

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne



Processus d'examen des stratégies de réduction de la pauvreté et des transports

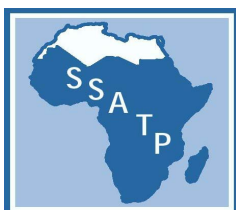
Rapport d'activité

Mary Braithwaite

Septembre 2004

Région Afrique

Banque mondiale



**PROCESSUS D'EXAMEN DE LA STRATÉGIE DU SSATP EN MATIÈRE DE TRANSPORT
ET DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ**

ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX

Mary Braithwaite

Septembre 2004

TABLE DES MATIÈRES

Sigles et abréviations	1
1. Résumé analytique.....	1
2. Bref aperçu du processus d'examen	5
3. État d'avancement des travaux dans les pays qui ont entamé un examen en 2004	9
4. État d'avancement des travaux dans les trois pays pilotes.....	23

Annexe 1 : Liste des personnes à contacter

Annexe 2 : Membres de l'équipe d'appui du SSATP

Tableau 1 : Principales étapes du processus ESRPT

Tableau 2 : Approbation officielle d'entamer le processus ESRPT

Tableau 3 : Composition des groupes de coordination officiellement établis

Tableau 4 : Composition du groupe des parties prenantes au Mali

Tableau 5 : Composition du groupe des parties prenantes au Kenya

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

DSRP	Document de stratégie pour la réduction de la pauvreté
ESRPT	Examen de la stratégie pour la réduction de la pauvreté et le transport
RTTP	Programme de transport et déplacements ruraux (SSATP)
SRP	Stratégie de réduction de la pauvreté
SSATP	Programme de transport pour l'Afrique subsaharienne

1. RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le processus d'examen de la stratégie pour la réduction de la pauvreté et le transport (ESRPT) s'inscrit dans le cadre des efforts poursuivis par le SSATP et ses partenaires nationaux et régionaux en Afrique subsaharienne pour optimiser la contribution du secteur des transports à la réduction de la pauvreté. Le processus d'examen a pour objet de dégager un consensus parmi un large éventail de représentants du secteur public, du secteur privé et de la société civile d'un pays sur les moyens d'améliorer les politiques et les stratégies, de façon à mettre en œuvre un plan d'action pour obtenir les résultats visés.

Le processus ESRPT répond à plusieurs questions fondamentales :

- La stratégie de réduction de la pauvreté identifie-t-elle clairement les besoins et les problèmes de transport, et fournit-elle un cadre suffisamment clair pour permettre aux stratégies de transport de contribuer à la réduction de la pauvreté ? Si ce n'est pas le cas, quels changements s'imposent ?
- La stratégie pour le secteur des transports tient-elle pleinement compte des objectifs et des priorités de la stratégie de réduction de la pauvreté ? Si ce n'est pas le cas, quels changements s'imposent ?

Le processus d'examen repose sur deux principes fondamentaux :

- adhésion des protagonistes locaux au processus, ainsi qu'aux conclusions et recommandations issues de ce processus ;
- participation d'un groupe représentatif de protagonistes de premier plan maîtrisant parfaitement les problèmes et capables de promouvoir le changement.

Le processus comprend une série de mesures structurées de préparation, d'analyse et de suivi au niveau de chaque pays, pour lesquelles le SSATP a établi des directives.

Le processus ESRPT est progressivement mis en place dans les pays membres du SSATP. En 2003, trois pays (la Guinée, le Rwanda et la Tanzanie) ont participé à une phase pilote qui a permis d'expérimenter le processus et de le mettre au point. En 2004, 13 autres pays d'Afrique subsaharienne ont adopté le processus.

Le SSATP fournit un appui technique et financier, mais la gestion et la mise en œuvre du processus incombent aux pays participants. Deux réunions d'information et de formation ont été organisées pour les représentants nationaux en mai 2004, l'une à Nairobi et l'autre à Yaoundé. Les pays ont ensuite entamé la phase préparatoire du processus d'examen. Le chef du Programme SSATP et les coordonnateurs régionaux fournissent des conseils sur les questions fi-

nancières, tandis qu'un consultant international et deux conseillers régionaux donnent des conseils sur le processus et les méthodes.

Mesures prises à ce jour par les 13 pays

Au début du mois de septembre 2004, 11 des 13 pays avaient obtenu l'**approbation officielle** du processus d'examen par les ministères chargés des stratégies pour le transport et la réduction de la pauvreté. Dans certains pays comme la Côte d'Ivoire et le Mali, des décrets ont été signés par les ministères compétents. En général, l'approbation officielle porte également sur la composition du groupe de coordination.

Les groupes de coordination, qui sont chargés de gérer les étapes préparatoires et de superviser le processus, ont été officiellement constitués dans neuf pays. La plupart des groupes sont composés de cinq ou six représentants du secteur des transports et de personnes s'occupant de questions liées à la réduction de la pauvreté dans le secteur public, le secteur privé et la société civile. Dans certains pays (Kenya, Lesotho et Mali), les groupes de coordination se réunissent régulièrement depuis plusieurs mois. Dans d'autres pays, les groupes sont plus récents mais se sont déjà réunis.

La plupart des pays ont établi une liste des organisations susceptibles de faire partie du groupe des **parties prenantes**. Dans la plupart des cas, l'analyse des parties prenantes n'a pas encore eu lieu car les pays attendent que le facilitateur soit recruté pour s'assurer qu'une analyse approfondie sera effectuée. Étant donné que la crédibilité du groupe des protagonistes et de son évaluation dépend de la représentativité du groupe, cette étape demande une attention particulière.

À ce jour, deux pays (le Kenya et le Mali) ont réalisé une **analyse des parties prenantes**, avec le concours des conseillers régionaux qui ont joué le rôle de facilitateurs locaux du processus d'examen dans leurs pays respectifs. Le Kenya a formé son groupe de parties prenantes et organisé un déjeuner de travail ainsi que le premier **atelier** d'évaluation.

Tous les pays ont identifié la **documentation** à évaluer et à consulter durant le processus d'examen, en particulier les documents de stratégie pour le transport et la réduction de la pauvreté (au cœur du processus d'examen) et les documents de référence (documents du programme, stratégies sectorielles, rapports d'étude et cartes). Les documents varient selon les pays. Certains pays comme l'Ouganda et le Lesotho ont élaboré des stratégies de réduction de la pauvreté et un projet de stratégie nationale de transport. Dans les deux cas, l'examen vise à s'assurer que la stratégie finale de transport est compatible avec la stratégie de réduction de la pauvreté. D'autres pays mettent en place une stratégie de réduction de la pauvreté mais n'ont pas encore de stratégie intégrée pour le secteur des transports. C'est notamment le cas du Cameroun et du Ghana, où le processus d'examen aura pour objet d'aider à formuler une stratégie nationale de transport basée sur le DSRP.

Au début du mois de septembre 2004, neuf pays entamaient ou finalisaient le processus de **passation des marchés pour les services d'appui**, ce qui comprend le recrutement d'un facilitateur local et d'une personne-ressource, ainsi que la fourniture d'un appui logistique pour l'organisation des ateliers (location des locaux, boissons, déplacements, etc.).

Difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du processus d'examen

La mise en route du processus d'examen a été plus longue qu'on ne s'y attendait, mais il faut reconnaître que l'entreprise était ambitieuse. Dans bon nombre de pays, le plus difficile a été de fournir les services d'appui. C'est la première fois que le SSATP met en place un processus dirigé et géré par les représentants nationaux, et il y a beaucoup à apprendre de part et d'autre. Les groupes de coordination ont dû se familiariser avec les règles de la Banque mondiale en matière de passation de marché. Le manque de capacités de l'équipe du SSATP a compliqué les choses et il a parfois été difficile de répondre en temps utile aux questions et demandes de participation des pays. Étant donné que 13 pays ont participé en 2004, au lieu des huit prévus dans le programme de travail, l'équipe du SSATP a dû faire face à une charge de travail plus lourde que prévu.

