



Réunion du Comité de coordination des transports des Communautés économiques régionales



Cotonou, Bénin
15-19 octobre 2012



Réunion du Comité de coordination des transports des Communautés économiques régionales (CCT-CER)

Les allocutions d'ouverture ont été prononcées, en ordre chronologique, par :

- M. **Justin Koffi**, Secrétaire général exécutif de l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL)
- M. **Jean Paul Libebele**, Président du Comité de Coordination Transport des Communautés Economiques Régionales (CCT CER)
- Mme **Anca Dumitrescu**, Banque Mondiale, Task Team Leader (TTL) du Programme de Facilitation des Transports sur les Corridors du SSATP (SSATP-PFC)
- M. **Lambert Koty**, Ministre des Travaux Publics et des Transports du Benin

Mme **Kindé A. Gazard**, Ministre de la Santé du Bénin, et M. **Olivier Fremond**, Country Manager, Bureau de la Banque mondiale au Bénin, ont aussi assisté à la séance d'ouverture.

L'ordre du jour et la liste des participants aux travaux sont attachés au présent rapport en tant qu'annexes 1 et 2 respectivement. Les parties prenantes suivantes étaient représentées :

- CERS: SADC, CEEAC, UEMOA, ECOWAS ;
- Corridors: NC-TTCA, CCTTFA, Dar Corridor, WBCG, CICOS, ALCO ;
- Organisations Régionales: FEAFFA, FESARTA, IRU-CRIPA ;
- Partenaires au Développement: UNECA, AfDB, JICA, TMSA, WATH ;
- Pays: Sénégal, Mali, Burkina Faso, Togo, Benin, Cote d'Ivoire, Guinée Bissau.

L'évaluation de la réunion par les participants est fournie en annexe 3.

Les participants ont remercié le Secrétariat de l'OCAL de l'accueil chaleureux et surtout de la manière excellente dont l'organisation sur place et les détails administratifs de l'Atelier ont été gérés.

Objectifs

Les objectifs principaux de la réunion étaient de :

- accroître la coordination des programmes et activités pour l'intégration régionale et dégager un consensus entre les participants sur le contenu d'un futur programme de développement du SSATP (DP3);
- obtenir un accord sur les activités à entreprendre pour la préparation de la réforme du secteur des transports routiers en Afrique de l'Ouest ;
- améliorer le suivi des performances sur les corridors et identifier les actions devant aboutir au lancement des Observatoires des Transports pilotes sur les Corridors du programme.

Conclusions et recommandations

Les principales conclusions et recommandations suivantes ont été adoptées par les participants :

- Maintenir le cadre de concertation et de coordination entre les différents acteurs et la continuation des échanges d'expériences, notamment dans le cadre du CCT CER ;
- Formaliser et professionnaliser les transports routiers pour assainir les marchés, pour faciliter le transport et implicitement les échanges commerciaux, pour le bénéfice des transporteurs même et de tous les acteurs intervenant dans la chaîne logistique ;
- Faire le point de l'avancement dans la réforme du secteur du transport routier, notamment sur les développements récents liés à la libéralisation des marchés (par ex. suppression des quotas/tour de rôle) et sur les expériences de renouvellement des parcs de véhicules, pour tirer le maximum de leçons pour mettre en place d'éventuels montages similaires ;
- Elaborer un modèle d'accord bilatéral de transport routier qui puisse répondre aux besoins des négociateurs de tels instruments juridiques, avec l'objectif principal d'aider les pays à mettre en place des marchés bien structurés et fonctionnels ;
- Faire faire le point par le SSATP des faiblesses des Postes de Contrôle Juxtaposés (PCJ) existants et de faire des recommandations avant la mise en œuvre d'autres PCJ afin d'éviter que de telles faiblesses se reproduisent
- Accroître les efforts des CER et des pays (notamment les Douanes) pour aboutir à une interconnexion de leurs systèmes informatiques : une fois accomplie, l'interconnexion sera un pas en avant vers la mise en place de la garantie TRIE en Afrique de l'Ouest.
- Travailler avec l'appui du SSATP sur des politiques de gestion des corridors et d'appuyer les structures de gestion dans le renforcement de leurs capacités : les corridors sont des « organismes vivants » qui s'ajustent de manière perpétuelle à la réalité des échanges et les structures de gestion proposées sont mieux à même d'intégrer et refléter ces changements.
- Mettre en place d'un groupe de travail restreint qui travaillera pendant les trois prochains mois sur la définition des indicateurs de performance des corridors ;
- Faire élaborer par le groupe de travail une feuille de route détaillant la mise en place des Observatoires de Transport ; et
- Continuer la concertation pour la définition d'un Troisième Programme de Développement du SSATP (DP3).

Prochaine réunion

Il est prévu que la prochaine réunion du CCT-CER ait lieu durant la première moitié de 2013.

Le présent compte-rendu reproduit dans ce qui suit les aspects les plus importants des débats (par thème) qui ont eu lieu durant la réunion. Les présentations faites durant la réunion ont été distribuées (en format électronique) aux participants.

Une présentation spécifique sur le volet VIH-Sida dans le projet de l'Organisation du Corridor Abidjan-Lagos (OCAL), notamment sur le renforcement des capacités des acteurs et la sensibilisation des groupes cible (camionneurs, femmes et population riveraines des ports) a été donnée par le Secrétariat de l'OCAL.

Sessions de coordination sur les programmes et activités pour l'intégration régionale

Les sessions relèvent du mandat du CCT CER qui est de guider la composante Intégration Régionale du SSATP, en prenant en compte les autres activités en matière de facilitation des transports mises en œuvre par les partenaires au développement, les CER et les comités de gestion des corridors.

Points principaux de discussion

Mme Dumitrescu a passé en revue l'état d'avancement des activités du programme de facilitation des transports sur les corridors (SSATP-PFC) qui comprend:

- l'élaboration d'une méthodologie générale pour la mise en place d'observatoires de transport par la réalisation des sous-activités suivantes :
 - des enquêtes sur les passages aux frontières
 - des enquêtes auprès des transporteurs
 - la collecte continue de données par l'Observatoire de Transports
 - la composante Information et Technologie
 - une étude sur les coûts de la logistique pour analyser les coûts et les prix de transport en Afrique de l'Ouest
- d'autres activités de facilitation telles que :
 - une étude de sécurité routière (en tant qu'élément contribuant à la facilitation du transport) sur le Corridor central
 - assistance pour la réforme du régime de transit en Mozambique
 - des conférences de partage/vulgarisation, de coordination et de consolidation du savoir sur la facilitation du transport et du transit dans le cadre de l'intégration régionale.

Les CER/autorités de corridor suivantes ont présenté l'état d'avancement de leurs programmes : Southern Africa Development Community (SADC), Commission internationale du Bassin Congo-Oubangui- Sangha (CICOS), Northern Corridor Transit Transport Coordination Authority (NCTTCA), Transit and Transport Facilitation Agency of the Central Corridor (CCTTCA), Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) et Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

En général, les interventions des CER ont été centrées sur les cadres de définition des Stratégies utilisées pour la mise en œuvre des programmes de facilitation des transports. Il s'agit notamment des cadres:

- règlementaire et juridique ;
- institutionnel à mettre en place ;
- structurel qui définit les infrastructures à mettre en place.

Malgré le fait que le dialogue politique au sujet de la facilitation ait été amorcé dans la plupart des pays et que la coopération des CER avec les autorités nationales s'est améliorée, les intervenants ont mis en exergue les principaux problèmes suivants qui restent à résoudre:

- des procédures compliquées, longues et lentes surtout au passage des frontières
- faible volonté et engagement des acteurs dans le processus de réforme, partiellement dû au manque de capacité
- manque d'harmonisation des normes et paramètres techniques, surtout dans le secteur des transports par route et notamment les normes de poids des camions (total et à l'essieu) y compris les normes correspondante de dimensionnement des infrastructures routières
- niveau varié, mais plutôt faible, de la mise en œuvre au niveau national des conventions et règlements internationaux, y compris ceux adoptés au niveau des CER
- mauvaise qualité de l'infrastructure
- même dans les cas où des structures de gestion du corridor ont été mises en place, celles-ci ne peuvent pas remplir leur rôle (d'examiner les questions transfrontalières et prendre des décisions) par manque de moyens d'action.

