

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne



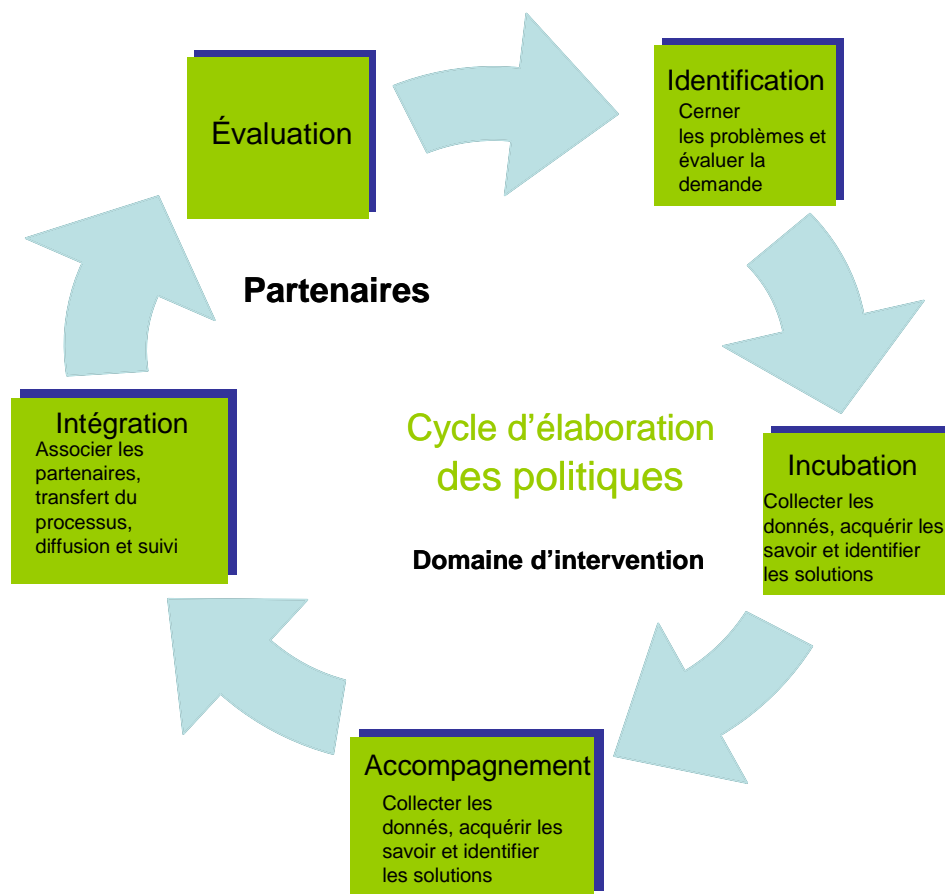
Cadre stratégique du SSATP

2008-2011



Cadre stratégique du SSATP

Une réunion des donateurs, du conseil d'administration et des membres de l'équipe du SSATP s'est tenue à Washington pour planifier la mise en œuvre du deuxième Plan de développement du SSATP (DP2) qui va organiser les activités du programme pour la période 2008-2011. A cette occasion, un cadre stratégique a été finalisé pour le DP2 sur la base des principes du cycle politique du SSATP présenté ci-dessous.



Le cadre présenté ci-dessous contient l'objectif général, la finalité, les résultats, les indicateurs vérifiables et les activités associées.

