



**Définir the Plan d'Action pour le 3ème Plan de Développement de Politiques  
de Transport en Afrique**

**Résultats de l'enquête auprès des parties prenantes**

Le Second Programme de Développement actuellement en cours (SSATP DP2) s'achèvera en juin 2013. Un troisième programme est envisagé pour exécution pendant la période 2014-2017. Il couvrira l'ensemble de l'Afrique sous le nom de Programme de Développement de Politiques de Transport en Afrique (ATP DP3).

La présente enquête initiée par l'équipe de gestion du SSATP à la requête du Conseil d'Administration du Programme s'adresse aux parties prenantes en Afrique dans le but de préparer un programme qui réponde à la demande et reflète les priorités des parties prenantes.

Le but est d'évaluer les éléments stratégiques présents dans le questionnaire afin d'atteindre les objectifs qui y sont associés et d'indiquer si le SSATP peut avoir une valeur ajoutée dans ces domaines et si les pays africains souhaiteraient un support de la part du SSATP.

The questionnaire est divisé selon les quatre sujets du ATP DP3:

- A. Le transport au bénéfice du commerce: intégration régionale, connectivité et cohésion
- B. Transports urbains, mobilité et accessibilité
- C. Sécurité routière
- D. Questions émergentes et besoins spécifiques

Chaque sujet est divisé en plusieurs objectifs. Plusieurs éléments stratégiques sont proposés pour chaque objectif. Les éléments stratégiques devaient être notés entre 0 et 5.0 étant le moins important, 5 le plus important. Parmi tous les éléments stratégiques se rapportant à un objectif, il était seulement autorisé de noter 5 au maximum trois éléments pour différencier les éléments stratégiques. Une question sous forme de oui/non était posée pour connaître la valeur ajoutée du SSATP ainsi que si les pays souhaitaient demander le support du SSATP. Un exemple suit. Après

chaque objectif, les participants avaient la possibilité de soumettre quelques suggestions.

Le questionnaire a été diffusé par trois moyens. Pendant le meeting des REC TCC qui s'est tenu du 15 au 19 Octobre à Cotonou, le questionnaire a été soumis aux participants sur le sujet A. Pendant le jour du SSATP après la conférence de CODATU XV à Addis Ababa le 26 Octobre, les participants ont répondu aux questions sur le sujet B. Enfin, une version en ligne du questionnaire a été envoyée à la liste de distribution utilisée pour la newsletter. Plus de 250 personnes ont cliqué sur le lien ce qui est plus que la newsletter et environ 150 réponses ont été réunies.

Tous les éléments stratégiques ont été notés par plus de 65 % des gens 3,4 ou 5 et même pour la plupart plus de 80 % des participants ont mis ces notes-là. Ceci montre que les orientations stratégiques du SSATP sont pertinentes. La valeur ajoutée du SSATP est généralement reconnue par plus de 70 % des personnes interrogées. En termes de priorité, les scores les plus élevés sont obtenus lorsqu'il s'agit de directives en matière de politiques de transport, probablement au vu du travail réalisé par le SSATP. Généralement les scores sont meilleurs si le SSATP a conduit des activités relatives à un certain élément stratégique par le passé. Cependant, tous les éléments stratégiques ayant trait au changement climatique ou à la condition des femmes ou encore des sujets nouveaux pour le SSATP, ne sont souvent pas perçus comme des priorités et les personnes interrogées ne voient pas quelle pourrait être la valeur ajoutée du SSATP. Il faudra donc d'une part plaider auprès des décideurs politiques la pertinence qu'il y a à prendre en compte ces problématiques et d'autre part la valeur ajoutée qu'apporte le SSATP pour traiter de ces problèmes.

Pour chaque objectif, deux graphes sont utilisés. Un présente les éléments stratégiques par priorité selon le pourcentage de scores 4

ou 5. Le deuxième les classe par priorité selon le pourcentage de score 3, 4 ou 5. En effet, il arrive que le score 3 change l'ordre des priorités; cela peut parfois révéler l'hésitation des personnes interrogées ou une mauvaise compréhension de la question.

**QUESTION 3.** Sur une échelle de 1 à 5, dans quelle mesure considérez-vous que "l'Appui à l'amélioration de la performance des conducteurs professionnels en sécurité routière" devrait être un objectif prioritaire pour le ATP??

Pas important 1 2 3 4 5 Très important

**QUESTION 4.** Lorsqu'applicable, notez l'importance des éléments stratégiques listés ci-après pour atteindre l'objectif indiqué dans la question 3?

		Importance pour votre pays/région	Valeur ajoutée SSATP	Support recherché de la part du SSATP
1	Analyser le système de délivrance des permis de conduire aux conducteurs professionnels et les problèmes existants et proposer des solutions efficaces et harmonisées	0 1 2 3 4 <input checked="" type="radio"/> 5	<input checked="" type="radio"/> Yes/ <input checked="" type="radio"/> No	<input checked="" type="radio"/> Yes/ <input checked="" type="radio"/> No
2	Promouvoir l'accession à et la mise en œuvre de l'Accord de l'UNECE sur les temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels engagés dans le transport international (AETR)	0 1 2 3 <input checked="" type="radio"/> 4 5	<input checked="" type="radio"/> Yes/ <input checked="" type="radio"/> No	Yes/ <input checked="" type="radio"/> No
3	Promouvoir et appuyer le développement d'un accord harmonisé au niveau continental sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels pour le transport international de passager et de fret comme modèle pour le développement de réglementations nationales similaires	0 1 2 3 4 5 <input type="radio"/>	Yes/ <input checked="" type="radio"/> No	Yes/ <input checked="" type="radio"/> No
4	Développer un programme de formation des chauffeurs sur l'ensemble du continent africains.	0 1 2 3 4 5 <input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/> Yes/ <input checked="" type="radio"/> No	<input checked="" type="radio"/> Yes/ <input checked="" type="radio"/> No

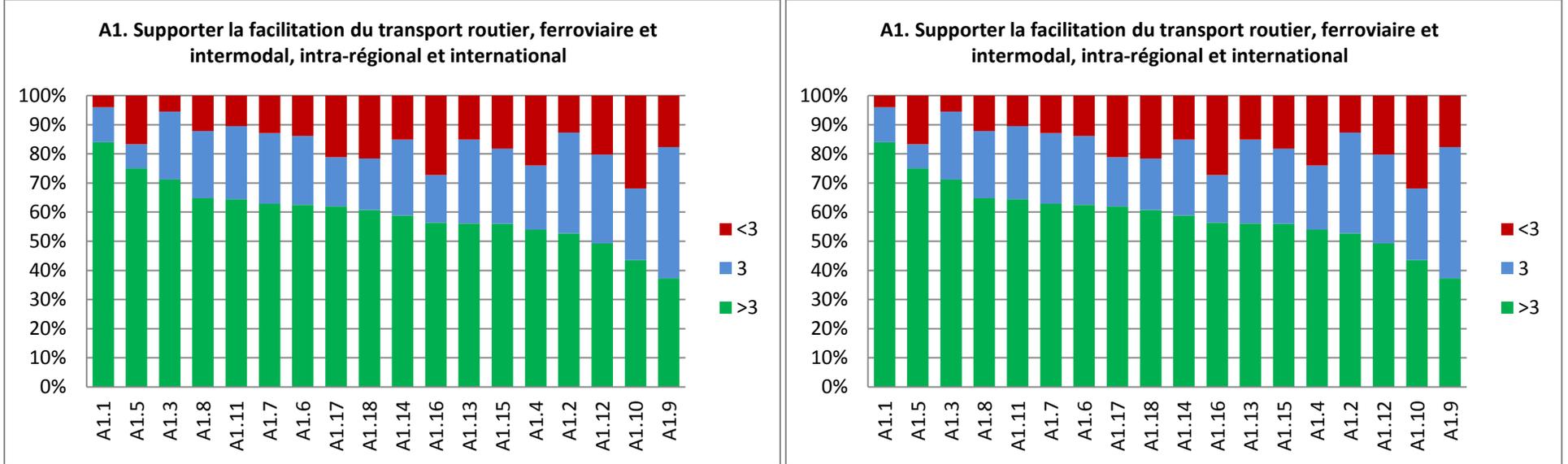
# Table des matières

Cluster A: Le transport au bénéfice du commerce : intégration régionale, connectivité et cohésion.....	1
<i>Objectif 1:</i> Supporter la facilitation du transport routier, ferroviaire et intermodal, intra-régional et international .....	1
<i>Objectif 2:</i> Supporter les réformes de l'industrie du transport routier .....	4
<i>Objectif 3:</i> Améliorer l'accessibilité et l'efficacité des systèmes et réseaux de transport rural.....	6
Objective 4: Renforcer le cadre des institutions du secteur routier, la gestion, le financement et le partenariat public-privé.....	8
Cluster B: Transports urbains, mobilité, accessibilité.....	10
<i>Objective 1:</i> Améliorer l'accessibilité et l'efficacité des systèmes et réseaux de transport urbain dans les villes en Afrique.....	10
<i>Objectif 2:</i> Appuyer le développement des politiques de transport urbain et les cadres institutionnels :.....	13
Cluster C: Sécurité routière.....	16
<i>Objectif 1:</i> Appuyer les pays africains pour atteindre les objectifs de la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière des Nations.....	16
<i>Objectif 2:</i> Appuyer le développement des institutions, cadres et législations et politiques pour la sécurité routière .....	18
<i>Objectif 3:</i> Appuyer l'amélioration de la performance des conducteurs professionnels en sécurité routière .....	20
Cluster D: Problématiques émergentes et besoins spécifiques .....	21
<i>Objectif 1:</i> Promouvoir le transport durable .....	21
<i>Objectif 2:</i> Promouvoir la bonne gouvernance dans le secteur des transports .....	22
<i>Objectif 3:</i> Promouvoir les approches multidisciplinaires et inclusives.....	23

# Cluster A: Le transport au bénéfice du commerce : intégration régionale, connectivité et cohésion.

## Objectif 1: Supporter la facilitation du transport routier, ferroviaire et intermodal, intra-régional et international

A1. Supporter la facilitation du transport routier, ferroviaire et intermodal, intra-régional et international	A1.1: 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
	A1.2: Compléter la mise en oeuvre de l'Union douanière avec un support aux douanes et autres agences de gestion des frontières dans les domaines de l'information et technologie et le renforcement des capacités et l'appui aux pays pour traduire dans les législations nationales et mettre en oeuvre les réglementations internationales
	A1.3: Appui à l'harmonisation des législations nationales pour le transport terrestre relevantes pour le transport intra-régional et international
	A1.4: Faire le bilan et le suivi de la mise en oeuvre des accords et réglementations internationaux, régionaux et nationaux
	A1.5: Analyser les problèmes de transport et de franchissement des frontières et supporter des actions concrètes
	A1.6: Analyser les problèmes des pays africains enclavés en matière de transport et de passage aux frontières et support à l'identification de solutions concrètes
	A1.7: 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
	A1.8: Promouvoir et renforcer les observatoires de transport
	A1.9: Continuer le développement en améliorant la boîte à outils pour les observatoires des corridors initiée lors du DP2 et consolider les mesures pour tous les corridors pour suivre le progrès de l'agenda de la croissance du commerce de l'Union Africaine
	A1.10: Examiner le développement d'accords multilatéraux comme modèles pour les législations nationales
	A1.11: Promouvoir les politiques et les activités visant à développer l'efficacité des noeuds de transport (portes d'entrée maritimes, plateformes intermodales, ports secs intérieurs, postes frontières)
	A1.12: Améliorer l'efficacité des modes par la promotion du caractère intermodal des corridors en incluant le transport fluvial, lacustre et ferroviaire
	A1.13: Améliorer l'efficacité du transport ferroviaire le long des corridors
	A1.14: 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
	A1.15: Renforcer le professionnalisme et la capacité des auxiliaires de transport de transit et intra-régional
	A1.16: Analyser les tendances et problèmes émergents dans le domaine du commerce international et tirer les leçons (par exemple ce qui peut être appris de l'expérience des guichets uniques ou des systèmes GPS de suivi des camions et marchandises)
	A1.17: Faciliter la coordination et le partenariat, se concentrant sur l'échange d'expérience et la valorisation de l'expérience africaine, et appuyer l'émergence d'un programme cohérent supporté par les partenaires au développement, les Communautés Economiques Régionales et les autorités de corridor
	A1.18: Faciliter la logistique diffuse (consolidation des chargements pour une meilleure logistique, renforcement des capacités des associations de commerçants (accès à l'information, questions de sécurité, etc..) et les régimes spéciaux (régimes simplifiés pour le petit commerce ou les produits spécifiques, notamment régionaux)



Deux éléments stratégiques semblent être vraiment prioritaires, avec plus de 90% des personnes les notant au-dessus de 3..