Conclusions principales

Compte tenu du court délai qui reste jusqu'à la fin du Programme de Facilitation des Transport sur les Corridors (PFTC), une concentration des efforts est requise de la part de tous les acteurs pour en assurer le succès. Les participants ont recommandé comme actions prioritaires:

- le maintien du cadre de concertation et de coordination entre les différents acteurs et la continuation des échanges d'expériences, notamment dans le cadre du CCT CER
- l'attention à apporter à la cohérence entre la construction des infrastructures et les activités de facilitation pour aboutir à des résultats concrets
- la collecte des données qui est essentielle pour connaître les coûts de transports et pouvoir réagir sur les points critiques dans la chaîne logistique.
- Il y a de plus en plus d'intérêt pour la diversification et les aspects multimodaux des corridors (route, rail, fluvial, maritime, oléoduc) ; pour encourager la concurrence, ce qui résulterait en baisses de prix du transport
- le renforcement des capacités des acteurs qui joue un rôle crucial dans le bon fonctionnement des transports
- l'amélioration des conditions de partenariat public-privé pour qu'aucun de ces secteurs ne devienne un goulot d'étranglement
- la sensibilisation et la communication qui devront également être mieux menées pour toutes les activités de facilitation.

Commentaires des participants

La session étant une session d'information, les participants ont indiqué leur intérêt sur les sujets suivants :

- Finaliser la revue des instruments juridiques régionaux sur les transports y compris l'évaluation de leur conformité avec les sources de droit international en la matière ;
- Intégrer les instruments juridiques internationaux et régionaux dans les législations nationales et davantage impliquer les parlements dans le processus d'harmonisation législative ;
- Analyser les opportunités pour la participation du secteur privé sur les corridors (plutôt axée sur les équipements, pas nécessairement sur l'infrastructure) ;
- Continuer la collecte de données en vue de constituer des bases de données aussi complètes et fiables que possible ;
- Responsabiliser d'avantage les structures opérant dans le cadre des activités de facilitation (par ex. comités de facilitation) et optimiser leur fonctionnement ;
- Continuer à traiter la sécurité routière comme une priorité majeure ;
- Harmoniser et simplifier les procédures de contrôle en route et aux frontières ;

- Continuer/mener des activités spécifiques telles que l'interconnexion des services douaniers, la mise en œuvre des guichets uniques, la dissémination des 'bonnes pratiques' sur le contrôle des charges à l'essieu et l'analyse des caractéristiques des initiatives de suivi par GPS (douanes et autres).

Sessions sur la réforme du secteur des transports routiers

Les sessions avaient pour premier objectif de guider les participants au travers d'un programme complet de réforme, afin qu'ils puissent ultérieurement participer de manière active à la définition et mise en œuvre de programmes similaires dans leurs régions notamment en Afrique de l'Ouest. L'autre objectif était d'échanger des vues sur la réglementation de l'accès au marché de transport routier sur la base d'accords bilatéraux. Les recommandations de l'étude QuARTA¹ menée par la Banque Mondiale privilégient l'approche qualitative (et pas quantitative) et multilatérale (et pas bilatérale) au sujet des droits de transport et transit en transport international.

Points principaux de discussion

Sur ce sujet aussi les préoccupations des participants étaient (dans une grande mesure) communes et liées notamment à la réduction des coûts de transport, la nécessité d'harmonisation des lois, normes, et paramètres des opérations de transport, et la réduction des temps de passage aux frontières. Plus spécifiquement, les problèmes du secteur sont liés à :

- la vétusté du parc automobile ;
- la qualité insuffisante des prestations du secteur informel ;
- le faible niveau de professionnalisme des acteurs impliqués dans le transport routier ;
- les coûts du transport qui restent élevés même dans les cas où l'état de l'infrastructure s'est amélioré ;
- les infrastructures manquantes ou en mauvais état ;
- les temps de passage aux frontières très élevés ;
- les incertitudes sur les temps de transit ayant une importante influence sur les coûts de transport ;
- les paiements informels ;
- le manque de transparence de la législation et des charges, taxes, et tarifs ;
- l'accès réduit au marché de transport à cause des barrières liées à la circulation des personnes et des biens ;
- l'absence de concurrence à l'intérieur du mode et entre les des modes de transport notamment pour les transports de masse (chemin de fer) ;
- des procédures longues, disparates et les tracasseries.

Points particuliers

Il a été noté qu'il existe des synergies entre les deux groupements de transporteurs représentés dans la réunion (UATL² et FESARTA³), surtout en ce qui concerne leurs préoccupations pour rendre le transport routier efficace et rentable, ce qui leur permettra de coopérer dans le futur. En même temps il y a des différences notables entre les deux groupements en ce qui concerne les priorités : tandis que FESARTA est une organisation bien établie et structurée en mesure de promouvoir la profession de transporteur routier et d'appuyer l'industrie dans la résolution des problèmes rencontrés dans les opérations de transport, UATL débute en tant que structure associative et il est souhaitable qu'elle appuie en premier lieu ses membres pour que ceux-ci mettent en place des bases solides de la profession.

¹ Acronyme anglais pour « Etude quantitative des accords bilatéraux de transport routier »

² Union Africaine des Transports et de la Logistique

³ Federation of East and Southern Africa Road Transport Associations

La question du renouvellement du parc automobile des transporteurs a été vivement discutée, car la démarche à adopter pour y parvenir n'est pas consensuelle : une partie des participants était d'avis que les Etats doivent intervenir dans le processus et par ex. subventionner le processus de renouvellement, tandis qu'une autre partie était d'avis que ce processus doit être géré entièrement par le secteur privé sous la pression du marché.

Conclusions principales

- formaliser et professionnaliser les transports routiers est essentiel pour assainir les marchés, pour faciliter le transport et implicitement les échanges commerciaux, pour le bénéfice des transporteurs même et de tous les acteurs intervenant dans la chaîne logistique. La réforme doit toucher tous les éléments de la chaîne : chauffeur, véhicule, gérant, compagnie etc.
- l'adoption de règlements (sous)régionaux engendrant des dépenses pour les mettre en œuvre devrait être précédée par des études réalistes de faisabilité, sinon ils restent « lettre morte » .
- le renouvellement des parcs automobile est certainement une priorité majeure, cependant sa mise en œuvre ne peut se faire qu'après un diagnostic exhaustif des situations et une application d'un certain nombre de mesures préalables destinées à reformer en profondeur et de manière durable la profession de transporteur routier.
- les Etats doivent donner la priorité à la création d'un environnement propice au déroulement de manière stable et prévisible des affaires par le secteur privé, qui inclurait par ex. un appui au financement pour l'établissement de nouvelles compagnies. En ce qui concerne les transporteurs routiers l'environnement propice inclut la négociation des conditions équitables d'accès aux marchés des autres pays. De telles conditions permettraient par ex. la diminution des voyages de retour à vide.
- le non-respect des normes de charge à l'essieu est un facteur de concurrence déloyale envers ceux qui respectent les normes.
- les secteurs qui interviennent indirectement dans le processus de transport devraient être dûment pris en compte lors de l'évaluation des réformes nécessaires : assurances, système bancaire etc.

