

Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne



# PROCESSUS D'ANALYSE DES STRATÉGIES DE TRANSPORT ET RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ

## Rapport d'activité

Région Afrique  
Banque mondiale

Novembre 2005





*Processus d'analyse des stratégies de  
transport et de réduction de la pauvreté  
(PRTSR)*

---

**RAPPORT D'ACTIVITÉ**

Par la consultante principale  
et  
les pays participants

Novembre 2005

## TABLE DES MATIÈRES

<b>Préface</b>	<b>2</b>
<b>1 Aperçu des progrès réalisés par les pays et résultats</b>	<b>3</b>
1.1 Le processus de PRTSR	3
1.2 Progrès réalisés jusqu'à novembre 2005	4
1.3 Soutien au processus de PRTSR	5
1.3 Conclusions préliminaires	5
1.4 Prochaines étapes	7
<b>Rapports des pays qui ont terminé leurs analyses de PRTSR:</b>	
<b>2 Cameroun</b>	<b>8</b>
<b>3 Côte d'Ivoire</b>	<b>13</b>
<b>4 Lesotho</b>	<b>19</b>
<b>5 Malawi</b>	<b>25</b>
<b>6 Mali</b>	<b>30</b>
<b>7 Sénégal</b>	<b>37</b>
<b>8 Tanzanie</b>	<b>43</b>
<b>9 Zimbabwe</b>	<b>48</b>
<b>Rapports des pays qui mettent en œuvre le processus de PRTSR:</b>	
<b>10 République démocratique du Congo</b>	<b>53</b>
<b>11 Ethiopie</b>	<b>56</b>
<b>12 Gambie</b>	<b>57</b>
<b>13 Ghana</b>	<b>58</b>
<b>14 Swaziland</b>	<b>59</b>
<b>15 Uganda</b>	<b>63</b>
<b>16 Zambie</b>	<b>65</b>
<u>Annexes</u>	
1 Contacts nationaux du PRTSR	66
2 Coordonnées de l'équipe d'appui du PRTSR	67

## PRÉFACE

Ce rapport présente un aperçu des progrès accomplis jusqu'à novembre 2005 dans les pays membres du SSATP concernant la mise en oeuvre des analyses des stratégies nationales de réduction de la pauvreté et de transports (PRTSR).

Le premier chapitre, rédigé par la consultante principale du PRTSR, résume brièvement les objectifs et les éléments du processus de PRTSR, l'appui apporté par le SSATP aux pays participants et les leçons et conclusions qui s'en dégagent.

Les chapitres suivants comportent de brefs rapports d'avancement soumis par les pays participants. Ces rapports résument l'expérience de la mise en oeuvre du processus de PRTSR et, pour les pays qui ont terminé leurs bilans, les recommandations et les actions de suivi qui en ont découlé. La plupart des pays participants au PRTSR ont soumis ces rapports.

## 1. APERCU DES PROGRES RÉALISÉS PAR LES PAYS ET RÉSULTATS

### 1.1. Le processus de PRTSR

L'objectif stratégique du Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP) pour la période 2004-2007 est d'ancrer solidement les stratégies nationales de transports dans les objectifs et stratégies nationales de réduction de la pauvreté. Pour y parvenir, un processus participatif permettant aux parties prenantes nationales d'analyser et d'adapter leurs stratégies de réduction de la pauvreté et de transport est progressivement mis en place dans les pays membres du SSATP.

Le processus d'analyse de la stratégie de réduction de la pauvreté/transport (PRTSR) tente de trouver une solution aux deux questions fondamentales suivantes :

- La stratégie nationale de réduction de la pauvreté offre-t-elle un cadre suffisamment clair pour orienter les stratégies du secteur des transports ? Si ce n'est pas le cas, quels sont les changements requis ?
- La stratégie dans 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 sont les changements nécessaires ?

Les conclusions d'une analyse PRTSR peuvent entraîner des adaptations à la stratégie de réduction de la pauvreté ou la stratégie de transport ou aux deux. Les adaptations concernent le contenu des stratégies nationales, de même que les processus de prise de décision.

La façon de procéder pour le bilan se base sur deux principes essentiels :

- la maîtrise du processus et de ses résultats par les parties prenantes nationales ;
- la participation d'un groupe représentatif de personnes de premier plan qui ont une excellente connaissance des problèmes et qui peuvent influencer les changements dans les stratégies nationales.

Le processus implique une série structurée de mesures, dont :

- l'approbation officielle et l'établissement d'un groupe de pilotage pour gérer le processus. Celui-ci se compose d'intervenants de premier plan (issus du secteur public, privé et de la société civile) dans les stratégies de transport et de réduction de la pauvreté ;
- l'engagement d'un facilitateur local et la récolte de documents utiles sur les stratégies à analyser ;
- la création, sur base d'une analyse rigoureuse des parties prenantes, d'un groupe des parties prenantes, composé de personnes influentes issues du secteur public, privé et de la société civile pour représenter les secteurs et les questions prioritaires concernant les transports et la réduction de la pauvreté ;
- l'organisation de trois ateliers participatifs lors desquels les parties prenantes analysent :
  1. la stratégie de réduction de la pauvreté et la manière dont elle aborde le transport ;
  2. la stratégie dans le secteur des transports et sa cohérence avec la stratégie de réduction de la pauvreté ;
  3. les processus et les acteurs impliqués dans la formulation de ces stratégies ;

- un accord du groupe des parties prenantes sur les conclusions et recommandations ;
- la conception et la mise en œuvre d'un plan d'action pour mettre en pratique les recommandations.

## 1.2. Progrès réalisés jusqu'à novembre 2005

### 10 pays ont terminé leur analyse des stratégies nationales

D'ici novembre 2005, 10 pays auront terminé leur analyse et identifié les actions nécessaires pour mieux coordonner la stratégie des transports avec la stratégie de réduction de la pauvreté.

- Trois pays - **la Tanzanie, la Guinée et le Rwanda** – ont terminé leur analyse des stratégies nationales pendant la phase pilote en 2003, alors que la méthode de PRTSR était encore en cours d'expérimentation et de mise au point.
- En 2004 et 2005, sept autres pays ont terminé leur analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté, en utilisant la méthode présentée dans les lignes directrices de PRTSR : **le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Lesotho, le Malawi, le Mali, le Sénégal et le Zimbabwe**.

Le Malawi, qui a terminé son bilan en décembre 2004, met actuellement en oeuvre son plan d'action et a déjà apporté des changements à sa politique de transport et aux DSRP. Les autres pays, qui ont terminé leurs bilans en 2005, finalisent actuellement les rapports et plans d'action.

Tous ces pays ont produit des rapports très intéressants et de grande qualité du processus et des conclusions de leur analyse ; ces rapports seront bientôt disponibles sur le site Web actualisé du SSATP. Qu'est-ce qui a caractérisé les progrès dans ces pays ? Un soutien officiel important, l'excellent leadership de comités de pilotage ayant une large assise, l'adhésion aux principes participatifs et l'engagement actif d'une large série de parties prenantes tout au long du processus d'analyse.

### 11 autres pays participent au processus de PRTSR

11 pays mettent actuellement en œuvre le processus de révision ou prennent des mesures préparatoires à cette fin. La **République Démocratique du Congo** a entrepris une analyse de son premier DSRP et de sa stratégie en matière de transport et terminera son analyse – des processus d'élaboration de la politique – d'ici fin 2005. Le **Swaziland** a fait des progrès importants et rapides et espère également terminer son processus de révision d'ici fin 2005, dès que les services d'appui seront en place. Le **Kenya**, qui a organisé son premier atelier en 2004, mais a ensuite rencontré des difficultés de sous-traitance, espère rétablir son groupe de parties prenantes et terminer son processus d'analyse. Sept autres pays, **le Burundi, le Cap-Vert, l'Ethiopie, la Gambie, le Ghana, le Niger, l'Ouganda et la Zambie** – ont obtenu l'approbation officielle et établi des comités de pilotage et prennent des dispositions préparatoires.

### D'autres pays ont pris des mesures préliminaires

Des premières mesures afin de sensibiliser les autorités et obtenir une aide officielle ont été prises en Angola, au Gabon, au Mozambique et au Nigeria. La participation des pays lusophones a été stimulée en juin 2005 par l'apport d'information et de soutien en portugais.

### **1.3. Soutien au processus de PRTSR**

Ce sont les pays qui alimentent principalement le processus. Les membres des comités de pilotage consacrent un temps considérable tout au long du processus et les parties prenantes pendant les ateliers. Le SSATP apporte son soutien de la manière suivante :

Une aide financière : Un budget restreint est réservé à chaque pays pour la préparation du processus de révision, l'engagement d'un facilitateur et l'organisation et le compte rendu des réunions et des ateliers. Le financement du PRTSR provient actuellement de : la Commission européenne, la Banque mondiale, Sida, NORAD, DANIDA, Development Cooperation Ireland et la Banque islamique de développement.

Documents : Les "Lignes directrices de PRTSR", qui ciblent les membres du Groupe des parties prenantes et du Comité de pilotage, sont à présent disponibles en anglais, français et portugais. Elles ont été complétées par une "Boîte à outils des facilitateurs", également disponible en trois langues, qui contient des programmes modèles d'atelier et des conseils sur la programmation et la facilitation des ateliers participatifs. Des notes de conseils sur la manière d'engager les services de facilitation et d'appui, y compris un projet de mandat, ont également été produites et diffusées.

L'assistance technique : Une équipe de 6 consultants prodiguent des conseils sur le processus de PRTSR et la méthodologie. 5 consultants régionaux donnent des conseils aux Comités de pilotage nationaux et aux facilitateurs – deux pour les pays francophones et deux pour les pays anglophones, un pour les pays lusophones. Un consultant principal supervise le processus. L'équipe de gestion du programme du SSATP prodigue des conseils aux Comités de pilotage nationaux sur la manière d'engager les services d'appui ; elle dirige également la sous-traitance des facilitateurs et l'aide logistique.

Formation : Trois ateliers de formation ont eu lieu pour les membres du Comité de pilotage et les facilitateurs à Nairobi (en mai 2004 et juillet 2005) et à Yaoundé (en mai 2004). Dans certains cas, des ateliers de formation individuelle ont été organisés (au Mali en 2004, au Cap-Vert en octobre 2005). D'autres formations pour les nouveaux pays qui adhèrent au processus sont prévues.

### **1.4. Conclusions préliminaires**

#### Le processus de PRTSR

L'approche du PRTSR prévoit une série de principes très performants et une méthodologie pour impliquer les parties prenantes et entamer le bilan des stratégies nationales. Les pays qui ont terminé les ateliers apprécient la rigueur des mesures systématiques et des cadres analytiques. Toutefois, la méthode est innovante et éprouvante et requiert une approche ouverte au dialogue intersectoriel et à la participation des parties prenantes, une très bonne explication du processus et de la méthode aux parties prenantes et l'engagement de facilitateurs ayant une solide expérience des ateliers participatifs.



Les bons exemples de la mise en œuvre des PRTSR se caractérisent par : un soutien de haut niveau à l'analyse des stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté ; un Comité de pilotage restreint mais solide, ayant un leadership dynamique et une vision stratégique ; l'établissement d'un Groupe des parties prenantes à large base, composé des personnes influentes et bien informées ; la compréhension et l'acceptation de la participation intersectorielle et des principes participatifs ; l'engagement d'un excellent facilitateur et une ouverture aux conseils de l'équipe d'assistance technique.

Établir une base saine pour faire fonctionner le processus de révision a été difficile dans certains pays, malgré la formation et les conseils prodigués. Les raisons sont apparemment les suivantes : un engagement insuffisant au niveau le plus élevé ; un Comité de pilotage trop large ou composé de façon inadéquate pour bien fonctionner ; une résistance à la participation d'acteurs ne faisant pas partie du secteur des transports et à une participation intersectorielle à part entière et un manque de ressources de démarrage. La participation des autorités nationales de haut niveau, responsables des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté est un facteur essentiel pour résoudre les autres difficultés.

Comprendre l'importance de Comités de pilotage bien constitués et équilibrés, et leur fonctionnement comme groupes intersectoriels et non comme la priorité du ministère en charge, a été difficile et le reste dans certains pays. La reconnaissance par les professionnels du secteur des transports publics des contributions légitimes et des rôles des autres acteurs sectoriels et de la société civile est nécessaire pour le succès du processus de PRTSR.

Une difficulté majeure rencontrée par tous les pays et par l'équipe de gestion du SSATP est de gérer le processus de sélection et d'engagement des facilitateurs et des services d'appui locaux. Les changements de règlement concernant l'engagement à la Banque mondiale ont été un problème au départ, qui a été résolu mi-2005 par un accord portant sur la simplification des procédures. Cependant, le temps écoulé entre la sélection d'un consultant local et la signature de son contrat est souvent beaucoup plus long que prévu, ce qui a créé des difficultés pour la programmation des tâches et des ateliers en temps utiles. Parfois, une incapacité à suivre les procédures de sélection convenues et à fournir les informations nécessaires a également provoqué des retards et du travail supplémentaire, tant pour les pays que pour l'équipe de soutien. En outre, dans plusieurs cas, les sous-traitants ont dû supporter le prix total des ateliers avant la réception du paiement, et les parties prenantes ont participé à des ateliers alors que les frais n'étaient pas immédiatement pris en charge. Il faut plus de réalisme concernant les délais nécessaires et une meilleure communication entre les pays et l'équipe de gestion du SSATP concernant les règles et les procédures à suivre.

### Résultats du PRTSR

Les bilans de PRTSR comportent les résultats suivants :

- Une bien meilleure compréhension des politiques et des stratégies nationales par les personnes de premier plan intervenant dans leur formulation et mise en œuvre ;
- L'établissement de liens informels et de réseaux entre les principaux acteurs des différents secteurs ;
- Des propositions d'adaptation des stratégies nationales, tant de réduction de la pauvreté que de transport, pour établir des cadres plus solides et cohérents afin d'ancrer les stratégies de transport dans la réduction de la pauvreté ;

- L'identification des mécanismes nécessaires pour le dialogue intersectoriel - intra-institutionnel et inter-institutionnel – concernant les transports et la réduction de la pauvreté.

Les rapports nationaux des ateliers et des conclusions et recommandations sont produits par les pays, et seront insérés sur le site Web du SSATP.