- A1.1: 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
- A1.3: Appui à l'harmonisation des législations nationales pour le transport terrestre relevantes pour le transport intra-régional et international

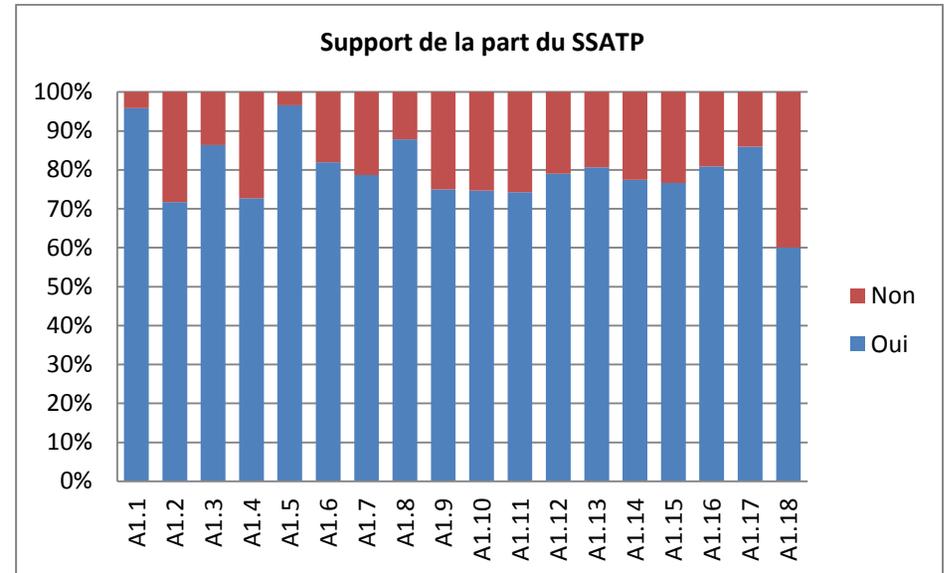
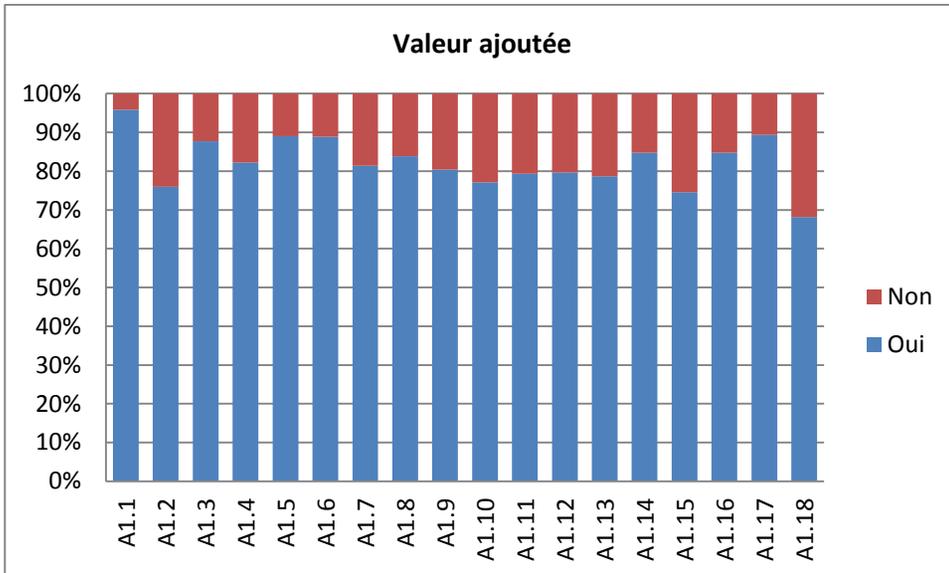
Trois autres objectifs sont considérés comme des priorités:

- A1.5: Analyser les problèmes de transport et de franchissement des frontières et supporter des actions concrètes
- A1.8: Promouvoir et renforcer les observatoires de transport
- A1.11: Promouvoir les politiques et les activités visant à développer l'efficacité des noeuds de transport (portes d'entrée maritimes, plate-formes intermodales, ports secs intérieurs, postes frontières)

Trois éléments ont été perçus comme peu prioritaires:

- A1.9: Continuer le développement en améliorant la boîte à outils pour les observatoires des corridors initiée lors du DP2 et consolider les mesures pour tous les corridors pour suivre le progrès de l'agenda de la croissance du commerce de l'Union Africaine
- A1.10: Examiner le développement d'accords multilatéraux comme modèles pour les législations nationales
- A1.12: Améliorer l'efficacité des modes par la promotion du caractère intermodal des corridors en incluant le transport fluvial, lacustre et ferroviaire.

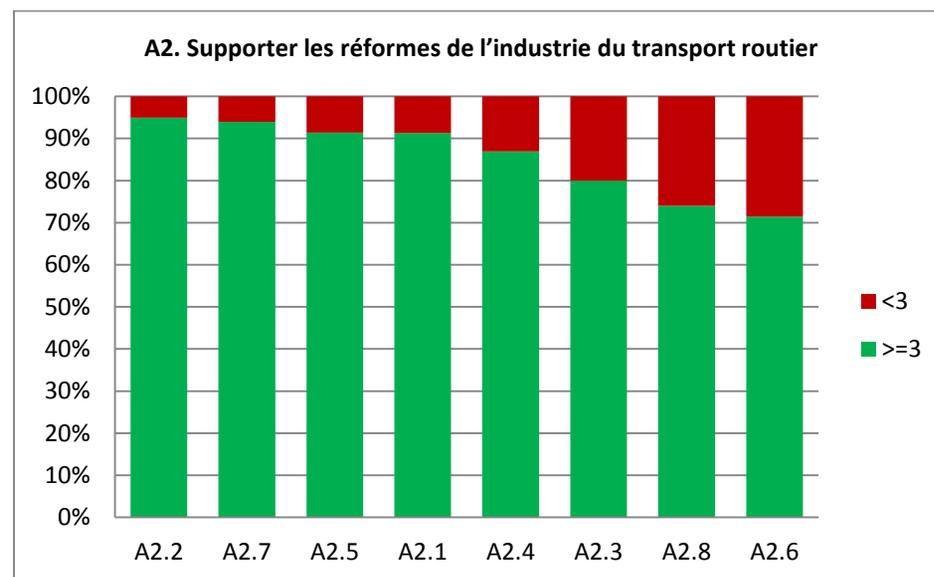
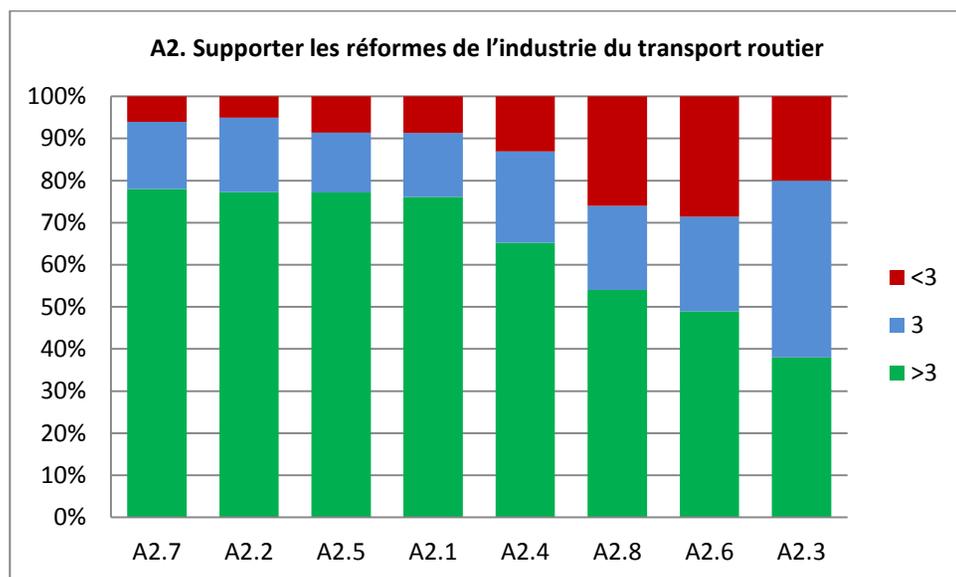
Il est intéressant de remarquer que la promotion et le renforcement des observatoires de transport est une priorité mais une amélioration de la boîte à outil développée sous le DP2 ne semble pas être un centre d'intérêt.



Le SSATP a une valeur ajoutée in A1.1, A1.3, A1.5 and son support est souhaité pour ces éléments notamment pour A1.1 et A1.5. Les parties prenantes considèrent que le SSATP a une plus faible valeur ajoutée pour A1.11 malgré le fait qu'elles le classe comme priorité. Le SSATP devra convaincre de sa capacité dans ce domaine. Moins de 70 % des personnes interrogées pensent que le SSSATP peut avoir une valeur ajoutée concernant la logistique diffuse..

## Objectif 2: Supporter les réformes de l'industrie du transport routier

A2. Supporter les réformes de l'industrie du transport routier	A2.1: Apport un appui à la réforme du secteur des transports routiers en Afrique de l'Ouest
	A2.2: Développer et promouvoir des directives pour des politiques visant à améliorer la compétitivité et le professionnalisme des opérateurs de transport routier
	A2.3: Rassembler le savoir acquis sur la réforme des transports routiers dans une boîte à outils
	A2.4: 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 rôle)
	A2.5: Renforcer le professionnalisme et la capacité des associations de transport routier
	A2.6: Analyser les expériences de renouvellement des flottes de camions et développer des directives en la matière
	A2.7: Promouvoir une harmonisation du contrôle de la charge à l'essieu
	A2.8: Explorer la possibilité d'introduire un système multi-latéral d'autorisations de transport à l'échelle du continent pour les opérations de transport de fret routier international

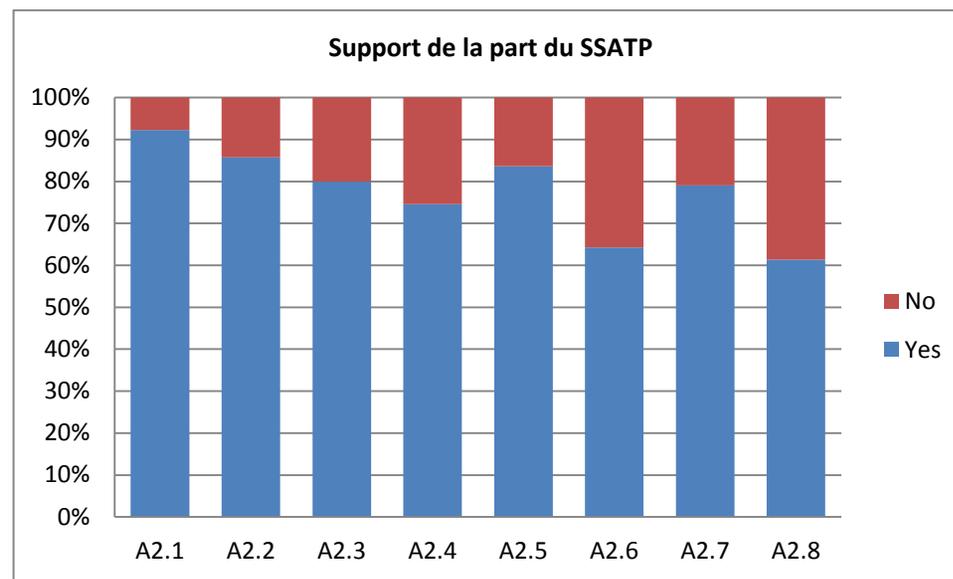
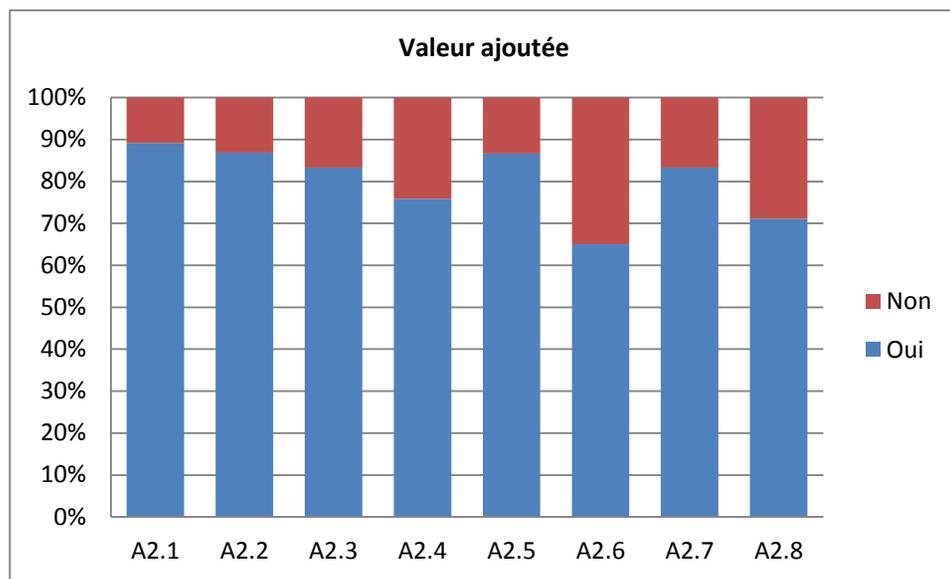


