



**Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP)
Préparation du Troisième Plan de Développement (DP3)**

**Transport urbain – Groupe thématique sur la mobilité
et l’accessibilité**

**Compte-rendu de la réunion des parties prenantes
Addis-Abeba – 26 octobre 2012**

Table des Matières

Introduction.....	3
Session sur la gouvernance et le cadre.....	3
Session sur le renforcement des capacités.....	5
Session sur le financement	8
Autres Aspects.....	10
Prochaine Étapes.....	11
Annex 1: Agenda du Meeting à Addis	12
Annex 1:Listes de participants.....	13
Annex 2:Priorités stratégiques pour le plan développement DP3 du SSATP.....	16

Programme de Politiques de Transport en Afrique (SSATP) Préparation du Troisième Plan de Développement (DP3)

Transport urbain – Groupe thématique sur la mobilité et l’accessibilité

Compte-rendu de la réunion des parties prenantes Addis-Abeba – 26 octobre 2012

Introduction

La réunion s’est déroulée au lendemain de la conférence de la CODATU (22-25 octobre 2012) sur le thème : « Le rôle de la mobilité urbaine dans la (ré) organisation des villes ». L’ordre du jour de la réunion figure à l’annexe 1 et, les participants dont la liste apparaît à l’annexe 2 représentaient des administrations centrales, des collectivités locales, des institutions de transport, le secteur privé et des partenaires de développement.

La réunion visait à dégager un consensus et à s’entendre sur les questions de politiques de transport urbain liées à la mobilité et à l’accessibilité en Afrique subsaharienne, et à proposer une vision stratégique pour le projet de Troisième Plan de Développement du SSATP (DP3 2014-2017). Les résultats d’une enquête menée auprès des participants sur les priorités stratégiques du DP3 dans les domaines de la mobilité urbaine et de l’accessibilité sont présentés à l’annexe 3.

La réunion s’est ouverte sur une brève présentation relative au transport urbain en Afrique subsaharienne : défis nouveaux, enjeux et perspectives.

Session sur la gouvernance et le cadre juridique

La session a porté sur deux thèmes principaux :

- cadre institutionnel du transport urbain : institutions de transport urbain, coordination et intégration ;
- écart entre institutions de transport urbain et instances politiques.

Avant de décider du cadre juridique approprié pour le transport urbain, la première étape à suivre doit être consacrée à l’élaboration d’une vision pour ce secteur. Elle devra se traduire en instruments juridiques définissant clairement les rôles et les responsabilités à divers niveaux du cadre institutionnel du transport urbain : administration centrale, collectivités locales, municipalités, autorités de transport urbain. Cela permettra d’améliorer la viabilité des autorités de transport urbain rendue incertaine, non pas à cause d’un manque d’efficacité dû à de mauvais résultats, mais plutôt à cause de l’absence de compréhension du rôle et de la mission desdites autorités en l’absence d’instruments juridiques reflétant une vision partagée.

La réunion a convenu que le transport urbain relève de la responsabilité locale des municipalités. Se fondant sur la présentation de différents modèles de cadres institutionnels de transport urbain en Afrique, les participants ont souligné la nécessité d'une coordination entre les nombreuses institutions impliquées dans le transport urbain. Le cadre institutionnel doit reconnaître aux instances locales leur rôle de direction et définir les mécanismes de coordination avec notamment les administrations centrales ou locales, mais aussi d'autres institutions centrales/locales impliquées dans le transport urbain.

Par ailleurs, un certain niveau d'intégration entre la gestion du transport urbain et d'autres fonctions municipales est également nécessaire. L'aménagement du territoire, le drainage des eaux pluviales et l'entretien routier sont des fonctions municipales importantes nécessitant un degré élevé d'interaction avec la fonction « mobilité urbaine ». La vision du transport urbain et les instruments juridiques devront préciser et exposer dans le détail le type de fonctions qui doivent être intégrées.

Tous les participants considèrent l'autorité chargée du transport urbain comme modèle d'organisme chef de file du transport urbain. Toutefois, les instruments juridiques présidant à la création de cette autorité doivent témoigner de la vision, du besoin de coordination et du niveau d'intégration voulus (modèle tanzanien de comité de pilotage, modèle du CETUD au Sénégal avec la participation du gouvernement central, des collectivités locales et du secteur privé). Le modèle de LAMATA au Nigéria a été présenté comme une réussite, notamment dans la collaboration avec les autorités locales pour développer le réseau de Bus Rapide en Site Propre (BRT). La Tanzanie quant à elle a élaboré une vision du transport urbain avant que LAMATA ne soit créée, mais n'a pu exploiter le réseau BRT proposé en l'absence d'une autorité de transport urbain capable de traduire cette vision dans les faits.

Les participants ont souligné la nécessité d'établir une différence entre les capitales et les villes secondaires. Les capitales présentent la difficulté supplémentaire de donner une plus grande visibilité politique à la mobilité urbaine. Il serait plus facile d'élaborer des cadres institutionnels pour les villes secondaires, qui deviendraient ensuite des modèles pour les capitales.

