

67140



**UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR AFRICA**

Distr.: **LIMITED**
TRANS/DBASE/SEM/04(C)

Juin 1994

Original: **FRANÇAIS**

Séminaire de Clôture
de la Première Phase
5-8 Juillet 1994
Addis Abéba

PROJET RAF/89/046 SECTEUR DES TRANSPORTS

BASE RÉGIONALE DE DONNÉES EN TRANSPORT

Addis Abéba - Fax (251)-1-511441/510391 - Téléphone (251)-1-516551

B.P. 5515

**ÉTAT D'AVANCEMENT DE LA
SÉLECTION D'INDICATEURS
DE PERFORMANCES POUR
LE SOUS-SECTEUR URBAIN**

Par

S. MAÏGA, CHEF DE L'UNITÉ RÉGIONALE

I. INTRODUCTION

A l'occasion des missions qu'il a effectuées dans les pays pilotes dans le courant du premier trimestre de 1993, le chef de l'unité régionale a soumis aux responsables rencontrés la liste des indicateurs les plus utilisés dans les différents sous-secteurs des transports.

Sur la base de cette liste, le séminaire de lancement du projet tenu du 16 au 18 Juin 1993 à Addis Abéba a pu sélectionner pour les sous_secteurs des ports,des routes,des transports routiers et ferroviaires des indicateurs clefs sur lesquels les efforts devaient être axés en priorité.

Compte tenu du manque considérable de données et surtout de la complexité de la collecte dans ce sous secteur urbain,cette rencontre a reporté au séminaire de clôture,la sélection des indicateurs dans ce domaine.

Pour faciliter cette sélection, il a été recommandé que les pays pilotent analysent les indicateurs soumis à l'appréciation des participants et vérifient la disponibilité des données nécessaires à leur calcul.

Les missions que le chef d'unité a par la suite effectuées dans les pays pilotes, lui ont permis de constater que :

- 1. La quasi totalité de ces données ne sont pas disponibles, à l'exception de celles qui sont produites par les grandes entreprises de transport en commun.*
- 2. Les déficiences considérables en matière de statistiques du sous-secteur urbain découlent généralement de l'inexistence d'une structure chargée de collecter, de traiter et de centraliser les données de ce sous-secteur.*

Pour permettre aux participants au séminaire de clôture de s'accorder sur un nombre restreint d'indicateurs pour le sous-secteur concerné, le chef d'unité, sur la base des avis et conseils de la Banque Mondiale, a proposé aux pays pilotes la liste figurant en annexe.

II. Disponibilité des indicateurs

De ses entretiens avec les responsables rencontrés dans les pays, le chef d'unité a pu établir les principaux constats suivants :

1. Capacités offertes par les compagnies de transports publics

- *Les données nécessaires au calcul de ces indicateurs ne sont pas actuellement disponibles dans la plupart des pays. Elles peuvent cependant être collectées par recoupement des fichiers d'entreprises et par enquêtes auprès des services des impôts.*
- *Il est cependant probable que leur collecte se heurte au fait que dans certains pays, les opérateurs se font délivrer pour le même véhicule aussi bien des cartes de transport urbain qu'inter-urbain.*

2. Capacités offertes par les compagnies structurées de transport en commun (place)

- *Les données nécessaires au calcul de cet indicateur sont généralement disponibles, mais elles ne sont pas toujours collectées et centralisées.*

3. Répartition des réseaux urbains revêtus selon des classes de trafic

- *Les données nécessaires au calcul de cet indicateur ne sont pas disponibles, et leur collecte nécessite l'organisation de comptages sur le réseau urbain dont le financement n'est pas toujours à la portée des municipalités.*

4. Longueur en km et répartition des réseaux urbains revêtus en bon moyen et mauvais

- *Données nécessaires au calcul de cet indicateur ne sont pas disponibles, elles peuvent cependant être collectées à travers des inventaires qui ne nécessiteront pas de ressources considérables.*
- *Les indicateurs du sous-secteur urbain étant principalement destinés aux analyses sectorielles, il ne paraît pas indispensable de considérer ces inventaires selon les méthodologies détaillées qu'on applique pour les routes inter-urbaines. Une piste intéressante de recherche pour la phase II pourrait être l'identification ou le développement d'une méthodologie d'inventaire pour les réseaux urbains.*

5. Les délais d'attente aux arrêts d'autobus

- *Cette donnée n'est pas généralement disponible, mais elle peut être collectée aisément en collaboration avec les compagnies de transport en commun.*

6. Les tarifs pratiqués

- *Cette donnée est disponible au niveau des Compagnies de transport en commun et des associations professionnelles, elle n'est toutefois pas collectée et centralisée.*

7. Le nombre de morts accidentelles par 1000 véhicules et par 10,000 ha

- *Ces données ne sont pas toujours disponibles parce que les services chargés de la sécurité routière ne les ventile pas toujours par zone urbaine et rase campagne.*
- *L'application d'une méthodologie de collecte des données sur les accidents de la route telle que conçue au Sénégal devrait contribuer à combler cette lacune.*

8. La part des populations urbaines dans la population totale, et le nombre de ville de 500,000 ha

- Ces données sont disponible au niveau des services chargés des statistiques nationales et de la démographie, mais elles ne sont pas toujours collectées et centralisées par les administrations des transports.

III. Conclusions et recommandations

Il ressort de ce constat que les valeurs des indicateurs proposés peuvent être calculées en prenant quelques mesures organisationnelles au niveau national, notamment en :

1. sollicitant le concours des administrations routières pour l'inventaire des réseaux bitumés, et des comptages de trafic sur les axes les plus importants des villes de plus de 500000 ha ;
2. organisant en collaboration avec les compagnies de transport en commun des enquêtes légères pour la détermination des délais d'attente aux arrêts d'auto-bus;
3. en collectant et en centralisant les données disponibles au niveau d'autres organismes tels que les services, les associations professionnelles, les services chargés des statistiques nationales et de la démographie.

Tableau d'analyse des indicateurs proposés pour le sous-secteur urbain

	<i>Données/indicateurs</i>	<i>Disponi- bilité</i>	<i>Contraintes de collecte et/ou suggestions</i>
1	<i>Capacités offertes par les parcs de transports publics</i>	<i>N.D.</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Inexistence de fichiers d'entreprises dans certains pays - Données des autres sources pas toujours fiables
2	<i>Capacités offertes par les compagnies de transport en commun</i>	<i>D</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de contraintes majeures pour la collecte
3	<i>Répartition des réseaux urbains revêtus selon des classes de trafic</i>	<i>N.D.</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Manque de ressources pour l'organisation de comptages. - Lacunes pourraient être souvent comblées en sollicitant le concours de l'Administration routière
4	<i>Longueur (Km)et répartition des réseaux revêtus urbains en bon,moyen,et mauvais état</i>	<i>N.D.</i>	" " "
5	<i>Délais d'attente aux arrêts d'autobus</i>	<i>N.D</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Pourraient être collectés en collaboration avec les Compagnies d'autobus
6	<i>Les tarifs pratiqués</i>	<i>D</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibles,mais pas collectés et centralisés - Pourraient être collectés auprès des compagnies et des associations professionnelles.
7	<i>Nombre de morts accidentelles par 1000 véhicules et par 10000 ha</i>	<i>N.D.</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Non ventilés par zone urbaine,et rase campagne - Méthodologie du Sénégal pourrait combler cette lacune
8	<i>Données sur les populations urbaines</i>	<i>D</i>	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibles,mais pas collectées et centralisées - Aucune contrainte majeure pour la collecte.