Plus de 90% des personnes ont donné un score supérieur ou égal à trois aux 4 éléments stratégiques suivants:

- A2.1: Apport un appui à la réforme du secteur des transports routiers en Afrique de l’Ouest
- A2.2: Développer et promouvoir des directives pour des politiques visant à améliorer la compétitivité et le professionnalisme des opérateurs de transport routier
- A2.5: Renforcer le professionnalisme et la capacité des associations de transport routier
- A2.7: Promouvoir une harmonisation du contrôle de la charge à l’essieu

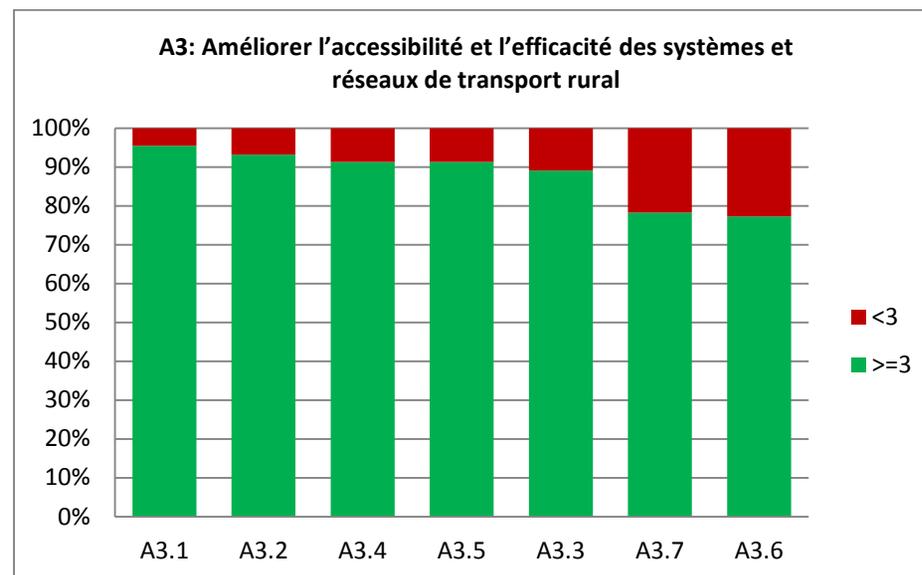
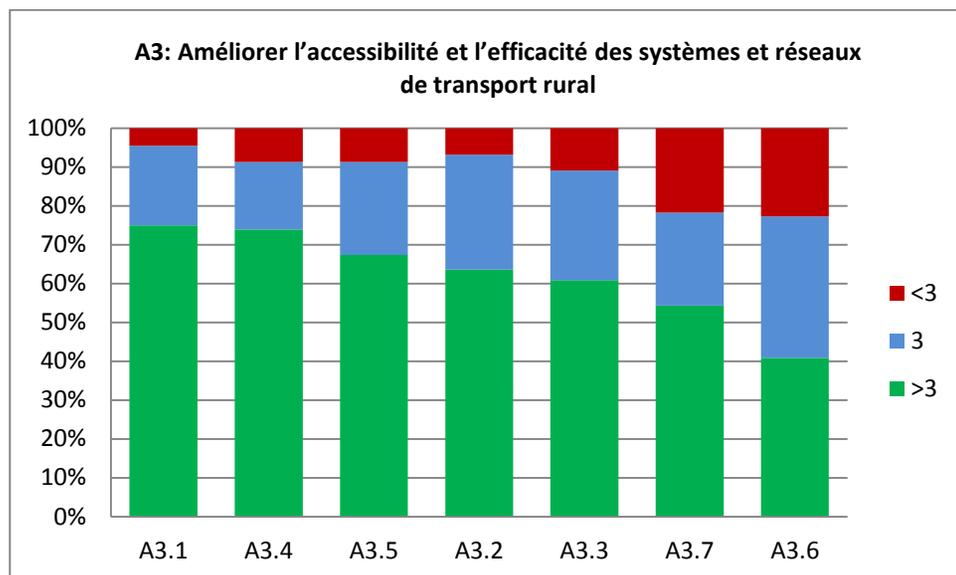
Plus de 50% des personnes interrogées ont noté A2.3 0, 1 ou 2, 1 or 2: (Rassembler le savoir acquis sur la réforme des transports routiers dans une boîte à outils .Ceci est peut-être le reflet d’une volonté de se concentrer sur la création de connaissance, le développement de politiques de transport et la promotion de directives en matière de transport plutôt que sur la création de boîtes à outil.

Concernant les questions sur la valeur ajoutée et le support du SSATP les résultats sont cohérents avec ceux des priorités. C’est une confirmation de la valeur ajoutée du SSATP dans ces quatre domaines.



### Objectif 3: Améliorer l'accessibilité et l'efficacité des systèmes et réseaux de transport rural

A3: Améliorer l'accessibilité et l'efficacité des systèmes et réseaux de transport rural	A3.1: Analyser les problèmes de connectivité des réseaux de transport rural et les questions institutionnelles associées pour identifier les politiques et interventions appropriées
	A3.2: Promouvoir les recommandations et méthodologies en matière de politique de développement du transport rural
	A3.3: Analyser et promouvoir l'impact socioéconomique résultant d'une planification et un fonctionnement efficace des réseaux et du transport rural
	A3.4: Préparer/promouvoir les politiques de transport rural qui assurent la connectivité, l'intégration et le développement en même temps que la planification liant avec la production agricole et la sécurité alimentaire
	A3.5: Promouvoir la collecte et le traitement de données comme outils pour développer et mettre en oeuvre des politiques et des décisions effectives
	A3.6: Promouvoir le développement des stratégies pour compenser les impacts négatifs du changement climatique sur la connectivité et l'accessibilité des routes rurales
	A3.7: Préparer/promouvoir des stratégies de transport rural qui adressent les problèmes d'inégalités et de cohésion sociale et les questions de genre



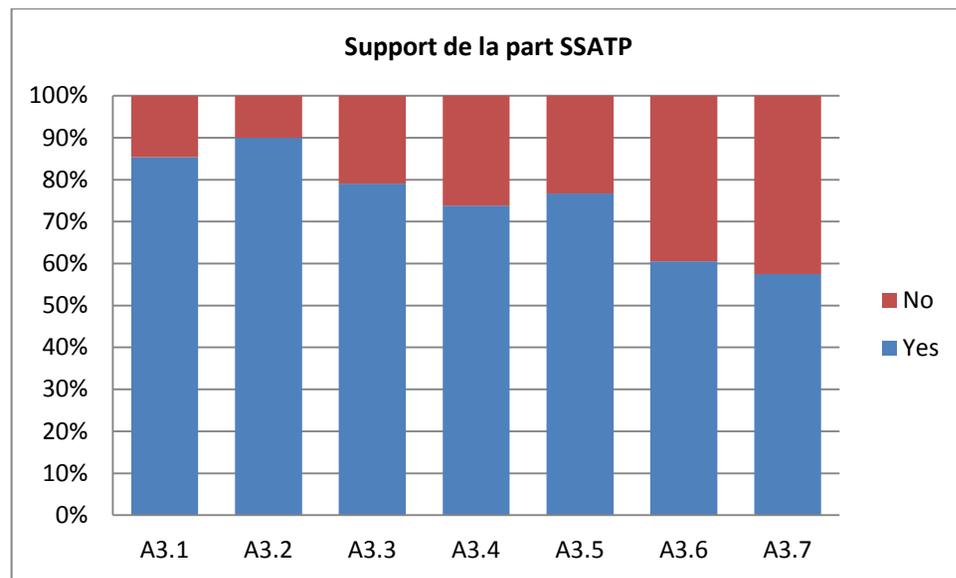
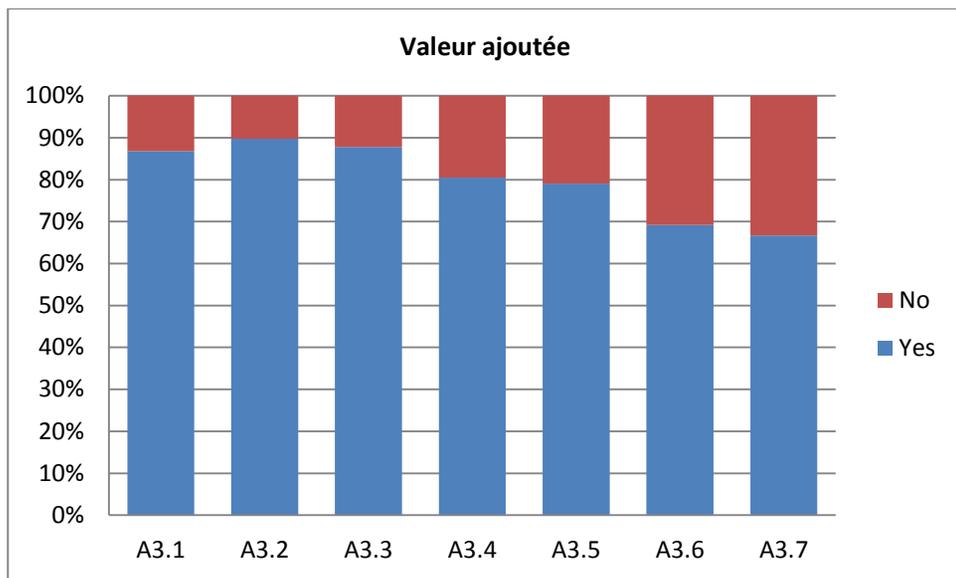
Deux éléments ont recueilli moins de 80% de notes au-dessus de 3 et un deux seulement 40 % de 4 ou 5

- A3.6: Promouvoir le développement des stratégies pour compenser les impacts négatifs du changement climatique sur la connectivité et l'accessibilité des routes rurales
- A3.7: Préparer/promouvoir des stratégies de transport rural qui adressent les problèmes d'inégalités et de cohésion sociale et les questions de genre

Ce désintérêt relatif est aussi reflété dans les questions sur la valeur ajoutée et le support du SSATP. A3.6 et A6.7 se trouvent en fin de classement. Si le SSATP veut travailler sur ces questions, il faudra convaincre de leur pertinence d'une part et de la valeur ajoutée du SSATP d'autre part.