Une condition essentielle de réussite et de viabilité du cadre de la mobilité urbaine est la capacité des institutions de transport urbain à communiquer avec les dirigeants politiques. Les participants ont reconnu le déficit en communication des institutions de transport urbain, incapables de répondre aux préoccupations des politiciens. Il ne fait pas de doute que les dirigeants politiques s'intéressent à satisfaire la demande de mobilité des citoyens ou à la manière dont leurs actions influencent la croissance économique et aident à réduire la pauvreté des ménages urbains. Cela dit, force est de constater que les institutions de transport urbain n'ont pas été en mesure de communiquer leurs messages ni sur le lien entre les programmes de mobilité en milieu urbain et ces préoccupations ni sur l'adéquation du cadre institutionnel par rapport à ces problématiques.

Pour mettre en œuvre ces orientations stratégiques, il y a lieu de s'adapter à la capacité dont disposent les pays pour promouvoir la mobilité urbaine et adopter les cadres institutionnels adéquats. Les participants ont recensé trois principaux niveaux de capacité des pays :

- les pays ayant déjà accompli des progrès dans l'application de ces orientations, à savoir l'Afrique du Sud, le Sénégal et le Nigeria ;
- les pays conscients des problèmes liés à la mobilité urbaine et qui souhaitent prendre des mesures pour les résoudre, mais cherchent la manière de s'y prendre ; et
- les pays qui ne souhaitent prendre aucune mesure, soit parce qu'ils ne sont pas informés soit parce qu'ils ne sont pas intéressés.

Les participants ont recommandé au SSATP de recenser les stratégies permettant de faciliter l'élaboration de politiques de transport urbain adaptées à chaque niveau de capacité et de les mettre à l'essai dans les pays pour en faire des exemples dont d'autres pourraient s'inspirer pour élaborer leurs propres stratégies. Les participants ont en outre encouragé le SSATP à appliquer ces programmes pilotes en recourant à un système impliquant des pays pairs s'appuyant sur un réseau de praticiens du transport urbain en Afrique.

Session sur le renforcement des capacités

La notion de renforcement des capacités a été comprise et débattue sous plusieurs angles, notamment :

- compétence technique en matière de transport urbain au niveau municipal ;
- aptitude des décideurs à assumer leur rôle directeur dans le secteur du transport urbain tant au niveau politique que dans les échelons supérieurs de la fonction publique ; et
- renforcement des activités de promotion et de sensibilisation à divers échelons de l'État, notamment les collectivités locales et les administrations centrales, mais aussi les institutions internationales telles que l'UA et la CEA. Dans ces activités de sensibilisation, l'accent sera mis sur l'importance du développement et du transport urbain durables comme étant une priorité nationale urgente partout en Afrique.

La question du transfert des compétences aux instances locales a été évoquée plusieurs fois au cours des échanges. Cela est essentiel pour identifier l'objectif dont la réalisation fait appel au renforcement des capacités d'une part et, d'autre part, pour désigner l'instance chargée de réaliser cet objectif. Les participants ont indiqué que dans certains cas, les pouvoirs publics se rendent compte pour la première fois que la gestion du transport urbain doit être confiée aux autorités municipales. Dans d'autres cas, comme en Zambie, l'expérience ayant déjà été tentée, et après une période de centralisation motivée par des préoccupations politiques et un cadre de politiques publiques inadéquat, cette responsabilité a été à nouveau transférée aux instances locales.

Le thème du renforcement des capacités comme moyen permettant de concrétiser la décentralisation de l'autorité du transport urbain au niveau local est ressorti de deux façons au cours de la discussion. Premièrement, de nombreux participants ont clairement exprimé le besoin de renforcement des capacités au niveau local dans le cadre du processus de transfert de compétences dans le secteur du transport urbain en passant des autorités nationales ou provinciales aux collectivités locales. Deuxièmement, plusieurs participants ont noté que le manque de capacités de gestion efficace du transport urbain au niveau local entraîne des décisions inappropriées au sujet de la structure qui doit être chargée de la planification du transport urbain. Un consensus quasi unanime s'est fait autour de l'idée de confier la

responsabilité du transport urbain aux échelons municipaux ou métropolitains de l'administration publique, et de procéder donc au renforcement des capacités à ces échelons-là. Cette responsabilité ne doit pas être confiée à l'administration centrale simplement parce que l'on prétend que les capacités s'y trouvent.

En ce qui concerne le thème du renforcement des capacités techniques des autorités ou organismes chargés du transport au niveau municipal ou métropolitain, cinq fonctions clés ont été retenues comme étant essentielles et susceptibles de constituer la base des activités de renforcement des capacités du SSATP dans le domaine des compétences techniques relatives au transport urbain. Il s'agit des fonctions suivantes :

- a) capacité de planification des services de transport ;
- b) capacité de gestion des projets de développement d'infrastructures ;
- c) capacité d'exécution et de supervision des marchés publics (services ferroviaires, d'autobus et de transport adapté) ;
- d) capacité de réglementation (pour les taxis et les dispositions transitoires relatives aux services d'autobus) ; et
- e) capacité de gestion du processus de mobilisation des parties prenantes pour assurer le fonctionnement efficace et la transition au titre des points ci-dessus.

Ces besoins pourraient constituer la base d'un ensemble d'activités du SSATP axées sur le renforcement des capacités.