Une première analyse des résultats sera effectuée par les pays participant au PRTSR lors des réunions préparatoires à Bamako, et sera présentée lors de la session plénière à la réunion annuelle de 2005.

### **1.5. Prochaines étapes**

Suivi et participation des nouveaux pays: le processus d'analyse ne se termine pas avec la publication du rapport final et un accord sur le plan d'action, mais continue avec le suivi de la mise en œuvre des recommandations et actions. D'ici fin 2007, tous les pays membres du SSATP devraient avoir entrepris un processus de PRTSR et mis en œuvre les recommandations.

Soutien des donateurs: A leur réunion qui a eu lieu à Bruxelles en juin 2005, les bailleurs de fonds de l'UE ont convenu de s'engager totalement dans la mise en œuvre des plans d'action pays par pays, en veillant à ce que leurs stratégies d'assistance tiennent pleinement compte des résultats de la révision des PRTSR. Aucune information n'est actuellement disponible sur les actions de suivi prévues par les donateurs.

Échange d'expériences: De nombreux pays ont exprimé leur intérêt pour le partage des expériences et l'apprentissage mutuel. Les bonnes pratiques sont déjà partagées avec les pays participants (par ex. le Comité de pilotage du Swaziland, les analyses des parties prenantes effectuées au Kenya, au Mali et au Sénégal et les rapports finaux de la Côte d'Ivoire et du Malawi). Bien d'autres mesures peuvent être prises à l'avenir.

Diffusion à un public plus large: la diffusion de certaines informations sur le PRTSR a déjà commencé, par exemple au groupe de travail OCDE-CAD sur la pauvreté. D'autres mesures pour promouvoir le PRTSR et ses résultats seront prises.

## 2. CAMEROUN

### 2.1. Lancement et sujet de l'analyse PRTSR

L'analyse stratégie transport/réduction de la pauvreté a démarré le 18 novembre 2004 suite à la signature par le Ministre des Transports de la Décision N° 01129/D/MINT/SG/DEPP du 18 Novembre 2004 portant désignation des membres du Comité de Pilotage chargés de l'Analyse stratégie transport/réduction de la pauvreté.

### 2.2. Principaux documents analysés

- 1) DSRP
- 2) L'élaboration de la Stratégie Sectorielle des Transports : Diagnostic
- 3) L'élaboration de la Stratégie Sectorielle des Transports : Rapport
- 4) Le Programme Sectoriel des Transports (1990)
- 5) Ministère des transports, division des études, « document programme du programme de transport en milieu rural », PRODOC, Rapport final, Juillet 2002.

### 2.3. Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage est composé de la manière suivante :

- Un représentant du Ministère des Transports ;
- Un représentant du Ministère de l'Economie et Finances ;
- Un représentant du Ministère des Travaux Publics
- Un représentant de la Société Civile ;
- Un représentant du secteur Privé.

Le Comité de Pilotage s'est réuni 18 fois depuis le lancement du processus. Ces réunions ont porté sur la compréhension et la maîtrise des « directives », analyse des parties prenantes, préparation/évaluation des ateliers, validation des travaux d'atelier, élaboration du plan d'action. Le mode de fonctionnement du Comité de Pilotage est simple : il dispose d'un président et d'un rapporteur. Il a bénéficié de l'assistance du facilitateur. Toutes les décisions sont prises par consensus.

### 2.4. Groupe de parties prenantes

Le processus d'analyse suivi au Cameroun a regroupé 19 parties prenantes équitablement réparties ainsi qu'il suit : Public (06), Privé (06), Société Civile (07). Par ailleurs, certaines personnes ressources ont été invitées : le maire de Mbalmayo, le responsable du guichet unique de Douala, le conseiller des politiques du SSATP à Yaoundé, le responsable des questions de pauvreté de la Banque Mondiale à Yaoundé, un responsable du ministère des transports.

La principale faiblesse en terme de participation a été l'absence de deux membres du comité de pilotage pendant le premier atelier et d'un des deux pendant les ateliers.

## 2.5. Méthodologie

La facilitation et la logistique ont été assurées par l'Institut Supérieur de Management Public (ISMP). L'équipe mise à disposition par le Consultant (ISMP) était composée d'une facilitatrice, d'un logisticien et d'une secrétaire.

Le processus d'analyse a été réalisé en trois ateliers : atelier 1 (29 et 30 septembre 2005) ; atelier 2 (3 et 4 octobre 2005) ; atelier 3 (6,7, 8 et 18 octobre 2005).

Forces de la méthodologie : processus bien détaillé et bien séquencé. Par ailleurs, la révision de l'analyse des parties prenantes avec l'appui du consultant régional a permis d'avoir un GPP équilibré et composé des personnes d'un niveau élevé dans les hiérarchies des organisations ciblées. Le GPP, par son enthousiasme et son engagement pour la problématique traitée a facilité les travaux des ateliers.

Difficultés rencontrées : Trois principales difficultés:

- Les modifications successives des membres du comité de pilotage ont ralenti le travail ;
- Les ateliers 2, prévu pour 2 jours auraient nécessité 3 jours ; de même l'atelier 3, prévu pour 3 jours a finalement duré 4 jours. Les contraintes de temps compte tenu de l'ampleur du travail sont à prendre en considération.
- A l'absence de la stratégie sectorielle des transports, l'analyse a porté sur trois documents complémentaires. Ce fait a entraîné des journées de travail qui s'achevaient à plus de 21 heures.

Solution adoptée : Les ateliers réalisés en résidence ont permis d'avoir la disponibilité des membres. En effet, les membres du GPP étaient loin des sollicitations professionnelles et pouvaient s'investir même au-delà des horaires normaux de travail.

## 2.6. Les principaux résultats

### 2.6.1 Résultats principaux concernant les questions de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté

*Comment sont actuellement traitées les questions de transports ?*

1. Les objectifs du secteur des transports ne sont pas mentionnés dans le DSRP.
2. Absence d'un système pour assurer la sécurité des passagers et des biens.
3. Absence dans le DSRP des préoccupations de développement des voies de communication reliant les zones rurales aux formations sanitaires.
4. Absence de l'encouragement du développement des moyens de transport en commun peu coûteux et confortables en zone rurale.
5. Absence dans le DSRP de la promotion de l'acquisition des moyens intermédiaires de transport.
6. Absence du renforcement des équipements de sécurisation routière.
7. Le DSRP ne prévoit pas d'encourager le partenariat public/privé/société civile pour le développement des infrastructures de transport.
8. L'amélioration des conditions de circulation.

## 2.6.2 Résultats principaux concernant l'intégration de la dimension de réduction de la pauvreté dans la/les stratégie/s de transports

*Contribution actuelle de la stratégie de transport à la réduction de la pauvreté ?*

- Les questions liées au transport maritime sont très bien développées.
- Il n'existe pas d'incohérence entre les objectifs du DSRP et les objectifs de la stratégie des transports<sup>1</sup>.
- Les préoccupations des secteurs économiques prioritaires sont prises en compte dans la stratégie des transports.
- La stratégie des transports répond aux objectifs et aux besoins des secteurs sociaux prioritaires dans la mesure où elle facilite l'accessibilité et la mobilité à moindre coût et à choix multiple.
- Il existe une cohérence entre les enjeux du DSRP et la stratégie de transport en ce qui concerne : la réhabilitation des infrastructures de transport, le désenclavement des quartiers mal desservis, la libéralisation du secteur transport.
- Les actions prioritaires qui pourraient aider à réduire la pauvreté, non prises en compte par la stratégie de transport concernent : la promotion et la réglementation du transport en milieu urbain ; Transport en commun; Motos taxis; la réglementation spécifique aux groupes défavorisés en matière de transport.
- Les besoins prioritaires des groupes sociaux non pris en compte sont : Qualité de transport (infrastructures, services) ; Spécificités des services de transport selon les cibles visées ; L'implication des acteurs sectoriels s'agissant des éventuels appuis du MINT en leur faveur (sommiers, transporteurs routiers).

## 2.6.3 Résultats principaux concernant les processus de décisions pour ancrer la stratégie de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté

*Dans quelle mesure les parties prenantes participent-elles à l'élaboration et à la mise en œuvre des stratégies ?*

- Les secteurs économiques clés, les secteurs sociaux et les groupes défavorisés ne participent pas à l'élaboration et la mise en œuvre de la politique des transports.
- L'on observe une forte représentation du secteur public dans son volet transport et quelques acteurs des questions transversales. Il n'y a que le secteur public qui est consulté dans la prise de décision.

Pour le DSRP, en plus toutes les parties prenantes font partie du comité technique de suivi et d'évaluation des activités du DSRP, les populations ont été consultées (par voie d'entretien et de documentation), mais pas de façon spécifiques sur les questions de transports.

## 2.7. Recommandations et Actions

### 2.7.1 Recommandations principales pour ancrer la stratégie de transports dans la stratégie de réduction de la pauvreté

#### • **STRATÉGIE DE RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ ET TRANSPORT**

1. Introduire l'objectif suivant du secteur des transports dans le DSRP : assurer l'accessibilité et la mobilité des personnes et des biens.

---

<sup>1</sup> Il faut préciser ici que la partie transport du DSRP a été élaborée sur la base du document programme sectoriel des transports (1990)

2. créer et améliorer la signalisation routière, renforcer la prévention et la sécurité routières.
3. Mettre en place un service de transport scolaire (Bus) pour faciliter, l'accès aux formations sanitaires, aux écoles en milieu rural ; la mobilité des enfants, étudiants, enseignants et autres fonctionnaires.
4. Développer et promouvoir les équipes d'intervention rapide en cas d'accident.
5. Résoudre le problème des coûts de transport élevés.
6. Ouvrir les voies de desserte pour le transport (bord –champ).
7. Encourager la promotion des infrastructures et de services des transports pour la création d'emplois.
8. Etendre le réseau ferroviaire national et augmenter la capacité des services de transport par voies ferrées.
9. Améliorer le cadre législatif et réglementaire des transports.
10. Former les conducteurs au secourisme (développer le SAMU).
11. Instituer un bilan systématique de santé aux conducteurs (état mental et physique, abus des drogues...), alcool-test.

- ***POLITIQUES/STRATÉGIES DE TRANSPORTS ET RÉDUCTION DE LA PAUVRETÉ***

1. Elaborer la stratégie sectorielle des transports qui tienne compte de toutes les composantes du secteur
2. Intégration du secteur des transports dans les O.M.D
3. Alléger la fiscalité routière
4. Assurer la professionnalisation du PME du secteur des transports, promouvoir la formation et le recyclage des promoteurs des PME dans le secteur des transports
5. Renforcer les actions de la prévention et la sécurité routières
6. Prévoir la réalisation d'une enquête origine/destination pour une bonne planification des transports
7. Promouvoir des moyens de transport intermédiaires (MIT) adaptés aux zones écologiques
8. Réglementation du transport par moto-taxi dans les centres urbains et ruraux
9. Installation des casernes des pompiers le long des grands axes
10. Améliorer la banque de données sur le transport, Création d'un observatoire national des transports
11. Favoriser et étendre un cadre de concertation pour la facilitation du transport inter-Etats (sous-région)
12. Promouvoir des moyens de transport sécurisant pour le transport des produits dangereux
13. Développer un système de transport adapté à l'évacuation des produits miniers hautement toxiques
14. Réhabiliter toutes les stations météorologiques nationales.

- ***PROCESSUS D'ÉLABORATION DES POLITIQUES***

1. Rendre le groupe des parties prenantes opérationnel et les impliquer à toutes les étapes du processus d'élaboration et de prise de décision de la stratégie de réduction de la pauvreté, en y ajoutant tous les partenaires au développement et tous les autres intervenants du secteur des transports.
2. Impliquer l'ensemble des parties prenantes à la révision et à la mise en œuvre de la stratégie sectorielle des transports.
3. Définir un cadre de concertation entre le MINT et les autres administrations partenaires.

## 2.7.2 Actions pour mettre en oeuvre les recommandations (déjà mises en oeuvre, futures)

Objectifs <sup>2</sup>	Mises en oeuvre	En cours	A initier
1. Améliorer la partie transport du DSRP			*
2. Elaborer la stratégie sectorielle des transports			*
3. Réhabiliter les plates formes et infrastructures de transport			*
4. Construire les infrastructures de transport	*	*	*
5. Maintenir le bon état fonctionnel des équipements et infrastructures de transport		*	*
6. Développer les moyens et services adéquats au milieu rural		*	*
7. Renforcer les capacités d'intervention du secteur des transports		*	*
8. Améliorer la bonne gouvernance dans le secteur des transports			*

<sup>2</sup> Les objectifs qui mentionnent plusieurs réponses, indiquent que certaines actions sont mises en oeuvre, d'autres en cours et d'autres encore sont à initier.

### 3. CÔTE D'IVOIRE

#### 3.1. Lancement et sujet de l'analyse PRTSR

La mise en œuvre du processus PRTSR au niveau de la Côte d'Ivoire, a démarré par la participation d'une délégation ivoirienne les 17, 18 et 19 mai 2004 à Yaoundé, au Cameroun, à un atelier régional de formation et d'information organisé par le SSATP sur la conduite de ce processus suivant les Directives préétablies. Dès lors, un Arrêté interministériel portant création d'un Comité de Pilotage pour l'analyse des politiques et stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté a été signé le 11 août 2004 sous le N° 0244 par trois (3) Ministres à savoir, le Ministre d'Etat, Ministre des Transports assurant la tutelle du processus d'analyse, le Ministre d'Etat, Ministre des Infrastructures Economiques et, le Ministre du Plan et du Développement. Sur cette base, un second arrêté intitulé, Arrêté ministériel portant nomination des Membres du Comité de Pilotage pour l'analyse des politiques et stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté a été signé uniquement par le Ministre d'Etat, Ministre des Transports le 17 août 2004 sous le N° 0252 MEMT/CAB sur proposition des Ministres précités.

Le Comité de Pilotage ainsi constitué, a été officiellement installé par le Ministre d'Etat, Ministre des Transports, le 23 août 2004 marquant par ce fait, le lancement officiel du processus PRTSR en Côte d'Ivoire.