DP2–Cadre logique

<u>RÉSUMÉ NARRATIF</u>	<u>INDICATEURS VÉRIFIABLES</u>	<u>MOYENS DE VÉRIFICATION</u>	<u>RISQUES/ HYPOTHÈSES</u>
<p>Objectif général Des politiques et stratégies de transport contribuant à l'intégration régionale, la réduction de la pauvreté et la croissance économique</p>	Meilleur accès aux débouchés commerciaux, aux opportunités économiques et aux services sociaux	<ul style="list-style-type: none"> • Enquêtes auprès des ménages • Rapports statistiques officiels 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration concomitante de la croissance économique et du transport aux niveaux national et régional
<p>Finalité Aider les pays, les CER et les bailleurs de fonds à promouvoir davantage des politiques et stratégies rationnelles pour la fourniture de services de transport fiables, sûrs, propres, efficaces et abordables</p>	Des stratégies de transport garantissant des services de transport sûrs, propres et abordables et une desserte en bonne état	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports de ministères en charge du transport • Rapports des CER • Rapports annuels du SSATP 	<ul style="list-style-type: none"> • Participation efficace/active et engagement des pays, des CER et des donateurs • Développement équilibré des infrastructures et des services de transport
<p>Résultat 1 (Thème 1) Des stratégies globales de transport favorables aux pauvres et à la croissance dans les pays et les CER</p>	<p>1.1. Les leçons tirées de la préparation et la mise en œuvre du PRTSR, notamment des 20 PRTSR, sont regroupées et partagées entre acteurs</p> <p>1.2. Le PGPTS est intégré à l'occasion de la mise à jour des DSRP et/ou des stratégies nationales de transport</p> <p>1.3. Les politiques et stratégies de transport sont actualisées en tenant compte du changement climatique</p> <p>1.4. Des politiques et stratégies de transport adoptées par les pays membres, les corridors et les CER tenant compte des impératifs de sécurité routière</p> <p>1.5. Les systèmes de suivi des performances et des impacts sont documentés, renforcés et vulgarisés</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports de ministères en charge du transport • Rapports d'examen des dépenses publiques • Rapports des coordinateurs nationaux du SSATP • Rapports d'activités du SSATP • Rapports annuels du SSATP • Rapport de revue à mi-parcours 	<ul style="list-style-type: none"> • Le SSATP disposera d'une capacité financière suffisante pour lancer les activités du DP2 • Ressources/compétences disponibles aux niveaux national et régional • Volonté politique d'adopter les recommandations du PRTSR • Participation efficace/active et engagement des pays, CER et donateurs • Les associations régionales seront capables de promouvoir les réformes et les bonnes pratiques
<p>Résultat 2 (Thème 2) Des mécanismes institutionnels et financiers durables pour les infrastructures routières et les services de transport urbain et rural</p>	<p>2.1. Des stratégies durables pour améliorer les mécanismes institutionnels et financiers en faveur a) des routes, b) du transport rural et c) du transport urbain, diffusées et adoptées</p> <p>2.2. La base de connaissance sur la gestion de la route et les services de transport rural et urbain est consolidée et diffusée</p> <p>2.3. Des mesures institutionnelles et financières</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports de ministères en charge du transport • Rapports des coordinateurs nationaux du SSATP • Publications/site web du SSATP • Rapports d'activité et annuels du SSATP • Aide-mémoire de missions conjointes 	

RÉSUMÉ NARRATIF	INDICATEURS VÉRIFIABLES	MOYENS DE VÉRIFICATION	RISQUES/ HYPOTHÈSES
	<p>en faveur de la sécurité routière sont identifiées et promues</p> <p>2.4. Des mesures en vue de la promotion de la bonne gouvernance et la lutte contre la corruption dans le secteur du transport sont identifiées et promues</p>	<p>SSATP/donateurs</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rapports des associations régionales œuvrant dans le domaine du transport • Rapports d'activité du SSATP • Rapports annuels du SSATP • Rapport de revue à mi-parcours 	
<p>Résultat 3 (Thème 3) Mesures de facilitation du commerce adoptées et mises en œuvre dans les principaux corridors régionaux de transit</p>	<p>3.1. Législations harmonisées pour réduire les délais et améliorer le mouvement des personnes et des biens</p> <p>3.2. Les CCT-CER diffusent les bonnes pratiques du SSATP sur la gestion des corridors</p> <p>3.3. Les CER et les groupes de gestion de corridor utilisent une méthodologie élaborée par le SSATP pour la création et l'administration des observatoires</p> <p>3.4. Mesures visant à améliorer les capacités institutionnelles en vue de la mise en œuvre de politiques et stratégies appropriées</p> <p>3.5. Mesures visant la sécurité et la sûreté (sécurité routière/VIH/SIDA) le long des corridors</p> <p>3.6. Meilleure application des conventions et des réglementations régionales le long des corridors de transit</p> <p>3.7. Les États membres reçoivent de l'aide pour la mise en œuvre de la Déclaration de Ouagadougou</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Rapports de ministères en charge du transport • Rapports des CER • Rapports d'activité et annuels du SSATP • Rapports de suivi des observatoires/corridors • Rapports annuels des CCT-CER/SSATP • Rapports d'activité du SSATP • Rapports annuels du SSATP • Rapport de revue à mi-parcours 	