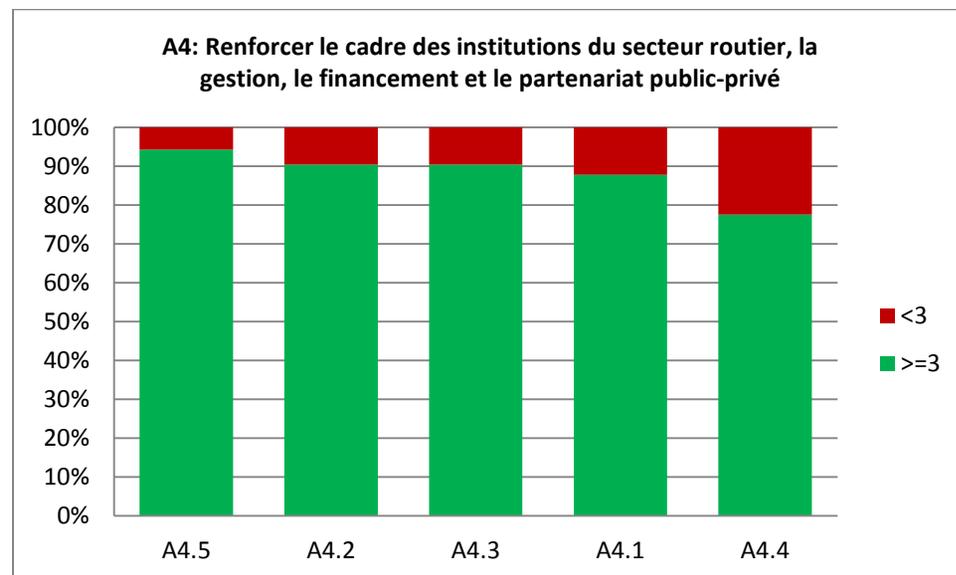
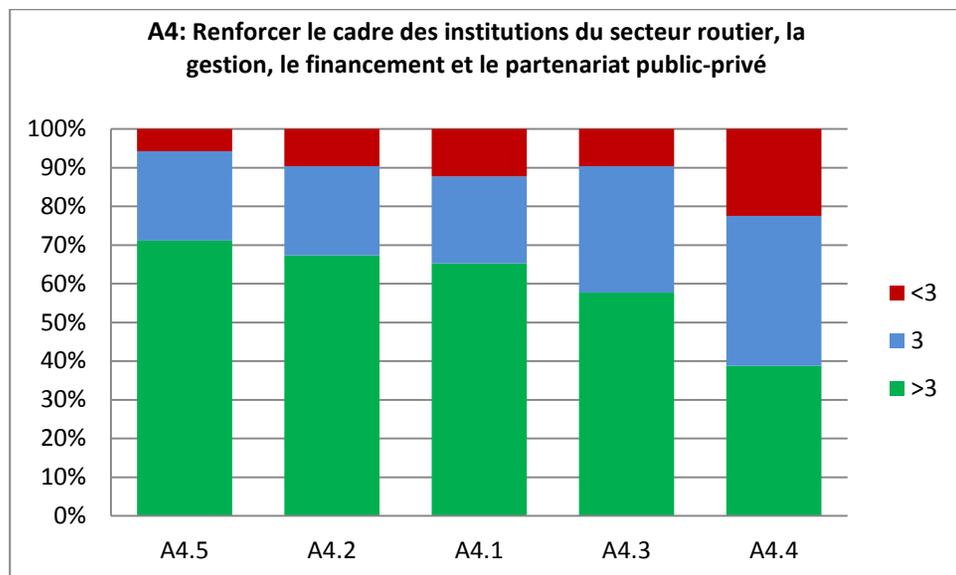
Cependant, les parties prenantes ont considéré deux éléments comme priorités et ont reconnu la valeur ajoutée du SSATP pour les mettre en œuvre.

- A3.1: Analyser les problèmes de connectivité des réseaux de transport rural et les questions institutionnelles associées pour identifier les politiques et interventions appropriées
- A3.2: Promouvoir les recommandations et méthodologies en matière de politique de développement du transport rural



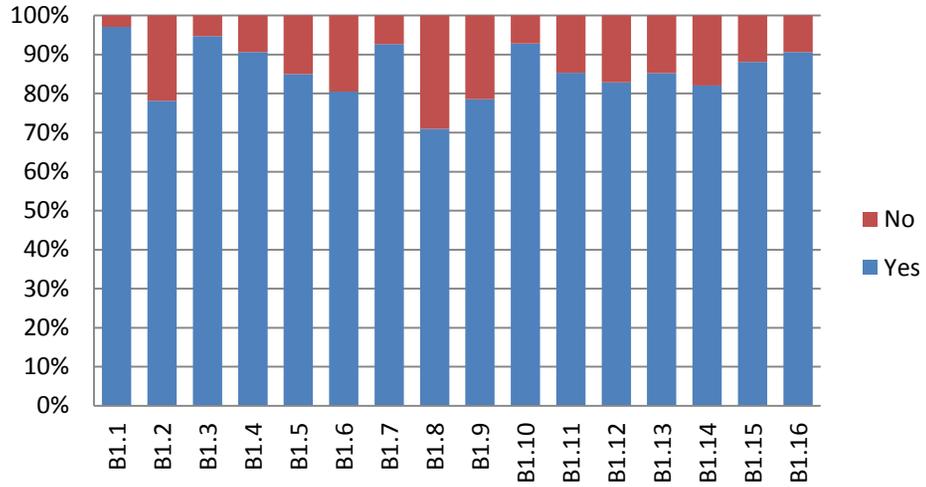
## Objective 4: Renforcer le cadre des institutions du secteur routier, la gestion, le financement et le partenariat public-privé

A4: Renforcer le cadre des institutions du secteur routier, la gestion, le financement et le partenariat public-privé	A4.1: Promouvoir la revue par les pairs des pratiques de gestion des routes
	A4.2: Renforcer le rôle de plaidoyer des associations africaines du secteur des routes pour soutenir les politiques supportant l'efficacité et la durabilité des infrastructures routières en Afrique
	A4.3: Promouvoir les méthodes de contractualisation telles que les contrats à base de performance, design-build ou contrats similaires transférant une part de risque aux entreprises comme méthode pour augmenter l'efficacité de la passation des marchés et la mise en œuvre des contrats
	A4.4: Promouvoir le développement de stratégies pour compenser les impacts négatifs du changement climatique sur la connectivité et l'accessibilité des routes nationales
	A4.5: Promouvoir la transparence, la capacité à rendre des comptes, la participation et l'inclusion dans la gestion du secteur des routes

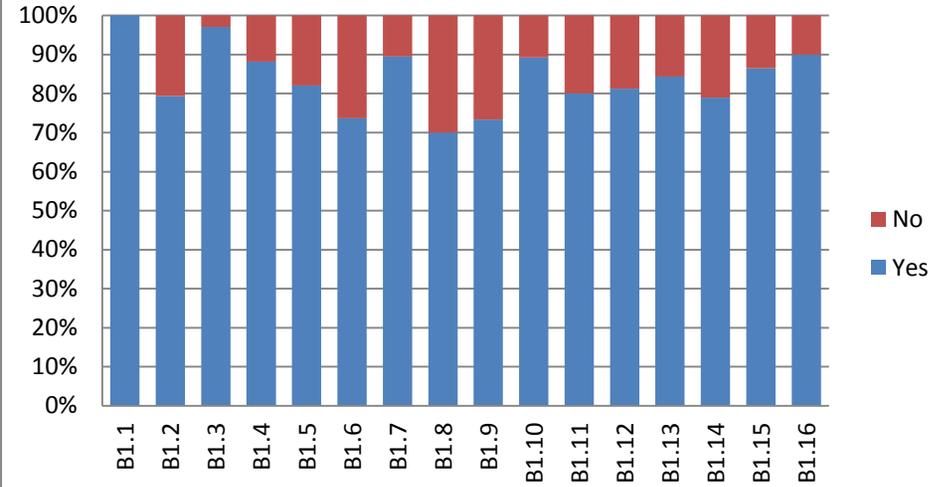


Ici encore l'élément stratégique concernant le changement climatique (A4.4: Promouvoir le développement de stratégies pour compenser les impacts négatifs du changement climatique sur la connectivité et l'accessibilité des routes nationales) se classe dernier aussi bien pour les priorités que pour la question concernant la valeur ajoutée ou le support du SSATP. Cela prouve encore la nécessité de convaincre.

Valeur ajoutée



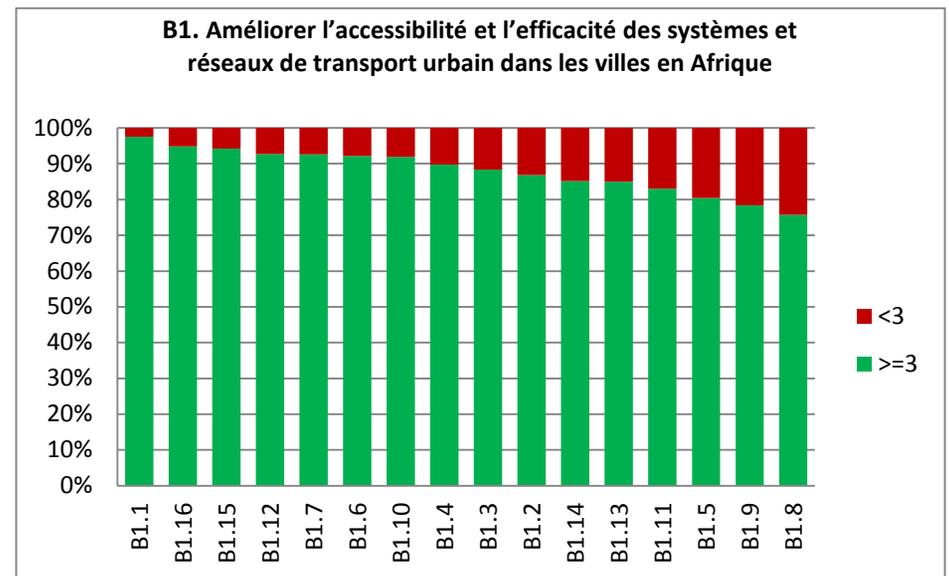
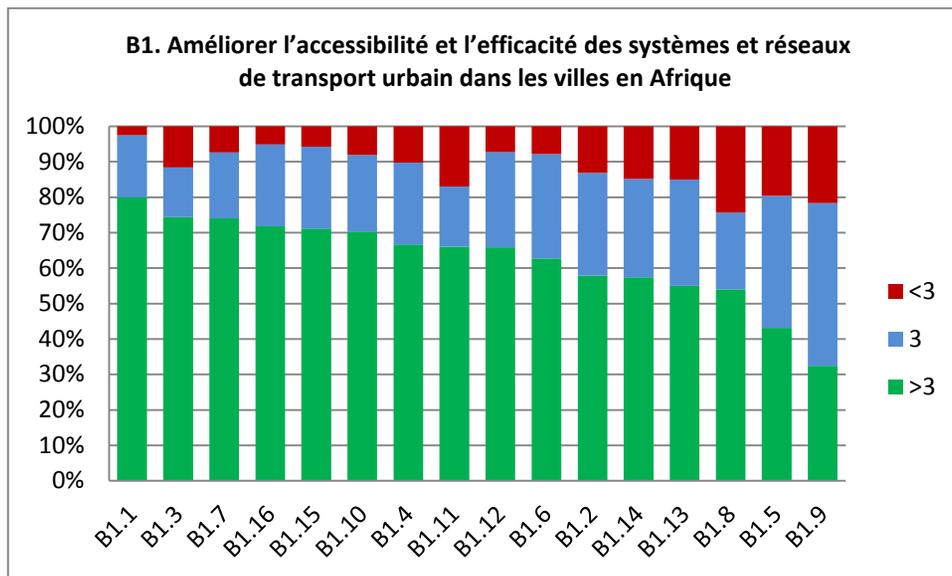
Support de la part du SSATP



## Cluster B: Transports urbains, mobilité, accessibilité

### Objective 1: Améliorer l'accessibilité et l'efficacité des systèmes et réseaux de transport urbain dans les villes en Afrique

B1: Améliorer l'accessibilité et l'efficacité des systèmes et réseaux de transport urbain dans les villes en Afrique	B1.1: Identifier des stratégies de développement des politiques de transport urbain adaptées au niveau de préparation des pays à adopter ces politiques
	B1.2: Développer un cadre fiscal pour les transports urbains couvrant les gouvernements centraux et locaux et les municipalités
	B1.3: Définir des indicateurs dans les différents domaines de la mobilité urbaine, en particulier ceux d'impact de la mobilité urbaine sur la croissance économique, la réduction de la pauvreté, l'efficacité des villes, la pollution de l'air et la sécurité routière
	B1.4: Définir des indicateurs relatifs aux aspects financiers des transports urbains et suivre la performance des pays en utilisant ces indicateurs
	B1.5: Promouvoir le développement de stratégies de transport urbain compensant l'impact négatif des transports sur le climat
	B1.6: Développer les aspects pauvreté dans les stratégies de transport urbain y compris la planification des services de transport pour les populations pauvres urbaines
	B1.7: Encourager l'utilisation des transports publics dans les villes africaines et promouvoir les bonnes pratiques
	B1.8: Libérer le potentiel du transport non-motorisé et des piétons
	B1.9: Utiliser un système de revue par les pairs pour promouvoir les stratégies de développement des politiques de transport urbain
	B1.10: Piloter des stratégies et un cadre de financement pour le développement des politiques de transport urbain
	B1.11: Mieux intégrer les villes et leurs réseaux de transport avec les autres réseaux (rural, ports, ferroviaire, routes nationales)
	B1.12: Promouvoir la planification comme une activité indispensable pour le succès de l'amélioration de la mobilité urbaine
	B1.13: Promouvoir la création de centres de connaissance et appuyer les réseaux de professionnels dans le domaine de la mobilité urbaine en Afrique
	B1.14: Encourager l'utilisation des technologies de l'information et de la communication et les systèmes intelligents en transport urbain
	B1.15: Encourager le partage d'expériences sud-sud sur les stratégies et la mobilité urbaine
	B1.16: Promouvoir le plaidoyer et sensibiliser le niveau au sommet des responsables politiques sur les bonnes pratiques de financement et de cadre institutionnel du transport public



Deux éléments stratégiques ne sont clairement pas considérés comme des priorités avec plus de 50% de score en dessous de 3 :

- B1.5: Promouvoir le développement de stratégies de transport urbain compensant l'impact négatif des transports sur le climat
- B1.9: Utiliser un système de revue par les pairs pour promouvoir les stratégies de développement des politiques de transport urbain

On se rend compte encore que les questions relatives au climat ne recueillent pas des scores élevés..