#### 3.2. Principaux documents analysés

Les documents principaux analysés sont :

1. Le Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté (DSRP) version de septembre 2002 ;
2. Les Facilités pour la Réduction de la Pauvreté et la Croissance (FRPC) (août 2000) ;
3. Déclaration de politique générale dans le secteur des transports (1998) ;
4. Ordonnance N° 2000-67 du 9 Février 2000 déterminant les principes fondamentaux du régime des transports terrestres ;
5. Le recueil de textes clés liés à la réforme institutionnelle du secteur de l'entretien routier (2001) ;
6. Les allocations budgétaires des transports et infrastructures (de 1999 à 2004).

#### 3.3. Le Comité de Pilotage

Le Comité de Pilotage de Côte d'Ivoire est constitué de cinq représentants comme suit :

- 1 du Ministre d'Etat, Ministre des Transports, assurant la Présidence du Comité ;
- 1 du Ministre d'Etat, Ministre des Infrastructures Economiques, assurant le Secrétariat Général du Comité ;
- 1 du Ministère du Plan et du Développement en l'occurrence, le coordonnateur de la Cellule de Lutte Contre la Pauvreté ;
- 1 de la société civile ;



- 1 du secteur privé.

Le comité de pilotage tient hebdomadairement selon les urgences, une réunion de travail destinée à coordonner et orienter les activités du processus. A ce jour, environ 15 réunions de travail hebdomadaires ont été tenues hors mis les travaux d'atelier. Deux de ces réunions de travail ont été élargies à l'ensemble des parties prenantes comme suit :

- ✓ La première a été une prise de contact avec le Groupe des Parties Prenantes (GPP) sous la présidence du Ministre d'Etat, Ministre des Transports ;
- ✓ Et la seconde a été une réunion de validation du rapport final du processus d'analyse sous la direction du président du Comité de Pilotage.

### 3.4. Le Groupe de Parties Prenantes (GPP)

Le GPP élargi au Comité de Pilotage est composé de 23 acteurs dont 10 émanent du secteur public, 7 de la société civile et 6 du secteur privé. En terme de genre on note une faible représentativité des femmes au niveau du GPP. Seulement 6 femmes sur les 23 acteurs identifiés dont une appartenant au Comité de Pilotage.

Tous les acteurs identifiés pour la constitution du GPP, ont répondu présents lors des différents travaux d'ateliers.

### 3.5. Les ateliers et la méthodologie

Trois ateliers ont été organisés conformément au programme ci-dessous :

- **Atelier N°1** : Analyse de la stratégie de réduction de la pauvreté. Dates : les 11 et 12 mai 2005; Lieu : Hôtel IBIS Abidjan – Plateau.
- **Atelier N°2** : Analyse des politiques et stratégies nationales de transport : Dates : les 18, 19 et 20 mai 2005; Lieu : Conseil Economique et Social Abidjan (Plateau).
- **Atelier N°3** : Analyse du processus d'élaboration des politiques et stratégies puis, élaboration d'un plan d'actions pour une orientation de la réforme des politiques et stratégies de transport et de réduction de la pauvreté. Dates : les 26 et 27 mai 2005; Lieu : Conseil Economique et Social Abidjan (Plateau).

La méthodologie de travail basée sur l'utilisation des techniques de visualisation a permis de focaliser au maximum l'attention des participants sur les résultats à atteindre mais aussi, de faciliter et d'accélérer le reporting des travaux des différents ateliers.

Cette approche méthodologique dans la conduite des travaux d'atelier nécessite une excellente facilitation et surtout une très bonne connaissance des Directives par le facilitateur et l'ensemble des acteurs du GPP.

### 3.6. Principales difficultés rencontrées, et solutions trouvées

Les principales difficultés rencontrées dans la conduite du processus ont concerné :

1. La représentativité des femmes au niveau du GPP. Toutes les structures identifiées pour la constitution du GPP avaient proposé des hommes pour les représenter. Pour palier cette

difficulté, le Comité de Pilotage a par moment invité directement des femmes pour représenter certaines des structures sélectionnées.

2. La compréhension des Directives. Tous les acteurs du GPP n'avaient pas le même niveau de compréhension des Directives malgré les explications apportées par le Comité de Pilotage. A ce niveau, les appuis apportés par le facilitateur Régional et M. Siélé Silué de la Banque Mondiale lors des deux premiers ateliers ont permis de lever la majeure partie des difficultés rencontrées.
3. Les acteurs du GPP étant d'origines diverses, une grande partie d'entre eux n'était pas suffisamment informée des différentes stratégies et politiques à analyser. Pour remédier à cette difficulté, le Comité de Pilotage a dû faire appel, à chaque atelier, à des experts pour présenter de brefs exposés d'une part sur la stratégie de réduction de la pauvreté et d'autre part sur la politique des transports. Les interventions de ces Experts initialement imprévues ont été faites de manière bénévole.

### **3.7. Les principaux résultats du processus PRTSR en Côte d'Ivoire**

Plusieurs conclusions liées globalement à des insuffisances relevées au niveau de l'ancrage de la stratégie de transports dans la stratégie de réduction de la pauvreté ont été tirées de l'analyse des différents documents par les participants aux ateliers (Cf. Rapport final du processus PRTSR-CI). Cependant, pour les besoins du présent rapport, nous n'avons relevé que quelques unes de ces conclusions.

#### **3.7.1 Principales conclusions tirées de l'analyse des questions de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

- *Au niveau des services et infrastructures de transport*
  1. Les liens entre la réduction de la pauvreté et le développement des services et infrastructures de transport n'ont pas été suffisamment mis en exergue.
  2. Les questions de services de transport ont été insuffisamment développées par rapport aux questions des infrastructures.
- *Au niveau des coûts de transport et leurs implications sectorielles*
  3. Le document n'aborde pas suffisamment la question des coûts des transports et de leurs implications sectorielles.
- *Au niveau de la vision des transports par rapport aux besoins des populations*
  4. Certains besoins de mobilité des populations ne sont pas en adéquation avec la politique des transports telle que décrite dans le DSRP.
- *Au niveau du transport et de l'éducation*
  5. Le lien entre le transport et l'éducation n'apparaît pas clairement.
- *Au niveau de la prise en compte du genre dans le secteur des transports*
  6. L'analyse des implications du transport dans les activités de reproduction et de production des femmes n'est pas suffisamment abordée dans le document.

#### **3.7.2 Principales conclusions tirées de l'analyse de l'intégration de la dimension de réduction de la pauvreté dans la stratégie des transports**

- *Concernant la sécurité routière*
  1. La sécurité routière n'a pas été traitée comme un objectif clé de la politique des transports.
- *Concernant la gestion des infrastructures de transport*

3. Le problème de la surveillance des infrastructures de transport n'est pas traité dans la stratégie de transport.
- *Concernant les groupes cibles prioritaires*
  4. La stratégie de transport ne prévoit pas d'actions particulières pour améliorer la mobilité des groupes cibles notamment les femmes, les enfants, les handicapé(e)s, les personnes vivant avec le VIH/SIDA, les personnes âgées etc.
- *Concernant le transport en milieu rural*
  5. Les problèmes des services et infrastructures de transport en milieu rural ont été insuffisamment pris en compte aussi bien dans le DSRP et que dans la stratégie des transports.
- *Concernant les secteurs sociaux prioritaires*
  6. Les différents documents de politique des transports ne font pas suffisamment le diagnostic des besoins en matière de transport des secteurs sociaux prioritaires pour en relever les faiblesses avant de proposer des actions correctives.
- *Concernant les secteurs économiques prioritaires*
  7. Les objectifs de la politique des transports sont d'ordres généraux et non spécifiques aux secteurs économiques prioritaires.
  8. Les différents documents de politique des transports ne font pas suffisamment le diagnostic des besoins en matière de transport de certains secteurs économiques prioritaires tels que (l'agriculture, les mines, l'énergie, etc.) pour en relever les faiblesses avant de proposer des actions correctives.
- *Concernant le transport fluvio-lagunaire*
  9. La politique des transports ne propose pas de stratégie de développement du transport fluvio-lagunaire.

### 3.7.3 Principales conclusions tirées de l'analyse du processus d'élaboration des politiques et des stratégies

Concernant le mode d'élaboration des politiques et stratégies de transports :

Les secteurs dont les intérêts sont bien représentés dans les débats lors de la formulation des stratégies de transports :

- a) Secteur économique : Infrastructures, Transport, Economies et Finances ;
- b) Secteurs sociaux : VIH-SIDA ;
- c) Groupes cibles : Personnes vivant avec le VIH-SIDA, professionnelles du sexe, migrant(e)s, Agent de sécurité, etc.

Il faut noter que ces groupes cibles ont été représentés par rapport à l'élaboration du plan d'actions de lutte contre le VIH-SIDA dans le secteur des transports.

Les secteurs les moins bien représentés aussi bien au niveau public, privé qu'au niveau de la société civile :

- a) Secteur économique : Agriculture, eau potable, forêts, mine, énergie, hydrocarbure, environnement, habitat ;
- b) Secteurs sociaux : Education, santé, cadre de vie, justice, sécurité sociale ;
- c) Tous les groupes cibles prioritaires.

Les organisations qui pourraient mieux représenter les secteurs ou groupes moins bien représentés dans l'élaboration de la stratégie des transports sont les suivants : Ministères de tutelle ; Organisations professionnelles ; Société civile ; Secteurs et groupes sociaux non pris en compte.

Mécanismes existants et visant à mieux intégrer les stratégies des transports dans le DSRP :

- Existence d'un point focal DSRP au niveau des ministères techniques : Transport et Infrastructures ;
- Existence de représentants des ministères de transport et infrastructures au sein du Comité de Pilotage DSRP ;
- Existence d'un groupe consultatif DSRP.

Concernant le mode d'élaboration des politiques et stratégies de réduction de la pauvreté :

Traitement des questions de transport dans le processus d'élaboration du DSRP :

- Les questions de transport ont été traitées de façon sectorielle ;
- La plupart des actrices et acteurs ont été associé(e)s de façon participative aussi bien dans la consultation que dans l'élaboration.

Représentant des acteurs des questions de transport dans l'élaboration du DSRP :

- Les ministères techniques clés (Infrastructures et Transports) et tous les acteurs et actrices identifiés ci-dessus aussi bien dans les secteurs public, privé que dans la société civile.

Amélioration possible du processus d'élaboration du DSRP :

- Traiter les questions de transport de façon transversale pour que chaque secteur d'activité exprime ses besoins et propose des actions.

### **3.8. Recommandations et Actions**

Recommandations principales pour la révision du DSRP :

1. Prendre en compte la dimension transversale des transports : Mettre en place un comité de pilotage intersectoriel pour l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi-évaluation des politiques et stratégies de transport ; Créer une coordination nationale du SSATP, pour appuyer les différentes initiatives de formulation des politiques des transports et d'intégration de ces politiques dans le DSRP; Amener l'ensemble des parties prenantes à exprimer leurs besoins en transport dans le cadre de la révision du DSRP ;
2. Adapter les objectifs du DSRP aux Objectifs du Millénaire pour le Développement : Réviser les objectifs du DSRP ;
3. Traiter séparément les questions d'infrastructures et les questions de services de transports ;
4. Intégrer la politique des transports révisée dans le DSRP;
5. Prendre en compte les recommandations du séminaire d'analyse Transport/Pauvreté – réviser le volet transport du DSRP.

Recommandations des améliorations à apporter aux politiques et stratégies de transport :

Elaborer un document cohérent et complet de politique des transports qui permette de :

- Affirmer la notion de transport comme un droit humain susceptible d'assurer la mobilité de toutes/tous ;
- Promouvoir le transport comme moyen d'intégration sociale et régionale ;
- Définir une stratégie nationale de transport rural ;
- Prendre en compte les transports urbains et interurbains sur l'ensemble du territoire ;
- Prendre en compte tous les modes de transport (routier, fluvio-lagunaire, aérien, ferroviaire) sur toute l'étendue du territoire et assurer leur interconnexion.
- Orienter les politiques de transport vers le bien-être des groupes cibles ;
- Prendre en compte les questions transversales (Gouvernance, parité homme/femme, environnement, etc.).

Activités à mener :

- Mettre en place un comité de pilotage intersectoriel pour l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi-évaluation des politiques et stratégies de transport
- Créer une coordination nationale du SSATP, pour appuyer les différentes initiatives de formulation de politique des transports et d'intégration de ces politiques dans le DSRP
- Impliquer l'ensemble des parties prenantes (secteurs économiques prioritaires, secteurs sociaux prioritaires, groupes cibles prioritaires, etc.) aussi bien au niveau du secteur privé que de la société civile, de sorte à les amener à exprimer leurs besoins en transport
- Faire le diagnostic de tous les secteurs économiques et sociaux prioritaires
- Prendre en compte les recommandations du séminaire d'analyse Transport/pauvreté.

## 4. LESOTHO

### 4.1. Lancement et sujet de l'analyse PRTSR au Lesotho

Le ministère des travaux publics et des transports (MTPT) et le ministère des finances et de la planification du développement (MFPD) sont responsables respectivement de l'élaboration de la politique de transport et de la stratégie de réduction de la pauvreté (SRP). Cette dernière a été achevée et approuvée par le gouvernement tandis que la politique de transport est encore en projet. Le processus de PRTSR a été lancé en septembre 2004 après la formation à la PRSTSR organisée au Kenya. Les fonctionnaires du ministère des finances et des transports qui avaient suivi la formation ont demandé l'approbation du processus d'analyse. Après avoir consulté les ministères concernés, le secrétaire principal du ministère des travaux publics a approuvé officiellement le processus de bilan et établi un Comité de pilotage multisectoriel pour guider le processus.

Le Comité de pilotage a dressé la liste des documents à passer en revue. Les principaux documents sont les suivants : Draft Integrated Transport Policy (2005) {projet de politique de transport intégré}, Poverty Reduction Strategy (2004/2005 – 2006/2007) {stratégie de réduction de la pauvreté, National Vision for Lesotho-2020 (May 2004) {Vision nationale pour le Lesotho}, et Lesotho Road/Transport Infrastructure Network (2003) {Infrastructure du réseau de transport/routier du Lesotho}.

### 4.2. Le Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des membres suivants :

- i) le directeur de la planification du ministère des travaux publics et des transports (MTPT);
- ii) le chef du département ingénierie du réseau routier rural au sein du MTPT;
- iii) le chef de la planification économique, membre du groupe technique SRP responsable de la formulation de la SRP au sein du ministère des finances et de la planification du développement;
- iv) le directeur exécutif du conseil des organisations non gouvernementales du Lesotho;
- v) le directeur des affaires juridiques et du transport dans le secteur privé.