Prochaines étapes

Les participants ont été unanimes à reconnaître qu'il y a besoin de promouvoir l'intégration économique et sociale pour assurer la performance des corridors et des économies dans leur ensemble. Dans ce sens il est essentiel d'engager des réformes adéquates du secteur des transports routiers, en commençant par :

- Faire le point sur la situation existante dans les pays membres des CER, notamment sur les développements récents liés à la libéralisation des marchés (par ex. suppression des quotas/tour de rôle) et sur les expériences de renouvellement des parcs de véhicules, pour tirer le maximum de leçons pour des éventuels montages similaires à mettre en place.
- Dresser une feuille de route pour la réforme des transports routiers, avec des indicateurs clairs d'accomplissement, avec l'objectif de professionnaliser et formaliser la profession de transporteur routier pour aboutir à des industries performantes capable de délivrer un transport efficace et rentable dans des conditions améliorées de concurrence loyale, sécurité routière et protection de l'environnement.
- Elaborer un modèle d'accord bilatéral de transport routier qui puisse répondre aux besoins des négociateurs de tels instruments juridiques, avec l'objectif principal d'aider les pays à mettre en place des marchés bien structurés et fonctionnels.

Sessions sur le suivi des performances sur les corridors

Ces sessions étaient une suite directe de la rencontre précédente du CCT CER tenue à Mombasa en mars 2012, pour réviser et améliorer les instruments de mesure des performances sur les corridors. Elles ont été organisées

autour de deux sous-thèmes, les enquêtes sur les passages aux frontières d'une part, et le programme SSATP sur les observatoires des transports de l'autre.

Passages aux frontières

Vu le rôle important qu'ils jouent dans la facilitation du transport international et notamment au long des corridors, les passages aux frontières intérieures sont au cœur de l'attention des pays, des CER et des bailleurs de fonds.

Points principaux de discussion

L'Union Africaine envisage de créer une zone de libre-échange au niveau continental et ceci sous-tend les initiatives à développer en vue d'assurer la fluidité des mouvements, au moins sur les corridors importants. Les participants ont été unanimes à reconnaître que les longues durées d'attente aux frontières pénalisent tous les acteurs dans la chaîne logistique, les consommateurs et les économies dans leur ensemble. La mise en œuvre des Postes de contrôle/frontière juxtaposés (PCJ ou PFJ) est une solution possible au problème mais est un sujet très complexe qui doit être vu dans son ensemble dès la phase de préparation de projet. Certains participants ont donné des exemples de fonctionnement efficace de PCJ (par ex. dans l'EAC) ou de mesures préalables à la mise en œuvre des PCJ telle la création de Comités conjoints de facilitation du commerce aux frontières (par ex. dans COMESA). Toutefois des problèmes restent à résoudre, notamment en ce qui concerne les temps d'attente aux frontières, la simplification des formalités et la mise en œuvre d'un système de transit.

Conclusions principales

- les enquêtes aux frontières menées de manière rigoureuse et avec une bonne préparation préalable peuvent aider les décideurs à réduire considérablement les temps de passage suite à une modification des habitudes de travail au niveau des postes de contrôle frontaliers des corridors, comme cela a été le cas sur le Corridor Nord.
- bien que l'interconnexion des douanes ait fait l'objet de discussions de longue date, elle n'est toujours pas mise en œuvre, ce qui contribue à la lourdeur des procédures et la lenteur des mouvements aux frontières.
- la coordination des agences frontalières et la simplification des procédures laissent toujours à désirer.
- le système de transit régional TRIE n'est toujours pas fonctionnel notamment par manque de système de garantie.
- des problèmes pratiques d'ordre de la vie quotidienne ne sont pas pris en compte lors de la phase de projet pour les PCJ : il arrive que des PCJ soient mis en œuvre dans des villages sans eau courante, électricité, possibilités de loger les agents travaillant en frontière ou de scolariser leurs enfants. Il y a des PCJ où le petit trafic de frontière traditionnel (« riverain ») est très intense et ne peut pas être traité de manière appropriée.
- il y a des cas où l'enregistrement des données est fait manuellement sur des supports papier, même s'il y a des systèmes tels que SYDONIA en place.
- parfois les temps d'attente aux frontières sont prolongés pour des raisons indépendantes des Douanes par ex. rétention des marchandises par les transitaires qui n'ont pas été payés par les importateurs.
- les structures de gestion des corridors travaillent avec des niveaux de performance variées, mais dans la plupart des cas elles n'ont pas les capacités requises pour remplir leurs tâches de manière efficace.

Prochaines étapes

- les participants ont demandé au SSATP de faire le point des faiblesses des PCJ existants et de faire des recommandations avant la mise en œuvre d'autres PCJ afin d'éviter que de telles faiblesses se reproduisent.
- les CER et les pays (notamment les Douanes) doivent accroître leurs efforts pour aboutir à une interconnexion de leurs systèmes informatiques. Une fois accomplie, l'interconnexion sera un pas en avant vers la mise en place de la garantie TRIE en Afrique de l'Ouest.

- les Douanes, notamment le long du Corridor Abidjan-Lagos, devraient impérativement utiliser toutes les possibilités techniques offertes par SYDONIA par ex. enregistrer dans le système toutes les étapes du transit pour avoir des données fiables sur les temps d'attente.
- les corridors sont des « organismes vivants » qui s'ajustent de manière perpétuelle à la réalité des échanges. Les participants ont demandé au SSATP de travailler sur des politiques de gestion des corridors et d'appuyer les structures de gestion dans le renforcement de leurs capacités.
- Les projets d'infrastructure routière devaient intégrer les aires de repos des conducteurs et s'assurer qu'elles sont construites aux endroits les plus appropriés.
- les enquêtes menées aux frontières ont montré l'existence d'un effet de vase communiquant entre les postes frontières et le port d'entrée ou d'origine : un mauvais fonctionnement du poste frontalier a un impact sur l'efficacité du port. Par conséquent il est recommandé de procéder à une analyse globale qui prend en compte tous les nœuds sur les corridors, et de faire appel aux services d'experts statisticiens afin de réaliser des analyses fines des résultats et des démarches à suivre pour les enquêtes.
- Il est recommandé aux CER/autorités de corridor d'examiner l'opportunité d'organiser un forum des acteurs en vue de développer les stratégies d'amélioration du niveau de service offert aux usagers des corridors.

Programme Observatoire des Transports

Le SSATP accorde de l'assistance aux CERs et aux structures de gestion des corridors principalement sur la méthodologie de collecte des informations pour le suivi des performances des corridors en matière de niveau de qualité des services. Les sessions ont fait le point sur l'avancement du programme, et notamment les diagnostics menés sur un nombre de corridors dans différents pays ainsi que la préparation des bases de données-pilotes pour chaque corridor, dans le but de développer une feuille de route pratique pour obtenir des sources identifiées les informations nécessaires à la mise en œuvre des Observatoires de Transport pilotes.

Points principaux de discussion

A partir des présentations faites par les participants les discussions se sont concentrées sur quatre questions majeures :

- quels sont les indicateurs à inclure dans les observatoires ?
- quelle méthodologie utiliser pour mesurer les indicateurs ?
- quel est le but des observatoires ?
- arrangements institutionnels p.ex. où devraient être abrités les observatoires.

Conclusions principales

- actuellement il y a trois types de données qui sont utilisées pour l'analyse de la fluidité de mouvement des marchandises sur les corridors : des données existantes dans les administrations, des données pour l'obtention desquelles le projet paye et des données provenant du secteur privé p. ex. par GPS ou SMS.
- il n'y a pas de moyen sûr de vérifier la fiabilité des données et pas tous les fournisseurs visés sont prêts à partager les données, il faudrait donc qu'ils soient sensibilisés surtout en leur expliquant les objectifs finaux des Observatoires, notamment d'appuyer la prise des décisions politiques et « alimenter » les Observatoires de Commerce.
- pour pouvoir mesurer les évolutions des performances des corridors il faudrait définir des situations de référence pour chacun des indicateurs utilisés.
- il est nécessaire d'optimiser les ressources, y compris en utilisant le travail fait par d'autres organisations p.ex. l'Observatoire des Pratiques Anormales de l'UEMOA.

