairobi. 2021. UNEP.