ACTIVITÉS	Risques/hypothèses
<p>Résultat 1 (Thème 1)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Documenter la mise en œuvre et l'impact du PRTSR et diffuser les bonnes pratiques en la matière 2. Aider les coordinateurs du SSATP à procéder régulièrement à la revue du PRTSR avant la mise à jour des SRP nationales 3. Revoir la stratégie sectorielle du transport pour l'adapter au DSRP et aux besoins des pauvres et de la croissance dans des pays donnés qui actualisent leurs politiques nationales de transport 4. Concevoir des méthodologies d'élaboration de stratégies de transport favorables aux pauvres et à la croissance en se fondant sur les leçons tirées de pays donnés (Burkina Faso, RDC, Mozambique et Swaziland) et reproduire les bonnes pratiques 5. Créer une base de connaissances sur l'impact du transport sur les changements climatiques dans le contexte africain, et sensibiliser sur les politiques de transport tenant compte des changements climatiques et diffuser les résultats de ces activités 6. Élaborer des politiques, stratégies et plans d'action efficaces en matière de sécurité routière dans des pays donnés (Burkina Faso, RD Congo et Swaziland, Cameroun, Mali, Mozambique et Ouganda) et reproduire les bonnes pratiques 7. Diffuser les bonnes pratiques en matière de sécurité routière et renforcer le réseau de praticiens de la sécurité routière 8. Documenter et diffuser les bonnes pratiques en matière de suivi des performances et élaborer des méthodologies sur le suivi d'impact 9. Créer un entrepôt de données du transport sur le web portant sur les indicateurs de transport liés aux OMD 	<p>Similaires aux résultats</p>
<p>Résultat 2 (Thème 2)</p> <p>Gestion et financement de la route</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aider les associations à promouvoir les réformes de GFR en 2008 et les doter ainsi des capacités nécessaires pour prendre le relais du SSATP 2. Calibrer RONET dans 4 pays francophones pour parachever le travail du SSATP et promouvoir son utilisation par les programmes routiers des pays soutenus par les donateurs 3. Documenter et diffuser les bonnes pratiques des agences et fonds routiers de pays ciblés (Ghana, Éthiopie, Tanzanie, Mali et Niger) 4. Promouvoir les bonnes pratiques portant sur le cadre institutionnel et le financement de la sécurité routière 5. Concevoir des processus de lutte contre la corruption et favorables à la bonne gouvernance dans le secteur du transport et promouvoir leur application <p>Transport rural</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fournir une assistance technique et financière à l'ARTA pour qu'elle dispense des formations et encourage l'élaboration et l'application de politiques et stratégies appropriées au transport rural 2. Peaufiner les outils de formation sur le transport rural et identifier deux centres (anglophone et francophone) qui tiendront des ateliers initiaux de formation des formateurs 3. Regrouper les connaissances et les bonnes pratiques sur le cadre réglementaire, institutionnel et financier pour la fourniture de services de transport rural et la gestion des routes rurales dans des pays donnés (Tanzanie, Zambie, Cameroun et Burkina Faso, Ethiopie, Guinée, Malawi, Nigeria) et diffuser les résultats <p>Transport urbain</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sensibiliser les décideurs et les praticiens du transport urbain d'autres villes afin qu'ils testent les recommandations des politiques et stratégies 	