Prochaines étapes

Les participants se sont accordés sur un jeu minimal d'indicateurs qui seraient communs à tous les observatoires et seraient complétés par des indicateurs additionnels dictés par les conditions spécifiques du corridor.

Ce jeu minimal se décline sur trois dimensions: volumes, niveau de service, et temps.

Les indicateurs de volume mesurent le transit international et les échanges régionaux :

- Transit international en tonnes, par sens et par pays intérieur d'origine ou de destination, disponible auprès des autorités portuaires ;
- Trafic régional en tonnes, également par sens et par pays d'origine et de destination, disponible auprès des administrations des douanes.

Le niveau de service est mesuré par le prix total pour un conteneur 20' standard, pour l'import et pour l'export, selon les combinaisons modales possibles. Cette information est disponible auprès des transitaires.

Les indicateurs de temps mesurent :

- Le temps de passage portuaire, par exemple le temps nécessaire pour que 25% ou la moitié des conteneurs aient quitté la place portuaire. Les éléments nécessaires à son calcul sont disponibles auprès des opérateurs de terminaux.
- La fluidité du transport par route ou par rail, avec par exemple le ratio entre le temps en déplacement et le temps d'immobilisation, qui pourrait être mesurée grâce aux systèmes de suivi (GPS ou systèmes ferroviaires).
- La durée du passage des frontières sur les principales frontières des corridors, par exemple la proportion de camions franchissant la frontière en moins de 24h. Ces informations pourraient être calculées grâce aux systèmes de suivi GPS. La proportion de retour à vide pourrait également être capturée lors des passages aux frontières.

Un groupe de travail chargé d'approfondir la définition des indicateurs, les sources et la méthodologie sera constitué pour produire une note qui sera circulée à l'ensemble des partenaires du REC TCC.

Les questions de la finalité des observatoires et de leur ancrage institutionnel sont liées. Les informations obtenues le sont pour étayer un plaidoyer et définir des interventions destinées à améliorer les performances des corridors. Leur place est donc au sein des autorités de corridor, dont c'est le rôle. Cependant, en l'absence d'autorité de gestion pour un corridor, il faut considérer une alternative, comme par exemple TMSA pour le Corridor Nord-Sud, ou le SSATP pour certains corridors d'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Le groupe de travail élaborera aussi une feuille de route pour la mise en place des observatoires et la collecte progressive des indicateurs communs et spécifiques relatifs à la performance des corridors.

Le rapport du groupe de travail sera disponible avant la réunion annuelle du SSATP prévue le 11 et 12 décembre 2012.

Futur Programme de Développement du SSATP (DP3)

Les participants ont mis l'accent sur le besoin d'une approche intégrée et globale pour la contribution des transports à l'accroissement du commerce international et intra-régional. En particulier, cela nécessite une continuité du transport à partir des zones rurales pour les produits agricoles et des zones urbaines pour les produits industriels vers les zones de consommation de ces produits. Le DP3 se propose donc d'élargir sa composante intégration au-delà de l'attention portée jusqu'ici aux corridors régionaux en intégrant les préoccupations de connectivité avec les réseaux nationaux et ruraux et de cohésion de l'ensemble des réseaux.

Cette approche globale fera l'objet de discussions ultérieures élargies à d'autres participants que ceux de la réunion de Cotonou qui était focalisée sur les corridors. La réunion a toutefois contribué à définir l'agenda de la composante corridor dans le cadre de cette approche globale. Les participants ont confirmé leur appui à l'agenda proposé pour le futur Programme, dont les grandes lignes avaient été définies par la rencontre précédente du REC TCC en mars 2012.

Les domaines d'intervention identifiés pour le DP3 ont été recomposés autour de trois piliers:

- Générer la connaissance, qui recouvre la mesure des performances par les observatoires des transports sur les corridors et l'analyse des questions émergentes dans le domaine de la facilitation ;
- Partager la connaissance, en instaurant une coordination entre les programmes des partenaires du développement, les CERs, les autorités de corridors et les acteurs nationaux publics et privés, mais également en valorisant l'expertise régionale ;
- Mettre en pratique la connaissance, correspondant à des interventions visant à démontrer l'efficacité des politiques préconisées et ainsi renforcer le plaidoyer.

La mise en pratique des connaissances porterait non seulement sur les corridors, qui sont des axes majeurs d'échanges, mais apporterait également son soutien pour les échanges plus diffus, notamment l'accès aux marchés (régionaux ou internationaux) pour les zones rurales, ou les échanges transfrontaliers artisanaux.

Un questionnaire a été distribué aux participants listant des orientations stratégiques possibles pour le DP3. Les résultats sont présentés en annexe 4 et permettent d'identifier les priorités des pays/régions, les orientations stratégiques où les participants considèrent que le SSATP a une valeur ajoutée et celles pour lesquelles les participants envisagent de demander un appui du SSATP.

Le contenu de l'agenda intégration régionale du DP3 continuera à être étoffé dans les prochaines semaines et les prochains mois avec la participation des partenaires du REC TCC.

Annexe 1

Programme

	Lundi 15 Oct.	Mardi 16 Oct.	Mercredi 17 Oct.	Jeudi 18 Oct.	Vendredi 19 Oct.
Matinée	Ouverture Officielle	C1. Introduction	B1. Enquêtes aux frontières	B3. Programme Observatoire des Transports du SSATP	B3. Programme Observatoire des Transports du SSATP
		C2. Association de Transport Routier			
	A1. Revue des activités régionales	C1. Accords bilatéraux routiers			
		Etudes et analyses			
Après-midi	A2. Plan d'action à court terme SSATP	C5. Réforme des transports routiers en Afrique de l'Ouest	B2. Enquêtes aux frontières et dialogue politique		A3. Intégration Régionale dans le DP3
					Conclusions et clôture

Optionnel: Visite technique à la frontière entre Benin et Nigeria à Seme-Krake prévue dans la matinée du samedi 20 Octobre.

Annexe 2 : Liste des participants

N°	Noms et prénoms Names & first names	Titre / Institution Title / Institution	Pays Country	Adresse /Tel /Fax / Mail Address /Tel /Fax / Mail
COTE D'IVOIRE				
1.	WADE CHEIKH	WB/SSATP	CÔTE D'IVOIRE	cwade@worldbank.org Tel: 225 22400411 Fax: +225 400 461
2.	KONE BABA	DGTTC	CÔTE D'IVOIRE	konbabanoholo@yahoo.fr Tel : 00(225) 01 49 97 99 / 66 29 36 38 / 47 48 37 37
3.	ESMEL G.A. PIERRE	SECRÉTAIRE PERMANENT CNF	CÔTE D'IVOIRE	esmelpierre1@yahoo.fr
4.	DRIGBA K. JEAN CLAUDE	DIRECTION GENERALE DES DOUANES ; CHEF DE BUREAU DES REGIMES ECONOMIQUES	CÔTE D'IVOIRE	Kokou9@yahoo.fr Tél : 00 225 08 82 75 32 00 225 20 25 15 04
5.	TOURE MOUSTAPHA A.	DG Arc Ingénierie	Côte d'Ivoire	tam@arc-ingenierie.com
BENIN				
6.	JEAN CLAUDE TAKPA	STC/SSATP/WB WEST AFRICA TEAM	BÉNIN	takpaclaude@gmail.com Tél : 00 229 95 95 22 60
7.	DANSI S. GERMAIN	MINISTÈRE DE LA SANTE	BENIN	ds.germano40@yahoo.fr Tel : 00229 95068343
8.	ABLOUTAN ALBERT	PFCTAL	BÉNIN	abloutan_albert@yahoo.fr Tél : 00229 97124350 00229 90923792
9.	DAGA ISMAËL	CNF/DGTT	BÉNIN	Ismaeldaga@yahoo.fr
10.	YAYI DIDIER	DGTT	BÉNIN	dideryai@yahoo.fr
11.	MONHOUNVEDO A. FELICIEN	DGTT	BÉNIN	felimonvea@yahoo.fr
12.	DJOSSOU C. FRANÇOIS	CSCRAO-SYNACO	BÉNIN	synacogpdjossou@yahoo.fr