Dans certains pays, le manque de capacités a retardé la mise en route du processus ; dans d'autres pays, il s'est avéré nécessaire de préciser l'objectif du processus d'examen et la façon dont il s'intègre dans les autres mesures prises, telles que la formulation d'une première stratégie de réduction de la pauvreté (comme dans le cas de la République démocratique du Congo).

Il n'a pas été facile dans certains pays de trouver des facilitateurs qualifiés et expérimentés. Certains pays ont initialement recherché des individus dans le secteur des transports, mais les candidats n'avaient pas les compétences voulues, et il a fallu élargir le processus de sélection afin de trouver des personnes qualifiées à l'échelon national.

Pour certains groupes de coordination, il a également été difficile de trouver des représentants de la société civile et des personnes qui s'occupent de questions liées à la réduction de la pauvreté, et la représentation des sexes devrait être plus équilibrée.

Résultats et mesures de suivi dans les pays pilotes

La phase pilote lancée en Guinée, au Rwanda et en Tanzanie en 2003 a été jugée concluante par tous ceux concernés et a permis de dégager des conclusions et des recommandations sur les moyens d'améliorer les stratégies pour le transport et la réduction de la pauvreté. Les principaux résultats de la phase pilote sont les suivants :

- meilleure compréhension des politiques et stratégies nationales par les responsables chargés de les formuler et de les mettre en œuvre ;
- établissement de liens et réseaux informels entre les représentants de différents secteurs ;

- création de mécanismes de dialogue intersectoriel (intra-institutions et entre les institutions) sur le transport et la réduction de la pauvreté ;
- proposition de mesures d'adaptation aux stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté, en vue d'établir des cadres plus solides et plus cohérents pour ancrer les stratégies de transport dans l'effort de lutte contre la pauvreté.

Des mesures ont été prises pour donner suite à plusieurs recommandations. En Tanzanie, pays qui a récemment soumis un rapport au SSATP sur les progrès accomplis, les mesures suivantes ont été prises : approbation par les pouvoirs publics du processus d'examen durant la Semaine consacrée à la lutte contre la pauvreté (octobre 2003) ; formation d'un groupe de travail sur les secteurs économiques (y compris le secteur des transports) au sein du comité technique sur la stratégie de réduction de la pauvreté (SRP) ; et démarches de recrutement d'un facilitateur pour assurer la liaison avec les autres intervenants dans le système de suivi de la pauvreté et élaborer une stratégie de communication. Parmi les autres mesures prioritaires à prendre, il reste à régler les problèmes de capacité du ministère du Transport et de la Communication, effectuer une analyse des parties prenantes pour définir le rôle et les responsabilités des autres protagonistes, notamment dans le secteur privé, et organiser des réunions consultatives avec les groupes sectoriels, en particulier pour le groupe de travail des secteurs économiques, en vue d'un atelier national prévu fin septembre 2004 pour examiner la version définitive de la stratégie de réduction de la pauvreté.

Étapes suivantes

La réunion annuelle 2004 du SSATP, qui doit se tenir à Addis Abeba, en Éthiopie, du 25 au 29 septembre, sera une étape importante. Le processus d'examen de la stratégie pour la réduction de la pauvreté et le transport sera présenté et analysé lors de cette réunion, de même que l'état d'avancement des travaux dans les pays participants (les 13 pays participant en 2004 et les 3 pays inclus dans la phase pilote). Les objectifs des sessions de la réunion annuelle sont de fournir des précisions sur le processus, de faire le point des progrès accomplis dans les pays participants et d'échanger les vues et les données de l'expérience. Les sessions permettront de proposer des améliorations à apporter au processus d'examen et d'identifier les mesures prioritaires à inclure dans le programme de travail 2005 du SSATP.

Les pays participants continueront à mettre en œuvre le processus ESRPT durant les derniers mois de 2004. Il est permis de croire que nombre de pays feront des recommandations et formuleront des plans d'action d'ici à la fin de l'année.

Un autre rapport d'activité sera soumis à la fin du mois de novembre 2004 dans le cadre du suivi du programme de travail 2004 du SSATP.

2. BREF APERÇU DU PROCESSUS D'EXAMEN

2.1 Objectifs du processus d'examen et résultats attendus

Le processus d'examen de la stratégie pour la réduction de la pauvreté et le transport (ESRPT) s'inscrit dans le cadre des efforts poursuivis par le SSATP et ses partenaires nationaux et régionaux en Afrique subsaharienne pour optimiser la contribution du secteur des transports à la réduction de la pauvreté. La finalité du processus d'examen consiste à ancrer les stratégies de transport dans les stratégies nationales de réduction de la pauvreté et de croissance, en particulier au profit des plus défavorisés. L'objectif est de dégager un consensus parmi un large éventail de représentants du secteur public, du secteur privé et de la société civile d'un pays sur les moyens d'améliorer les stratégies nationales pour optimiser la contribution des transports à la réduction de la pauvreté, et de mettre en œuvre un plan d'action pour obtenir les résultats visés.

Le processus ESRPT est un processus participatif qui traite plusieurs questions fondamentales :

- La stratégie de réduction de la pauvreté identifie-t-elle clairement les besoins et les problèmes de transport, et fournit-elle un cadre suffisamment clair pour permettre aux stratégies de transport de contribuer à la réduction de la pauvreté ? Si ce n'est pas le cas, quels changements s'imposent ?
- La stratégie pour le secteur des transports tient-elle pleinement compte des objectifs et des priorités de la stratégie de réduction de la pauvreté ? Si ce n'est pas le cas, quels changements s'imposent ?

Cet examen pourrait déboucher sur une modification de la stratégie de réduction de la pauvreté, de la stratégie de transport ou des deux. Les modifications recommandées concernent la teneur des stratégies nationales ainsi que le processus de formulation et de suivi de ces stratégies.

2.2 Principes et étapes du processus

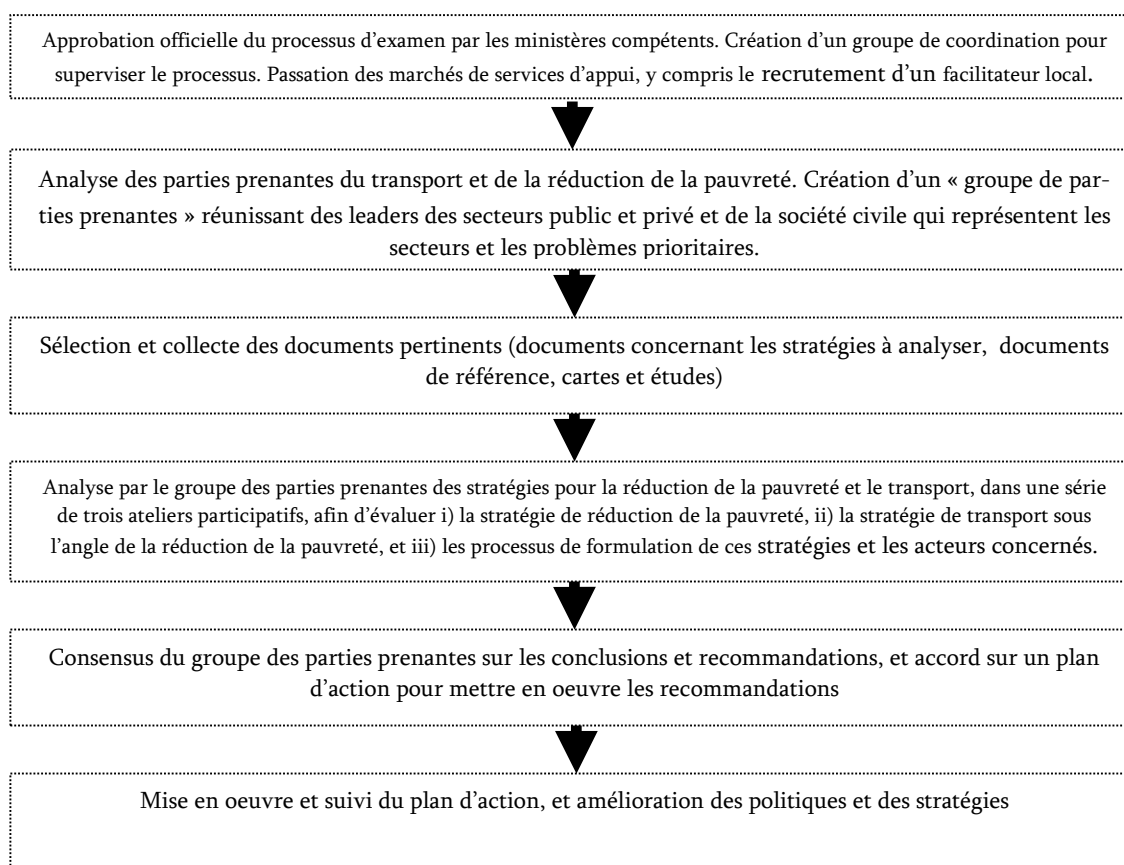
Le processus d'examen repose sur deux principes fondamentaux :