<p>élaborées par les partenaires de villes sélectionnées (Dakar, Douala, Kampala et Nairobi)</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Exploiter les politiques et stratégies du SSATP lors de la conception de projets portant sur le transport urbain et l'élaboration de politiques de financement visant le renouvellement du parc automobile utilisé pour le transport urbain 3. Regrouper et promouvoir les bonnes pratiques émergentes dans le transport urbain en Afrique et dans d'autres régions en partenariat avec d'autres institutions 	
<p>Résultat 3 (Thème 3)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Revoir et expérimenter les instruments de facilitation du commerce régional et diffuser ceux-ci par le truchement des CER 2. Accompagner les CER dans le processus de création/renforcement des groupes de gestion de corridors ciblés (Bassin Congo-Oubangui-Sangha [CICOS¹] et Tema-Ouagadougou-Bamako and Lomé-Ouagadougou-Niamey [UEMOA]) 3. Accompagner les CER dans le processus de création/renforcement des observatoires/du suivi des corridors de transit ciblés (Corridor central - Port de Dar Es Salaam au Burundi, Rwanda, Ouganda, RDC et Tanzanie [CCTTFA²]), Bassin Congo-Oubangui-Sangha [CICOS], et Tema-Ouagadougou-Bamako et Lomé-Ouagadougou-Niamey [UEMOA]) 4. Aider les CER et les groupes de gestion de corridor à répandre les bonnes pratiques sur le suivi/les observatoires et à élaborer des plans d'action pour les corridors 5. Identifier les besoins de renforcement des capacités institutionnelles pour la mise en œuvre de politiques et stratégies par les CER et les institutions de corridors, convenir des mesures d'amélioration et en vue d'aider les CER à lever les ressources nécessaires à cette fin 6. Documenter et diffuser les bonnes pratiques, par exemple en matière de réduction de la prévalence du VIH/SIDA le long des corridors régionaux, en associant les opérateurs privés de transport et les ONG 7. Promouvoir la sécurité routière le long de corridors donnés en association avec les CCT-CER 8. Doter les CER, les opérateurs de transport, le secteur privé, les transitaires et le personnel des ports de connaissances sur l'élaboration des politiques et des stratégies en vue de la réduction des coûts sur certains corridors donnés, les associer à ces activités, et diffuser les options de réduction des coûts logistiques, y compris l'utilisation des indices de performances logistiques 9. Aider les États membres dans l'esprit de la Déclaration de Ouagadougou 	
<p>Activités transversales</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Intégrer les politiques et stratégies élaborées dans le cadre du SSATP dans la conception des projets et programmes de développement 2. Aider les coordinateurs nationaux du SSATP en vue d'assurer leur efficacité dans les discussions avec les pays et les donateurs portant sur le secteur 3. Rendre compte de l'état d'avancement des activités du SSATP dans les pays membres 4. Mettre en place une stratégie de partage des connaissances et entretenir un mécanisme efficace de diffusion 	