Pour ce qui est de l'aptitude à jouer le rôle de chef de file dans la planification du transport urbain, plusieurs participants ont souligné la nécessité de s'assurer que les dirigeants politiques comprennent la nature des problématiques à long terme liées au transport urbain, lesquelles ne sont pas circonscrites aux limites restrictives du cycle politique. Les dirigeants politiques continueront certainement à prendre des décisions fondées sur des impératifs politiques immédiats, mais des efforts doivent être déployés pour leur faire comprendre les enjeux à long terme. L'une des options envisagées pour atteindre ce but serait de recourir au réseau du SSATP pour assurer le renforcement des capacités dans ce domaine, par le biais du programme de la Banque mondiale intitulé « Leaders dans la Planification des Transports Urbains ».

S'agissant des activités de promotion et de sensibilisation, les participants ont souligné qu'elles doivent avoir lieu à divers échelons de l'État, notamment local, national et international. Très peu de capacités existent actuellement dans ce domaine et les participants ont relevé que le renforcement des capacités est primordial pour créer une masse critique de praticiens capables de mener ce travail de promotion. Un participant a mis en lumière six principaux domaines-cibles des activités de promotion au niveau local :

- a) comprendre le rôle des transports publics dans la réorganisation des villes. Cette suggestion a été faite en particulier dans l'optique de lutter contre le puissant lobby automobile qui travaille souvent à contre-courant de l'objectif d'extension des réseaux et services de transport public.
- b) Mieux comprendre les principaux acteurs, en particulier le secteur des taxis/transports.
- c) Mieux évaluer l'impact des projets de transport public, notamment au niveau environnemental et social. Plusieurs participants ont en effet souligné la nécessité pour les décideurs d'être en mesure de mieux présenter le lien entre l'offre de transport public et la réduction de la pauvreté.

- d) Effectuer une meilleure analyse des options disponibles en modes de transport lorsque des investissements sont envisagés, afin de se faire une meilleure idée des répercussions sur les coûts des différentes interventions sur leur cycle de vie.
- e) Appuyer le personnel technique des administrations publiques à différents niveaux sur la façon d'aborder les propositions spontanées susceptibles de retenir l'attention des décideurs politiques et de les influencer. L'on peut citer entre autres propositions spontanées, un projet immobilier à proximité d'une autoroute jugé incompatible avec la réglementation foncière en vigueur, une proposition visant l'utilisation d'un combustible particulier ou d'une technologie de propulsion de véhicules qui n'est fondée sur aucune norme de rendement établie ou même une proposition spontanée de mise en service d'un mode de transport particulier le long d'un corridor particulier.
- f) Comprendre le lien entre le transport urbain et d'autres questions relatives à la croissance et au développement des villes, notamment l'aménagement du territoire. Plusieurs participants ont souligné la nécessité de comprendre la raison pour laquelle la coordination entre le transport et l'aménagement du territoire fait cruellement défaut en Afrique subsaharienne.

Les participants ont estimé qu'aux niveaux national et continental, le développement urbain durable et les politiques de transport à long terme ne sont pas placés sur le même plan d'égalité par les décideurs au plus haut niveau, comparé aux questions de développement telles que l'agriculture, la production de l'énergie, l'utilisation et la préservation des ressources naturelles, etc. Les participants ont insisté sur le rôle potentiel que peuvent jouer le SSATP et le Forum sur le transport durable en Afrique (EST-Africa) dans le but de contribuer à faire valoir l'importance du transport urbain durable auprès des décideurs de haut niveau.

Plusieurs intervenants ont également mis le doigt sur le rôle clé des milieux universitaires. Les gouvernements se réjouissent de mettre en avant leurs réussites, mais sont très réticents à partager leurs échecs, or le plus souvent, des connaissances clés et de précieux enseignements sont plus susceptibles d'être tirés des échecs que des réussites. Les universités ont donc un rôle clé à jouer en termes de développement technique et de promotion, parce qu'elles sont les mieux à même de faire connaître les échecs et les raisons pour lesquelles certaines interventions n'ont pas réussi. EST-Africa pourrait jouer un rôle très important en contribuant à rassembler et à diffuser les connaissances scientifiques relatives au transport urbain.

Toujours en rapport avec le rôle des milieux universitaires, plusieurs participants ont mis l'accent sur le rôle de la gestion des données et du savoir, mettant en exergue les avantages que présente pour le continent la création d'observatoires et de centres de savoir sur le transport urbain. Contrairement au fonctionnement classique des universités, ces centres et observatoires n'auront pas pour rôle de mener des recherches en tant que telles, mais plutôt de servir de centre d'échanges de connaissances, de statistiques et d'informations issues de bases de données ; ils faciliteront la disponibilité et l'exploitation de ces ressources par les institutions et organismes chargés de l'application des solutions de transport urbain. Le SSATP jouissant d'une expérience considérable dans la création d'observatoires dans d'autres domaines, un programme de création d'observatoires du transport urbain serait une suite logique de son programme de travail en milieu urbain.

Session sur le financement

Les discussions ont porté sur les sujets suivants :

- mécanismes de financement du déficit du coût d'exploitation des projets de transport public ;
- mécanisme de financement du coût des institutions/autorités à créer en vue de la gestion coordonnée du transport urbain ; et
- rôle éventuel du SSATP dans ce contexte.