- Adhésion des protagonistes locaux au processus, ainsi qu'aux conclusions et recommandations issues de ce processus ;

- Participation d'un groupe représentatif de protagonistes de premier plan maîtrisant parfaitement les problèmes et pouvant promouvoir le changement.

Le processus comprend une série de mesures structurées de préparation, d'analyse et de suivi au niveau de chaque pays, qui sont illustrées dans le diagramme suivant.

Tableau 1 : Principales étapes du processus ESRPT



2.3 Appui du SSATP à la mise en œuvre du processus d'examen

Les directives pour le processus d'examen, ainsi que l'explication des étapes à suivre et des méthodes à utiliser, sont affichées en français et en anglais sur le site <http://www.worldbank.org/afr/ssatp/program.htm>. Les autres documents d'appui nécessaires ont été établis, y compris une note sur la manière de procéder pour l'analyse des parties prenantes

et la sélection des membres du groupe de protagonistes, un projet de termes de référence pour les services d'animation et d'appui, et des notes sur la passation des marchés de services d'appui.

Le SSATP fournit une assistance technique et financière aux pays participants. Un budget modeste est à la disposition de chaque pays pour mettre en œuvre le processus d'examen. Le personnel SSATP à la Banque mondiale et en Afrique fournit entre autres un appui administratif, en particulier pour la passation des marchés de services d'appui.

Une assistance technique est fournie aux pays participants par une petite équipe d'experts recrutée par le SSATP. Cette équipe comprend un consultant-coordonnateur, qui a conçu la méthode du processus d'examen et coordonné la phase pilote, et deux conseillers régionaux. Ils conseillent les groupes de coordination et les facilitateurs locaux dans les pays participants sur les étapes du processus et les méthodes et techniques de participation à utiliser.

Deux réunions de formation sur le processus d'examen ont également été organisées en mai 2004, l'une à Nairobi et l'autre à Yaoundé, pour fournir des conseils aux représentants des pays souhaitant entamer le processus d'examen en 2004.

3. ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DANS LES PAYS QUI ONT ENTAMÉ UN EXAMEN EN 2004 ¹

3.1 Réalisations à ce jour

Participation des pays au processus d'examen

Le programme de travail 2004 du SSATP prévoyait que huit pays participeraient au processus d'examen en 2004. Au début de l'année, 13 pays avaient indiqué qu'ils souhaitaient participer :

- Burkina Faso
- Cameroun
- Côte d'Ivoire
- République démocratique du Congo
- Ghana
- Kenya
- Lesotho
- Malawi
- Mali
- Sénégal
- Ouganda
- Zambie
- Zimbabwe

Réunions d'information et de formation

Compte tenu du vif intérêt manifesté pour le processus d'examen, le SSATP a organisé deux réunions régionales de trois jours, l'une à Nairobi (Kenya) pour les représentants des pays anglophones et l'autre à Yaoundé (Cameroun) pour les représentants des pays francophones. Les réunions, qui se sont tenues au milieu du mois de mai 2004, avaient pour objectif de fournir aux représentants du secteur des transports et aux responsables de la stratégie de réduction de la pauvreté des pays participants suffisamment d'informations sur le processus (ses principes, les étapes à suivre, les méthodes et techniques à utiliser) afin qu'ils puissent, à leur retour, lancer ce

¹ Les informations fournies dans ce chapitre sur les progrès accomplis par les pays participants sont tirées des documents et messages envoyés par de nombreux pays et des rapports d'activité mensuels soumis par les conseillers régionaux.

processus dans leur pays. Des exemplaires des directives à suivre pour le processus d'examen, qui avaient été révisées après la phase pilote en 2003, ont été distribués.

Trente-cinq représentants nationaux des sept pays anglophones ont participé à la réunion de Nairobi et 27 représentants des cinq pays francophones ont participé à la réunion de Yaoundé. Seul le Mali n'a pu participer à cause d'annulations de vol de dernière minute. Une réunion similaire a été organisée par la suite au Mali en présence de 16 représentants nationaux. Les participants ont indiqué que les réunions avaient été très utiles. Les comptes rendus de réunion ont été communiqués à tous les participants.

La formation et les séances d'information ont été présentées par des membres de l'équipe SSATP (Nigel Ings, chef de programme, et Siélé Silué et Tseggai Elias, coordonnateurs régionaux pour l'Afrique occidentale et l'Afrique orientale/australe respectivement) et par les consultants recrutés par le SSATP pour fournir une assistance technique aux pays (Mary Braithwaite, consultant principal, et Adama Moussa et Margaret, respectivement chargés de fournir des conseils sur le processus aux pays d'Afrique occidentale et d'Afrique orientale/australe). Josephine Mwankusye, l'un des chefs de file du processus d'examen pilote en Tanzanie, a participé à la réunion de Nairobi, ce qui lui a donné l'occasion de parler de l'expérience acquise et des leçons tirées en Tanzanie. À la réunion de Yaoundé, le Guinéen Bano Sow a décrit l'expérience et les enseignements du processus pilote dans son pays et donné des conseils pratiques aux participants.

Obtention de l'approbation officielle

À leur retour dans leur pays, la première tâche des représentants nationaux a été d'obtenir l'autorisation officielle des ministères compétents pour participer au processus d'examen. Au début du mois de septembre 2004, 11 pays avaient confirmé qu'ils avaient obtenu l'autorisation officielle d'entamer le processus ESRPT (voir le tableau 2 ci-après). Le Ghana n'a pas encore obtenu cette autorisation et il se pourrait que le Burkina Faso doive resoumettre sa demande d'autorisation officielle. Aussi simples qu'elles puissent paraître, ces démarches sont souvent difficiles dans les pays confrontés à des changements politiques.

Création des groupes de coordination

Neuf pays ont formé un groupe de coordination, les exceptions étant le Burkina Faso, le Cameroun, le Ghana et la République démocratique du Congo. La plupart des groupes de coordination sont composés de cinq ou six représentants du secteur des transports et personnes concernées par la stratégie de réduction de la pauvreté dans le secteur public, le secteur privé et la société civile, avec une participation majoritaire du secteur public (voir exemples au tableau ci-après). La composition du groupe de coordination faisant souvent partie de l'autorisation officielle, le groupe ne peut généralement pas être constitué avant l'obtention de cette approbation.