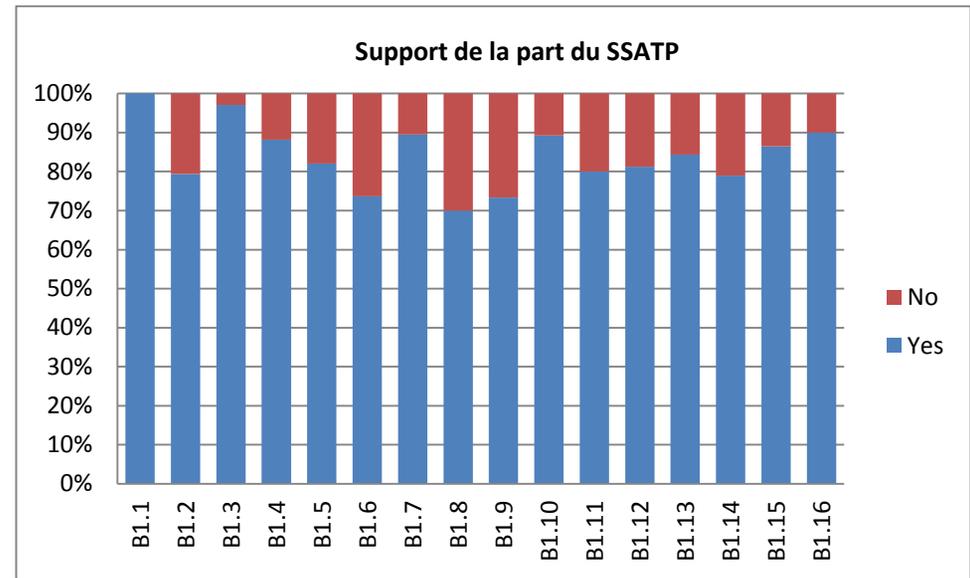
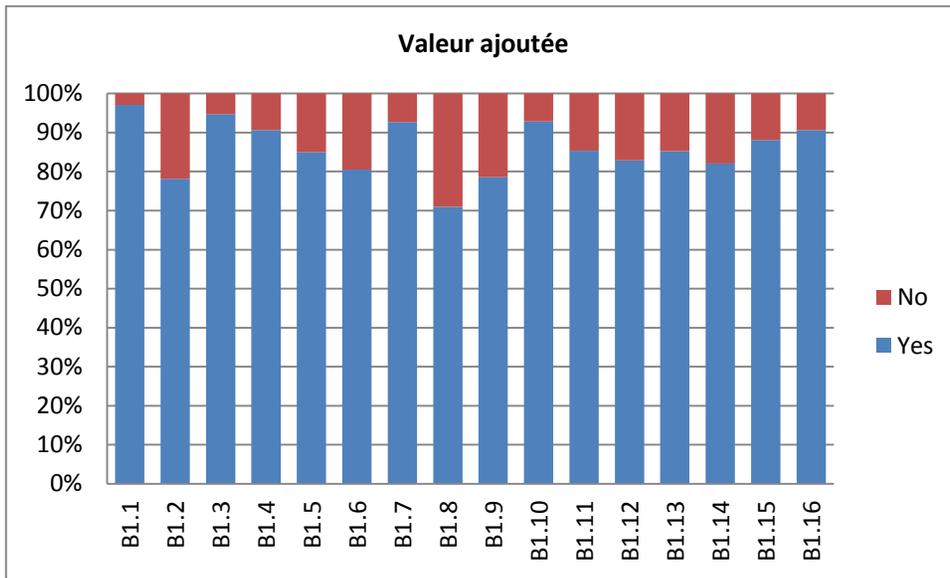
Les autres éléments ont été bien notés avec plus 80 % des réponses au-dessus de 3

Les deux premières priorités sont aussi les éléments qui recueillent le plus réponses positives concernant la valeur ajoutée et le support du SSATP:

- B1.3: Définir des indicateurs dans les différents domaines de la mobilité urbaine, en particulier ceux d'impact de la mobilité urbaine sur la croissance économique, la réduction de la pauvreté, l'efficacité des villes, la pollution de l'air et la sécurité routière
- B1.1: Identifier des stratégies de développement des politiques de transport urbain adaptées au niveau de préparation des pays à adopter ces politiques

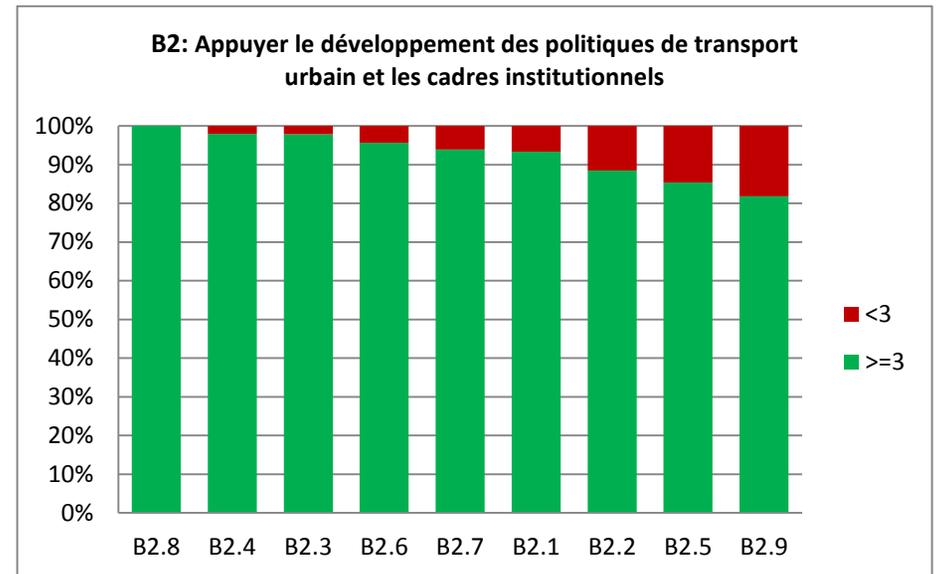
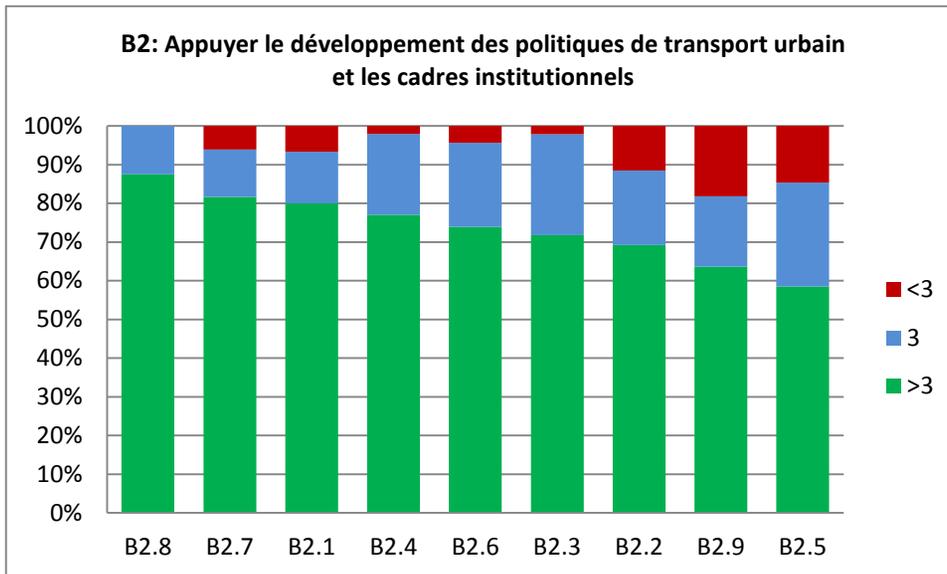
Les participants ne considèrent pas que le SSATP puisse avoir une valeur ajoutée pour B1.8 et B1.9 :

- B1.8: Libérer le potentiel du transport non-motorisé et des piétons
- B1.9: Utiliser un système de revue par les pairs pour promouvoir les stratégies de développement des politiques de transport urbain



## Objectif 2: Appuyer le développement des politiques de transport urbain et les cadres institutionnels :

B2: Appuyer le développement des politiques de transport urbain et les cadres institutionnels	B2.1: Continuer à apporter une reconnaissance au niveau national de l'importance d'une mobilité et accessibilité urbaine efficace et effective utilisant des indicateurs de référence pour identifier les tendances et les problèmes et pour comparer les villes entre elles
	B2.2: Evaluer la performance des cadres institutionnels et la capacité des institutions à traiter les problèmes du secteur
	B2.3: Identifier et promouvoir les principes pour des cadres institutionnels et une meilleure planification, gestion et efficacité des systèmes de transport urbain
	B2.4: Développer des directives et des recommandations en matière de politique pour une meilleure intégration de la planification du transport urbain et de l'utilisation des terres orientées vers les villes et les gouvernements locaux
	B2.5: Développer des directives et des recommandations en matière de politique pour promouvoir les structures de gouvernance et les mécanismes de financement qui facilitent une meilleure intégration de la planification des transports urbains et de l'utilisation des terres, orientées vers les gouvernements nationaux
	B2.6: Mettre en œuvre ces directives dans des villes pilotes pour développer des bonnes pratiques
	B2.7: Analyser et introduire des outils de planification et de modélisation modernes pour guider les investissements en transport et développement urbain
	B2.8: Développer des cadres pour un financement durable des transports urbains
	B2.9: Faciliter des activités pour débloquer les obstacles à une meilleure mise en oeuvre et/ou coordination des transports et de l'utilisation des terres