Pour certains intervenants, le transport public - notamment le transport par autobus - peut supporter le coût d'exploitation des activités du secteur, alors que pour d'autres, un certain niveau de subvention s'avère nécessaire et justifié. L'on a suggéré que ce secteur s'aligne sur la règle générale de « 80-20 », selon laquelle 80 % des coûts peuvent être couverts par le prix du titre de transport, et les 20 % restants supportés par d'autres sources. Se fondant sur diverses expériences menées dans le monde, tous les participants ont convenu que les réseaux de transports en commun ne peuvent couvrir qu'une partie du coût de l'infrastructure à partir des recettes générées, ce de manière exceptionnelle. Les politiques doivent cependant définir clairement ce qui peut être financé par les fonds publics (infrastructure, équipements, subvention du fonctionnement, renforcement des capacités). Les participants ont souligné la nécessité de faire la distinction entre indemnité compensatrice et subvention, deux notions différentes au point de vue des politiques.

Les participants sont globalement d'avis que pour obtenir des services de bonne qualité, en particulier pour attirer les utilisateurs de véhicules personnels motorisés, l'on doit s'attendre à un certain niveau de subvention. En revanche, si ces services sont inefficaces, il est possible d'augmenter le niveau de subvention. L'intervention du secteur privé contribue à accroître l'efficacité et à faire jouer l'effet de la concurrence pour déterminer le niveau de subvention.

Plusieurs sources ont été citées comme susceptibles d'être exploitées pour générer des ressources supplémentaires permettant de financer cette subvention. Il s'agit entre autres de la hausse des frais de stationnement, de prélèvements liés aux problèmes d'encombrement des routes et de taxes sur les carburants. Par ailleurs, l'exploitation commerciale du patrimoine foncier de l'organisme chargé du transport serait une autre bonne source de revenus. L'exemple de la taxe sur l'emploi en France a aussi été cité.

Il a également été question des méfaits de la corruption ; les fonds ne sont pas utilisés de façon optimale dans certaines villes du fait du niveau de corruption élevé.

En ce qui concerne le financement des principaux organismes chargés du transport, le cas du STIF à Paris a été cité car il est autorisé à utiliser une partie de la taxe sur l'emploi pour financer ses dépenses administratives. À Londres, TFL collecte la taxe liée à l'encombrement de la circulation et les frais de stationnement. En outre, un financement fourni par le gouvernement est également disponible. Il en est de même au Nigéria où LAMATA est autorisée à retenir une petite commission sur les projets routiers qu'elle doit gérer afin de faire face à ses charges administratives et aux coûts de certaines études qu'elle se doit d'entreprendre de temps en temps.

Les participants ont convenu qu'il existe plusieurs modèles de financement adéquat des institutions qui seront chargées de la coordination et de la gestion des activités liées au transport urbain. Le modèle qui correspond le mieux à un contexte donné doit être appliqué, et il n'existe pas de modèle unique universellement applicable.

Le financement des activités visant à réduire l'impact de la mobilité urbaine sur le climat est d'une importance particulière dans le contexte des modes de transport viables. Un participant a proposé que l'on examine le surcoût lié à la fourniture de services de transport urbain écologiquement viables, dans l'optique de faciliter l'accès aux fonds verts.

Pour ce qui est du rôle du SSATP, l'avis général des participants est que le Programme doit aider à développer les capacités de mise en place d'un cadre financier du transport urbain couvrant les administrations centrales et locales ainsi que les municipalités ; le Programme devra en outre veiller à mettre ces informations à la portée de tous les pays. Il a été demandé au SSATP de concevoir des modèles de mécanismes de financement du transport urbain, en recensant en particulier des catégories de coûts susceptibles d'être couverts par les fonds publics et les conditions dans lesquelles les villes peuvent accéder aux fonds publics destinés aux transports urbains. Les participants ont par ailleurs demandé au Programme d'aider les pays à mettre ces modèles à l'essai. Un modèle particulier analyserait les aspects liés au financement des partenariats public-privé dans le secteur du transport urbain.

Par ailleurs, le SSATP jouera un rôle important de promotion et de sensibilisation auprès de hauts responsables politiques sur les méthodes de référence en vigueur au plan mondial en matière de financement du transport public ainsi que sur les principales institutions qui devront être créées. Ce rôle portera en particulier sur les considérations liées aux transferts budgétaires au bénéfice du secteur par l'adoption d'une approche systémique plutôt que d'une approche modale, et les conséquences financières de l'application de diverses politiques en rapport avec les conditions du marché (libéralisation totale, concurrence pour accéder au marché et concurrence au sein du marché). Ce travail de promotion comprendra d'une part la définition d'une base de référence des aspects liés au financement du transport urbain et d'autre part le suivi de la performance des pays par rapport à cette base de comparaison.