Le Comité de pilotage (CP) était essentiellement chargé d'assurer le financement du processus d'analyse, et de préparer le projet du programme d'analyse. Parallèlement, le CP a lancé le processus de passation de marché relatif au prestataire de services qui devait mettre à disposition un facilitateur et une personne ressource. Le CP a adapté les paramètres du processus d'analyse SSATP pour satisfaire les besoins du Lesotho et préparé l'appel à propositions aux fins de l'engagement du prestataire de service, conformément aux lignes directrices en matière de marchés publics établies par la Banque mondiale. Le bureau du secrétaire principal a envoyé l'appel à propositions à quatre entreprises de conseils et ce, conformément aux règles établies par le gouvernement. L'évaluation a été réalisée selon les lignes directrices du SSATP.

L'entreprise qui avait été recommandée possédait un excellent facilitateur mais pas de personne ressource. Le CP a invité le prestataire de services à engager une personne ressource possédant les

compétences requises. Au lancement du processus et dans les mois qui ont suivi, le CP s'est réuni sur une base hebdomadaire et les réunions ont progressivement été espacées pour finalement se tenir sur une base bimensuelle durant la phase de passation du marché. Après l'engagement du prestataire de service, en avril 2005, le CP a rencontré le facilitateur à cinq reprises durant la phase d'analyse des parties prenantes et celle de la sélection finale des membres du Groupe des Parties Prenantes. Plus de vingt réunions ont été organisées.

#### 4.3. Groupe des Parties Prenantes

Le Groupe des parties prenantes qui a examiné les documents était composé de vingt-cinq représentants de la société civile, et du secteur public et privé (voir tableau ci-dessous). Les parties prenantes possédaient une connaissance générale des questions relatives à la réduction de la pauvreté, au transport, et aux aspects socio-économiques, y compris les questions transversales. Globalement, la représentation a été étendue. Les représentants du secteur public étaient plus nombreux, notamment dans le domaine du transport et plus de 30 % des participants étaient des femmes. Les participants appartenaient pour l'essentiel à l'échelon de la direction.

Le niveau de participation a été très satisfaisant. Chaque participant a veillé à s'assurer que toutes les questions qui ne sont pas reflétées dans les documents examinés soient incluses dans les recommandations.

	Partie prenante	Public	Privé	Société civile
<b>Comité de pilotage</b>	Planification finance & dév. (F)	X		
	Chambre du commerce et de l'industrie du Lesotho (M)		X	
	Conseil des ONG du Lesotho (M)			X
	Travaux publics & transport (F+F)	X		
<b>Transport</b>	Département du réseau routier rural (F)	X		
	Aviation civile (M)	X		
	Réseau routier (M+M)	X		
	Sécurité routière (M)	X		
	Autorités locales - Cadastre & planification (F+M) - Conseils locaux (M)	X		
	MTPT (M x 2)	X		
	Trafic & Transport (M)	X		
	Association des bus et taxis du Lesotho (M)		X	
	Association des transporteurs routiers (M)		X	
	<b>Secteurs sociaux</b>	Education (M)	X	
Santé (F)		X		
Justice (F)		X		
CHAL (NGO) (F+M)		X		
Conseil chrétien du Lesotho (M)				X

	Parties prenantes	Public	Privé	Société civile
<b>Secteurs économiques</b>	Ressource naturelle (F+M+M)	X		
	Commerce, industrie, coopérative & commercialisation (M)	X		
	Tourisme, environnement & culture (M)	X		
	Association d'agriculteurs (M)	X		
	Corporation de développement du tourisme au Lesotho (F)	X		
	Finance & planification du développement (F x 3)	X		
<b>Questions transversales</b>	Women in Law in Southern Africa (F)		X	
	Network of People living with HIV/AIDS (M)			X
	Lesotho National Federation of Disable Persons (M)			X
	Genre, jeunesse, sports & activités récréatives (M)	X		

#### 4.4. Les ateliers et la méthodologie

Le Groupe des parties prenantes a été invité à participer une réunion préparatoire qui s'est tenue au ministère des travaux publics et du transport et durant laquelle le Comité de pilotage et le facilitateur ont fourni les informations relatives au processus de l'analyse et au programme des trois ateliers (voir tableau 1). Le 9 août, le ministre des travaux publics et du transport a procédé au lancement officiel des trois ateliers et rappelé à cette occasion l'objectif du processus d'analyse. Il a encouragé les parties prenantes à travailler en équipe pendant toute la durée de l'analyse.

#### Calendrier des ateliers

Dates	Activités
9 – 11 août	Atelier 1: évaluation de la stratégie de réduction de la pauvreté
30 août – 1 sept.	Atelier 2: évaluation de l'intégration de la stratégie de réduction de la pauvreté dans la stratégie de transport
20-21 sept.	Atelier 3: évaluation de l'élaboration des politiques et stratégies
14 oct.	Conclusion de l'atelier 3 - Recommandations et préparation du plan de mise en œuvre

Durant le premier atelier, le facilitateur local a été assisté par deux facilitateurs régionaux pour assurer que le processus soit piloté de manière adéquate. De manière générale, on a constaté que le facilitateur a su diriger les trois ateliers participatifs et favoriser l'essor d'une réflexion positive, mais néanmoins critique. Les parties prenantes ont également pu identifier les faiblesses le cas échéant. Au terme de chaque atelier, un rapport a été rédigé conformément aux lignes directrices. Le rapport du premier atelier a été adopté avant le début du deuxième atelier. Actuellement, le facilitateur et la personne ressource élaborent le rapport final.

#### 4.5. Principales difficultés rencontrées et solutions trouvées

Les principaux atouts constatés du processus d'analyse sont les suivants :

- i) l'excellente qualité des lignes directrices en matière d'analyse;



- ii) la méthodologie METAPLAN qui a été employée pour faciliter la tenue des ateliers a permis de repérer/identifier les lacunes et les contradictions dans ces deux documents;
- iii) les facilitateurs internationaux et régionaux étaient disponibles en permanence pour fournir de l'aide et des conseils spécialisés;
- iv) le processus de mise en œuvre était réaliste et facile à mettre en œuvre parce que les personnes concernées ont participé au processus d'analyse;
- v) une meilleure compréhension de la manière dont les politiques et les stratégies peuvent être formulées pour satisfaire les besoins de la population.

Globalement, les principaux obstacles rencontrés au cours du processus d'analyse sont les suivants:

- i) le processus a été plus long que prévu, notamment en ce qui concerne l'approbation du financement ;
- ii) il n'a pas été facile d'entretenir les rapports avec l'entreprise de conseils, qui avait conclu le contrat directement avec la Banque mondiale;
- iii) les conseils fournis au facilitateur local par l'équipe régionale qui possède l'expérience requise pour le processus sont la clé d'un atelier réussi;
- iv) l'absence de clarté de la terminologie du transport: services et infrastructure de transport services; accès et mobilité; moyens de transports intermédiaires (MTI).

Aucune difficulté majeure n'a été rencontrée.

#### **4.6. Les résultats principaux**

##### **4.6.1. Résultats principaux concernant les questions de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

Parmi les neuf domaines prioritaires identifiés par la SRP, le transport a été classé en troisième position. Cela étant, l'analyse du secteur du transport semble insuffisante. En réalité, la SRP a été axée sur un type d'accès, de construction routière et d'entretien. C'est pourquoi, elle ne permet de satisfaire qu'une partie des besoins en termes de transport des populations pauvres, a fortiori dans un pays tels que le Lesotho dont le territoire est constitué aux deux-tiers de montagnes. La SRP a noté que le transport est un élément vital du développement des secteurs économiques prioritaires, mais elle ne précise pas quels modes de transport sont nécessaires aux différents secteurs.

##### Agriculture, Mines et Tourisme.

La SRP n'analyse pas de manière adéquate les besoins spécifiques en termes de transport dans le secteur de l'agriculture, des mines et du tourisme. Ils sont mentionnés de manière globale dans le chapitre consacré au transport. En ce qui concerne le secteur social et les groupes de population prioritaires, on suppose que la construction de routes résoudrait automatiquement les problèmes de mobilité rencontrés dans ces secteurs et par ces groupes.

La SRP conclut que la construction des routes est un bon départ, mais elle n'approfondit pas son constat et ne considère ni les questions d'accès et de mobilité, ni la nécessité d'appliquer des normes adéquates en matière de conception et de construction du réseau routier, ce qui permettrait de satisfaire les exigences en termes de sécurité et de mobilité des groupes vulnérables.

#### **4.6.2. Résultats principaux concernant l'intégration de la dimension de la réduction de la pauvreté dans les politiques et stratégies de transport**

Le chapitre du projet de politique de transport consacré à l'analyse de la situation ne permet pas d'établir un lien entre le transport et la réduction de la pauvreté. Cela étant, certains objectifs de la SRP sont mentionnés dans le projet de politique. La réunion a permis de conclure qu'il conviendrait de restructurer le projet de document relatif à la politique de transport.

Chaque section du document mentionne un certain nombre de stratégies pour le secteur, mais les chapitres concernant les obstacles ne suffisent pas à comprendre clairement quelles stratégies permettraient de les surmonter. Le document ne contient pas d'analyse suffisante de la situation et il n'a donc pas été possible d'évaluer si les stratégies politiques permettraient de régler les priorités établies par la SRP.

Le projet de document politique n'est pas axé sur la contribution du transport aux principaux secteurs économiques. Les participants ont identifié un certain nombre de lacunes dans cette section et recommandé davantage de consultations pour inclure les obstacles rencontrés dans chaque secteur. La mobilité des groupes de population pauvres et vulnérables (malades, personnes âgées, enfants, handicapés, orphelins, etc.) n'est pas prise en compte dans la politique ni dans la SRP. La réunion a permis de conclure qu'il faudra procéder à de nouvelles consultations et organiser de nouveaux ateliers avec les parties prenantes pour élaborer une politique efficace dans le domaine du transport.

#### **4.6.3. Résultats principaux concernant le processus de décision pour ancrer la stratégie de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

EN RECOMMANDATION GENERALE:

- i) il conviendrait de réaliser une évaluation exhaustive des besoins en termes de transport, de sorte que la politique réponde effectivement aux besoins des secteurs économiques et sociaux y compris à ceux des groupes de population pauvres ;
- ii) la SRP devrait considérer le transport comme une question transversale;
- iii) l'analyse générale de tous les services et de toutes les infrastructures de transport est importante tant en matière de SRP que de politique de transport.

#### **4.7. Recommandations et actions à mener**

##### **4.7.1. Recommandations principales pour ancrer la stratégie de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

En résumé, les recommandations sont les suivantes:

- i) la SRP devrait analyser les besoins des secteurs économiques et sociaux et des groupes de population prioritaires, ainsi que les questions transversales, et évaluer l'impact du transport sur ceux-ci ;
- ii) il conviendrait d'attirer l'attention des groupes de travail techniques «SRP» et «Politique de transport» sur l'importance de tous les types de services et d'infrastructures de transport;

- iii) la politique de transport devrait également souligner sa contribution à la stratégie de réduction de la pauvreté.

#### **4.7.2. Actions pour mettre en oeuvre les recommandations**

- i) Le ministère des travaux publics et du transport doit entreprendre des consultations exhaustives aux fins de l'élaboration de la politique de transport et mettre en œuvre les recommandations élaborées par les ateliers (pour combler les lacunes qui ont été isolées) et inclure ces recommandations dans la politique.
- ii) Les recommandations élaborées par les ateliers devraient être présentées au ministre des finances et de la planification du développement et leur mise en œuvre devrait être évaluée durant l'analyse de la SRP menée après trois ans.
- iii) Lors de l'examen de la SRP après 2006/2007, l'équipe responsable devrait être informée du rôle joué par le transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté.

## 5. MALAWI

### 5.1. Lancement et sujet de l'analyse PRTSR au Malawi

C'est en mars 2004 que l'analyse PRTST a été lancée au Malawi après la visite de sensibilisation effectuée par le représentant du programme SSATP, M. Nigel Ings, qui a rencontré les principaux secrétaires du ministère des travaux publics et du transport (MTPT), ainsi que ceux du ministère des autorités locales et du développement rural (MALDR).

La coordination de l'analyse a été confiée au programme de déplacement et de transport rural du Malawi (PDTRM). Ont participé à la réunion de lancement, les représentants de haut niveau du MTPT en charge de la politique de transport, les représentants du ministère de la planification et du développement économique (MPDE) en charge de la stratégie de réduction de la pauvreté, le MALRD, ainsi que l'autorité du réseau routier national (ARRN) en charge de la mise en œuvre du réseau routier public au Malawi. Les questions relatives à l'organisation de l'analyse, à la composition du Comité de pilotage et au calendrier des réunions ont été posées durant la réunion de lancement.

Le MTPT et le MPDE ont officiellement approuvé l'analyse et examiné les principaux documents ci-dessous :

- Stratégie de réduction de la pauvreté au Malawi (SRPM) ;
- Politique nationale en matière de transport (PNT) ;
- Rapports 2002 et 2003 relatifs à l'analyse annuelle de la SRP.

### 5.2. Le Comité de pilotage

Le Comité de pilotage était composé de représentants des secteurs public et privé et de la société civile. Le président du comité était le coordinateur du programme du PDTRM. Ses services ont également fourni une aide en assurant le secrétariat. Le comité a organisé huit réunions préparatoires à l'analyse et trois réunions après analyse. La première réunion s'est tenue en mars 2004 et le groupe a décidé de se réunir une fois par mois pour préparer l'analyse. Les membres du Comité de pilotage sont les suivants :

- M. Jephthah Chagunda, président du programme de transport rural du Malawi ;
- Mme Rhoda Elias, ministre de la planification et du développement économique;
- M. Samuel Chikapusa, ministre des transports et des travaux publics
- M. Temwa Gondwe, Réseau «Justice économique» du Malawi
- M. Shadreck Matsimbe, Association des exploitants du réseau routier
- M. Steve Siwande, Autorité du réseau routier national

### **5.3. Groupe des parties prenantes**

Conformément aux lignes directrices du PRTSR, le Groupe des parties prenantes était composé de représentants des secteurs public, privé et de la société civile. Les membres du groupe qui ont été désignés appartenaient à l'échelon supérieur des organisations et certains d'entre eux ont délégué leurs tâches aux membres de leur comité de direction. Ont participé au Groupe des parties prenantes, l'Association des consommateurs du Malawi ; l'Association des autorités locales du Malawi ; le ministère de la santé ; le ministère de l'égalité hommes-femmes, des services de proximité, et du bien-être de l'enfance ; l'Association nationale des agriculteurs du Malawi ; l'Autorité policière du Malawi ; le Conseil national de l'industrie de la construction ; ainsi que tous les membres du Comité de Pilotage.