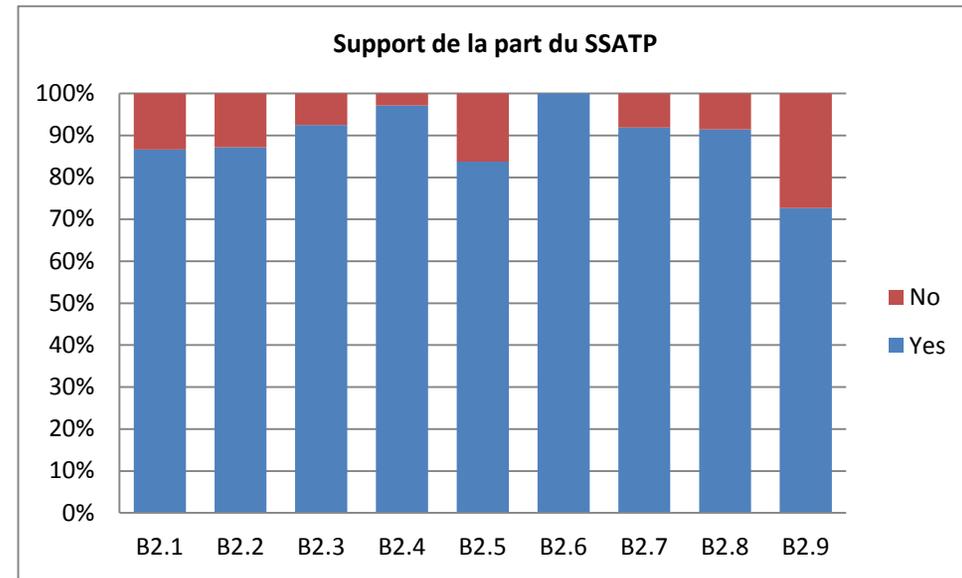
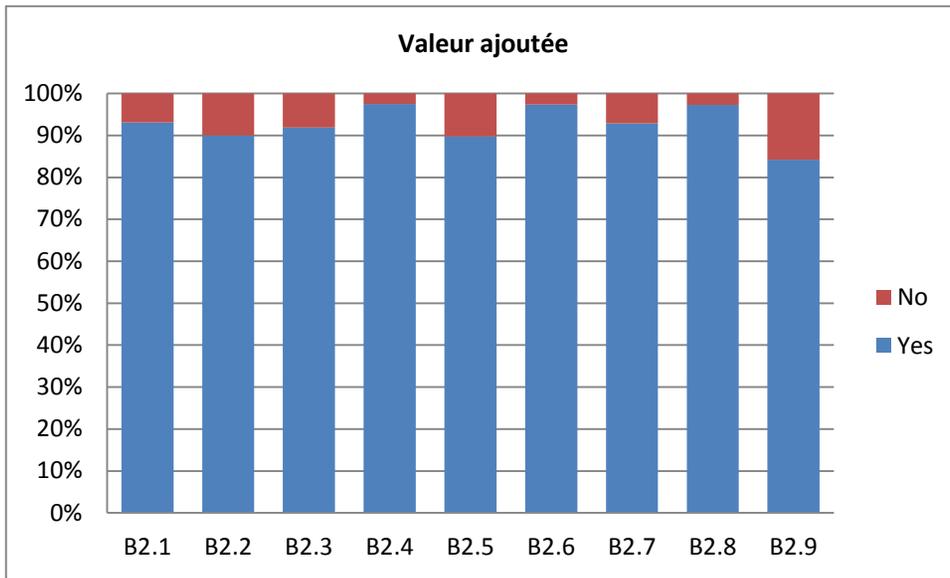


Globalement, tous les éléments stratégiques se considèrent comme prioritaires avec un plus de 80 % des réponses supérieures ou égales à 3, ce qui signifie que l'objectif et les stratégies proposées sont pertinentes

B2.8 (Développer des cadres pour un financement durable des transports urbains) a obtenu 100% de réponses supérieures ou égales à 3 mais n'est pas le premier élément en terme de valeur ajoutée du SSATP. Les deux premiers éléments sont :

- B2.4: Développer des directives et des recommandations en matière de politique pour une meilleure intégration de la planification du transport urbain et de l'utilisation des terres orientées vers les villes et les gouvernements locaux
- B2.6: Mettre en œuvre ces directives dans des villes pilotes pour développer des bonnes pratiques

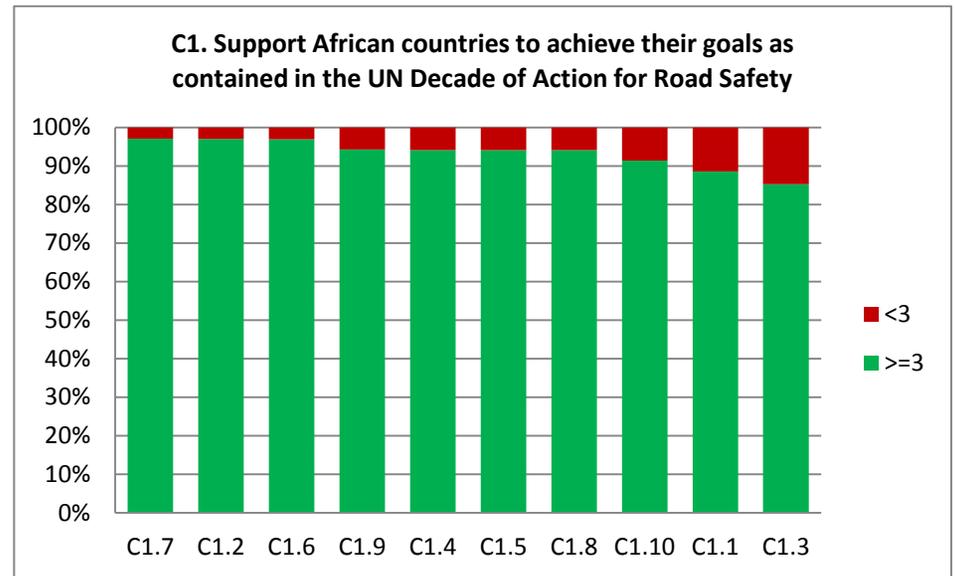
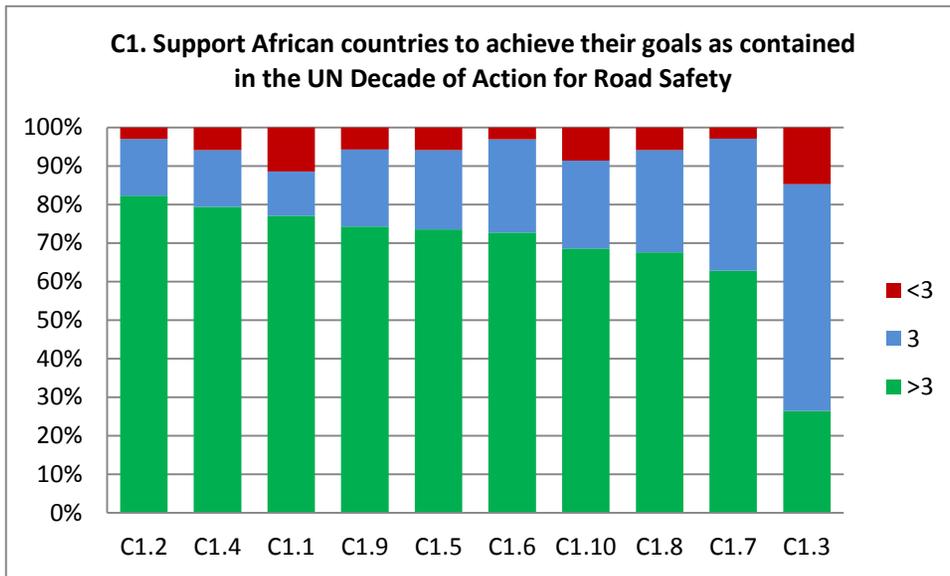
Ces réponses sont probablement dues au travail réalisé par le SSATP. C'est une manière de reconnaître la capacité du SSATP à formuler des directives en matière de politiques de transport et à continuer dans cette voie.



## Cluster C: Sécurité routière

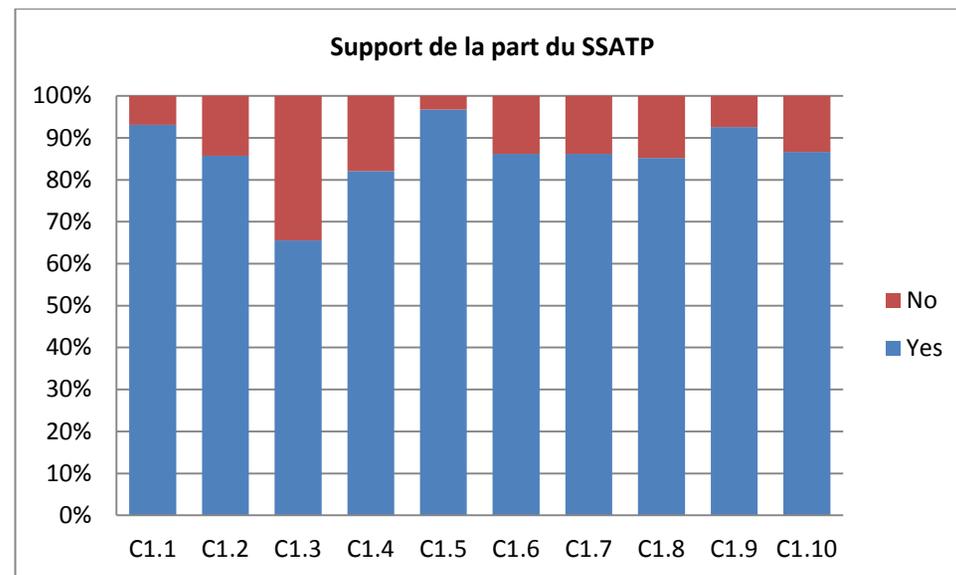
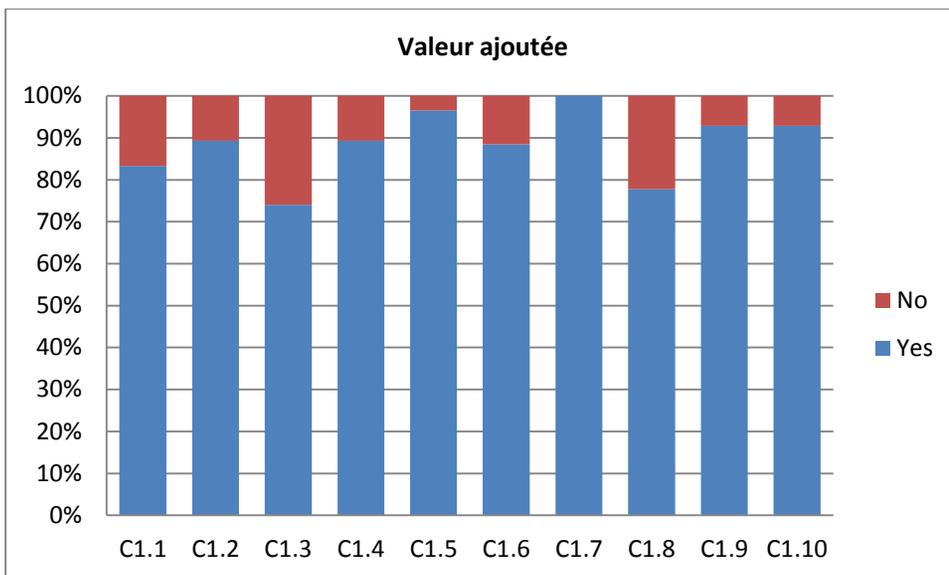
### **Objectif 1: Appuyer les pays africains pour atteindre les objectifs de la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière des Nations**

C1: Appuyer les pays africains pour atteindre les objectifs de la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière des Nations	C1.1: Evaluer la performance des cadres institutionnels et la capacités des institutions du secteur pour traiter les problèmes de sécurité routière, identifier les succès et les échecs et proposer des recommandations
	C1.2: Appuyer la création d'agences nationales de sécurité routière avec une autorité en matière de coordination et avec suffisamment de fonds pour diriger les efforts
	C1.3: Développer des cadres institutionnels pour améliorer la mobilité et l'accessibilité des migrants urbains
	C1.4: Appuyer le développement de stratégies nationales de sécurité routière, plans d'actions et la définition d'objectifs utilisant une approche holistique et multidisciplinaire
	C1.5: Evaluer et appuyer l'expertise africaine dans la méthodologie, les normes et la mise en œuvre des audits de sécurité routière
	C1.6: Identifier des actions qui apportent des résultats rapides et appuyer leur mise en œuvre
	C1.7: Promouvoir l'harmonisation des réglementations de la sécurité routière à l'échelle du continent, le plaidoyer et l'appui à l'accession et la mise en œuvre des accords des Nations Unies relatifs à la sécurité routière, signalisation routière comme modèles pour le développement de législation nationales similaires
	C1.8: Appuyer la collecte de données unifiées, leur traitement et la production de rapports de résultats comme outil de politique et de prise de décision pour les actions qui sauvent des vies
	C1.9: Appuyer le développement de et promouvoir les bonnes pratiques en matière de sécurité routière sur les corridors régionaux et d'autres parties des réseaux africains
	C1.10: Identifier et promouvoir comme exemples les pays les plus performants démontrant ainsi la capacité de l'Afrique à obtenir des résultats



Pour tous les éléments proposés, les notes sont élevées ( plus de 80 % supérieures ou égales à 3).