Tableau 2 : Approbation officielle d'entamer le processus ESRPT

Burkina Faso	Approbation officielle des deux ministères chargés des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté
Congo (République démocratique du)	Approbation officielle du ministère des Travaux publics et des Infrastructures.
Côte d'Ivoire	Un décret interministériel autorisant le processus d'examen a été ratifié le 10 août 2004 par les trois ministères compétents (Transports, Infrastructure économique, Planification & Développement).
Kenya	Approbation officielle de trois ministères nationaux (Transports, Planification et Routes)
Lesotho	Approbation accordée par le ministère des Travaux publics et des Transports
Malawi	Approbation officielle des ministères des Transports, des Collectivités locales et de la Planification économique et du Développement, ainsi que de l'Office national des routes
Mali	Suite à une réunion d'information avec des hauts fonctionnaires, un décret ministériel a été signé par le ministère de l'Équipement et des Transports après la désignation par d'autres ministères, le secteur privé et la société civile de leurs représentants au sein du groupe de coordination
Sénégal	Approbation officielle du ministère des Infrastructures, de l'Équipement et du Transport maritime
Ouganda	Approbation officielle du ministère des Travaux, du Logement et de la Communication
Zambie	Approbation officielle du ministère des Communications et des Transports. Appui du ministère des Travaux publics et des Approvisionnement et du ministère des Finances et de la Planification nationale, qui ont tous deux nommé des représentants au groupe de coordination.
Zimbabwe	Approbation officielle du Secrétaire du département des Routes du ministère des Transports et des Communications.

Dans certains pays comme le Kenya, le Lesotho et le Mali, le groupe de coordination se réunit régulièrement depuis plusieurs mois pour s'occuper des étapes préparatoires et entamer le processus de passation des marchés de services d'appui. Dans d'autres pays, les groupes de coordination ont été constitués plus récemment mais ils avaient tenu leur première réunion avant le début du mois de septembre 2004.

Tableau 3. Composition des groupes de coordination officiellement établis

Pays	Nbre de membres	Secteur public	Secteur privé	Société civile
Côte d'Ivoire	5	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Transports • Ministère de l'Infrastructure économique • Ministère de la Planification et du Développement 	<ul style="list-style-type: none"> • Fédération nationale des PME 	<ul style="list-style-type: none"> • Organisation nationale pour la lutte contre la pauvreté et le VIH/SIDA dans le secteur des transports
Kenya	6	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Transports • Ministère de la Planification et du développement national • Ministère des Routes 	<ul style="list-style-type: none"> • Alliance du secteur privé du Kenya (2) 	<ul style="list-style-type: none"> • Groupe pour le développement des technologies intermédiaires
Lesotho	6	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Travaux publics et des transports (3) • Ministère des Finances et de la Planification 	<ul style="list-style-type: none"> • Chambre de commerce et d'industrie 	<ul style="list-style-type: none"> • Conseil des ONG du Lesotho
Malawi	6	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Collectivités locales • Ministère de la Planification économique et du Développement • Ministère des Transports et des Travaux publics • Office national des routes 	<ul style="list-style-type: none"> • Association des opérateurs de transport routier du Malawi 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau pour la justice économique
Mali	7	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de l'Économie et des Finances (SRP) • Département des routes • Département des transports • Département de la planification du développement 	<ul style="list-style-type: none"> • Fédération nationale des transporteurs routiers 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination des associations et ONG féminines • Association nationale des consommateurs
Sénégal	6	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de l'Infrastructure, de l'Équipement et du Transport • Les transports terrestres • Département des travaux publics • Cellule nationale pour la stratégie de réduction de la pauvreté (CNRSP) 	<ul style="list-style-type: none"> • Conseil national des employeurs 	<ul style="list-style-type: none"> • Conseil des ONG de développement

Tableau 3 (suite) : Composition des groupes de coordination officiellement établis

Pays	Nbre de membres	Secteur public	Secteur privé	Société civile
Ouganda	6	<ul style="list-style-type: none"> Ministère des Finances, de la Planification et du Développement économique (Plan d'action pour l'éradication de la pauvreté - PAEP) Ministère des Travaux, du Logement et de la Communication (2) Office national de la planification 	<ul style="list-style-type: none"> Association des usagers privés de la route 	<ul style="list-style-type: none"> Centre de recherche sur la politique économique
Zambie	7	<ul style="list-style-type: none"> Ministère des Communications et des Transports Ministère des Finances et de la Planification nationale Département des routes ROADSIP 	<ul style="list-style-type: none"> Institut agréé de la logistique et des transports 	<ul style="list-style-type: none"> 2 organisations de la société civile
Zimbabwe	7	<ul style="list-style-type: none"> Ministère des Transports et des Communications Ministère des Collectivités locales Ministère des Travaux publics et du Logement Ministère du Travail et de la Protection sociale Ministère des Finances et du Développement économique 	<ul style="list-style-type: none"> Organisation du transport rural du Zimbabwe 	<ul style="list-style-type: none"> Association nationale des ONG

Identification des parties prenantes

La plupart des pays ont établi une liste des organisations susceptibles de faire partie du groupe des parties prenantes. Dans la plupart des cas, l'analyse des parties prenantes n'a pas encore eu lieu car les pays ont décidé d'attendre que le facilitateur soit recruté pour s'assurer qu'une analyse approfondie sera effectuée. Étant donné que la crédibilité du groupe des protagonistes et de son évaluation dépend de la représentativité du groupe, cette étape demande une attention particulière.

À ce jour, deux pays (le Kenya et le Mali) ont réalisé une analyse des parties prenantes, avec le concours des conseillers pour la région engagés par le SSATP, qui jouent également le rôle de facilitateurs locaux du processus d'examen dans leurs pays respectifs. La composition respective des groupes de parties prenantes au Mali et au Kenya est présentée aux tableaux 4 et 5 ci-dessous.

Tableau 4 : Composition du groupe des parties prenantes au Mali

Composition du groupe des parties prenantes au Mali		
<u>Thème</u>	<u>Secteur</u>	<u>Organisation</u>
Transport	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Département des routes • Département du transport
	Privé	<ul style="list-style-type: none"> • Fédération des transporteurs routiers du Mali • Fédération nationale des associations professionnelles de transporteurs routiers
Stratégie de réduction de la pauvreté	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté (CSLP) • Observatoire pour le développement humain durable (ODHD)
	Privé	<ul style="list-style-type: none"> • Association professionnelle des institutions de microfinance (APIM)
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Coordination des associations et ONG féminines (CAFO) • Fédération des collectifs d'ONG (FECONG)
Développement national	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Directeur de la planification du développement • Ministère de la sécurité intérieure et de la protection civile
Secteurs économiques	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Direction nationale de l'aménagement et de l'équipement rural (DNAER)
	Privé	<ul style="list-style-type: none"> • Compagnie malienne des textiles (CMDT)
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Assemblée permanente des Chambres d'agriculture du Mali (APCAM) • Fédération nationale des artisans du Mali (FNAM) • Chambre de commerce et d'industrie du Mali (CCIM)
Secteurs sociaux	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Département de la santé • Département de l'éducation • Agence nationale pour l'emploi ANPE)
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Fédération nationale des associations de santé communautaire (FENASCOM)
Groupes de population	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Commission parlementaire des travaux publics, du logement et des transports
	Privé	<ul style="list-style-type: none"> • Association des municipalités du Mali (AMM)
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Association des consommateurs du Mali (ASCOMA)
Problèmes trans-sectoriels	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Direction de l'assainissement et de la lutte contre la pollution
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Collectif des groupes d'intérêt économique

Le Kenya a formé son groupe de parties prenantes, qui comprend 25 membres. Le groupe a tenu une séance d'information pour lancer le processus, à laquelle ont participé 11 des 25 membres, et a organisé son premier atelier (18 membres présents). Le fait d'avoir personnellement contacté les parties prenantes avant le premier atelier a contribué à améliorer la participation et il importe de renforcer encore la participation des protagonistes.