La diversité du Groupe des parties prenantes a été son atout principal. Elle a permis la constitution d'un pool d'expériences qui a rehaussé le niveau des discussions et produit des résultats de qualité. Les principaux obstacles identifiés ont été l'absence de parité et l'incapacité à identifier des représentants de la société civile intervenant avec détermination dans la problématique du transport.

### **5.4. Les ateliers et la méthodologie**

Conformément aux lignes directrices, c'est dans le cadre des ateliers que les informations ont été obtenues auprès des parties prenantes. Trois ateliers ont été organisés dans ce but à Mangochi (Malawi). Le premier s'est tenu du 24 au 29 octobre 2004 et a permis de combiner les activités du premier et du deuxième atelier conformément aux lignes directrices.

Le troisième atelier s'est tenu du 7 au 11 novembre 2004. Il a servi à identifier les processus politiques actuels visant à intégrer la stratégie de réduction de la pauvreté à la politique de transport. Deux groupes de travail ont été constitués et chacun d'eux a évalué le processus appliqué par chaque politique/stratégie.

Les recommandations concernant les améliorations à apporter, qui ont été dégagées lors des trois ateliers, ont été divisées en trois catégories et ce, pour développer un plan d'action visant à leur mise en œuvre.

Les rapports relatifs aux trois ateliers ont été validés par le Groupe des parties prenantes qui s'est réuni à deux reprises à Lilongwe pour en discuter.

### **5.5. Principales difficultés rencontrées et solutions trouvées**

Les principales difficultés rencontrées ont été les suivantes :

- a. complexité des procédures en matière de passation des marchés : le SSATP ne contenait pas de lignes directrices claires en matière de procédure de passation du marché concernant l'analyse ; et le délai de décaissement des fonds a été trop long en dépit du fait qu'un contrat ait été signé avec le prestataire de services ;

- b. participation de haut niveau : il n'a pas été facile de rassembler les parties prenantes de haut niveau pendant un temps suffisamment long pour discuter des documents.

Ces obstacles auraient pu être surmontés si le SSATP avait contenu des lignes directrices claires concernant la passation de marché pour l'analyse et le rôle du Comité de Pilotage pour faciliter les paiements.

Les participants de haut niveau auraient pu se joindre aux réunions si la planification avait été réalisée de manière appropriée et suffisamment à temps, et si on leur avait accordé un délai suffisant pour se préparer. Si les participants de haut niveau délèguent leurs fonctions, les représentants désignés devraient pouvoir s'exprimer au nom de leur organisation.

## **5.6. Les résultats principaux**

### **5.6.1. Résultats principaux concernant les questions de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

L'analyse a permis d'aboutir aux observations et conclusions suivantes :

- a. Les questions relatives au transport soulevées par la SRPM le sont essentiellement dans les piliers 1 et 3. Ces piliers mettent l'accent sur l'infrastructure de transport et non pas sur les services. Les autres modes de transport tels que l'avion, le bateau, et le train ne sont pas pris en compte. Le réseau routier est cependant limité aux pistes rurales.
- b. En ce qui concerne les services et les infrastructures de transport, la SRPM accorde plus d'importance aux populations pauvres des régions rurales qu'à celles vivant dans les régions urbaines. Pourtant, les populations pauvres des régions urbaines vivent parfois dans des régions qui ne sont pas accessibles par route ou ne disposent pas d'infrastructures telles que les arrêts ou les stations d'autobus, et les trottoirs.
- c. La SRPM ne se prononce pas quant à savoir si le gouvernement devrait fournir des services de transport lorsque le secteur privé estime qu'une telle entreprise n'est pas économiquement viable. Ce problème est particulièrement aigu dans les régions moins accessibles, telles que les îles, qui sont uniquement accessibles aux navires, ou encore les régions de montagne, qui sont uniquement accessibles en train.
- d. La SRPM traite des besoins en termes de transport du secteur agricole et de ses sous-secteurs commerciaux mais pas des autres secteurs sociaux et économiques, tels que le tourisme, la santé et l'éducation. La stratégie ne mentionne pas les problèmes sectoriels que sont la mobilité, l'accessibilité et les services de transport.
- e. La SRPM reconnaît que la pauvreté frappe certaines régions en particulier et cible les interventions dans ces régions.
- f. La question de la sécurité du transport n'est pas abordée dans la SRPM.

## **5.6.2. Résultats principaux concernant l'intégration de la dimension de la réduction de la pauvreté dans les politiques et stratégies de transport**

L'analyse de la stratégie de réduction de la pauvreté aboutit aux observations et conclusions suivantes :

- a. Bien que la politique de transport ait été élaborée avant la SRPM, elle ne concerne que les piliers 1 et 3 de la SRPM. En ce qui concerne le pilier 1 de la SRPM, la politique promeut les services, favorise la création d'un environnement propice en satisfaisant les besoins économiques et sociopolitiques, tout en minimisant le coût économique, en améliorant la disponibilité, et en maximalisant l'utilisation des infrastructures et de l'équipement de transport dans les régions urbaines et rurales.
- b. La politique nationale de transport ne s'attaque pas directement à la pauvreté, mais elle a un effet sur celle-ci.
- c. La politique de transport ne s'étend pas au développement d'autres infrastructures rurales, telles que l'énergie, les télécommunications, l'eau et la poste pour apporter une solution aux problèmes de transport.
- d. Les stratégies élaborées dans le cadre de la PNT ne concernent pas les questions transversales telles que le VIH/Sida, la science, et la technologie.

## **5.6.3. Résultats principaux concernant les processus de décision pour ancrer la stratégie de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

Dans le cadre de la SRPM, les consultations ont été extrêmement minutieuses, mais des lacunes ont été observées en ce qui concerne le transport. Les questions relatives au transport n'ont été abordées que par les groupes de travail thématiques (GTT) «infrastructure» et «filet de sécurité», ce qui fait que certaines parties prenantes impliquées dans l'analyse ne représentaient pas nécessairement les aspects de la SRPM touchant au transport parce qu'elles étaient membres des GTT qui n'avaient pas abordé la thématique du transport.

Il a été observé que le recours aux organisations cadres telles que le Conseil des organisations non gouvernementales du Malawi (CONGOMA) pour l'ensemble des ONG et à la Chambre du commerce et de l'industrie du Malawi (CCIM) pour le secteur privé ne permettait pas de défendre de manière adéquate les intérêts de certaines organisations. Cela peut s'expliquer par le fait soit qu'elles ne font pas partie de ces groupements, soit qu'elles en font partie mais que leurs intérêts ne sont pas prioritaires pour le groupe.

## **5.7. Recommandations et actions à mener**

### **5.7.1. Recommandations principales pour ancrer la stratégie de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

Les parties prenantes ont élaboré douze recommandations en matière de SRPM et neuf recommandations en matière de PNT.

Les principales recommandations sont les suivantes :

- a. Le transport devrait être pris en compte dans tous les secteurs parce qu'il s'agit d'une question transversale.
- b. Les modes de transport (qu'ils soient ferroviaires, aériens ou maritimes), ainsi que les services et les infrastructures de transport, qui ont un effet direct sur la réduction de la pauvreté, devraient être intégrés à la SRPM.
- c. Il faudrait décrire clairement les besoins en termes d'infrastructure et de services de transport pour les transports tant motorisés que non motorisés dans les régions rurales et urbaines pauvres. Ceux-ci couvrent notamment les trottoirs et les pistes cyclables.
- e. La SRPM devrait prévoir la fourniture de services sociaux et économiques, tels que les soins de santé essentiels, les écoles rurales, les points d'eau, l'énergie, et elle devrait également prévoir de les rapprocher de la population pour réduire la nécessité des transports.
- f. La SRPM devrait viser à satisfaire les besoins en termes de transport pour favoriser l'accessibilité des services sociaux et économiques et la mobilité, tels que les services de santé essentiels, les écoles rurales, et les points d'eau.
- g. La question du renforcement de la participation des femmes à la planification, au processus décisionnel, et à la mise en œuvre des programmes de transport devrait apparaître clairement dans la SRPM.
- h. Les utilisateurs et les fournisseurs de services de transport devraient être inclus dans l'analyse de la SRPM.
- i. La SRPM et la PNT devraient impliquer les représentants de la société civile qui peuvent contribuer à défendre les intérêts dans le cadre de l'élaboration des politiques et de leur mise en œuvre.

### **5.7.2. Actions pour mettre en œuvre les recommandations**

Les plans d'action visant à améliorer les processus politiques de la SRPM et de la PNT ont été élaborés. Ils ont été assortis d'un calendrier depuis que le Groupe des parties prenantes a été informé des calendriers du réexamen de la SRPM et de la PNT qui en cours actuellement. La politique gouvernementale ne vise plus uniquement la réduction de la pauvreté, mais elle tente d'assortir la politique à des stratégies de croissance économique de sorte que le pays puisse effectivement lutter contre la pauvreté.

Après avoir complété le plan d'action, le Groupe des parties prenantes a adopté les mesures à prendre qui sont les suivantes :

- inclure les résultats de l'analyse dans le réexamen en cours de la PNT et de la SRPM ;
- présenter les recommandations aux comités chargés de l'analyse et de la gestion au sein des ministères et départements concernés ;
- inviter le Comité de pilotage à s'assurer que les recommandations sont appliquées dans la PNT et que la SRPM est intégrée à la stratégie de croissance économique ;
- inviter les membres du Groupe des parties prenantes à s'assurer que les recommandations sont incluses dans l'analyse des politiques. Cette responsabilité devrait être confiée à un certain nombre de membres des équipes chargées de l'analyse ;
- faire en sorte que les membres du Groupe des parties prenantes exercent une pression sur les autorités afin qu'elles prennent en charge la mise en œuvre du processus d'analyse.



## 6. MALI

### 6.1. Lancement et sujet de l'analyse PRTSR au Mali

Le processus a été officiellement lancé lors d'un atelier de formation qui s'est tenue les 21 et 22 juin 2004 à l'hôtel Salam sous la présidence du Ministre de l'équipement et des transports. Cet atelier a regroupé les acteurs de la société civile, du secteur privé et du secteur public ayant un lien avec les stratégies de transport et de la réduction de la pauvreté. La qualité de la représentativité des structures a permis de lancer les bases pour la mise en place d'un comité de pilotage équilibré et à la sélection d'un groupe de parties prenantes. Un des acquis fondamentaux de l'atelier a été la mise en place d'un comité de suivi ayant comme mandat :

- Chercher et obtenir l'accord officiel auprès des autorités
- Finaliser avec l'appui du facilitateur l'analyse des parties prenantes
- Elaborer la requête de financement
- Identifier une personne ressource.

L'atelier a en plus identifié l'ensemble de la documentation nécessaire à l'analyse.

### 6.2. Le Comité du Pilotage

Le comité de pilotage est formé des représentants de :

- La Coordination des Associations et ONGs Féminines (CAFO)
- L'Association des Consommateurs du Mali (ASCOMA)
- La Cellule Technique de Coordination du Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (Celle/CSLP)
- La Direction Nationale des Transports (Présidence du Comité)
- La Direction Nationale des Routes (Secrétariat du Comité)
- La Direction Nationale de la Planification du Développement (DNPD).

Il a été mis en place par la décision ministérielle n° 04 – 0083/MET – SG du 14 juillet 2004.

Pour être effectif, le comité a mis en place des commissions techniques de travail et un conseiller du cabinet du ministre a été chargé de suivre l'évolution du processus et de rendre compte au Ministre de façon régulière. Tous les procès verbaux du comité sont régulièrement transmis au conseiller chargé du dossier.

Après la première étape consacrée au choix des Parties Prenantes, deux réunions d'information des Parties Prenantes ont été organisées respectivement le 18 mai et le 01 juillet 2005 par le Comité de Pilotage assisté par le Facilitateur et de la personne ressource.

### 6.3. Le Groupe de Parties Prenantes (GPP)

L'analyse des parties prenantes réalisée à partir des secteurs du Cadre Stratégique de lutte contre la pauvreté et enrichi par les acteurs traditionnellement engagés dans le processus de planification des politiques et stratégies de transport a permis de retenir vingt cinq (25) structures regroupées dans le tableau ci-après :

N°	Organisations	Justification
1.	Cellule Technique de Coordination du Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté (Cellule CSLP)	Chargée d'appuyer le Ministère de l'Économie et des Finances dans sa tâche de conduite et de coordination du Processus de lutte contre la pauvreté
2.	Observatoire de Développement Humain Durable (ODHD).	Chargé du suivi de la mise en œuvre du CSLP et de la promotion du Développement Humain Durable.
3.	Association Professionnelle des Institutions de micro finance (APIM)	Réseau de micro finance couvrant l'ensemble du pays et appui des initiatives des acteurs qui n'ont pas accès au système de banque classique
4.	Fédération des Collectifs d'ONG (FECONG)	Regroupe l'ensemble des ONGs qui interviennent dans plusieurs secteur du développement, a une grande connaissance des questions de pauvreté.
5.	Direction Nationale des Routes	Chargée de la politique des transports par rapport aux aspects de l'accessibilité
6.	Direction Nationale des Transports	Chargée de la politique de transports par rapport à la mobilité
7.	Direction Nationale de la Planification et du Développement (DNPd)	Intervient de toutes les questions d'élaboration des politiques sectorielles
8.	Services de Sécurité (Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile)	Ont une bonne connaissance des aspects liés à circulation des personnes et des biens. Ils sont en relations directes avec les usagers et les conducteurs.
9.	Fédération Nationale des Transporteurs Routiers du Mali (FNTRM)	Partie prenant à l'élaboration de toutes les politiques de transports et regroupe l'ensemble des modes de transports y compris les acteurs du transport fluvial
10.	Fédération Nationale des groupements professionnels des transporteurs routiers (FENA GROUP)	Regroupe l'ensemble des conducteurs, les apprentis et les mécaniciens, dispose d'une bonne connaissance des aspects liés à transport et pauvreté
11.	Association des Consommateurs du Mali (ASCOMA)	Elle est la plus première association de défense des intérêts des consommateurs
12.	Coordination des Associations et ONGs Féminines du Mali (CAFO)	Elle regroupe et est fortement représentative de l'ensemble des associations et ONGs Féminines, dispose d'une grande capacité de mobilisation et d'influence des politiques.
13.	Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture du Mali (APCAM)	Représentatif et défend les intérêts des agriculteurs
14.	Direction Nationale de l'Aménagement et de l'Équipement Rural (DNAER)	Chargée de la mise en œuvre de la politique nationale dans le domaine de l'Aménagement et de l'Équipement Rural.
15.	CMDT	Joue un rôle important dans le développement de la 3 <sup>ème</sup> région dans le domaine à la fois de l'agriculture et du transport.