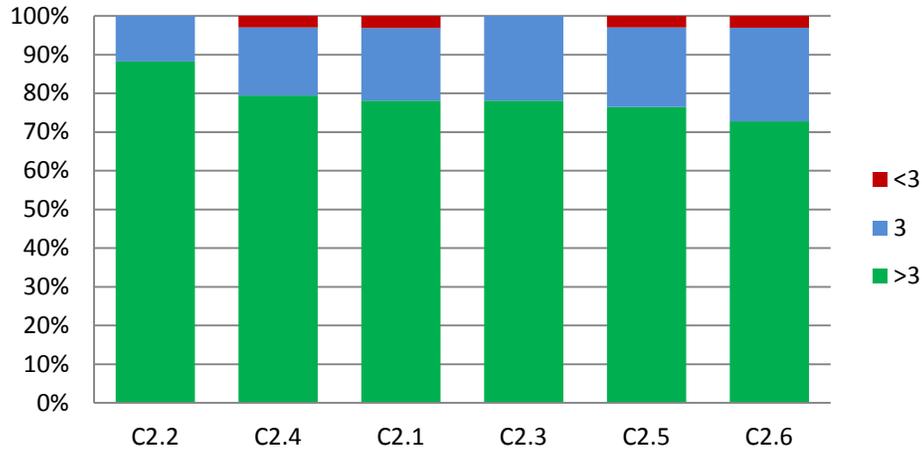
Cependant, C1.3 (Développer des cadres institutionnels pour améliorer la mobilité et l'accessibilité des migrants urbains) a obtenu un grand de réponses en dessous de 3 avec un large part de 3. Peut-être que la question présente un intérêt mais que les participants la comprennent mal et donc ne savent pas trop que répondre. C'est aussi le dernier élément en terme de valeur ajoutée ou de support souhaité de la part du SSATP. Pour la réponse à ces questions le premier élément est C1.5 (Evaluer et appuyer l'expertise africaine dans la méthodologie, les normes et la mise en œuvre des audits de sécurité routière)



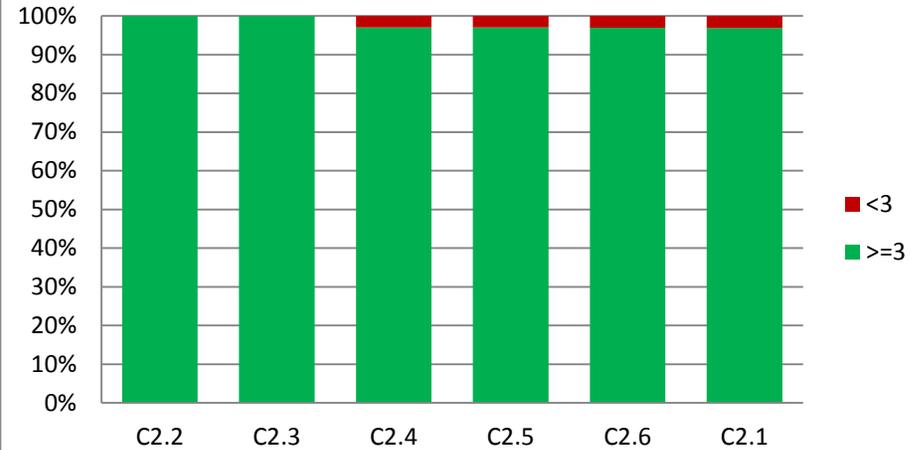
**Objectif 2: Appuyer le développement des institutions, cadres et législations et politiques pour la sécurité routière**

C2: Appuyer le développement des institutions, cadres et législations et politiques pour la sécurité routière.	C2.1: Examiner la possibilité de créer un organisme pan-africain pour la promotion d'une législation harmonisée, la coordination des actions, le suivi du progrès, l'échange d'information sur les bonnes pratiques et l'amélioration de la coopération intermodale
	C2.2: Promouvoir le développement de politiques et stratégies de sécurité routière au niveau des pays
	C2.3: Appuyer l'implication active et les initiatives des sociétés civiles et des autres parties prenantes privées
	C2.4: Promouvoir et appuyer la création d'un observatoire africain de la sécurité routière
	C2.5: Appuyer l'Union Africaine et l'UNECA dans le suivi de la mise en œuvre et l'impact de la Décennie d'Action de la Sécurité Routière
	C2.6: Identifier le contenu et appuyer à l'élaboration, la promotion et l'adoption d'une charte de sécurité routière pour l'Afrique

**C2: Appuyer le développement des institutions, cadres et législations et politiques pour la sécurité routière**

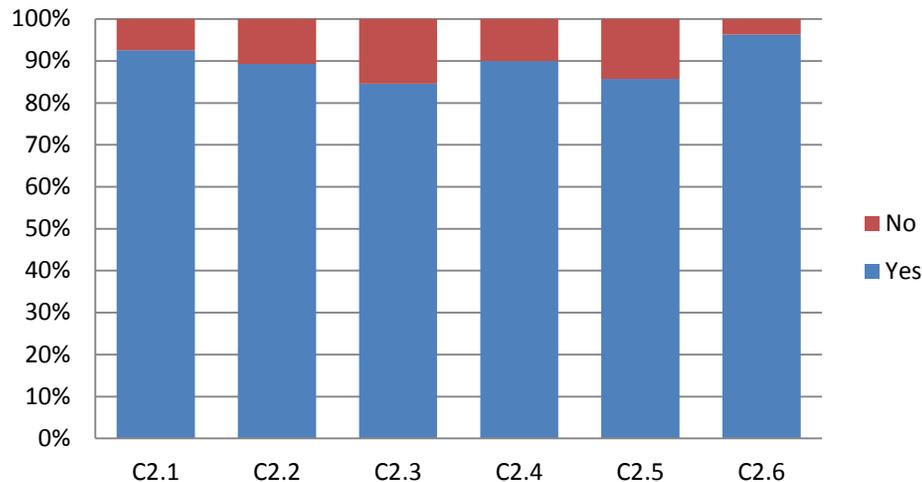


**C2: Appuyer le développement des institutions, cadres et législations et politiques pour la sécurité routière**

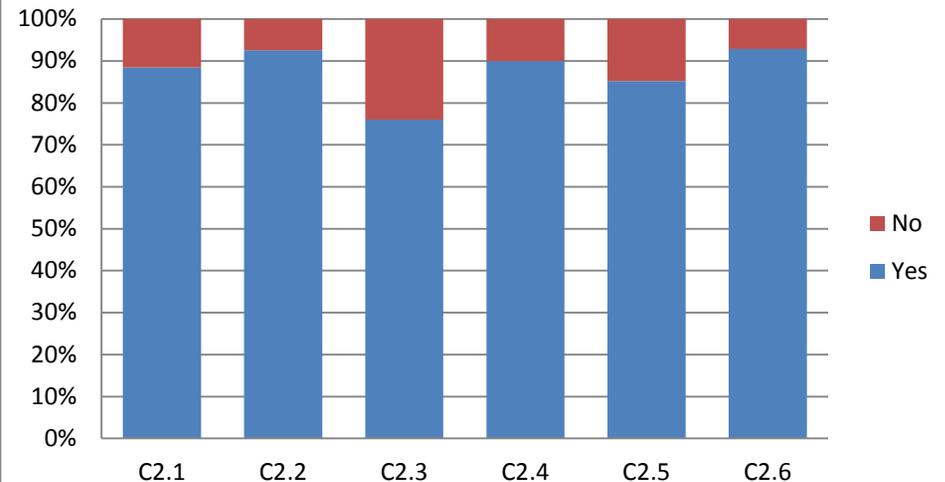


La plupart des notes sont très élevées. C2.2 se positionne en premier avec aucune note en dessous de 3, certainement grâce à la Décennie d'Action pour la Sécurité Routière. Concernant les deux autres questions sur la valeur ajoutée et le support du SSATP, les scores sont élevés aussi, le plus bas est C2.3 (C2.3: Appuyer l'implication active et les initiatives des sociétés civiles et des autres parties prenantes privées)

**Valeur ajoutée**

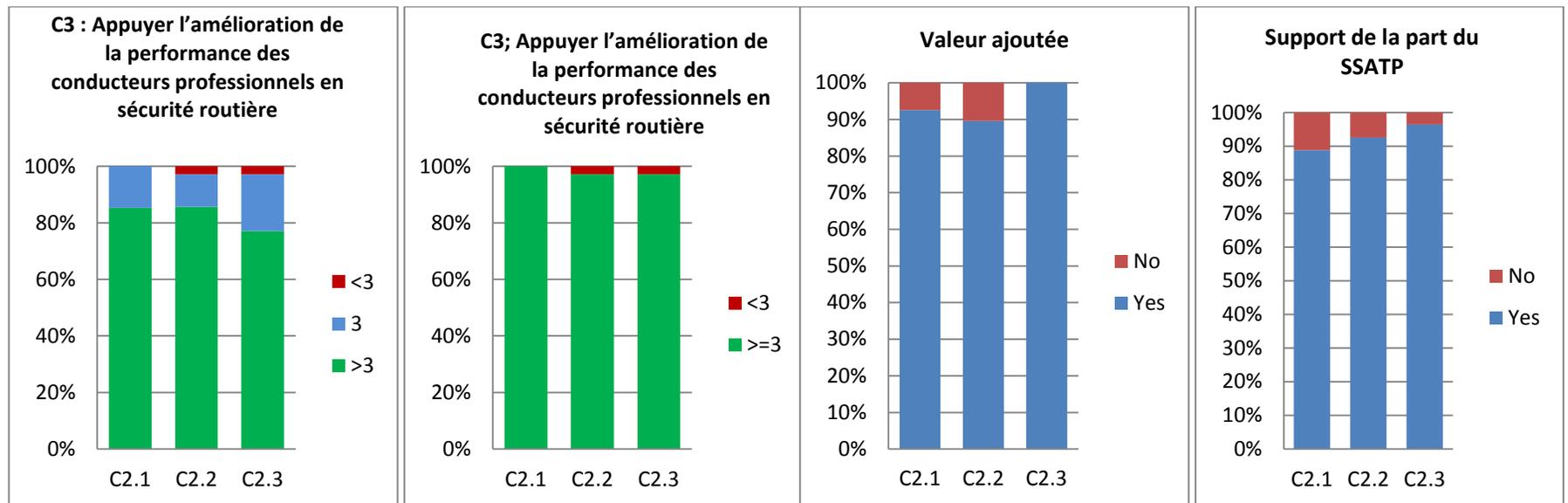


**Support de la part du SSATP**



### Objectif 3: Appuyer l'amélioration de la performance des conducteurs professionnels en sécurité routière

C3: Appuyer l'amélioration de la performance des conducteurs professionnels en sécurité routière	C3.1: Analyser le système de délivrance des permis de conduire aux conducteurs professionnels et les problèmes existants et proposer des solutions efficaces et harmonisées
	C3.2: Promouvoir l'accès à et la mise en œuvre de l'Accord de l'UNECE sur les temps de conduite et de repos pour les chauffeurs professionnels engagés dans le transport international (AETR)
	C3.3: Promouvoir et appuyer le développement d'un accord harmonisé au niveau continental sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels pour le transport international de passager et de fret comme modèle pour le développement de réglementations nationales similaires