Autres aspects

Les participants ont formulé un certain nombre de recommandations qui complètent les discussions sur les trois domaines évoqués ci-dessus. Il s'agit des recommandations suivantes :

- les participants ont suggéré que le SSATP travaille sur le rôle de la planification comme activité essentielle à la réussite de l'amélioration de la mobilité urbaine.
- Des centres régionaux de la connaissance devront être créés pour préserver les connaissances et en assurer la disponibilité pour soutenir l'élaboration et l'application des politiques de transport urbain, les cadres institutionnels et les opérations dans les pays africains.
- Il a été demandé au SSATP de définir une base de référence dans les divers domaines propres et connexes à la mobilité urbaine, notamment les indicateurs de l'impact de la mobilité urbaine sur la croissance économique, la lutte contre la pauvreté, la rentabilité des villes, la pollution atmosphérique et la sécurité routière.

- Les projets pilotes suggérés lors des échanges ci-dessus devront être formulés en collaboration avec les spécialistes africains du transport urbain afin de s'assurer qu'ils sont les plus adaptés et qu'ils profitent à toute la communauté des spécialistes.
- À la suite de la présentation du projet de nouveau cadre institutionnel du SSATP pour le DP3, il a été demandé au Programme de préparer et de diffuser les termes de référence de ses coordinateurs dans les pays.
- En tenant compte des ressources limitées du SSATP, il sera important, lors de l'application du DP3, de mettre les ressources en adéquation avec les activités. À titre d'exemple, les participants ont indiqué que les réseaux de BRT constituaient pour l'Afrique une bonne norme à suivre par le SSATP pour organiser ses activités d'élaboration de politiques et de développement institutionnel.
- Les participants ont souligné la nécessité d'une pleine appropriation du DP3 par les pays et de la création d'un mécanisme de consultation pour rendre possible cette appropriation.

Prochaines étapes

Les participants ont tous exprimé leur satisfaction au SSATP pour l'organisation de cette réunion de réflexion. Ils ont estimé qu'elle devrait être mise à profit pour jeter les bases d'un réseau de spécialistes du transport urbain en Afrique. Un tel réseau permettra aux acteurs concernés de partager leurs expériences et d'appliquer les connaissances développées dans les pays en s'inspirant de ces expériences.

Une composante importante de ce réseau devra être consacrée à la diffusion du savoir et aux activités de promotion. La réunion a permis au SSATP, à l'UN-Habitat, à l'UATP et à la CODATU de réfléchir sur les synergies et des actions et programmes conjoints dans ces deux domaines. Le succès de la manifestation conjointe – conférence de la CODATU et journée de réflexion du SSATP à Addis-Abeba – témoigne du bien-fondé d'une telle approche. La prochaine étape consiste pour le SSATP, en collaboration avec les trois autres partenaires, à préparer un bref compte-rendu de la réunion d'Addis-Abeba qui sera communiqué aux ministres du Transport et aux autres acteurs du secteur des transports. UN-Habitat préparera pour sa part une note similaire qui sera présentée aux ministres de la Ville lors de la conférence sur les villes africaines (*Africa Cities conference*) en mars 2013.

Annex 1: Agenda of the Addis meeting

Time	Event /Topic	Actors
09.00 – 09.10	Opening: - Brief overview of SSATP - Objective of the seminar & what we expect to achieve by the end of the day expectations	Jean-Noel Guillosoou, SSATP Program Manager
09.10 – 09.30	Presentation: <i>Background issues and options paper</i> – current problems of urban transport in SSA, emerging issues and trends, key challenges and policy issues.	Presenter - Ramon Cruz
09.30 – 10.30	Brainstorming session: Issue 1 – Governance and legal frameworks	Moderator – Nico McLachlan
10.30 – 11.00	Coffee	
11.00 – 12.30	Brainstorming session: Issue 2 – Capacity development including policy and institutional development, strategic planning	Moderator – Roger Gorham
12.30 – 13.30	Lunch	
13.30 – 15.00	Brainstorming session: Issue 3 - Financing	Moderator – O.P. Agarwal
15.00 – 15.30	Coffee	
15.30 – 17.00	Wrap up on key issues and priorities for SSATP's strategy for DP3	Moderator - Jean-Noel Guillosoou