N°	Organisations	Justification
16.	Fédération Nationale des Artisans du Mali (FNAM)	Regroupe la plupart des acteurs intervenant dans le secteur de l'informel avec plusieurs corps de métiers ; dispose d'une grande influence et a une bonne connaissance des aspects de pauvreté de façon générale
17.	Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali (CCIM)	Regroupe et représente l'ensemble des opérateurs économiques y compris les miniers. Elle a une grande capacité d'influence des politiques
18.	Direction Nationale de la Santé (DNS)	Chargée de la mise en œuvre de la politique nationale en matière de santé, élabore la carte sanitaire
19.	Direction Nationale de l'Education de Base (DNEB)	Chargée de la mise en œuvre de la politique nationale en matière d'éducation, élabore la carte scolaire
20.	Agence Nationale pour la Promotion de l'Emploi (ANPE)	Dispose d'une bonne connaissance des enjeux de pauvreté /emploi
21.	Fédération Nationale des Associations de Santé Communautaire (FENASCOM)	Dispose d'une grande capacité d'influence et de mobilisation. Bonne connaissance des aspects de santé et transports
22.	Commission Travaux Publics, Habitat et Transports de l'assemblée Nationale	Groupe de Députés chargés de préparer le vote de lois concernant les aspects de transports
23.	Direction Nationale de l'Assainissement du contrôle de la pollution et des nuisances (DNACPN)	Est impliquée dans toutes les questions d'élaboration des politiques nationales, dispose d'une bonne connaissance des aspects transport et pauvreté, surtout concernant la dimension environnementale
24.	Collectif des GIE (COGIAM).	Regroupe beaucoup privés qui interviennent dans le domaine de l'assainissement, créateur d'emploi mais aussi liés à des aspects de transports pour les ordures.
25.	Association malienne des Municipalités (AMM)	Bonne connaissance de la dimension transport/pauvreté surtout par rapport à la dimension accès
<i>Commentaires: Les acteurs qui ne sont pas suffisamment bien représentés sont notamment les acteurs du secteur économiques prioritaires comme les mines et l'industrie. La CCIM pourra représenter leur intérêt.</i>		

#### 6.4. Les ateliers et la méthodologie

Les trois ateliers se sont tenus respectivement les 5 – 6 juillet, 13 au 15 juillet et 03 – 04 août 2005. A l'issue des trois ateliers le comité de pilotage a été élargi à deux représentants des parties prenantes notamment le secteur agricole et le syndicat des transporteurs pour finaliser les recommandations et élaborer le plan d'actions.

#### 6.5. Principales difficultés rencontrées et solutions trouvées

La difficulté a été constatée lors du troisième atelier à cause de l'insuffisance de la documentation des processus de planification. Cela a été comblé par l'expertise des parties prenantes qui sont régulièrement associées à ces processus ainsi que les membres du Comité de Pilotage.

## **6.6. Les résultats principaux**

### **6.6.1. Résultats principaux concernant les questions de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

L'analyse du document a permis de faire le constat suivant : la problématique des transports est clairement posée pour répondre à l'objectif global de réduction de la pauvreté à travers l'axe stratégique 3 « Développement des infrastructures de base et secteurs productifs ».

Cependant, il a été noté une insuffisance de lisibilité globale du document et d'approfondissement de certains points :

- 1) Réalisation d'études pour déterminer les impacts socio-économiques de la concession de l'activité ferroviaire ;
- 2) Réalisation d'études pour déterminer les impacts socio-économiques de la privatisation de la CMDT ;
- 3) Développement de mesures d'accompagnement pour la réduction des coûts de transport ;
- 4) Promotion des moyens intermédiaires de transport (MIT) ;
- 5) Évaluation socio-économique du PST (Programme Sectoriel de Transport) ;
- 6) Encouragement des sociétés minières pour investir davantage dans la construction et l'entretien routier ;
- 7) Formation et information des usagers ;
- 8) Adaptation des moyens intermédiaires de transport (MIT) ;
- 9) Prévoir dans les programmes à venir des actions permettant une meilleure desserte des zones rurales et périurbaines ;
- 10) Prise en compte du transport routier sur les indicateurs sanitaires et éducatifs : faire le lien entre les cartes scolaires et sanitaires et les réseaux routes et transport ;
- 11) Formation des acteurs ;
- 12) Prise en compte de la dimension géographique zones rurales/urbaine ;
- 13) Prise en compte des besoins de mobilité et d'accessibilité des cibles spécifiques : handicapés, personnes âgées piétons, femmes enceintes ou accompagnées de petits enfants.

### **6.6.2. Résultats principaux concernant l'intégration de la dimension de réduction de la pauvreté dans les politiques et stratégies de transports**

Les objectifs de la stratégie de réduction de la pauvreté sont bien pris en compte par les objectifs de la stratégie de transport notamment à travers les différents axes :

Axe 1 Assurer le développement institutionnel et l'amélioration de la gouvernance et de la participation ;

Axe 2 Développer les ressources humaines et l'accès aux services sociaux de base ;

Axe 3 Développer les infrastructures de base et les secteurs productifs.

Cependant il paraît nécessaire de :

- Mettre un accent particulier sur les MIT en ce qui concerne l'axe 3,
- Etendre aux usagers étrangers la prise en charge des coûts d'entretien et de renouvellement des infrastructures

A la question, dans quelle mesure la stratégie de transport répond aux objectifs et aux besoins des secteurs économiques prioritaires ?

Les besoins des secteurs économiques prioritaires sont pris en compte dans le cadre de la stratégie des transports.

Les insuffisances concernent surtout les problèmes de mobilité et les coûts induits surtout pour les couches les plus pauvres

**6.6.3. Résultats principaux concernant les processus de décisions pour ancrer la stratégie de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

Lors de la restitution, les débats ont été intenses et ont concerné les aspects suivants :

1. Il s'est posé, toute la question du statut des organisations faïtières et de leur statut et leur appartenance. L'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture du Mali (APCAM), l'APCMM (Assemblée Permanente des Chambres de Métiers du Mali), le Conseil Malien des chargeurs, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Mali (CCIM) sont des structures à caractère public mais qui dans la pratique sont censées défendre les intérêts des organisations privées.
2. La Déclaration de Politique de transport a été élaborée depuis 1993 et on note à ce sujet l'accessibilité d'un plus grand participant, surtout le secteur public dans un contexte où le secteur privé et le mouvement associatif était à l'état embryonnaire. Elle a peu pris en compte les autres acteurs privés et la société civile.
3. La Déclaration de Politique telle qu'elle a été conçue répondait surtout à des préoccupations de reformes institutionnelles pour assurer un cadre d'intervention des acteurs de développement de Transport/Pauvreté.
4. La situation a connu une réelle évolution dans le processus d'implication ; la plupart des acteurs sont consultés aujourd'hui sur toutes les stratégies d'élaboration en cours et ont été largement impliqués dans le processus d'élaboration du cadre stratégique de lutte contre la pauvreté.

Sur le plan général, les conclusions et recommandations suivantes ont été formulées

- La prise de décision a impliqué d'avantage le domaine public l'Etat, bien que le secteur privé et la société civile soient consultés leurs avis est de plus en plus pris en compte
- Faire une analyse des parties prenantes pour identifier les acteurs les plus représentatifs
- Mieux prendre en compte les groupes vulnérables
- Renforcement de capacités de tous les acteurs en genre pour mieux prendre en compte les 'groupes défavorables/vulnérables
- Mettre un accent particulier sur la consultation publique en ce qui concerne la planification
- Préciser et clarifier les rôles des différents acteurs : public, privé, et société civile
- Se référer aux objectifs du CSLP pour l'élaboration des politiques et stratégies de transports.

EN RECOMMANDATION GÉNÉRALE :

- Faire un inventaire des intervenants dans le secteur des transports
- Le processus d'élaboration des politiques doit privilégier et intégrer l'approche participative pour une meilleure prise en compte des besoins à la base.

## 6.7. Recommandations et actions à mener

### 6.7.1. Recommandations principales pour ancrer la stratégie de transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté

Les résultats des travaux ont fait ressortir des insuffisances aussi bien dans le document «Cadre Stratégique de Lutte Contre la Pauvreté (CSLP) qu’au niveau des documents de politiques et stratégies de transport. Les différentes recommandations formulées pourraient se résumer comme suites :

#### ➤ Le Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté « CSLP »

1. Rendre lisible le document « CSLP » par rapport aux questions de transports ;
2. Définir clairement dans le « CSLP » les questions transversales liées aux transports.

#### ➤ Les politiques et stratégies nationales de transport

1. Nécessité d’élaborer un document unique de référence en matière de politiques et stratégies des transports en partenariat avec l’ensemble des secteurs d’activité en vu de favoriser l’accessibilité et la mobilité des couches les couches les groupes cibles prioritaires;
2. La nécessité de faire ressortir pleinement ces politiques et stratégies dans le document réviser du CSLP.

### 6.7.2. Actions pour mettre en oeuvre les recommandations

Le comité de pilotage a été renforcé par deux membres des parties prenantes (Agriculture et syndicat des transporteurs) pour finaliser les recommandations et élaborer le plan d’action.

Secteur Concerné	Objectifs	Actions à mener	Acteurs clés	Résultat attendu
<b>Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté (CSLP)</b>	- Contribuer à améliorer le CSLP ; - Faire intégrer les questions de transport dans le CSLP	❖ Créer un Comité intersectoriel de suivi-évaluation (CISSE); ❖ Créer une Coordination Nationale du SSATP ❖ Impliquer toutes les parties prenantes ❖ Sensibiliser et amener les décideurs à prendre en compte les conclusions et recommandations des Ateliers.	- Cellule/CSLP -Ministères concernés ; -Syndicats transports ; -Associations des consommateurs - CPIS; -Coordination Nationale SSATP	☞ Document « CSLP 2007-20011 » intègre les questions de transport
<b>Documents de Politiques et Stratégies de Transport</b>	- Contribuer à l’élaboration d’un document unique de stratégies de transports ; - Faire intégrer les questions de réduction de la pauvreté dans le document unifié	❖ Créer CISSE; ❖ Créer une Coordination Nationale du SSATP ❖ Impliquer toutes les parties prenantes	-Ministères concernés ; -Syndicats transports ; -Associations des consommateurs ; -CISSE; -Coordination Nationale SSATP	☞ Document unique « Politiques et stratégies nationales de transports » établi conformément aux clauses des Ateliers

Secteur Concerné	Objectifs	Actions à mener	Acteurs clés	Résultat attendu
<b>Formulation du CSLP et Politiques et Stratégies de Transport</b>	-Élaboration d'un système de suivi-évaluation du Plan d'Action	❖ Création d'un Comité de suivi-évaluation du Plan d'Action selon le système établi.	-Ministères concernés et leurs démembrements -CISSE ; -Cellule/CSLP	☞ Documents de stratégies élaborés et approuvés ; ☞ Suivi périodique respecté ; ☞ Évaluation mi-parcours effectuée

## 7. SENEGAL

### 7.1. Lancement et sujet de l'analyse PRTSR au Sénégal

Le processus d'analyse de l'ancrage des politiques de transports sur les stratégies de réduction de la pauvreté avec une croissance orientée substantiellement vers les pauvres a été lancé à l'atelier de Yaoundé qui s'est tenu du 17 au 19 Mai 2004 sous l'égide du SSATP. Le Sénégal à l'instar de ses pairs s'était engagé à mettre en œuvre le processus jusqu'à la proposition d'un plan d'action.

Le plan d'action procède de recommandations issues des travaux de trois ateliers préalablement définis à Yaoundé. Ces ateliers ont été suivis par un comité de pilotage et un groupe de parties prenantes sous la supervision d'un facilitateur choisi suivant les procédures de consultation en vigueur (Mamadou Talla) après accord de Monsieur le Ministre des Infrastructures de l'Equipement des Transports Terrestres et des Transports Maritimes Intérieurs.

La détermination et l'engagement de Monsieur le Ministre ont grandement facilité la reconnaissance officielle du processus d'analyse par les plus hautes autorités de l'Etat.

Les pôles qui ont constitué la dynamique de réflexion ont été composés d'éminentes personnalités dans leur domaine respectif réparties entre le comité de pilotage et le groupe des parties prenantes.

### 7.2. Le Comité du Pilotage

C'est ainsi que, conformément aux directives, des personnalités ont été choisies pour mettre en place le comité de pilotage. La composition de ce comité est indiquée dans le tableau ci-dessous :

N°	Nom	Fonction	Secteur
1	Bassirou Guissé	Directeur des Travaux Publics au MIETTTMI	Public
2	Thierno Seydou Niane	Coordonnateur de la Cellule de Suivi du Programme de lutte contre la pauvreté (CSPLP-DSRP)	Public
3	Abdourahmanne Barry	Membre du Conseil d'administration du Conseil National des ONGs d'appui au développement (CONGAD)	Société Civile
4	Gérard Senac	Président du Conseil National du Patronat du Sénégal (GNP)	Privé
5	Soudou Diagné	Direction des transport terrestres	Public

Au regard de la composition de ce comité et des hautes fonctions occupées par ses membres, ces derniers ont décidé de mettre un place un comité technique avec pour mission d'assurer le travail au quotidien et rendre compte périodiquement au comité de pilotage. Ce comité technique est ainsi composé :



N°	Nom	Fonction	Rôle	Secteur
1	Pape Thierno Niang	Chargé de projet a la Direction des Travaux Publics du MIETTTMI	Secrétaire du Comité Technique	Représentant le directeur des Travaux Publics
2	Abdourahmanne Barry	Membre du Conseil d'administration du Conseil National des ONGs d'appui au développement (CONGAD)	Membre	Société Civile
3	Mamadou Talla	Facilitateur recruté pour mettre en œuvre le PRTSR	Facilitateur	Privé
4	Ndiarka Ndiaye	Prestataire de service recruté pour assure l'appui matériel et logistique du processus PRTSR	Prestataire de services	Privé
5	Madame Aissatou Ka	SBTP/ Conseil National du Patronat	Membre	Représentant le Président du CNP
6	Mamadou Assane Niang	Economiste à la CSPLP-DSRP	Membre	Représentant le coordonnateur de la CSPLP-DSRP

En terme d'organisation, le Comité de Pilotage fonctionne comme un conseil d'administration et à cet effet il donne mandat au comité technique pour exécuter toutes les taches nécessaires à la mise en œuvre du PRTSR pour ensuite amender et valider.