¹ Commission internationale du Bassin du Congo-Oubangui-Sangha

² Central Corridor Transit Traffic Facilitation Agency

Annexe au cadre logique du DP2 - Données de référence pour les activités du DP2

Résultat 1				
Rubrique n°	Indicateurs de résultat	Activité	Phase d'élaboration de la politique	Données d'état et de référence
1.1	Les leçons tirées de la préparation et la mise en œuvre du PRTSR, notamment des 21 revues, sont regroupées et partagées entre acteurs	Documenter la mise en œuvre et l'impact du PRTSR et diffuser les bonnes pratiques en la matière	Évaluation	1. Le Malawi, la République démocratique du Congo, le Rwanda le Mali, le Sénégal et la République centrafricaine ont intégré les recommandations des revues dans les SRP mises à jour ; 2. Le Lesotho a intégré des recommandations dans sa politique de transport 3. Niveau d'investissement dans le transport à déterminer pour chaque pays! 4. Données de référence sur les SRP qui considèrent le transport comme un secteur prioritaire à déterminer
		Aider les coordinateurs du SSATP à procéder régulièrement à la revue du PRTSR avant la mise à jour des SRP nationales	Intégration	1. 19 pays ont achevé la revue et le processus est en cours dans deux autres pays 2. Processus initié au Bénin, au Mozambique et au Tchad
1.2	La PGPTS est intégré à la mise à jour des DSRP et/ou des stratégies nationales de transport au niveau des pays	Revoir la stratégie sectorielle du transport pour l'adapter au DSRP et aux besoins des pauvres et de la croissance dans des pays donnés qui actualisent leurs politiques nationales de transport	Incubation	1. Le Burkina Faso, la RD Congo, le Swaziland et le Mozambique se préparent à actualiser leurs stratégies nationales de transport 2. Données de référence sur les pays ayant une PGPTS à déterminer
		Concevoir des méthodologies d'élaboration de stratégies de transport favorables aux pauvres et à la croissance en se fondant sur les leçons tirées de pays donnés (Burkina Faso, RDC, Mozambique et Swaziland) et reproduire les bonnes pratiques	Incubation	Note conceptuelle et d'orientation pour la préparation de la PGPTS en cours
1.3	Les politiques et stratégies sectorielles de transport sont actualisées en tenant compte des changements climatiques	Créer une base de connaissances sur l'impact du transport sur les changements climatiques dans le contexte africain, sensibiliser sur les politiques de transport tenant compte des changements climatiques, et diffuser les résultats de ces activités	Identification	1. Nouveau 2. Données de référence sur les pays disposant de stratégies d'atténuation et d'adaptation aux changements climatiques à déterminer
1.4	Des politiques et stratégies sectorielles de transport sont adoptées par les pays membres, les corridors et les CER	Élaborer des politiques, stratégies et plans d'action efficaces en matière de sécurité routière dans des pays donnés (Burkina Faso, RD Congo et Swaziland, Cameroun, Mali, Mozambique et Ouganda) et reproduire les bonnes pratiques	Incubation	1. Le Zimbabwe a revu sa politique de sécurité routière 2. Les pays sélectionnés ont manifesté l'intention d'élaborer une politique nationale de sécurité routière et le processus a été lancé au Cameroun, au Mozambique et en Ouganda 3. Préparation de la note conceptuelle et des TdR en cours 4. Les bonnes pratiques en matière de sécurité routière sont

Résultat 1				
Rubrique n°	Indicateurs de résultat	Activité	Phase d'élaboration de la politique	Données d'état et de référence
	pour des besoins de sécurité routière			promues dans le cadre d'ateliers régionaux et par les praticiens de la sécurité routière
		Diffuser les bonnes pratiques en matière de sécurité routière et renforcement du réseau de praticiens de la sécurité routière	Intégration	5. Pays disposant d'une politique et d'une stratégie de sécurité routière appropriées à identifier Activité continue
1.5	Les systèmes de suivi des performances et des impacts sont documentés, renforcés et vulgarisés	Documenter et diffuser les bonnes pratiques en matière de suivi des performances et élaborer des méthodologies sur le suivi d'impact	Incubation	1. Deux cycles de collecte de données sur le transport menés dans 20 pays 2. Le Ghana, le Burkina Faso, l'Ethiopie, la Tanzanie, le Lesotho et le Swaziland engagés dans la collecte de données avec leurs fonds propres ou le soutien des donateurs 3. Directives de SGDT rédigées 4. Elaboration de la méthodologie d'évaluation d'impact de la note conceptuelle en préparation 5. Conception du programme de collecte de données de transport par le web en cours 6. Pays disposant d'un SGDT à identifier 7. Pays produisant des données sur les indicateurs du transport liés aux OMD à identifier

1. Les énoncés en **caractères gras** représentent les données de référence (dont la plupart doivent être collectées au cours des six prochains mois) qui seront utilisées pour mesurer les progrès et les réalisations par rapport aux indicateurs de résultat du DP2.