Annex 2: List of participants

Name	Title & Organization	Country	Email & phone number
Julien ALLAIRE	Technical Director, CODATU	France	Email: jallaire@codatu.org
Jean-Claude ZIV	CODATU	France	Email: jclziv@gmail.com
Bernard Abeiku ARTHUR	Ag. Chief Executive Officer, Centre for Urban Transportation	Ghana	Email: ablkonsult@yahoo.co.uk
Roger BEHRENS	Associate Professor, Centre for Transport Studies, University of Cape Town	South Africa	Email: roger.behrens@uct.ac.za
Xavier CREPIN	Executive Manager, AdP "Villes en Développement"	France	Email: xavier@xavier-crepin.com
Ramon CRUZ	SloCat	Brazil	Email: rcruz@alumni.princeton.edu
Belew DAGNEW	Asst. Professor, Ethiopian Civil Service University	Ethiopia	Email: beldagnew@gmail.com
Debra Shish BHATTACHARJEE	UN Habitat		Email: debashish.bhattacharjee@unhabitat.org
Xavier GODARD	Consultant, independent	France	Email: x.godard@yahoo.fr
Didier GREBERT	Regional Manager for Ethiopia, Sudan, South Sudan, Somalia, Eritrea Agence française de développement (AFD)	France	Email: grebertd@afd.fr
Andre CHAPACAIS	Agence française de développement (AFD)	France	Email: chapalaisa@afd.fr
Bernard Gyergyay	Consultant, UN-Habitat		Email: bernard.gyergyay@gmail.com
Long Phung Xavier HOANG	Urban Transport Specialist, AFD - Agence Française de Développement	France	Email: Hoangx@afd.fr
Yao Godefroy KONAN	Directeur des Etudes et de la Prospective, Agence des Transports Urbains (AGETU)	Côte d'Ivoire	Email: godefroykonan@yahoo.fr
Nico Mc LACHLAN	Managing Director, ODA	South Africa	Email: nico@oda.co.za
David MFINANGA	Associate Professor in the Department of Transportation and Geotechnical Engineering, University of Dar es Salaam	Tanzania	Email: mfinanga@udsm.ac.tz
Dayo MOBEREOLA	Managing Director, Lagos Metropolitan Area Transport Authority	Nigeria	Email: DMobereola@lamatanga.com
Sam Stewart MUTABAZI	Executive Director, Uganda Road Sector Support Initiative (URSSI)	Uganda	Email: mutasamste@yahoo.com
Louis Freddy ETOUNDI TSALA	Communauté urbaine de Yaoundé-Cameroun	Cameroon	Email: freddyetoundi@yahoo.fr
Alain RIES	Ingénieur, Agence Française de Développement	France	Email: riesa@afd.fr
Lisa SEFTEL	Executive Director: Transport, City of Joburg	South Africa	Email: lisas@joburg.org.za

Gbenga DAIRO	Director, Public Transport, LAMATA		Email: odairo@lamata-org.com
Yorgos VOUKAS	Senior Consultant, TRL, United Kingdom	UK	Email: yvoukas@trl.co.uk
Heather ALLEN	Senior Consultant, TRL, United Kingdom	UK	Email: hallen@trl.co.uk
Feleke YIMER		Ethiopia	Email: feleke.yimer@yahoo.com
Yechalal FENETA	Addis Ababa University		Email: yichilal.feneta@etabc.edu.et
Berhanu Wolde TENSAE	University of Lyon, France, ISC		Email: berhanu.woldetensae@entpe.fr
Mark ZMIDGEEST	University Twente		Email: zmidgeest@itc.ne
Dieter SCHWETA	EURIST/SEI		
Nicolas ZIV	Ecole Spéciale des Travaux Publiques (ESTP)		Email: nicziv@hotmail.com
Charles PATSIKA	United Cities & Local Govts of Africa		Email: ckpatsike@uciga.org
David MUCHILWA	Project Coordinator, Kenya National Highways Authority	Kenya	Email: david.muchilwa@kenha.co.ke
P. C. KILIMO	Roads Secretary, Ministry of Roads	Kenya	Email: pckilimo@gmail.com
Levina OWUSU	Acting Chief Director, Ministry of Local Government and Rural Development	Ghana	Email: levinaowusu@yahoo.co.uk
Samson GYAMERA	Head, Greater Accra Public Transport Executive (interim), MLGRD	Ghana	Email: samsongyamera@gmail.com
Asteria MLAMBO	Transportation and Development Director, DART	Tanzania	Email: asteria_mlambo@yahoo.com Tel : +255 22 246 1093 Fax : +255 22 246 1098
Boniface NYITI	Urban Development Division, Prime Minister's Office Regional Administration & Local Government	Tanzania	Email: nyitib@yahoo.co.uk Tel :.(255)(26) 2321607 Fax (255)(26) 2322116
Mainza SIMOONGA	Assistant Director of Engineering Service, Lusaka City Council	Zambia	Email: mainza1@yahoo.com Tel: 0977874111
Oumar NDIAYE	Directeur Administratif et Financier du CETUD	Senegal	Email: omarsndiaye@yahoo.fr, aliounethiam@gmail.com, cetud@orange.sn Tel: +225 33 859 47 20
Lutete Thomas MAKETA	Prof. Economie de Transport	RD Congo	Email: mak_thom@yahoo.fr Tel: 0998165305 or 0811764755
Christian Ukoko UKURANGO	RDC Kinshasa City Train	RD Congo	Email: chrisukoko@yahoo.fr Tel: (+243)999922915, 816874998
Cisse YSSOUFOU	UATP Program Manager	Côte d'Ivoire	Email: uatp@uitp.org, yssoufouc@yahoo.fr Tel: +225 21 756 255 Fax: +225 21 756 256
Nomenjanahary Hanitriniony	Directeur du Déplacement Urbain de la Commune Urbaine	Madagascar	Email: onytahina@yahoo.fr pst@moov.mg