### 7.3. Le Groupe de Parties Prenantes (GPP)

Le groupe des parties prenantes est composé de 31 membres dont six femmes. On retrouve ainsi 16 membres provenant du secteur public (administration des transports, secteurs économiques et sociaux, cellule chargé de la mise en œuvre du DSRP) ; 3 provenant du secteur privé (organisations patronales) et 11 représentants de la société civile (syndicats de transporteurs, ONG d'appui au développement, association des personnes du 3<sup>e</sup> age, association nationale des personnes handicapées, fédération d'associations féminines).

Il est à noter une participation de qualité des femmes, six au total, dont celle de la présidente de la Fédération des Associations Féminines du Sénégal (FAFS) par ailleurs présidente du collectif des femmes pour la mise en œuvre du DSRP. Pour les questions transversales, il serait souhaitable de travailler avec le Gouvernement et l'Assemblée Nationale mais leur charge de travail ne leur ont pas permis de prendre part de manière directe aux travaux.

### 7.4. Les ateliers et la démarche

En ce qui concerne le groupe des parties prenantes (GPP), quatre rencontres ont été organisées entre le 24 mars et le 30 avril. Le tableau ci-dessous répertorie les principaux événements.

N°	OBJET DE LA RENCONTRE	DUREE et LIEU	DATE
1	Journée d'information sur le processus d'analyse transport/pauvreté : présentation du SSATP, de la méthodologie PRTSR, informations sur les dates des ateliers, remise de la documentation, questions diverses.	1 jour à l'hôtel Savana de Dakar	24 mars 2005
2	Atelier 1 : analyse du Document de Stratégie de Réduction de la Pauvreté	2 jours à l'hôtel Savana de Dakar	31 mars – 01 avril 2005
3	Atelier 2 : analyse des documents de politiques et de stratégie des transports	3 jours à l'hôtel Savana de Dakar	13 – 15 avril 2005
4	Atelier 3 : modes d'élaboration des politiques	2 jours à l'hôtel Savana de Dakar	28 -29 avril 2005

La méthodologie a été appréciée par l'ensemble des participants en ce sens qu'elle permet non seulement d'aller au fond des choses en terme d'analyse des documents mais aussi et surtout elle présente l'avantage de faire participer tout le monde aux travaux. Par contre en ce qui concerne la brochure « les directives » la version française gagnerait à être revue pour une meilleure compréhension.

#### **7.5. Principales difficultés rencontrées et solutions trouvées**

La principale difficulté a consisté en la finalisation du plan d'action. Car après avoir recensé les principaux résultats issus des travaux, il avait décidé en plénière de constituer un petit comité qui aurait la charge de les décliner selon le canevas proposé dans les « directives ». Malheureusement ce travail a traîné en longueur à cause de l'indisponibilité répétée de certains membres de cette commission ou de non-conformité d'agenda pour tenir les rencontres. Finalement, le plan d'action a pu être finalisé mais n'est pas encore validé par le GPP.

#### **7.6. Les principaux résultats**

Les résultats obtenus sont en réalité les principaux extraits obtenus à l'issue de (i) l'analyse du DSRP sous l'angle du transport, (ii) de l'analyse des documents de transport sous l'angle de la contribution du secteur à l'objectif pays de réduction de la pauvreté, (iii) de l'analyse sous forme de lecture croisée des 2 grilles d'analyse (pauvreté et transport) et enfin (iv) de l'analyse sur le mode d'élaboration des politiques.

##### **7.6.1. Résultats de l'analyse du DSRP sous l'angle du transport**

Il ressort de l'analyse les constats suivants :

- Dans le DSRP le secteur des transports est bien défini notamment aux niveaux de deux des trois axes prioritaires retenus pour réduire la pauvreté de moitié d'ici 2015. il s'agit des axes : (i) création de richesses et (ii) renforcement des capacités et promotions des services sociaux de base.
- Pour certains secteurs économiques comme l'agriculture, l'élevage, les mines la prise en charge est clairement définie. Dans le DSRP il est fait mention d'infrastructures de soutien

- à réaliser en terme de désenclavement de zones de production ; le groupe recommande que cette prise en charge s'étende également à d'autres secteurs porteurs de croissance.
- Concernant les problèmes d'accessibilité aux services sociaux de base et de mobilité en général, un certain nombre d'actions (8 au total) prioritaires sont prévues dans la matrice des mesures du DSRP. Il s'agit pour l'essentiel d'objectifs / stratégies visant à : (i) assurer une meilleure organisation du secteur et (ii) améliorer les transports urbains et ruraux.
  - La prise en charge des groupes vulnérables, notamment les personnes handicapées et les aînés n'est pas prise en compte de manière spécifique dans le DSRP.
  - Les disparités entre les régions d'une part et entre zones rurales et urbaines d'autre part sont effectivement prises en compte dans le DSRP. Aussi bien le diagnostic sur la pauvreté (ESAM) que le plan d'action prioritaire prend en compte la dimension géographique.
  - Le DSRP a certes identifiée des questions transversales comme la bonne gouvernance, la décentralisation, l'emploi, la question du VIH sida mais pas spécifiquement au domaine des transports. Le transport est traité de manière transversale.

#### **7.6.2. Résultats de l'analyse des documents de transport sous l'angle de la stratégie de réduction de la pauvreté**

Pour que le secteur des transports puisse contribuer effectivement et efficacement à la SRP il devra nécessairement prendre en compte les aspects suivants :

- Regrouper les différents transports dans un seul département par favoriser une bonne coordination de la multi modalité du transport
- Moderniser d'avantage les administrations du système de transport
- améliorer la compétitivité du secteur des transports
- Redynamiser les ports secondaires en appui au développement du transport local
- Renforcer les capacités des différents acteurs du secteur des transports
- Réorganiser les transports et motiver ses différents acteurs
- Encourager l'implication du secteur privé et des autres utilisateurs de la route dans le financement et l'entretien des infrastructures de transport
- Intégrer des systèmes de transport qui prennent en charge totalement les difficultés d'accès et de mobilité spécifiques aux handicapés en milieu rural et urbain et au niveau du cadre de vie
- Développer des MT adéquats aux handicapés
- mettre en place un mécanisme permettant l'application des lois et décret rendant obligatoire pour tous les travailleurs l'affiliation à un Régime de retraite (lier l'obtention d'un licence de transport à l'application des travailleurs du transport à L'IPRES
- Favoriser un système de transport capable de résoudre les difficultés des femmes liées à l'accessibilité à l'eau, au bois de chauffe, à l'approvisionnement en denrées alimentaires et aux structures de santé
- favoriser un système fiscal allégé dans le secteur du transport et favoriser la mise en place d'un système de crédit approprié et supportable par les populations (notamment pour les cibles vulnérables)

### **7.6.3. Résultats concernant les modes d'élaboration des politiques et de prise de décision**

En ce qui concerne l'analyse sur les modes d'élaboration et de formulation des politiques et stratégies on peut retenir les points suivants :

- Les secteurs économiques, sociaux ainsi que les représentants des groupes cibles ne sont pas représentés dans les débats de formulation de politique de transport
- Pour le secteur public les structures suivantes pourraient améliorer la représentation : la Direction de l'hydraulique, la Direction de l'Assainissement, la DRPE, la Direction de l'Agriculture, la Direction de l'Action Sociale, la Direction de la jeunesse, la Direction de la famille
- Concernant la SRP, les questions intersectorielles sont bien priorisées
- Pour ce qui est de la formulation des politiques de transport, les questions intersectorielles ne sont pas bien prises en compte mais également Les dimensions liées à l'équité et au genre, à la bonne gouvernance, à la décentralisation, à la sécurité, à la paix et le VIH SIDA pourraient être mieux intégrées par les pouvoirs publics et les partenaires
- Pour améliorer la contribution du transport a la stratégie de réduction de la pauvreté, le volet transport doit être érigé en secteur prioritaire.

### **7.7. Recommandations**

Au terme du troisième atelier le Groupe des Parties Prenantes (GPP) est parvenu à identifier vingt résultats. Ces résultats, qui sont considérés comme des lignes d'action, sont consignés dans un Plan d'Action. Egalement, plusieurs recommandations, allant dans le sens d'une meilleure stratégie de formulation/élaboration des politiques de transport ont été faites par le groupe.

#### **7.7.1. Recommandations générales – Résultats : lignes d'action identifiées**

Les lignes d'actions retenues reflètent le cheminement emprunté pour l'analyse comparative. Il s'est agit de répondre à la question de savoir comment la stratégie de réduction de la pauvreté prend en compte le transport de par son caractère de secteur transversal mais également dans quelle mesure les politiques de transport prennent en compte la dimension lutte contre la pauvreté. Ainsi les résultats obtenus peuvent se classer en cinq catégories que sont (i) les questions d'ordre stratégique, (ii) les aspects liés aux secteurs économiques prioritaires qui ont fait l'objet d'analyse, (iii) les aspects liés aux secteurs sociaux retenus, (iv) la prise en compte des groupes cibles et défavorisés et enfin (v) les questions liés aux aspects transversaux. Le tableau ci-dessous répertorie les principaux résultats.

NIVEAU	RESULTATS
Stratégique/ institutionnel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Moderniser d'avantage les administrations en charge des transports</li> </ul>
Economique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Moderniser et renforcer les équipements de manutention portuaire, aéroportuaire et ferroviaire pour accroître leur compétitivité</li> <li>▪ Développer le transport aérien au niveau national</li> <li>▪ Améliorer et développer les systèmes de transports routier, maritime, ferroviaire et aérien</li> <li>▪ Redynamiser les ports secondaires</li> <li>▪ Développer un système de transport multinodal</li> <li>▪ Délimiter les zones de parcours du bétail dans les régions à fort potentiel d'élevage</li> <li>▪ Adapter la politique nationale au contexte du transport maritime international</li> </ul>
Social	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Faciliter l'accessibilité et la mobilité des élevés et étudiants</li> <li>▪ Promouvoir le transport en milieu rural</li> <li>▪ Prendre en compte la couverture sanitaire des animaux dans le cadre des MIT (hippomobile)</li> </ul>
Groupes cibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aménager le cadre de vie en tenant compte des aînés et des personnes handicapées.</li> <li>▪ Promouvoir une politique tarifaire en tenant compte des aînés et des personnes handicapées.</li> <li>▪ Améliorer la mobilité urbaine dans les autres villes du pays</li> </ul>
Transversal / intersectoriel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Améliorer la sûreté et la sécurité du transport aérien</li> <li>▪ Promouvoir la sécurité routière</li> <li>▪ Prendre en compte la dimension environnementale dans les politiques de transport</li> <li>▪ Prendre en compte la dimension genre dans le processus d'élaboration et de mise en œuvre des politiques de transport</li> <li>▪ Prendre en compte la dimension lutte contre le VIH sida dans toutes les politiques de transport</li> </ul>

### 7.7.2. Recommandations spécifiques

Il ressort de l'analyse des modes d'élaboration des politiques et des stratégies que le sous secteur des transports devra impérativement initier une approche participative et multisectorielle dans le cadre de l'élaboration de sa politique et de ses stratégies pour une meilleure prise en compte des besoins réels des secteurs qu'il est sensé appuyer.

Il apparaît également de manière claire que le secteur des transports ne doit plus être perçu par le Planificateur National comme un secteur d'appui aux autres secteurs mais plutôt comme un secteur économique prioritaire ; ainsi défini, il sera beaucoup plus susceptible de contribuer de manière efficace et efficiente à l'objectif de réduction de la pauvreté. Cela est d'autant plus possible qu'avec la politique de mise en concession d'infrastructures de transport initié par les autorités, le sous-secteur des transports peut dorénavant être considéré comme un secteur productif.

## 8. TANZANIE

### 8.1. Lancement de l'analyse PRTSR en Tanzanie

En novembre 2002, une équipe des principales parties prenantes dans le secteur des transports a été constituée afin d'effectuer une analyse de la cohérence entre la politique et la stratégie en matière de transport et les stratégies de réduction de la pauvreté définies dans les Documents Stratégiques de Réduction de la Pauvreté (DSRP). Cette analyse, entreprise en 2003, en suivant des lignes directrices pilotes, a servi à identifier les atouts et les faiblesses tant des DSRP que de la Politique Nationale de Transport (PNT) pour tenter de trouver une solution à la réduction de la pauvreté grâce au secteur des transports. Le résultat des conclusions servira à améliorer les DSRP et la PNT quand celle-ci devra être revue, dans le principal objectif de veiller à ce que le transport contribue efficacement à la réduction de la pauvreté.