Tableau 5 : Composition du groupe des parties prenantes au Kenya

Composition du groupe des parties prenantes au Kenya		
<u>Thème</u>	<u>Secteur</u>	<u>Organisation</u>
Transport	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère des Transports (2) • Ministère des Routes et des Travaux publics • Université de Nairobi
	Privé	<ul style="list-style-type: none"> • Alliance du secteur privé du Kenya – Conseil pour le secteur de l’infrastructure • Association pour la protection sociale des conducteurs de matatu
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Forum international pour le transport rural et le développement (IFRTD) • Groupe d’étude des technologies intermédiaires
Réduction de la pauvreté	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de la Planification et du Développement national
	Privé	<ul style="list-style-type: none"> • Alliance du secteur privé du Kenya
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Action Aid
Secteurs économiques	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de l’Agriculture • Ministère de la Planification et du Développement national
	Privé	<ul style="list-style-type: none"> • Fédération nationale des artisans (Jua Kali) • Fédération kenyane pour le tourisme
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Institut des affaires économiques
Secteurs sociaux	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de l’Éducation, des Sciences et de la Technologie
	Privé	<ul style="list-style-type: none"> • Alliance du secteur privé du Kenya - Conseil pour le secteur de la santé
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Droits humains fondamentaux
Groupes de population	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Ministère de la Condition féminine, des Sports, de la Culture et des Services sociaux
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Conseil national des femmes du Kenya • Commission des droits de l’homme du Kenya
Problèmes trans-sectoriels	Public	<ul style="list-style-type: none"> • Bureau du Président
	Société civile	<ul style="list-style-type: none"> • Law Society of Kenya • Oxfam Kenya

Sélection de la documentation

Tous les pays ont identifié la documentation à évaluer et à consulter durant le processus d'examen. Dans certains cas les documents ont déjà été réunis et reproduits. Ils comprennent les documents de stratégie pour la réduction de la pauvreté et le transport (qui sont au cœur du processus d'examen) et les documents de référence (documents du programme, stratégies sectorielles, rapports d'étude et cartes).

Les documents varient d'un pays à un autre, selon le stade d'élaboration des stratégies nationales pour la réduction de la pauvreté, d'une part, et des stratégies intégrées du transport, d'autre part.

Certains pays comme l'Ouganda et le Lesotho ont élaboré des stratégies de réduction de la pauvreté et des stratégies nationales de transport, quoique ces dernières soient encore au stade de projet. Au Lesotho, l'objectif est de s'assurer que la stratégie finale du transport cadre avec le DSRP et que le DSRP tient compte des liens existant entre le transport et la réduction de la pauvreté. En Ouganda, le processus d'examen vise à « assurer la cohérence entre la politique et la stratégie de transport, d'une part, et le plan d'action pour l'éradication de la pauvreté (PAEP) d'autre part. Étant donné que la politique dans le secteur des transports est en phase finale d'élaboration, l'examen intervient à point nommé. »

D'autres pays mettent en place une stratégie de réduction de la pauvreté mais n'ont pas encore de stratégie intégrée pour le secteur des transports. C'est notamment le cas du Cameroun, qui met actuellement en œuvre sa stratégie de réduction de la pauvreté pour la période 2003-2008 et qui a réuni une série de documents de stratégie et études sous-sectorielles (sur le transport rural, la remise en état et l'entretien des routes rurales, le transport fluvial et lacustre, etc.). La situation est identique au Ghana : le DSRP a été mis en œuvre en 2002, il existe une série de documents de politique pour les différents modes de transport, un projet de stratégie de transport rural et un plan stratégique (2003-2007) pour le secteur routier et des transports, et une politique nationale des transports doit être élaborée prochainement. Dans ces deux pays, le processus d'examen aidera à formuler une stratégie de transport fondée sur le DSRP.

Certains pays doivent à la fois élaborer ou réviser leur stratégie nationale pour la réduction de la pauvreté et formuler une stratégie intégrée pour le secteur des transports. La République démocratique du Congo a entrepris l'élaboration de son DSRP, qui est une priorité et doit être finalisée d'ici au mois d'août 2005, mais le pays n'a pas encore de stratégie intégrée pour le secteur des transports. Il a donc besoin d'une assistance pour élaborer une stratégie de transport dans le cadre du DSRP ; une méthode révisée sera nécessaire dans ce cas.

Au Kenya, la stratégie nationale de développement en cours d'examen n'est pas une stratégie de réduction de la pauvreté mais une « stratégie de relance économique pour la richesse et l'emploi » (IP-ERS). L'ancienne SRP a été remplacée par l'IP-ERS après l'élection du nouveau gouvernement ; le groupe des parties prenantes du Kenya essaie de déterminer dans quelle mesure cette stratégie traite la question de la réduction de la pauvreté. Le Kenya a également un projet de politique intégrée des transports et le processus d'examen devrait être fort utile pour mettre au point cette politique.

Fourniture des services d'appui

Au début du mois de septembre 2004, neuf pays entamaient ou finalisaient le processus de passation des marchés pour les services d'appui, ce qui comprend le recrutement d'un facilitateur local et d'un expert, ainsi que la fourniture d'un appui logistique pour l'organisation des ateliers (réservation des locaux, fourniture de boissons, organisation des déplacements, etc.). Parmi ces neuf pays, certains avaient déjà soumis une demande d'aide financière au SSATP.

Conformément aux règles de passation de marché de la Banque mondiale, avec laquelle les contrats sont signés, les groupes de coordination organisent un processus d'appel d'offres et de sélection. Lorsque le choix est fait, le groupe de coordination fournit des informations aux SSATP sur le processus et sur les individus recommandés ou les entreprises sélectionnées. Les contrats sont ensuite signés entre la Banque mondiale et les individus ou les entreprises retenus. Bien que les contrats puissent être signés individuellement avec les facilitateurs ou les personnes-ressources, les marchés portant sur les autres services d'appui doivent être attribués à une entreprise ou un autre organisme privé agréé. Les premiers contrats seront signés avec les facilitateurs et les entreprises sélectionnés par les groupes de coordination en septembre.

Le processus de passation de marché n'a pas été facile, et il y a eu beaucoup à apprendre — en ce qui concerne tout particulièrement les règles de la Banque mondiale en la matière — tant pour les groupes de coordination que pour l'équipe du SSATP (voir Difficultés ci-après).

Examen des stratégies durant les ateliers organisés pour les participants

Un atelier a été organisé jusqu'à présent. Le Kenya a organisé son premier atelier pour évaluer sa stratégie de relance économique pour la richesse et l'emploi (IP-ERS). Dix-huit des 25 parties prenantes ont assisté à l'atelier, qui s'est tenu les 17 et 18 août à Nairobi. L'atelier a permis d'identifier les aspects pertinents de la stratégie IP-ERS, en particulier les objectifs et les priorités de réduction de la pauvreté dans le cadre de la stratégie globale, ainsi que les besoins, les objectifs et les stratégies des principaux secteurs économiques et sociaux, les groupes de population et les problèmes trans-sectoriels. Le traitement du transport (mobilité et accès, services et infrastructure) dans la stratégie a été évalué, et plusieurs conclusions et recommandations ont été formulées. Les parties prenantes tenaient à faire avancer le processus

d'examen, mais le second atelier ne peut avoir lieu avant la finalisation du processus de passation de marché. Ce délai permettra de renforcer la participation des parties prenantes au processus et de préparer les deuxième et troisième ateliers.

3.2 Difficultés rencontrées

La mise en route du processus d'examen a été plus longue qu'on ne s'y attendait, mais il faut reconnaître que l'entreprise était ambitieuse. Certains pays ont rapidement obtenu l'approbation officielle, mais elle a été plus difficile à obtenir dans d'autres pays, ce qui a obligé dans bien des cas les membres des groupes de coordination à travailler d'arrache-pied pour rédiger les projets de lettres et décrets interministériels et les acheminer par les voies officielles. Étant donné que le groupe de coordination ne pouvait être constitué avant l'obtention de l'approbation officielle, cela a retardé le démarrage des étapes préparatoires dans certains pays.