ANDRIAMISAINA	d' Antananarivo, Ministère des Transports et Commune Urbaine		
Jocelyn Yves RAZAFIMANJATO	Secrétaire Général du Ministère des Transports	Madagascar	Email: sg@mt.gov.mg pst@moov.mg
Jhanard M. Privat ANDRIAMIARAN TSOA	Directeur des Transports Routiers	Madagascar	Email: dtr@mt.gov.mg pst@moov.mg Tel : +(261) 34 04 965 27
O.P. AGARWAL	Sr Urban Transport Specialist, World Bank		Email: oagarwal@worldbank.org
Roger GORHAM	Urban Transport Specialist, World Bank		Email: rgorham@worldbank.org
Jean-Noel GUILLOSSOU	Program Manager, SSATP		Email: Jguillossou@worldbank.org
Camilla LEMA	Senior Transport Specialist, SSATP		Email: clema@worldbank.org
Michalis P. ADAMANTIADIS	Transport Policy Advisor		Email: adamantm@gmail.com
Per MATHIASSEN	Road Safety Consultant, SSATP		Email: mathiasen@consia.com

Annex 3: Survey on strategic priorities for the Third SSATP Development Plan (2014-2017)

The participants to the workshop were invited to rate the priorities for their countries based on the following list established to achieve two main objectives:

- Enhance accessibility and efficiency of urban transport systems and networks in cities in Africa;
- Support the development of urban institutional frameworks to provide improved mobility and accessibility for urban dwellers.

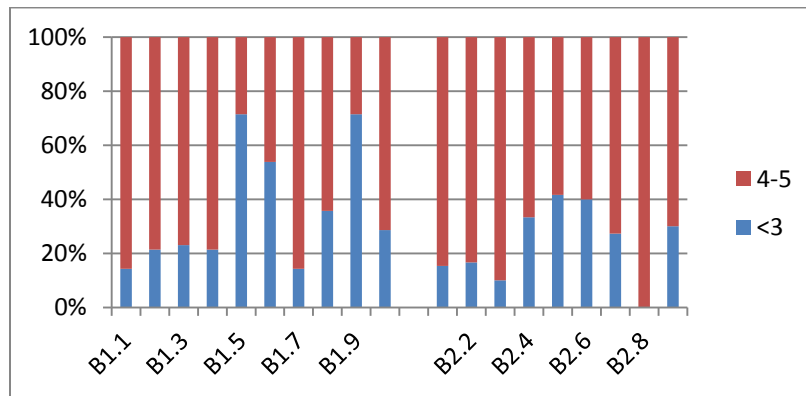
<i>B1: Enhance accessibility and efficiency of urban transport systems and networks in cities in Africa</i>
B1.1: Analyze main policy issues for urban mobility and accessibility and propose solutions and guidelines
B1.2: Promote linkages between urban transport and city development
B1.3: Develop poverty aspects in urban transport strategies including Public Transport service planning for the urban poor
B1.4: Foster public transport utilization in African cities and promote best practices and tools
B1.5: Promote the development of urban transport strategies mitigating the negative impacts of transport on climate
B1.6: Better integrate cities and their transport network with other networks (rural, ports, railways, national roads)
B1.7: Improve planning of mass rapid transit system
B1.8: Unleash the potential of pedestrian and non-motorized transport
B1.9: Foster the application of information communication technologies (ICT) and intelligent transport systems (ITS) in urban transport
B1.10: Foster south-south sharing of experience on urban mobility and strategies
<i>B2: Support the development of urban institutional frameworks to provide improved mobility and accessibility for urban dwellers</i>
B2.1: Continue bringing a national-level recognition of the importance of efficient and effective urban access and mobility using benchmarks for identifying trends and issues and

comparing cities
B2.2: Assess performance of institutional frameworks and capacity of sector institutions to address sector issues
B2.3: Identify and promote principles for successful urban transport institutional frameworks for better planning, management and efficiency of urban transport systems
B2.4: Develop policy guidelines and recommendations for better integration of urban transport planning and land-use planning oriented to cities and other sub-national governments
B2.5: Develop policy guidelines and recommendations for fostering governance structures and financing mechanisms to facilitate better integration of urban transport planning and land-use planning, oriented to national governments
B2.6: Pilot implementation of guidelines in selected cities using them as best examples
B2.7: Analyze and introduce modern planning and modeling tools to guide transport and land use investments
B2.8: Develop frameworks for sustainable funding of urban transport
B2.9: Facilitate focused activities to unblock obstacles to transport implementation and/or coordination of transport and land-use

The participants were also invited to indicate whether they consider that the SSATP DP3 provides added value in this strategic area and whether their country/organization may seek support from SSATP.

The following graph presents the percentage of answers from participants to the workshop according to the importance given to each strategic orientation. The higher part of each column (answers rated 4 and 5) represents a high importance, the lower part (answers rated 0 to 3) represents the lowest importance.

Figure 1 : Importance of strategic orientations



1. Enhance accessibility and efficiency of urban transport systems and networks in cities in Africa

Three strategic orientations proposed to achieve objective B.1 receive a low priority with more than 50 % of answers giving a rating below 3:

- B1.5: Promote the development of urban transport strategies mitigating the negative impacts of transport on climate
- B1.6: Better integrate cities and their transport network with other networks (rural, ports, railways, national roads)
- B1.9: Foster the application of information communication technologies (ICT) and intelligent transport systems (ITS) in urban transport.