Résultat 2				
Rubrique n°	Indicateurs	Activité	Phase d'élaboration de la politique portant sur cette activité	Données d'état et de référence
2.1	Des stratégies viables pour améliorer les mécanismes institutionnels et financiers en faveur a) des routes, b) du transport rural et c) du transport urbain vulgarisées et adoptées	Aider les associations à promouvoir les réformes de GFR en 2008 et les doter ainsi de capacités nécessaires pour prendre le relais du SSATP	Intégration	L'ARMFA organise des ateliers annuels pour sensibiliser ses membres
		Fournir une assistance technique et financière à l'ARTA pour qu'elle dispense des formations et encourage l'élaboration et l'application de politiques et stratégies appropriées au transport rural	Intégration	<ol style="list-style-type: none"> 1. L'ARTA est créée en 2006 2. Page web de l'ARTA sur le site web du SSATP 3. Atelier des parties prenantes tenu et consensus sur le programme de travail sur le transport rural en ASS. 4. Accord entre les membres de l'ARTA pour une revue par les pairs du partage des informations et du suivi des performances en vue de créer des données de référence à mettre régulièrement à jour sur : <ol style="list-style-type: none"> a. Le nombre de pays disposant d'institutions de gestion des routes rurales b. Le nombre de pays disposant d'un cadre institutionnel et réglementaire pour les services de transport rural c. Le nombre de pays disposant de financements définis et suffisants pour l'entretien des routes rurales d. L'évolution de l'état du réseau routier rural e. Le nombre de pays ayant adopté une politique de transport rural f. Le nombre de pays disposant d'un programme de transport rural en cours d'exécution
		Peaufiner les outils de formation sur le transport rural et identifier deux centres (anglophone et francophone) qui tiendront des ateliers initiaux de formation des formateurs	Intégration	<ol style="list-style-type: none"> 1. Outils de formation sur le transport rural produits et lacunes identifiées 2. Atelier de formation à un cycle organisé sous l'égide de l'ARTA
		Regrouper et promouvoir les bonnes pratiques émergentes dans le transport urbain en Afrique et dans d'autres régions en partenariat avec d'autres institutions (à l'instar de la mise en œuvre du système BRT à Accra, Lagos et Dar Es Salaam)		<ol style="list-style-type: none"> 1. Données de base sur les services de transport urbain collectées dans 14 villes 2. Étude sur l'impact de l'utilisation des motocyclettes en cours 3. Revue du financement des autocars à Dakar en cours 4. Accra, Lagos et Dar Es Salaam ont initié des réformes portant sur le transport en commun.
		Sensibiliser les décideurs et les praticiens du	Accompagnement	<ol style="list-style-type: none"> 5. Options politiques relatives aux cadres institutionnels,