Dans bon nombre de pays, le plus difficile a été de fournir les services d'appui. L'aide financière au processus d'examen est fournie dans le cadre de contrats signés entre la Banque mondiale et les entreprises et/ou les facilitateurs locaux, sélectionnés par les groupes de coordination. C'est la première fois que le SSATP met en œuvre un processus qui est dirigé et géré par les représentants nationaux, et il s'est avéré beaucoup plus difficile qu'on ne s'y attendait de suivre les règles de la Banque mondiale en matière de passation de marché (d'autant plus qu'une règle clé a été modifiée au cours du processus). Le SSATP a envoyé une série de notes d'orientation en réponse aux demandes d'information et d'assistance, mais au lieu d'être véritablement planifiée, l'aide a été fournie au coup par coup. Certains des premiers pays à atteindre la phase de passation de marché ont connu le plus de difficultés, mais l'expérience a été très enrichissante.

L'expérience a également été fort édifiante pour le personnel du SSATP. Le manque de capacités de l'équipe du SSATP a compliqué les choses et il a parfois été difficile de répondre en temps utile aux questions et demandes de participation des pays. Étant donné que 13 pays ont participé en 2004, au lieu des huit prévus dans le programme de travail, l'équipe du SSATP a dû faire face à une charge de travail plus lourde que prévu.

Dans certains pays, le manque de capacités a retardé la mise en route du processus ; dans d'autres pays, il s'est avéré nécessaire de préciser l'objectif du processus d'examen et la façon dont il s'intègre dans les autres mesures prises.

Il n'a pas été facile dans certains pays de trouver des facilitateurs qualifiés et expérimentés. L'une des principales leçons tirées de la phase pilote est qu'il importe de recruter un excellent facilitateur capable de faciliter le processus participatif d'analyse de la réduction de la pauvreté et du transport, et habitué à utiliser les techniques de visualisation dans les ateliers participatifs.

Certains pays ont initialement recherché des individus ayant travaillé dans le secteur des transports, mais les candidats n'avaient pas les compétences voulues, et il a fallu élargir le processus de sélection afin de trouver des personnes qualifiées à l'échelon national.

Il a également été difficile de trouver des représentants de la société civile et des acteurs qui s'occupent de questions liées à la réduction de la pauvreté pour certains groupes de coordination ; d'autre part, la représentation des sexes n'est pas toujours équilibrée. S'agissant des groupes de parties prenantes, un seul a été formé à ce jour, au Kenya, mais il a été difficile d'obtenir l'entière participation des protagonistes sélectionnés. Les principaux représentants des secteurs économiques et sociaux, en particulier dans le secteur public, et certaines organisations de la société civile ne sont pas encore intervenus. Il s'agit toutefois d'un processus en cours, et la plupart des pays ont apporté des améliorations à la suite des conseils fournis par l'équipe d'appui du SSATP.

L'équipe d'appui a rencontré des difficultés, notamment pour ce qui est d'obtenir des commentaires de certains membres des groupes de coordination sur l'état d'avancement des travaux dans leur pays. D'autre part, il n'est pas facile de jouer à la fois le rôle de conseiller régional et de facilitateur local, d'autant plus que c'est la première fois que les conseillers régionaux facilitent un processus ESRPT. Même si les conseillers ont l'habitude d'animer des ateliers participatifs, le processus ESRPT est complexe et sans précédent. Leur participation en tant que facilitateurs locaux et personnes-ressources régionales est essentielle pour leur permettre de fournir des conseils appropriés aux facilitateurs dans d'autres pays.

3.3 Étapes suivantes

La réunion annuelle 2004 du SSATP, qui doit se tenir à Addis Abeba, en Éthiopie, du 25 au 29 septembre, sera une étape importante. Le processus d'examen de la stratégie pour la réduction de la pauvreté et le transport sera présenté et analysé lors de cette réunion, de même que l'état d'avancement des travaux dans les pays participants (les 13 pays participant en 2004 et les trois pays inclus dans la phase pilote). Les représentants des pays participants et l'équipe SSATP tiendront des réunions préparatoires du 25 au 29 septembre afin de dresser un bilan et de mettre au point les sessions de la réunion annuelle sur le processus ESRPT. Le processus d'examen sera présenté en séance plénière le lundi et toute la journée du mardi sera consacrée aux sessions des groupes de travail. Ces sessions permettront aux représentants des pays participants d'échanger les données de l'expérience et d'obtenir des informations en retour, et aux représentants d'autres pays et organisations de se familiariser avec le processus ESRPT et les progrès accomplis. Enfin, les sessions sur le processus d'examen seront l'occasion d'identifier les améliorations à apporter, de décrire l'appui fourni et de définir les priorités pour 2005.

Après la réunion annuelle, les pays participants continueront à mettre en œuvre le processus ESRPT (finalisation des étapes préparatoires, planification des ateliers et examen des stratégies pour le transport et la réduction de la pauvreté). Il est permis de croire que nombre de pays tireront des conclusions, feront des recommandations et formuleront des plans d'action à la lumière de ces recommandations d'ici à la fin de 2004.

Un autre rapport d'activité sera soumis à la fin du mois de novembre 2004 dans le cadre du suivi du programme de travail 2004 du SSATP.

4. ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DANS LES TROIS PAYS PILOTES

En 2003, trois pays — la Guinée, le Rwanda et la Tanzanie — ont participé à un processus d'examen pilote durant lequel l'approche et la méthode ont été testées et mises au point. Les résultats ont été présentés durant la réunion annuelle 2003 du SSATP, qui s'est tenue à Kigali au Rwanda. Ce chapitre décrit brièvement les conclusions de ces examens et les mesures prises (lorsque des informations sont disponibles).

4.1 Tanzanie

Résultats de l'examen de la stratégie²

L'analyse participative de la stratégie de réduction de la pauvreté (SRP) et de la politique de transport effectuée par la Tanzanie en 2003 avait été une « révélation » car tout le monde avait supposé que la politique nationale de transport cadrerait avec la SRP. Le processus a permis de lire d'importants documents de politique et de stratégie ensemble et d'échanger les vues et les données de l'expérience dans les différents secteurs.

La participation au groupe de travail tanzanien a été bonne, avec des représentants des ministères, du bureau de la SRP, des municipalités, de la Chambre de commerce, du syndicat des exploitants agricoles, etc. D'autres représentants, y compris du ministère de la Condition féminine, ont participé au processus pour recueillir des informations supplémentaires. Certains secteurs (santé et éducation) étaient cependant mal représentés, et malgré les efforts déployés pour accroître la participation des femmes, elles étaient encore minoritaires. Des rencontres avec les autres protagonistes ont dû être organisées en plus des trois ateliers.

L'évaluation a montré que, bien que la SRP de la Tanzanie fasse état du rôle des transports, elle porte presque exclusivement sur l'accès et l'infrastructure, principalement les routes à grande circulation et les routes rurales. La question des routes rurales est mal traitée. La mobilité et les services de transport sont pratiquement passés sous silence, et ni les moyens de transport non motorisés ni les technologies de transport rural ne sont mentionnés. Étant donné que l'élaboration de la SRP a fait appel à la consultation d'un large éventail de parties prenantes, les principales lacunes du processus de consultation sont indiquées.

² Les résultats du processus d'examen en Tanzanie ont été présentés par les représentants tanzaniens (Mizengo Pinda, Servacius Likwelile et Josephine Mwankusye) à l'atelier sur le processus d'examen pilote organisé par le SSATP en septembre 2003 en Belgique.

La politique nationale de transport (PNT), qui a été approuvée en 2002, mentionne la réduction de la pauvreté mais le traitement de cette question est limité et superficiel. La PNT a été formulée suivant une approche du sommet à la base, sans consulter l'ensemble des parties prenantes. Bien qu'il s'agisse d'un document très utile, il porte une attention insuffisante aux intérêts locaux. L'une des principales lacunes est qu'il ne traite pas des subventions à verser aux opérateurs commerciaux pour assurer l'égalité d'accès aux services de transport, des disparités régionales (corrélation entre la pauvreté et la mauvaise qualité des transports) ni de l'accès aux services sociaux. D'autre part, aucune directive n'est fournie sur l'accès aux zones agricoles.