Between 25 % and 50 % of the participants rated two priorities lower than 3:

- B1.8: Unleash the potential of pedestrian and non-motorized transport
- B1.10: Foster south-south sharing of experience on urban mobility and strategies

2. Support the development of urban institutional frameworks to provide improved mobility and accessibility for urban dwellers

Overall, strategic orientations associated to this objective receive a higher rating than for the first objective. However, five strategic orientations received an average rating below 3:

- B2.4: Develop policy guidelines and recommendations for better integration of urban transport planning and land-use planning oriented to cities and other sub-national governments
- B2.5: Develop policy guidelines and recommendations for fostering governance structures and financing mechanisms to facilitate better integration of urban transport planning and land-use planning, oriented to national governments
- B2.6: Pilot implementation of guidelines in selected cities using them as best examples

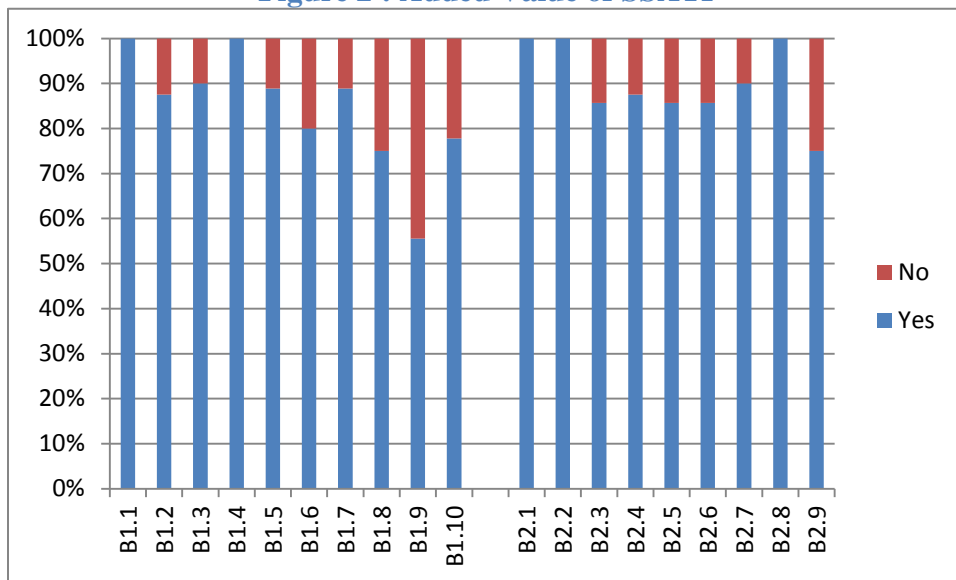
- B2.7: Analyse and introduce modern planning and modelling tools to guide transport and land use investments
- B2.8: Facilitate focused activities to unblock obstacles to transport implementation and/or coordination of transport and land-use

3. Added value of SSATP

Overall participants consider that SSATP can bring added value in the proposed strategic area . The lowest rating is given for the following strategic orientations:

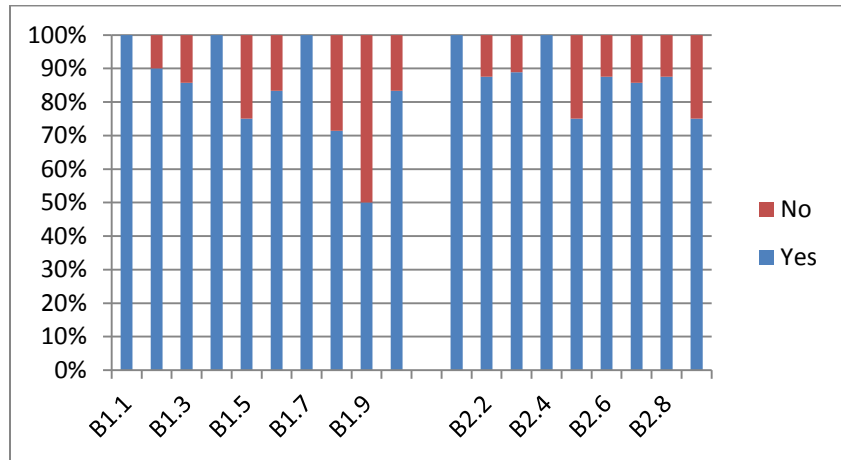
- B1.9: Foster the application of information communication technologies (ICT) and intelligent transport systems (ITS) in urban transport
- B1.8: Unleash the potential of pedestrian and non-motorized transport
- B1.10: Foster south-south sharing of experience on urban mobility and strategies
- B2.9: Facilitate focused activities to unblock obstacles to transport implementation and/or coordination of transport and land-use

Figure 2 : Added Value of SSATP



4. Support from SSATP

Figure 3 : Interest in support from SSATP



Strategic orientation B1.9 again receives the lower rating with about 50 percent of participants indicating that they don't envisage seeking support from SSATP. Other strategic orientations with percentages of interest lower than 80 percent are:

- B1.5: Promote the development of urban transport strategies mitigating the negative impacts of transport on climate
- B1.8: Unleash the potential of pedestrian and non-motorized transport
- B2.5: Develop policy guidelines and recommendations for fostering governance structures and financing mechanisms to facilitate better integration of urban transport planning and land-use planning, oriented to national governments
- B2.9: Facilitate focused activities to unblock obstacles to transport implementation and/or coordination of transport and land-use