N°	Noms et prénoms Names & first names	Titre / Institution Title / Institution	Pays Country	Adresse /Tel /Fax / Mail Address /Tel /Fax / Mail
13.	GBENAHOU MODESTE	SG Comité Transitoire des Centrales Syndicat des Transporteurs	BÉNIN	gbenamode@yahoo.fr Tél : 00229 97 60 60 31
14.	OLIVIER FREMOND	Banque mondiale	BÉNIN	ofremond@worldbank.org
15.	CHRISTELLE SEZAN HOUENOU	Coordinatrice HelpDesk SEGUB	BÉNIN	cristel.houenou-sezan@segub.bj Tél : 00 229 94 05 76 88
16.	ALAPINI MARCEL	DC SEGUB	BÉNIN	marcel.alapini@segub.bj
17.	ALBERT OKODJI	DER/DGTP	BÉNIN	Okibert58@yahoo.fr
18.	ALEXIS AZIGUI	DGTT/Président CNF	BÉNIN	azilex2000@yahoo.fr
19.	NASSARA TERTULLIEN	Direction Générale des Douanes et Droits Indirects	BÉNIN	tertunassara@yahoo.fr
20.	KINDE GAZARD DOROTHEE	MINISTRE DE LA SANTE	BÉNIN	Tel : 00 229 97 02 82 18
21.	KOTY LAMBERT	MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS	BÉNIN	Tel : 00 229 21 31 56 65
22.	ATTI-MAMA CYRIAQUE	DC/MTPT	BÉNIN	attimamacy@yahoo.fr Tel : 00 97 97 73 93
23.	IYANI B. BERTIN	DAC/MTPT	BÉNIN	iyanib@yahoo.fr Tel : 00 229 97 08 67 10
24.	AMOUSSOU-GUENOU ROMUALD	AC/MS	BÉNIN	Tel : 00 229 95 95 27 18
25.	ADJAKOSSA O. CLEMENT	AC/MTPT	BÉNIN	Tel : 00 229 97 26 04 44
26.	AGOLI AGBO PIERRE	Vice Président UATL/IRU	BÉNIN	peteragolo@yahoo.fr Tél : 00229 95 45 69 97
27.	DOSSA MARCEL	Membre fondateur UATL/IRU	BÉNIN	directeur@dosttrans.com Tél : 00 229 97 13 76 16
28.	GONCALVES WILLIBROD	DGDDI	BÉNIN	goncalveswillibrod@yahoo.fr
29.	EGOUNLETY CATHERINE	DGDDI	BÉNIN	Thynny2000@yahoo.fr
30.	ALOKPO H. ELIE	MTPT/SGA	BÉNIN	alokpoelie@yahoo.fr

N°	Noms et prénoms Names & first names	Titre / Institution Title / Institution	Pays Country	Adresse /Tel /Fax / Mail Address /Tel /Fax / Mail
31.	ANATOLE KOUZONDE	DIRECTEUR PLANIFICATION ET SUIVI- EVALUATION DGTP/MTPT	BÉNIN	anatolek58@yahoo.fr Tél : 00 229 95 28 36 72
32.	GUIDIGBI S. HUGUES	SPÉCIALISTE EN SANTE OCAL	BÉNIN	hsg@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 06 81 66
33.	JUSTIN KOFFI	SECRÉTAIRE EXÉCUTIF OCAL	BÉNIN	knj@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 96 12 98
34.	ANTHONY K. EDY	OCAL	BÉNIN	kea@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 40 66 37
35.	DAKITSE BENISSAN ANOUMOU EUGENE	Expert Statisticien OCAL	BÉNIN	dbe@corridor-sida.org Tél : 00 229 64 36 29 87
36.	COLONEL ZINKPE EMMANUEL	Expert en douanes OCAL	BÉNIN	ezi@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 06 75 00
37.	ANDRE ZINSOU	Assistant PSM OCAL	BÉNIN	zas@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 96 68 35
38.	ESTHER ALAPINI	Assistante Administrative OCAL	BÉNIN	ale@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 70 86 46
39.	LIDWINE RACHELLE HOUETOLA	Assistante Administrative OCAL	BÉNIN	lrh@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 64 53 50
40.	ADIMOU ALEXIS	Comptable OCAL	BÉNIN	aao@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 52 71 06
41.	AMOUZOUN CLAIRE	Comptable OCAL	BÉNIN	acg@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 40 18 87
42.	KONE TIEKO	Informaticien OCAL	BÉNIN	tik@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 88 51 45
43.	JEAN N. DJOSSOU	COMPTABLE OCAL	BÉNIN	jed@corridor-sida.org Tel : 00 229 95 55 15 12
44.	NOËL Y. GBEVO	Directeur Administratif et Financier OCAL	BÉNIN	gny@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 71 81 30
45.	Y. AGAPIT AKOLATSE	SPÉCIALISTE M&E OCAL	BÉNIN	aya@corridor-sida.org Tél : 00 229 95 96 55 39
46.	HARVEY DE HARDT KAFFILS	SPECIALISTE EN COMMUNICATION IEC/ CCC OCAL	BÉNIN	hkh@corridor-sida.org Tel : 00 229 95 38 05 30

N°	Noms et prénoms Names & first names	Titre / Institution Title / Institution	Pays Country	Adresse /Tel /Fax / Mail Address /Tel /Fax / Mail
47.	JULES VENANCE KOUASSI	SPÉCIALISTE EN ENVIRONNEMENT ET GESTION DES DÉCHETS MÉDICAUX OCAL	BÉNIN	jvk@corridor-sida.org Tél : 229 94 04 39 12
48.	SOURATH ADJIBADE	COMPTABLE OCAL	BÉNIN	ads@corridor-sida.org Tél : 229 95 75 86 34
MALI				
49.	AMADOU DIABATE	CONSEIL MALIEN DES TRANSPORTEURS ROUTIERS	MALI	siradia@yahoo.fr Tél : 00 223 66 72 99 55 00 223 77 88 69 31
50.	ABDOULAYE CISSE	Inspecteur des douanes	MALI	abdoulavecisse502@yahoo.fr Tél : 00 223 66 73 50 25
TOGO				
51.	SIKAO SOULEYMANE	Directeur Général des Transports	Togo	s.sikao@yahoo.fr Tel : 00228 90043496 00228 22221796
52.	ADAMOU ABDOULAYE	TRANSPORTEUR	Togo	wattera@hotmail.fr Tél : 00228 90 04 31 16
53.	KONZI TEI	DOUANES	Togo	teikonzi@yahoo.fr
BURKINA FASO				
54.	BELA SERGE PEGHWENDE	COORDONNATEUR PROGRAMME SECTORIEL DES TRANSPORTS (PST)	BURKINA FASO	serge_bela@yahoo.fr Tel 00226 50 30 61 18 00226 50 41 78 06 / 07
55.	BALOGOUN ADEBAYO SAMSON	UEMOA	BURKINA FASO	asbalogoun@uemoa.int Tél : +226 50328785
56.	ROSE TIEMOKO KABRAN	UEMOA	BURKINA FASO	rtiemoko@uemoa.int
57.	MEDAH GEORGES ARMAND	DOUANES/ BURKINA-FASO	BURKINA FASO	Nygam1972@yahoo.fr
58.	ILBOUDO HERVE S.	Représentant CBC-BENIN	BURKINA FASO	ilboudoherves@yahoo.fr
59.	MARIA SANWIDI WARE	COMMISSION UEMOA	BURKINA FASO	wmsanwidi@uemoa.int