*Mesures de suivi*³

Le Gouvernement tanzanien a entrepris l'examen de sa stratégie de réduction de la pauvreté (SRP) peu de temps après l'achèvement du processus d'examen afin de formuler sa stratégie de deuxième génération (SRP II). Contrairement au premier DSRP qui mettait l'accent sur les secteurs prioritaires, SRP II suit une approche axée sur les résultats. L'accent est donc mis sur les liens intersectoriels en vue d'atteindre les résultats visés. Trois résultats généraux en matière de réduction de la pauvreté sont identifiés et serviront à déterminer les interventions stratégiques : i) croissance et recul de la pauvreté monétaire, ii) amélioration de la qualité de la vie et du bien-être social, et iii) gouvernance et responsabilisation.

Conformément à cette nouvelle orientation de la SRP, des parties prenantes ont été identifiées pour procéder aux différentes interventions, le mandat de chacune étant clairement défini de façon à exécuter les catégories de stratégies identifiées et obtenir ainsi les résultats et les objectifs opérationnels. Le secteur des transports a joué un rôle central à cet égard, en ce qui concerne tout particulièrement le premier résultat général.

Dans le contexte du processus d'examen de la stratégie du SSATP en matière de transport et de réduction de la pauvreté, la Tanzanie a pris les mesures suivantes :

- Le Gouvernement a approuvé le processus d'examen, qui a été officiellement lancé en octobre 2003 durant la Semaine consacrée à la lutte contre la pauvreté, une manifestation annuelle qui réunit les parties prenantes pour échanger leurs vues et leurs expériences, ainsi que pour passer en revue les progrès accomplis et les problèmes soulevés par la mise en œuvre de la SRP durant l'année écoulée.
- Un groupe de travail sur les secteurs économiques (ce qui comprend le secteur des transports) a été formé et sera représenté au comité technique pour la SRP, sous la coordination du ministère des Travaux. Les services de secrétariat seront assurés par la Division chargée de l'éradication de la pauvreté au Bureau du Vice-Président, qui est le centre de coordination nationale pour la SRP.

³ Les informations sur les mesures de suivi ont été communiquées par Servacius Likwelile, directeur de la SRP, dans une note datée du 2 septembre 2004.

- Les premières démarches de recrutement d'un facilitateur ont été entamées pour assurer la liaison avec les autres acteurs dans le système de suivi de la pauvreté et élaborer une stratégie de communication. Les termes de référence du poste sont actuellement élaborés de manière à publier un avis conformément au système national de passation de marché.
- Compte tenu de l'orientation de la PRS II, il est impératif d'évaluer et de régler les problèmes de capacité au ministère du Transport et de la Communication et d'identifier les lacunes. Il importe également d'évaluer le rôle et les responsabilités des autres protagonistes, en particulier dans le secteur privé. C'est pourquoi il est prévu d'effectuer une analyse des parties prenantes dans un proche avenir. Un appui extérieur (SSATP) sera pour cela nécessaire.
- Un atelier national doit être organisé fin septembre 2004 pour examiner le projet final de SRP. Il sera précédé d'une réunion consultative avec les groupes sectoriels, y compris pour le groupe de travail sur les secteurs économiques.

4.2 Guinée ⁴

Résultats de l'examen pilote

La Guinée a également constitué un groupe de parties prenantes et organisé trois ateliers participatifs pour examiner les documents de stratégie de réduction de la pauvreté et de transport, mais en suivant un processus d'évaluation légèrement différent de celui adopté au Rwanda et en Tanzanie. Le groupe des parties prenantes a été divisé en trois sous-groupes qui ont lu et analysé les documents de politique et de stratégie avant les trois ateliers. Après l'évaluation, un petit groupe d'experts en matière de politique du transport et de stratégie de réduction de la pauvreté a fait la synthèse des conclusions et recommandations.

L'un des principaux fruits du processus suivi en Guinée a été de permettre de mieux comprendre la politique nationale de transport — y compris à ceux qui sont responsables de la mettre en œuvre — et de reconnaître que la SRP est l'élément central de la stratégie nationale, dans lequel toutes les stratégies sectorielles doivent s'intégrer. Il importe également de rendre publics les documents de politique pour permettre à tous ceux concernés de les comprendre et de leur « donner vie ».

⁴ Les informations concernant les résultats du processus d'examen pilote en Guinée sont basées sur les interventions de Mamadou Bano Sow, directeur au ministère des Transports, à l'atelier du SSATP sur le processus d'examen pilote, qui s'est tenu en Belgique, en septembre 2003, et sur la réunion de formation organisée à Yaoundé en mai 2004 par les pays francophones participant au processus d'examen en 2004. Aucune information complémentaire n'a été communiquée depuis.

Les principales recommandations concernant la formulation d'une politique de transport ancrée dans la SRP sont les suivantes :

- Engager un dialogue entre les responsables de la politique macroéconomique et les responsables des politiques sectorielles
- Réorienter et diversifier les investissements en tenant compte des possibilités de mobilisation des ressources
- Intégrer les statistiques sur la pauvreté et la parité hommes-femmes
- Faire participer les usagers à la formulation des politiques de transport
- Établir une doctrine cohérente pour le secteur routier
- Créer un observatoire des transports et un système d'information sur le réseau routier

En ce qui concerne l'actualisation de la SRP pour intégrer le transport, les principales recommandations sont les suivantes :

- Faire du DSRP le seul document de politique économique nationale et actualiser les politiques sectorielles dans le cadre de cette politique générale
- Définir des objectifs plus précis de réduction de la pauvreté, correspondant aux stratégies régionales de réduction de la pauvreté et aux stratégies sectorielles
- Établir des critères de réduction de la pauvreté et les appliquer aux analyses et prises de décision en matière d'investissements publics.

Mesures de suivi

Suite à la réunion annuelle 2003 du SSATP, un rapport de mission a été soumis au ministère des Transports et des Travaux publics et une réunion a été organisée avec une quarantaine de hauts fonctionnaires ministériels, au cours de laquelle le processus et les conclusions des études de cas ont été présentés. L'approbation du Cabinet a été obtenue afin de poursuivre cet exercice en concertation avec l'unité chargée de la SRP. Quelques semaines plus tard, tous ceux qui avaient participé au groupe de travail se sont réunis ; 15 des 25 participants originaux ont assisté à la réunion. D'autre part, le groupe central (composé des responsables de la politique de transport et de la SRP) s'est réuni à plusieurs reprises pour évaluer la méthode d'évaluation révisée et faire part de ses commentaires.

4.3 Rwanda ⁵

Résultats de l'examen pilote

Pour le processus d'examen pilote, le Rwanda a formé un groupe de travail multisectoriel composé de 18 personnes qui ont analysé les documents de stratégie nationale de réduction de la pauvreté (SRP) et les documents de stratégie de transport. Les principales analyses ont été effectuées durant trois ateliers. Malgré une excellente participation, les secteurs sociaux (santé et éducation) n'étaient pas bien représentés, de même que les femmes. Des échanges de vues ont également été organisés pour recueillir des informations complémentaires, notamment sur les secteurs et les domaines mal représentés dans le groupe de travail.

La stratégie de réduction de la pauvreté identifie le transport comme l'un des facteurs clés d'une croissance économique favorable aux pauvres, tant au niveau local que national. Sans croissance économique, la pauvreté ne peut reculer. La SRP est le fruit d'un long processus de consultation des parties prenantes, contrairement à la politique de transport, qui a été formulée à partir d'un document établi par un expert expatrié. Malgré cela, le groupe de travail a jugé nécessaire d'améliorer la SRP sur la question du transport. La politique de transport met l'accent sur l'intégration régionale, et les problèmes de transport local et de mobilité sont beaucoup moins bien traités. Des plans d'action pour le transport ont été élaborés, mais il n'existe pas de plan stratégique national pour le secteur des transports au Rwanda. L'évaluation participative des stratégies nationales pour la réduction de la pauvreté et le transport est considérée comme une première étape importante pour mettre sur pied une stratégie de transport plus globale et mieux intégrée, ancrée dans la SRP et l'initiative Vision 2020.