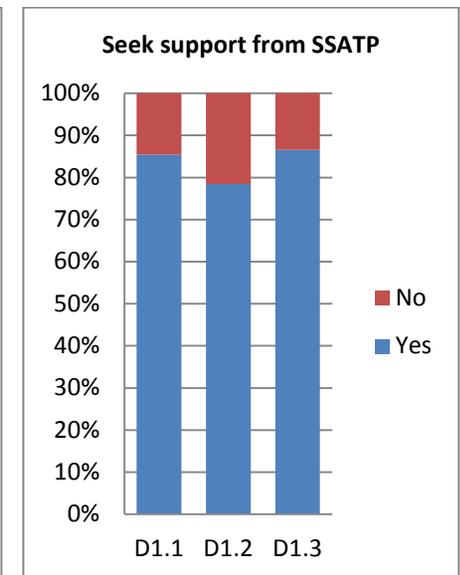
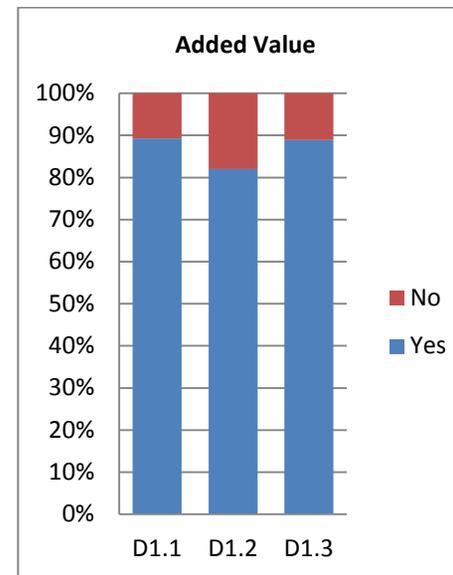
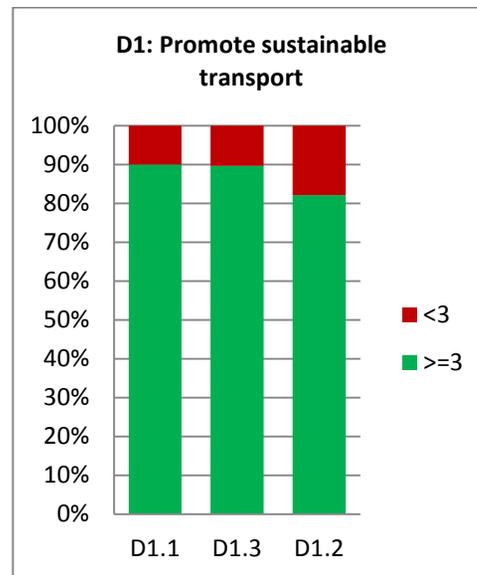
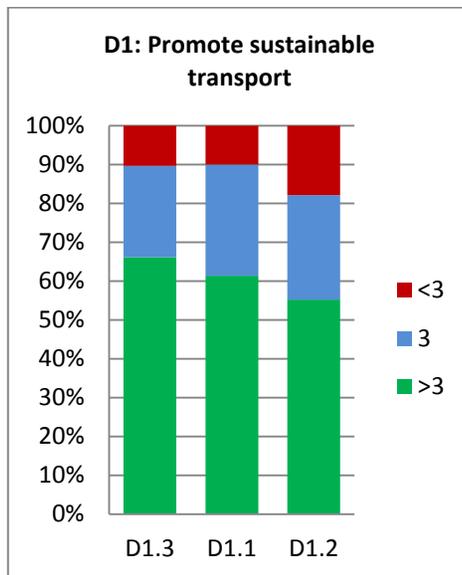


Une fois encore, les scores sont très élevés. 100% des personnes interrogées pense que le SSATP peut apporter une valeur ajoutée à C3.3 (Promouvoir et appuyer le développement d'un accord harmonisé au niveau continental sur les temps de conduite et de repos des chauffeurs professionnels pour le transport international de passager et de fret comme modèle pour le développement de réglementations nationales similaires).

# Cluster D: Problématiques émergentes et besoins spécifiques

## Objectif 1: Promouvoir le transport durable

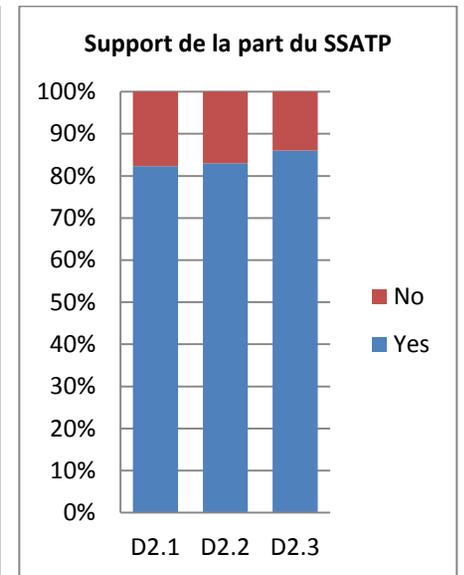
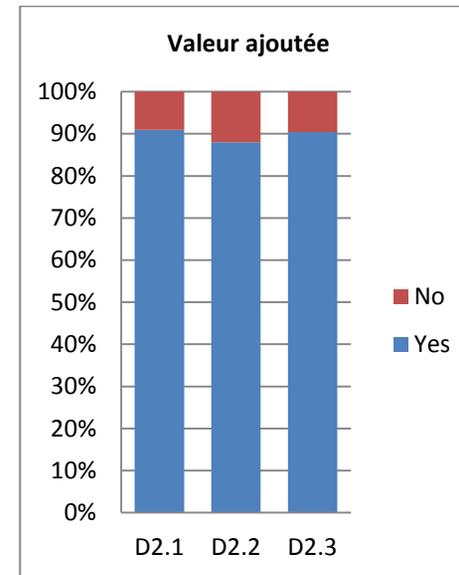
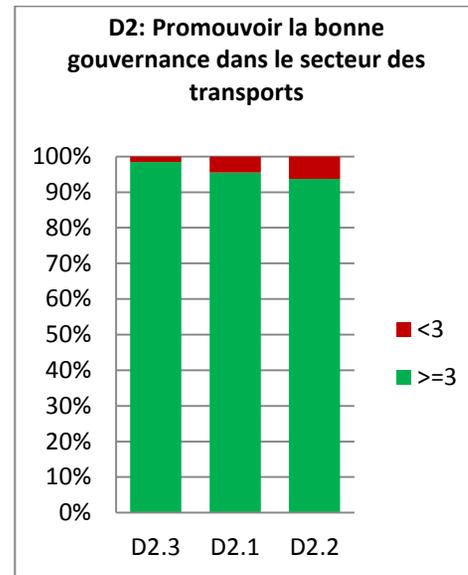
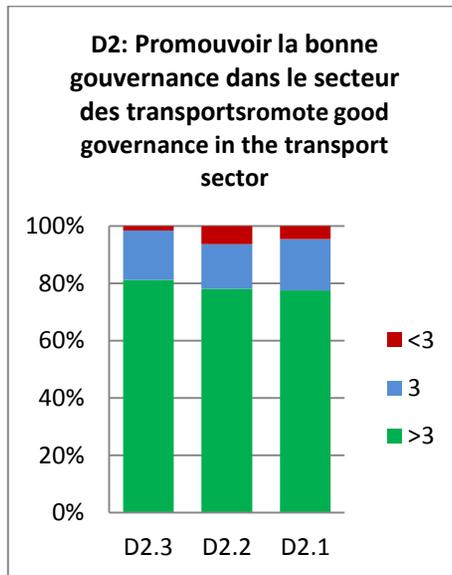
D1: Promouvoir le transport durable	D1.1: Appuyer la création du Forum pour le Transport Durable en Afrique
	D1.2: Renforcer les institutions pour incorporer le changement climatique dans les programmes de transport nationaux
	D1.3: Améliorer la base de connaissances sur le transport durable



En ce qui concerne la promotion du transport durable, bien qu'élevés, les scores strictement supérieurs à trois sont moins élevés que dans le reste du questionnaire, d'autant plus que les participants pouvaient mettre 5 aux trois questions. La part de 3, significative, montre une hésitation de la part des parties prenantes.

## Objectif 2: Promouvoir la bonne gouvernance dans le secteur des transports

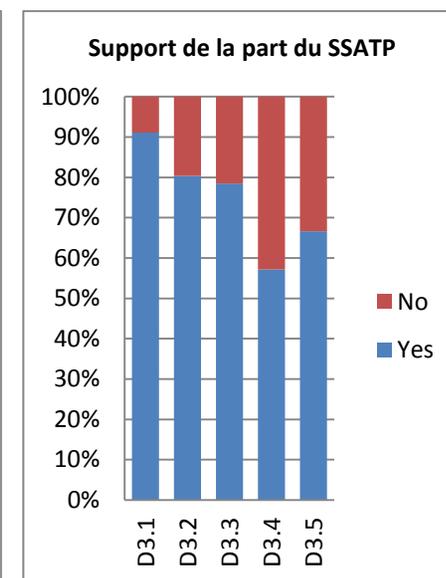
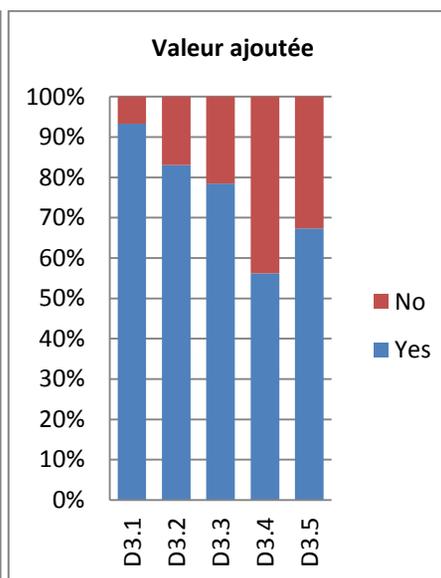
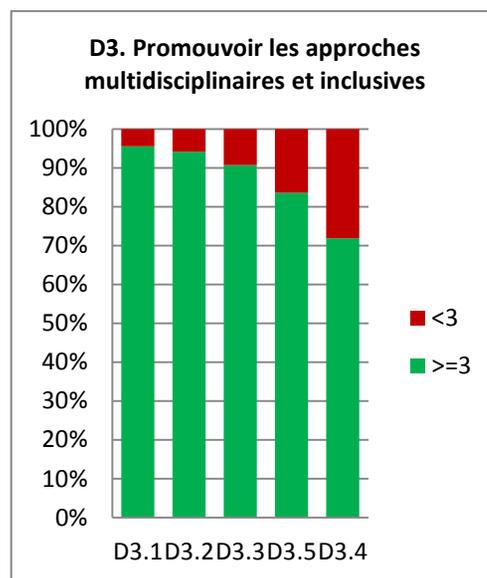
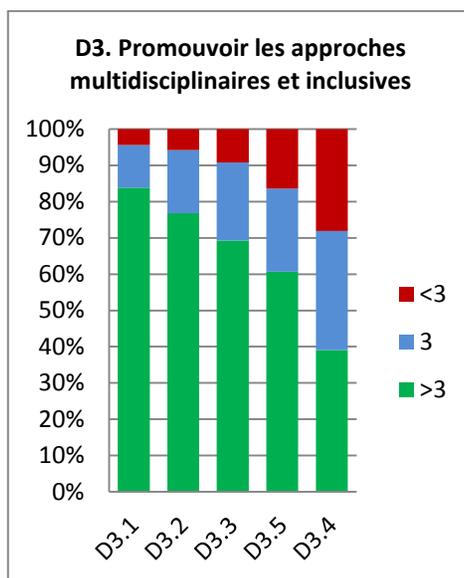
D2: Promouvoir la bonne gouvernance dans le secteur des transports	D2.1: Plaidoyer pour et appuyer le développement de plans d'action pour la bonne gouvernance dans le secteur des transports
	D2.2: Continuer de promouvoir l'utilisation des indicateurs de gouvernance dans le secteur des transports développés pendant le Second Plan de Développement
	D2.3: Promouvoir les bonnes pratiques de gouvernance dans les domaines de la participation, l'inclusion, la transparence et la responsabilité



Concernant la gouvernance, les scores sont élevés avec beaucoup de réponses oui concernant la valeur ajoutée et le support du SSATP

### Objectif 3: Promouvoir les approches multidisciplinaires et inclusives

D3: Promouvoir les approches multidisciplinaires et inclusives	D3.1: Promouvoir un environnement qui facilite les services de transport, la facilitation des transports et le marché des transports
	D3.2: Promouvoir les PPPs comme moyen pour trouver des solutions pour un financement durable des transports et une gestion améliorée du secteur et appuyer la création de conditions favorables à l'investissement national et étranger dans les transports en Afrique
	D3.3: Renforcer la coopération multi-sectorielle et transversale entre transport et commerce
	D3.4: Assurer un équilibre entre les genres dans les transports
	D3.5: Intégrer les considérations relatives à la lutte et la prévention du VIH SIDA et des MST comme nécessaire et approprié



En ce qui concerne cet objectif,, D3.1(Promouvoir un environnement qui facilite les services de transport, la facilitation des transports et le marché des transports) est considéré comme une priorité avec une valeur ajoutée de la part du SSATP.

Deux objectives ne sont pas considérés comme des priorités. Avec une faible valeur ajoutée de la part du SSATP :

- D3.3: Renforcer la coopération multi-sectorielle et transversale entre transport et commerce
- D3.4: Assurer un équilibre entre les genres dans les transports.