N°	Noms et prénoms Names & first names	Titre / Institution Title / Institution	Pays Country	Adresse /Tel /Fax / Mail Address /Tel /Fax / Mail
60.	CISSE HIMAIL	SECRÉTAIRE PERMANENT	BURKINA FASO	cisseisma@yahoo.fr Tél : 0022650372568 0022670663174
61.	TOMOMI TOKUORI	JICA/UEMOA	BURKINA FASO	tomomi.tokuori@gmail.com Tél: 00 226-50328778 Fax : 00226-50318872
SOUTH AFRICA				
62.	BARNEY CURTIS	FESARTA	SOUTH AFRICA	fesarta@iafrica.com Tél : + 27114685277 Fax : + 27114685277
63.	FITZMAURICE MICHAEL	TLC GROUP (PTY) LTD	SOUTH AFRICA	mike@freightintoafrica.com Tél : +27 41 360 8170 +27 73 696 8390
GABON				
64.	LIBEBELE JEAN PAUL	CHEF DE SERVICE INFRASTRUCTURES C.E.E.A.C.	GABON	jplibebele@yahoo.fr Tél : (241) 05 98 69 16 07 77 35 25 Fax : (241) 01 44 47 32
RDC				
65.	KEBANO DARIE CLAUDE	CICOS	RDC	kebanodarieclaude@yahoo.fr
ETHIOPIE				
66.	MARIE THERESE GUIEBO	UNECA	ETHIOPIE	mguiebo@uneca.org
67.	EPHREM ASEBE	WORLD BANK	ETHIOPIE	easebe@worldbank.org
SENEGAL				
68.	BIRAME Sidy KANE	CHEF DU BUREAU FACILITATION DIRECTION GENERALE DOUANES	SÉNÉGAL	biramesidy@yahoo.fr Tél : 00 221 77 33 26 576
69.	PAPA SOULEYE FAYE	DIRECTION DES TRANSPORTS TERRESTRES	SÉNÉGAL	psouleyefaye@yahoo.fr

N°	Noms et prénoms Names & first names	Titre / Institution Title / Institution	Pays Country	Adresse /Tel /Fax / Mail Address /Tel /Fax / Mail
GHANA				
70.	<i>YAYA YEDAN</i>	REPRESENTANT DU CONSEIL BURKINABE DES CHARGEURS AU GHANA	GHANA	yedanyaya@yahoo.fr Tel : +233 208163016
71.	<i>RASMUSSEN NIELS</i>	<i>DIRECTOR OF TRANSPORT USAID WEST AFRICA TRADE HUB</i>	GHANA	nrasmussen@watradehub.com Tél : +233 544 331 756 ; Fax : +233 302 782 231
BOTSWANA				
72.	LOVEMORE BINGANDADI	CORRIDOR ADVISER SADC	BOTSWANA	lbingandadi@sadc.int bingconsult@gmail.com
NIGERIA				
73.	AGBADOME ANTOINE	CEDEAO	NIGERIA	agbadome@yahoo.fr
74.	CHRISTIAN AAPIAH	ECOWAS COMMISSION	NIGERIA	Chris.appiah@gmail.com
NIGER				
75.	ATTAHY T. CHAÏBOU	Représentant CNUT	NIGER	attahy@yahoo.fr Tél : 0022964740460
TUNISIE				
76.	BAI CLOTILDE	BAD	TUNISIE	baikai clotilde@yahoo.fr ; c.bai@afdb.org Tél : + 216 22 609 126 +216 71 10 35 69
GREECE				
77.	ADAMANTIADIS MICHAIL	SSATP CONSULTANT	GREECE	adamantm@gmail.com
BURUNDI				
78.	MATHIEU BIZIMANA	FEAFFA	BURUNDI	bizima_2000@yahoo.com Tél : (+257) 789 26257

N°	Noms et prénoms Names & first names	Titre / Institution Title / Institution	Pays Country	Adresse /Tel /Fax / Mail Address /Tel /Fax / Mail
USA				
79.	OLIVIER HARTMANN	BANQUE MONDIALE	USA	ohartmann@worldbank.org
80.	VIRGINIA TANASE	BANQUE MONDIALE	USA	vtanase@worldbank.org
81.	CAL MACWILLIAM	BANQUE MONDIALE	USA	cmacwilliam@worldbank.org
82.	DOMINIQUE NJINKEU	BANQUE MONDIALE	USA	
83.	ANCA DUMITRESCU CRISTINA	BANQUE MONDIALE	USA	adumitrescu@worldbank.org Tel: 1-202-458-9754 Fax: 1-202-473-8326
84.	JEAN-NOEL GUILLOSSOU	PROGRAM MANAGER SSATP	USA	jguillossou@worldbank.org
GUINEE-BISSAU				
85.	WILSON BARBOSA	TRASPARTI	GUINEE BISSAU	Wilba75hotmail.com
86.	UMARO CANA BARI	TRASPARTI	GUINEE BISSAU	bariguinelanta@yahoo.com.br Tel : 002456620569
87.	<i>INJAI FODE</i>	Direction générale des Transports Terrestres	GUINEE BISSAU	fodeinjai@hotmail.com Tel : (00245) 6637101 - 5973841
ZAMBIE				
88.	CHONGO MUKUPA	Project Coordinator Walvis Corridor Group	ZAMBIA	wbcgpc@iwayafrica.com cpmukupa@yahoo.com projects@wbcg.com.na Tél : + 260 21 124 1329 _____ +260 97 634 1218
TANZANIE				
89.	MELCHIOR BARANTADIKIYE	Head of Logistics Department CC-TTFA	TANZANIA	melchiorb@centralcorridor-ttfa.org Tél : +255 22 2127149
90.	MASI PETER	Executive Director DAR ES SALAAM CORRIDOR SECRETARIAT	TANZANIA	PETERMASI@GMAIL.COM Tél : +255 788 493 857 Fax : +255 222 115 559

Annexe 3 : Evaluation de la réunion

Le tableau ci-après résume l'évaluation de la réunion par les participants. Les réponses ont été fournies par 32 à 36 participants selon les questions (environ 65%).

La notation moyenne sur une échelle de 1 (faible) à 5 (excellent) varie entre 3.4 et 4.2 selon les questions. La note la plus basse est relative à la durée de la réunion (question 13) qui a été trouvée trop longue par 15 pour cent des participants. La journée sur la réforme des transports routiers en Afrique de l'Ouest et l'agencement du programme ont reçu une note moyenne de 3.7. Certains participants ont demandé à ce que l'information sur la réunion soit communiquée plus tôt et que plus de temps soit consacré aux débats.

Les participants ont considéré que les objectifs de la réunion avaient été atteints avec des notes moyennes entre 3.9 et 4.1.

Question	Note moyenne Average rating	Pourcentage par classe Percentage per category				
		Faible Weak	Mediocre Poor	Moyen Medium	Bon Good	Excellent Excellent
1. Dans quelle mesure la réunion a-t-elle augmenté vos connaissances ? 1. How much the workshop increased your knowledge ?						
2. Coordination et revue des activités régionales 2. Coordination and taking stock of regional activities	3.8	0	0	30	58	12
3. Réformes des transports routiers en Afrique de l'Ouest 3. Road transport reform in West Africa	3.7	0	6	32	41	18
4. Suivi des performances des corridors (passage aux frontières) 4. Monitoring corridor performance (border crossing)	3.9	0	3	22	56	19
5. Suivi des performances des corridors (observatoires des transports) – jour 1 5. Monitoring corridor performance (transport observatories) – day 1	3.9	0	3	28	50	19
6. Suivi des performances des corridors (observatoires des transports) – jour 2 6. Monitoring corridor performance (transport observatories) – day 2	4.0	0	3	26	37	31
7. Probabilité d'utiliser les connaissances acquises dans votre travail 7. Likelihood to use the new acquired knowledge in your work	4.0	0	0	25	50	25
8. Evaluation du matériel utilisé pour la réunion 8. Evaluation of the material used for the meeting	4.2	0	0	14	53	31
9. Evaluation de la méthodologie utilisée pour diffuser les thèmes 9. Evaluation of the methodology use to share the themes	3.8	0	0	31	56	14
10. Evaluation de l'agencement du programme 10. Evaluation of the workshop layout	3.7	0	0	47	38	15
11. Evaluation de l'organisation générale de la réunion 11. Evaluation of the way the meeting was organized	4.2	0	0	17	50	33
12. Evaluation de la manière d'organiser les discussions	3.8	0	3	34	40	23