Mesures de suivi

Après la phase pilote, les délibérations avec les parties prenantes se sont poursuivies dans le cadre du processus d'examen. En septembre 2003, des mesures avaient été prises pour renforcer les capacités du ministère de l'Infrastructure en matière d'élaboration de politiques. Le Gouvernement du Rwanda a adopté la SRP et l'initiative Vision 2020 comme cadre de planification, et des approches sectorielles ainsi que des procédures d'examen des dépenses publiques ont été mises en place dans une série de secteurs pour formuler des politiques plus cohérentes et mieux intégrées. Étant donné que les approches sectorielles impliquent la consultation d'un large

⁵ Les informations sur les résultats du processus d'examen pilote et les mesures de suivi sont basées sur les interventions des représentants rwandais (Patrick Rugumire, Vincent Karega) à l'atelier sur le processus d'examen pilote organisé par le SSATP en Belgique, en septembre 2003. Aucune information complémentaire n'a été communiquée depuis.

éventail de parties prenantes, la participation de tous les secteurs et la prise en compte des problèmes intersectoriels, elles permettent de formuler des stratégies plus intégrées, aussi bien pour des secteurs particuliers que pour des questions plus « trans-sectorielles » comme le transport.

Le ministère de l'Infrastructure a décidé de mettre sur pied pour décembre 2003 une stratégie pour le secteur des transports ancrée dans la SRP et l'initiative Vision 2020. L'idée est d'identifier tous les protagonistes du secteur et d'organiser des consultations avec eux, puis de former une série de groupes de travail sous-sectoriels (correspondant approximativement aux éléments du SSATP et avec la participation de représentants du secteur public, du secteur privé et des ONG). Les propositions issues de ces travaux seront récapitulées dans un projet de rapport final qui sera présenté à un atelier des parties prenantes.

ANNEXE 1 : LISTE DES PERSONNES À CONTACTER

Burkina Faso	M.s Rufine BAGAGNAN RTTP coordinator Tel : +226 32 49 46 EM : ptM.burkina@yahoo.fr	
Cameroun	M. Vincent LISSOM Senior Transport Specialist Ministry of Transport PO Box 13294 Yaoundé Tel/fax : +237 222 6775 Mobile : +237 756 1606 EM : vincent_lissom@hotmail.com	
RDC	M. Victor RUTALIRA Infrastructure Cellule, Ministry of Public Works and Infrastructures Tel : +243 815 042 822 EM : vrc2005@yahoo.fr	
Côte d'Ivoire	M. Marius POKOU Rural Transport Expert CIPAST/AGEROUTE BP 2604, Abidjan 08 Tel : +225 20 32 08 23 / 20 32 13 67 Mobile : 225 05 89 04 14 EM : pokou@globeaccess.net	
Ghana	M. E A KWAKYE Director of Policy and Planning Ministry of Roads & Transport P.O. Box M.38, Accra Tel : +233 21 66 41 76 Mobile : +233 20 81 71 423 EM : eakwakye@hotmail.com	
Guinée	M. Bano SOW National Director for Land Transport EM : ssatpguinea@yahoo.fr	M. Boubacar Bhoie BARRY PRSP EM : bbhoie2barry@yahoo.fr
Kenya	M. Gabriel KIRORI Deputy Chief Economist Ministry of Transport & Communications Tel : +254 20 313 100 Mobile : +254 721 662 319 EM : gnkirori@yahoo.com	

Lesotho	M.s M C PAMA Chief Engineer Ministry of Public Works & Transport Tel : +266 223 14514 / 223 16269 Mobile : +266 5888 3609 EM : chiefengineerdr@ mopwt.gov.ls	
Malawi	M. Jephthah CHAGUNDA M.TTP Coordinator Ministry of Local Government Tel : +265 1 754 766 Fax : +265 1 753 167 Mobile : +265 88 32 092 EM : M.ttp@malawi.net	
Mali	M. Issa Hassimi DIALLO Head of Division, Studies and Planning, National Roads Département Tel : +223 222 2902 EM : issadiallo@afribone.net.ml	
Rwanda	M. Patrick RUGUMIRE Director, Ministry of Infrastructure and Com- munications T : +250 86 573 / 830 1067 F : +250 85 755 EM : prugumire@yahoo.com	
Sénégal	M. Bassirou GUISSÉ Director of Public Works / RTTP coordinator Tel : +221 821 86 02 Mobile : +221 644 48 18 EM : bassirouguisse@yahoo.fr	
Tanzanie	Dr. Servacius B. LIKWELILE Director Poverty Eradication Vice President's Office PO Box 5380 Dar es Salaam Tel : +255 22 2124108 Fax : +2555 22 2124107 EM : sblikwelile@yahoo.com	Ms Josephine MWANKUSYE Senior Social Scientist TANROADS / RTTP coordinator PO Box 11364 Dar es Salaam Tel : +255 22 215 0932 / 215 2576 EM : josephinemwanku- sye@yahoo.com

Ouganda	M. Benon KAJUNA Assistant Commissioner, Transport Regulation, Ministry of Works Tel : +256 77 418 993 EM : kajunab@yahoo.com	
Zambie	M. Baison BANDA Accountant, ROADSIP National Roads Board Tel : +260 255 660 / 250 823 Mobile : +260 97 777 746 / 95 777 746 EM : baison@nrb.org.zm	M. David ZULU Senior Transport Specialist Ministry of Communications & Transport Tel : +260 1 254 063 Mobile : +260 95 772 560 dmark2000@hotmail.com
Zimbabwe	M. Tawanda MDAWARIMA Deputy Director, Department of Roads Ministry of Transport & Communi- cations Tel : +263 470 86 75 EM : twdawarima@gta.gov.zw	

ANNEXE 2 : MEMBRES DE L'ÉQUIPE D'APPUI DU SSATP

<p>Chef du programme SSATP</p>	<p>Nigel INGS SSATP Program Manager Room J7-007 The World Bank 1818 H St NW Washington, D.C. 20433. Tel : +1-202-473-0767, Fax : +1-202-473-8038. EM : nings@worldbank.org</p>
<p>Coordonnateur régional du SSATP (Afrique occidentale)</p>	<p>Siélé SILUÉ The World Bank - Accra Office 69, Dr. Isert Road North Ridge Residential Area P.O. Box M. 27 Accra, Ghana Tel. : (233-21) 22 08 37 Ext. 3143 Fax : (233-21) 22 78 87 EM : ssilue@worldbank.org</p>
<p>Coordonnateur régional du SSATP (Afrique orientale et australe)</p>	<p>Tseggai ELIAS The World Bank Offices, Hill Park Building, Upper Hill P. O. Box 30577-00100, Nairobi, Kenya. Tel : 254-20-3226425 or 3226300; Mobile : 254/720/939019 Fax : 254-20-3226384 EM : telias@worldbank.org</p>
<p>Consultant principal chargé de la coordination</p>	<p>Mary BRAITHWAITE Tacitus sprl, Avenue du Parc de Woluwe 9 bte.10, B-1160 Brussels Tel : +32 2 502 7225 ; Fax : +32 2 502 4392 Email : marybraithwaite@yahoo.co.uk or mary@tacitusconsult.org</p>
<p>Conseiller régional (Afrique occidentale)</p>	<p>Adama MOUSSA BP 9003, Mali- Enjeu Tel : +223 221 19 06; Tel/Fax : +223 224 22 01; Mobile : +223 644 10 46 EM : adamamoussa69@yahoo.fr</p>
<p>Conseiller régional (Afrique orientale et australe)</p>	<p>Margaret OMBAI P.O. Box 438, 00517 Uhuru Gardens, Nairobi, Kenya Phone/Telefax : +254 20 605 938 EM : magombai@yahoo.com</p>