Résultat 2				
Rubrique n°	Indicateurs	Activité	Phase d'élaboration de la politique portant sur cette activité	Données d'état et de référence
		transport urbain d'autres villes afin qu'ils testent les recommandations des politiques et stratégies élaborées par les partenaires de villes sélectionnées (Dakar, Douala, Kampala et Nairobi)		financiers, réglementaires et de gestion élaborées avec la participation des acteurs des pays ciblés 6. Ateliers de sensibilisation des praticiens du transport urbain mené dans le cadre du PDLT 7. Nombre de pays disposant d'institutions et de financements destinés au transport urbain à identifier
		Exploiter les politiques et stratégies du SSATP lors de la conception de projets portant sur le transport urbain et l'élaboration de politiques de financement visant le renouvellement du parc automobile utilisé pour le transport urbain	Intégration	1. Identification des investissements appliquant les stratégies et politiques du SSATP au début du DP2
2.2	La base de connaissances sur la gestion de la route et les services de transport rural et urbain est consolidée et diffusée	Calibrer RONET dans 4 pays francophones pour parachever le travail du SSATP et promouvoir son utilisation par les programmes routiers des pays soutenus par les donateurs	Accompagnement	1. Version anglaise de RONET calibrée dans quatre pays (Ghana, Ouganda, Tanzanie & Mozambique) 2. Traduction en français de RONET en cours
		Documenter et diffuser les bonnes pratiques des agences et fonds routiers de pays ciblés (Ghana, Ethiopie, Tanzanie, Mali et Niger)	Incubation	Bien que présentant différents niveaux d'efficacité, 27 fonds routiers et 18 agences routières existent en ASS
		Regrouper les connaissances et les bonnes pratiques sur le cadre réglementaire, institutionnel et financier pour la fourniture de services de transport rural et la gestion des routes rurales dans des pays donnés (Tanzanie, Zambie, Cameroun et Burkina Faso, Ethiopie, Guinée, Malawi, Nigéria) et diffuser les résultats	Incubation	1. Méthodologie d'évaluation rapide des services de transport rural adoptée 2. Évaluation du PTMR menée 3. Audit de l'expérience des MIT effectué 4. TdR de l'étude sur le cadre réglementaire et institutionnel des services de transport rural en cours de préparation.
		Regrouper et promouvoir les bonnes pratiques émergentes dans le transport urbain en Afrique et dans d'autres régions en partenariat avec d'autres institutions	Incubation	1. Evaluation de la situation du transport urbain dans 14 villes menée et données de référence définies
2.3	Des mesures institutionnelles et financières en faveur de la sécurité routière sont identifiées et promues	Promouvoir les bonnes pratiques portant sur le cadre institutionnel et le financement de la sécurité routière	Identification	1. Le Nigéria, le Ghana et la Zambie ont établi des institutions pour encadrer les interventions dans le domaine de la sécurité routière 2. Données de référence sur les pays disposant d'institutions

Résultat 2				
Rubrique n°	Indicateurs	Activité	Phase d'élaboration de la politique portant sur cette activité	Données d'état et de référence
				et de mécanismes de financement de la sécurité routière à déterminer
2.4	Des mesures en vue de la promotion de la bonne gouvernance et la lutte contre la corruption dans le secteur du transport sont identifiées et promues	Concevoir des processus de lutte contre la corruption et favorables à la bonne gouvernance dans le secteur du transport et promouvoir leur application	Identification	1. Nouveau 2. Données de référence sur des indicateurs clés de gouvernance à déterminer

Résultat 3				
Rubrique n°	Indicateurs	Activité	Phase d'élaboration de la politique portant sur cette activité	Données d'état et de référence
3.1	Législations harmonisées pour réduire les délais et améliorer le mouvement des personnes et des biens	Revoir et expérimenter les instruments de facilitation du commerce régional et diffuser ceux-ci par le truchement des CER	Accompagnement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Le Traité du corridor Nord révisé et adopté par les pays du corridor – peut être utilisé comme cadre pour les processus de révision ou d'adoption de tout texte juridique 2. Rédaction du cadre juridique du Corridor Nord-Sud en cours 3. Données de corridors disposant de législations harmonisées à identifier
3.2	Les CCT-CER diffusent les bonnes pratiques du SSATP sur la gestion des corridors	Accompagner les CER dans le processus de création/renforcement des groupes de gestion de corridors ciblés (Bassin Congo-Oubangui-Sangha [CICOS ³] et Téma-Ouagadougou-Bamako et Lomé-Ouagadougou-Niamey [UEMOA])	Accompagnement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Les corridors Nord, central, de Maputo et du Trans-Kalahari sont opérationnels 2. Document de travail sur les dispositifs institutionnels des groupes de gestion de corridor produit et diffusé 3. Étude portant sur la création d'un groupe de gestion de corridor sur le Corridor ouest-africain lancée
3.3	Les CER et les groupes de gestion de corridor utilisent une méthodologie élaborée par le SSATP pour la création et l'administration des observatoires	Accompagner les CER dans le processus de création/renforcement des observatoires/du suivi des corridors de transit ciblés (Corridor central - Port de Dar Es Salaam au Burundi, Rwanda, Ouganda, RDC et Tanzanie [CCTFA ⁴], Bassin Congo-Oubangui-Sangha [CICOS], et Tema-Ouagadougou-Bamako and Lomé-Ouagadougou-Niamey [UEMOA])	Accompagnement	<ol style="list-style-type: none"> 1. Observation des postes frontaliers (Beit Bridge et Chirundu) et des corridors Nord, Abidjan-Lagos et ouest-africain 2. Exposé sur la conception d'un observatoire rédigé sur la base des travaux de suivi menés par le SSATP et d'autres partenaires 3. Enquêtes de suivi des performances des corridors menées pour les corridors ouest-africain, Nord et Abidjan-Lagos 4. Données de référence sur les indicateurs clés de performance des corridors à déterminer pour chaque corridor prioritaire
		Aider les CER et les groupes de gestion de corridor à répandre les bonnes pratiques sur le suivi/les observatoires et à élaborer des plans d'action pour les corridors	Intégration	Vulgarisation des bonnes pratiques dans le cadre des réunions des CCT-CER en 2007
3.4	Mesures visant à améliorer les capacités institutionnelles en vue de la mise en œuvre des politiques et stratégies appropriées	Identifier les besoins de renforcement des capacités institutionnelles pour la mise en œuvre de politiques et stratégies par les CER et les institutions de corridors, convenir des mesures d'amélioration et en vue d'aider les CER à lever les ressources nécessaires à cette fin	Identification	La faiblesse des capacités est responsable de la lenteur de la mise en œuvre, tel qu'identifié par les études du NEPAD/CEA/UA
3.5	Mesures visant la sécurité et la sûreté (sécurité)	Documenter et diffuser les bonnes pratiques, par exemple en matière de réduction de la	Incubation	<ol style="list-style-type: none"> 1. Travail de la SADC sur le corridor de Beira, 2. ALCO sur le corridor Abidjan – Lagos