12. Evaluation of the way discussions were organized						
13. Evaluation de la durée de la réunion 13. Evaluation of the duration of the meeting	3.4	0	15	32	50	3
Dans quelle mesure les objectifs de la réunion ont été atteints How much did the meeting achieve its objectives						
14. Accroître la coordination des programmes et des activités pour l'intégration régionale et dégager un consensus entre les partenaires sur le contenu d'un futur programme de développement du SSATP 14. Improve the coordination of programmes and regional integration activities and provide a consensus between partners with regard to the content of a future development program of the SSATP	3.9	0	3	28	42	28
15. Obtenir un accord sur les activités à entreprendre pour la préparation des réformes du secteur routier en Afrique de l'Ouest 15. Reach an agreement on the activities to develop for the preparation of the West Africa road transport sector reform	4.0	0	3	21	48	24
16. Améliorer le suivi de la performance des corridors et identifier les actions devant aboutir au lancement des banques de données pilotes sur les corridors du Programme 16. Improve corridor performance monitoring and identify actions to be taken in order to launch the pilot databases on the corridors of the Programme.	4.1	0	0	24	45	30

Annexe 4 : Priorités stratégiques de la composante au sein du Troisième Plan de Développement du SSATP

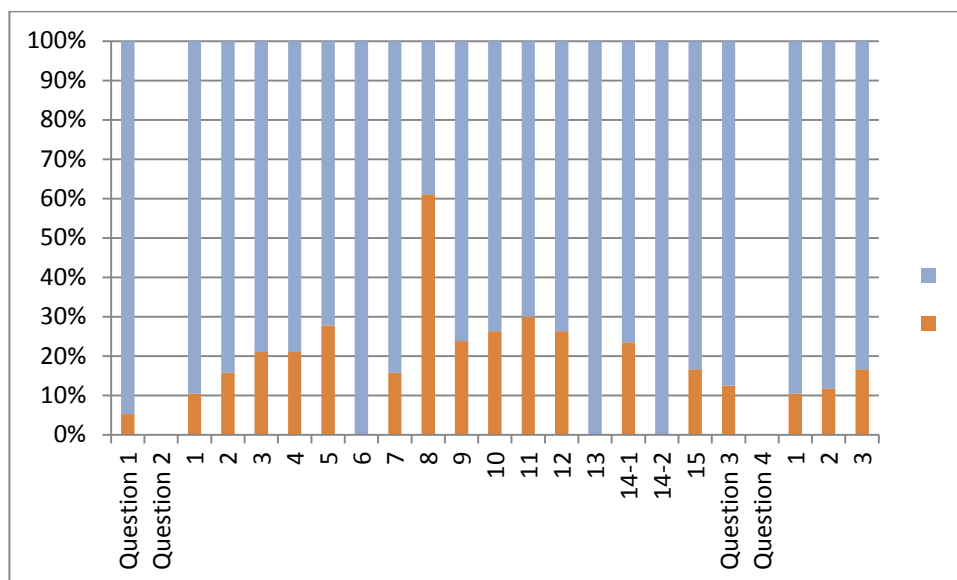
Le questionnaire proposé aux participants identifiait deux objectifs spécifiques :

- Supporter la facilitation du transport routier, ferroviaire, national, intra-régional et international
- Supporter les réformes de l'industrie du transport routier.

Les participants avaient à évaluer ces objectifs et les orientations stratégiques associées. Pour chaque orientation, les participants avaient à indiquer s'ils estimaient que le SSATP avait une valeur ajoutée à apporter et s'ils considéraient que leur pays/organisations souhaiterait un appui du SSATP dans le domaine concerné. Un modèle de questionnaire est fourni à la fin de cette annexe.

Le graphe ci-joint présente les pourcentages de réponse selon l'importance pour le pays/région. La partie haute d'une colonne représente l'importance la plus haute (note de 4 ou 5 sur une échelle de 1 à 5) et la partie basse représente l'importance la plus basse (notes de 1 à 3).

Graphe 1 : Importance de l'orientation stratégique pour pays/région



La question no. 8 se distingue particulièrement car seulement 40 pour cent des participants a estimé que cette orientation stratégique était importante pour leur pays/région. La question était relative à la possibilité d'introduire un système de quota multi-latéral à l'échelle du continent pour les opérations de transport de fret routier international. Il semble que toutefois la question n'ait pas été bien comprise car la formulation n'était pas claire. Elle sera revue dans le questionnaire final.

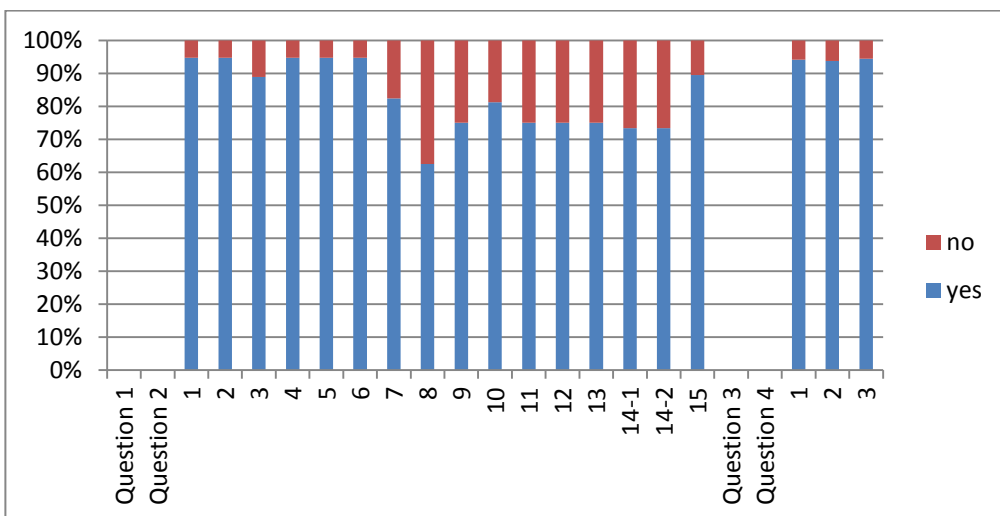
Quatre questions (5, 10, 11, 12) voient au moins 25 pour cent des participants ne pas donner une haute importance aux orientations stratégiques proposées. Ces orientations étaient :

- Améliorer ou aider à établir les cadres institutionnels pour une opération et une gestion efficace des corridors tels que des comités/autorités de gestion des corridors (5).
- Promouvoir le caractère intermodal des corridors en incluant le transport fluvial, lacustre et ferroviaire (orientation 10).

- Améliorer l'efficacité du transport ferroviaire (orientation 11).
- Supporter le rôle du secteur privé dans le plaidoyer en faveur de l'efficacité et la facilitation du transport routier national, intra-régional et international (orientation 12).