³ Commission internationale du Bassin du Congo-Oubangui-Sangha

⁴ Central Corridor Transit Traffic Facilitation Agency

Résultat 3				
Rubrique n°	Indicateurs	Activité	Phase d'élaboration de la politique portant sur cette activité	Données d'état et de référence
	routière/VIH/SIDA) le long des corridors	prévalence du VIH/SIDA le long des corridors régionaux, en associant les opérateurs privés de transport et les ONG		
		Promouvoir la sécurité routière le long de corridors donnés (Port du Corridor central ou Dar Es Salaam vers le Burundi, le Rwanda, l'Ouganda, la RDC et la Tanzanie [CCTTFA]), et Tema-Ouagadougou-Bamako and Lomé-Ouagadougou-Niamey [UEMOA]) en association avec les CCT-CER, en se fondant sur l'expérience d'autres partenaires	Intégration	<ol style="list-style-type: none"> 1. Travail de la SADC sur le corridor de Beira 2. Proposition du SIDA sur le corridor de Walvis Bay
3.6	Meilleure application des conventions et des réglementations régionales le long des corridors de transit ⁵	Doter les CER, les opérateurs de transport, le secteur privé, les transitaires et le personnel des ports de connaissances sur l'élaboration des politiques et des stratégies en vue de la réduction des coûts sur certains corridors donnés, les associer à ces activités, et diffuser les options de réduction des coûts logistiques, y compris l'utilisation des indices de performances logistiques ⁶	Incubation	<ol style="list-style-type: none"> 1. Données de référence sur le coût de la logistique du transport à déterminer par corridor, en collaboration avec l'initiative sur les indices de performances logistiques 2. Conventions régionales et internationales visant à réduire les barrières physiques et non physiques promues par le truchement des CER ; 3. Étude de la BM sur le coût du transport en cours
3.7	Les États membres reçoivent de l'aide pour la mise en œuvre de la Déclaration de Ouagadougou	Aider les États membres dans l'esprit de la Déclaration de Ouagadougou	Intégration	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nouveau 2. Données de référence sur les indicateurs de progrès dans la mise en œuvre de la déclaration à déterminer

⁵ Indicateur de mesure de l'ensemble des réalisations par rapport à l'objectif du thème

⁶ Activité thématique transversale