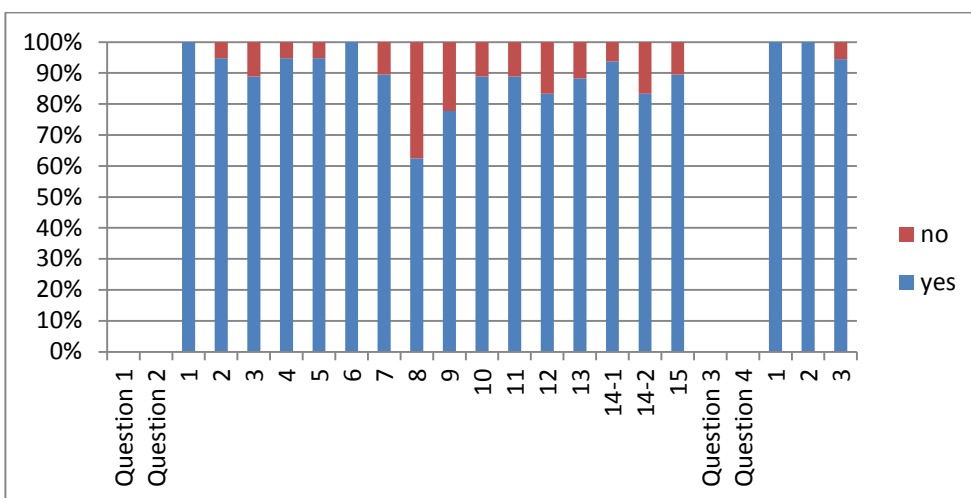
Le graphe suivant présente l'opinion des participants relative à la valeur ajoutée du SSATP pour chaque orientation stratégique. Pour neuf orientations (de 7 à 14-2), environ 20 pour cent ou plus des participants considère que le SSATP n'apporte pas une valeur ajoutée particulière. Six de ces orientations sont considérées importantes pour le pays/région. Cela signifie que le SSATP aura un effort particulier pour démontrer sa valeur ajoutée si ces orientations sont conservées dans le programme.

Graphe 2 : Valeur ajoutée du SSATP



En ce qui concerne l'appui souhaité du SSATP, les orientations 8, 9, 12 et 14. 2 présentent les valeurs les plus basses. Les pourcentages de réponse positive étant globalement supérieurs à ceux relatifs à la valeur ajoutée du SSATP, cela peut montrer une préférence pour le SSATP même si d'autres entités peuvent fournir des appuis similaires.

Graphe 3 : Appui souhaité de la part du SSATP



Questionnaire on the strategic orientations for the SSATP (English)

QUESTION 1. On a scale of 1-5, to which extent do you consider that *“Supporting facilitation of national, intra-regional and international road, rail and intermodal transport”* is a priority objective for the SSATP?

Not at all 1 2 3 4 5 Very Much

QUESTION 2. As applicable, please indicate which of the below strategic elements do you consider important for achieving the goal indicated in above question 1?

		Importance for your country/region Not at all 1 2 3 4 5 Very Much	Added value of SSATP	Support sought from SSATP
1	Support harmonizing legislation and simplifying transit procedures and removing non-physical barriers to intra-regional and international transport and trade	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
2	Support implementation of harmonized national road transport legislations relevant to intra-regional and international transport	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
3	Assess and monitor implementation of international, regional and national agreements and regulations	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
3	Analyze Africa landlocked countries transport and border crossing challenges and support concrete remedial actions	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
4	Support enhancing institutional role and capacity for intra-regional transport in Regional Economic Communities	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
5	Enhance existing or help establishing institutional frameworks for efficient corridor operation and managements such as corridor management committees/authorities	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
6	Promote and strengthen Transport Observatories and develop monitoring methods for measuring the level of service of regional corridors	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
7	Examine development of multilateral transport agreements as models for developing national legislation	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
8	Promote policies and activities aimed at developing the efficiency of transport nodes, gateways and inland terminals	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
9	Promote the intermodal character of corridors by including river, lake transport and railways	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
10	Enhance efficiency of rail transport along corridors	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
11	Promote private sector role in advocating efficiency and facilitation of national, intra-regional and international land transport	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
12	Enhance professionalism and capacity of intra-regional transport and transit auxiliaries	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
13	Strive for harmonized methods to control axle load			
	Continent-wide	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
	Region-wide	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No
14	Facilitate coordination and partnerships, focusing on exchange of experience, valuing African expertise, and support the emergence of a coherent program across development partners, RECs, countries and corridor authorities	1 2 3 4 5	Yes/No	Yes/No

Questionnaire sur les orientations stratégiques du SSATP

QUESTION 1. Sur une échelle de 1 à 5, dans quelle mesure considérez-vous que *“Supporter la facilitation du transport routier, ferroviaire et intermodal, national, intra-régional et international”* est un objectif prioritaire pour le SSATP?

Faible priorité 1 2 3 4 5 Haute priorité

QUESTION 2. As applicable, please indicate which of the below strategic elements do you consider important for achieving the goal indicated in above question 1?

		Importance pour votre pays/région Faible 1 Haute 5	Valeur ajoutée du SSATP	Support souhaité du SSATP
1	Appui à l'harmonisation et la simplification des procédures de transit et la suppression des barrières non physiques au commerce et transport intra-régional et international	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
2	Appui à l'harmonisation des législations nationales pour le transport terrestre relevantes pour le transport intra-régional et international	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
3	Analyse des problèmes des pays africains enclavés en matière de transport et de passage aux frontières et support à l'identification de solutions concrètes	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
4	Appui à l'amélioration de la capacité et au renforcement du rôle institutionnel pour le transport intra-régional dans les Communautés Economiques Régionales	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
5	Améliorer ou aider à établir les cadres institutionnels pour une opération et une gestion efficace des corridors, tels que des comités/autorités de gestion des corridors	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
6	Promouvoir et renforcer les observatoires de transport et développer des méthodes pour mesurer le niveau de service des corridors régionaux	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
7	Promouvoir l'accession aux principaux accords multilatéraux existants et leur mise en oeuvre comme modèles pour les législations nationales	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
8	Explorer la possibilité d'introduire un système de quota multi-latéral à l'échelle du continent pour les opérations de transport de fret routier international	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
9	Promouvoir les politiques et les activités visant à développer l'efficacité des noeuds, des portes d'entrée et des terminaux intérieurs	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
10	Promouvoir le caractère intermodal des corridors en incluant le transport fluvial, lacustre et ferroviaire	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
11	Améliorer l'efficacité du transport ferroviaire le long des corridors	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
12	Promouvoir le rôle du secteur privé dans le plaidoyer en faveur de l'efficacité et la facilitation du transport routier national, intra-régional et international	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
13	Renforcer le professionnalisme et la capacité des auxiliaires de transport de transit et intra-régional	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
14	Promouvoir une harmonization du contrôle de la charge à l'essieu À l'échelle du continent À l'échelle de la region			
		1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
		1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
15	Faciliter la coordination et le partenariat, se concentrant sur l'échange d'expérience et la valorisation de l'expérience africaine, et supporter l'émergence d'un programme coherent appuyé par les partenaires au développement, les	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non

	Communautés Economiques Régionales et les autorités de corridor			
--	---	--	--	--

Proposez ci-après les autres aspects stratégiques liés à la facilitation du transport international/regional, routier, ferroviaire et intermodal que vous considérez importants et qui ne sont pas reflétés ci-dessus

.....
.....
.....
.....
.....

QUESTION 3. Sur une échelle de 1 à 5, dans quelle mesure considérez-vous que *“Supporter les réformes de l’industrie du transport routier”* est un objectif prioritaire pour le SSATP?

Faible priorité 1 2 3 4 5 Haute priorité

QUESTION 4.

		Importance pour votre pays/région Faible 1 Haute 5	Valeur ajoutée du SSATP	Support souhaité du SSATP
1	Developper et promouvoir des directives pour des politiques visant à améliorer la compétitivité et le professionalism des opérateurs de transport routier	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
2	Promouvoir l'accès au marché de transport routier pour le transport domestique et international utilisant des critères qualitatifs plutôt que des critères quantitatifs (quotas, tour de role)	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non
3	Renforcer le professionalism et la capacité des associations de transport routier	1 2 3 4 5	Oui/Non	Oui/Non

Proposez ci-après les autres aspects stratégiques liés au support des réformes de l’industrie du transport routier en Afrique que vous considérez importants et qui ne sont pas reflétés ci-dessus

.....
.....
.....
.....
.....