### 8.2. Le Groupe des parties prenantes

Les membres du Groupe des parties prenantes proviennent de ministères clés qui traitent du transport (programmation, formulation de la politique, gestion de l'infrastructure), d'autres ministères dont les fonctions peuvent aider à soutenir les mesures de réduction de la pauvreté, et du secteur privé/de groupes de la société civile. Le tableau ci-dessous présente la composition du Groupe des parties prenantes :

	<b>Institution /Organisation</b>	<b>Positions</b>
1	Bureau des Présidents de l'administration régionale et des gouvernements locaux (PORALG)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vice-Ministre,</li> <li>• Coordinateur national PTMR</li> </ul>
2	Association des autorités locales Tanzanie	Représentant administratif
3	Bureau du Président – Programmation et privatisation	Officier de programmation de haut rang
4	Bureau du Premier ministre	Officier de programmation de haut rang
5	Bureau du Vice-Président – Suppression de la pauvreté	Directeur
6	Association des propriétaires de bus Tanzanie (TABOA)	Secrétaire de direction
7	Ministère des travaux publics	Coordinateur IGR
8	Ministère de l'agriculture et de la sécurité alimentaire	Économiste principal au ministère de l'agriculture
9	Association des ONG de Tanzanie (TANGO)	Responsable du plaidoyer
11	Ministère des communications & du transport	Officier de programmation de haut rang
12	Chambre de Commerce, de l'industrie et de l'agriculture de Tanzanie (TCCIA)	Directeur
14	Ministère de l'action sociale communautaire et de la famille	Assistant du Directeur
15	Chambre de Commerce, de l'industrie et de l'agriculture de Tanzanie (TCCIA)	Représentant de la Chambre de développement

Note: Il y a eu d'autres consultations de différentes institutions et organisations pendant le processus d'analyse afin d'obtenir davantage d'informations et de contributions.

### **8.3. La méthodologie et l'approche**

La première étape du processus a consisté à trouver un facilitateur et à composer un groupe de travail avec des personnes issues des secteurs liés aux transports et à la réduction de la pauvreté. Le groupe s'est choisi un président et a tenu trois ateliers sur une période de cinq semaines durant lesquelles une analyse exhaustive des DSRP, de la PNT et des stratégies de mise en œuvre de la PNT a été effectuée. Après les trois ateliers, quelques réunions ont été organisées pendant lesquelles le président, quelques membres du groupe de travail et des personnes qui représentaient certains groupes cibles ont échangé leurs vues sur les besoins des différents groupes et secteurs en rapport avec les transports (accès et mobilité) et sur la manière dont le secteur des transports tente de les satisfaire.

L'approche essentielle utilisée pendant le processus consiste à analyser les différents documents d'orientation et autres et les ateliers/réunions. Avant les ateliers, le facilitateur a réuni quelques documents de base, qui ont servi de point de départ aux discussions préliminaires du premier atelier. Lors de celui-ci, les membres de l'équipe ont identifié d'autres documents qui ont été rassemblés et utilisés lors des ateliers ultérieurs.

Les ateliers se sont révélés être des forums de discussion et d'analyse très utiles. Ils ont également permis de formuler quelques commentaires et recommandations sur la politique nationale de transport (PNT) qui figurait sur la version finale et la deuxième stratégie de réduction de la pauvreté. Cependant, quelques problèmes élémentaires ont été relevés dans les domaines suivants :

- Il n'y a pas eu suffisamment de temps à consacrer à la discussion et l'analyse. Certains documents étaient nouveaux pour les participants et dès lors nécessitaient plus de temps pour les parcourir avant la discussion
- Il manquait certains documents
- Bien qu'il était prévu au départ d'observer un équilibre entre les sexes au sein de l'équipe, cela n'a pas été possible, puisque la plupart des représentants des organisations étaient des hommes.

### **8.4. Principaux résultats de l'analyse**

La vision de la PNT est :

*Disposer de services de transport domestiques et internationaux efficaces et rentables pour tous et de secteurs de l'économie nationale présentant une sécurité maximale et une dégradation écologique minimale.*

Le principal objectif du DSRP est de *"Fournir un cadre pour guider les initiatives d'élimination de la pauvreté en vue de réduire la pauvreté absolue de 50 % par an d'ici 2010 et de supprimer la pauvreté absolue d'ici l'an 2025".*

#### **8.4.1. Évaluation de la cohérence et coordination entre la stratégie de réduction de la pauvreté et les stratégies et politiques en matière de transport**

Les Documents Stratégiques de Réduction de la Pauvreté visent la réduction de la pauvreté des groupes de population prioritaires suivants en milieu rural et urbain :

- les paysans
- les femmes
- les jeunes
- les personnes vulnérables (âgées, handicapées, victimes du VIH/SIDA)

Il a été noté que le secteur des transports devait contribuer à satisfaire les besoins et à réduire la pauvreté de ces groupes en :

- améliorant l'infrastructure des transports.
- impliquant les ménages dans la programmation, le financement et l'entretien des infrastructures.
- accordant au développement des infrastructures rurales l'importance qu'elles méritent lors de la planification et de l'attribution des ressources des transports au niveau national.
- accroissant la participation des secteurs privé et public à l'offre de services de transport routier en milieu rural.
- sensibilisant les femmes à l'utilisation du Transport Non Motorisé (TNM) dans les régions rurales et multipliant les initiatives pour promouvoir l'utilisation d'une technologie de TNM bon marché
- encourageant le secteur privé à collaborer avec le secteur public pour offrir des services compétitifs et les rendre abordables à la communauté rurale.
- engageant les communautés rurales (y compris les femmes) pour entretenir et rénover les routes de campagne
- réduisant les problèmes de transport pour les femmes en milieu rural en améliorant les infrastructures et les services de transport ruraux afin de diminuer l'inconfort des déplacements en région rurale
- assurant un transport adéquat aux groupes spécifiques (étudiants, personnes âgées et handicapées)
- engageant les communautés locales pour gérer les routes de leurs localités
- entreprenant des programmes de rénovation routière dans différentes régions et districts en utilisant de sous-traitants locaux et une technologie basée sur la main d'œuvre
- étendant les possibilités de travail indépendant grâce à l'amélioration des services et des équipements de transport
- mobilisant des ressources pour permettre l'acquisition de moyens de transport
- proposant des voies et équipements spécifiques sur les routes et infrastructures urbaines (par ex. pour les vélos à trois roues)
- diminuant l'exploitation inutile des ressources naturelles et en améliorant la protection de l'environnement.



#### **8.4.2. Lacunes constatées dans les politiques et stratégies**

Les insuffisances suivantes ont été constatées et doivent trouver une solution afin que le secteur des transports contribue davantage à la réduction de la pauvreté de ces groupes :

- La politique et les stratégies ne mentionnent pas le nombre ou le pourcentage souhaité de femmes aux activités de création de revenus en rapport avec les transports.
- L'absence d'initiatives spécifiques pour aider financièrement les femmes à acquérir des moyens de transport, par ex. des crédits etc.
- La politique et les stratégies de transport ne reconnaissent pas l'inégalité des étapes de développement des régions et par conséquent ne défendent pas l'attribution de ressources supplémentaires pour ces régions.
- La politique/stratégies n'associent pas l'offre physique d'infrastructures avec la qualité de service qui en découle.
- L'infrastructure des transports et le processus de programmation des services sont exempts de préjugés sexistes.

On a constaté que les stratégies de transport manquaient d'objectifs clairs pour offrir une infrastructure et des services de transport dans les régions potentiellement productives, qu'il n'y avait pas de sensibilisation à l'utilisation de Moyens de Transport Intermédiaires (MTI) et de TNM dans le transport des produits et chargements agricoles et qu'on ne parlait pas de l'offre d'infrastructure et de services de transport de qualité.

Les objectifs transversaux présentés dans la stratégie de réduction de la pauvreté sont :

- l'égalité des sexes
- l'environnement
- le VIH/SIDA
- une bonne gouvernance

Il a également été remarqué que la politique et les stratégies de transport sont exemptes de préjugés sexistes dans la planification de l'infrastructure et des services de transport. L'intégration de la perspective de genre dans le processus de programmation est essentielle pour l'objectif qui consiste à tenir compte des besoins des hommes et des femmes.

#### **8.5. Recommandations pour améliorer la contribution de la politique et des stratégies des transports à la réduction de la pauvreté et la croissance**

##### **8.5.1. Propositions d'améliorations de la politique et des stratégies de transport**

Les domaines qui nécessitent des améliorations dans la politique des transports, de manière à contribuer davantage à la réduction de la pauvreté sont, entre autres, les suivants :

- L'augmentation des ressources à attribuer aux régions / districts déshérités afin de trouver de nouveaux débouchés dans les régions potentiellement productives ;
- La non-reconnaissance des régions les plus déshéritées par la politique et les stratégies de transports ne favorise pas ces régions dans l'attribution des ressources et dès lors immobilise leur développement. Les infrastructures dans ces régions sont donc médiocres et font échouer les tentatives de réduction de la pauvreté.

- L'offre de services de transport dans les nouvelles régions potentiellement productives et aux secteurs sociaux.
- On ne peut que souligner l'importance d'assurer l'accessibilité aux secteurs économiques. Il est par conséquent nécessaire d'être précis et de donner des lignes directrices qui garantiront l'accessibilité et des services de transports dans les régions qui ont un potentiel économique.
- Les stratégies de mise en œuvre devraient envisager l'élaboration de lignes directrices pour la protection de l'environnement.

### **8.5.2. Propositions d'amélioration de la stratégie de réduction de la pauvreté**

Il faut améliorer les DSRP afin qu'ils exploitent pleinement la politique et les stratégies de transport pour soulager la pauvreté. Les domaines à améliorer sont les suivants :

- Reconnaître l'importance des autres modes de transport dans la réduction de la pauvreté
- Intégrer les problèmes de mobilité et leurs solutions;
- Intégrer les mesures à prendre pour améliorer la sécurité dans le secteur des transports;
- Défendre l'utilisation d'une technologie de transport adéquate en milieu rural
- Encourager le renforcement des capacités au niveau du gouvernement local (dans le secteur des transports)

### **8.5.3. Mesures prises pour mettre en oeuvre les recommandations**

- Les remarques et recommandations faites par le Groupe des parties prenantes ont été présentées aux parties prenantes responsables et ont ensuite été intégrées dans la PNT et la deuxième stratégie de réduction de la pauvreté.
- La deuxième stratégie de réduction de la pauvreté, qui est à présent connue sous le nom de Stratégie nationale pour la croissance et la réduction de la pauvreté, a été lancée officiellement en avril 2005. La stratégie se concentre sur la Vision nationale de développement 2025 et est beaucoup plus soucieuse de stimuler l'investissement du secteur privé, l'infrastructure, le développement des ressources humaines, l'établissement d'une économie compétitive et d'un gouvernement efficace.
- Un système d'observation de la pauvreté est en place et il fait intervenir les parties prenantes principales (le gouvernement central et local, de même que la société civile) dans l'observation et l'évaluation des réalisations et des tâches menées à bien.
- Le gouvernement de Tanzanie a approuvé le processus d'analyse qui a été officiellement lancé en octobre 2003 lors de la Semaine politique de pauvreté, un événement annuel qui réunit les parties prenantes pour partager des idées et expériences et procéder à une évaluation des réalisations et des tâches menées à bien pendant l'année qui vient de s'écouler par rapport à la deuxième stratégie de réduction de la pauvreté.
- Un groupe de travail sur les secteurs économiques (qui inclut le secteur des transports) a été créé. Il participe au comité technique de la deuxième stratégie de réduction de la pauvreté, sous la coordination du ministère des travaux publics. Le secrétariat est assuré par la Division "suppression de la pauvreté" du bureau du Vice-Président, le foyer national pour la deuxième stratégie de réduction de la pauvreté.

## 9. ZIMBABWE

### 9.1. Lancement et sujet de l'analyse PRTSR au Zimbabwe

Après la réunion préparatoire du SSATP qui a eu lieu au Kenya du 12 au 14 mai 2004 à Nairobi, et à laquelle ont assisté les personnes contact de l'IGR et du PTMR au Zimbabwe, où le PRTSR a été soumis aux membres, le Zimbabwe s'est immédiatement lancé dans la mise en œuvre des plans d'action indiqués. Ceux-ci exigeaient que le pays effectue une analyse des stratégies de réduction de la pauvreté, des stratégies de transport et du processus de formulation des politiques. Étant donné que le SSATP avait annoncé qu'il financerait le processus d'analyse, un groupe principal composé de fonctionnaires du Ministère des transports & des communications, du Ministère du gouvernement local, des travaux publics et du logement national, du Ministère de la fonction publique et des affaires sociales, s'est réuni et a rédigé une lettre demandant au secrétaire l'autorisation de continuer.

L'autre tâche que le groupe principal a accomplie a été d'identifier dans les organisations et les services des membres potentiels pour le Comité de pilotage. Les invitations ont été envoyées par le secrétaire permanent. Les candidatures au Comité de pilotage sont ensuite parvenues et ont été soumises pour accord final à l'équipe de gestion du programme.

Le groupe principal a également lancé la procédure d'engagement du consultant pour la facilitation et a commencé à rédiger une annonce dans ce sens. L'adjudication a eu lieu et un candidat adéquat a été trouvé. Entre-temps, le Comité de pilotage était en place et il a participé au processus d'adjudication.

Le consultant a été engagé par le Comité de pilotage et a été présenté aux membres le 7 avril 2005. Une semaine plus tard, le groupe s'est réuni pour discuter de l'analyse des parties prenantes, de la programmation des ateliers et de la logistique avec le consultant.

Après une autre réunion d'information avec les parties prenantes, les ateliers ont commencé. Trois ateliers ont eu lieu et après la réunion lors de laquelle les parties prenantes l'ont approuvé, le rapport sur l'atelier final a été remis.

Les principaux documents analysés lors des ateliers étaient le projet de politique nationale des transports (PNT), la politique de transport en milieu rural (PTMR), le Programme d'action de réduction de la pauvreté, la politique de transport dans les zones urbaines, le cadre politique de macroéconomie (MERP).

### 9.2. Le Comité de pilotage

Le Comité de pilotage était composé de représentants du secteur public et privé. Les représentants du gouvernement (secteur public) étaient les suivants :

- a) Ministère des transports & communications
  - a. Désignation d'un membre du département "politique" et d'un suppléant
  - b. Désignation d'un membre du service des routes et d'un suppléant
- b) Ministère du gouvernement local, des travaux publics et du logement national

- a. Désignation d'un membre au service d'urbanisme et d'un suppléant
- c) Ministère de l'emploi, de la fonction publique et des affaires sociales
  - a. Désignation d'un membre du service des affaires sociales et d'un suppléant
- d) Ministère des finances & du développement économique
  - a. Désignation d'un membre du service de développement économique et d'un suppléant

Les représentants du secteur privé étaient les suivants :

- a) Association nationale des organisations non gouvernementales (NANGO).
  - a. Désignation d'un membre de NANGO et d'un suppléant
- b) Organisation du transport rural au Zimbabwe (ZRTO).
  - a. Désignation d'un membre de ZRTO et d'un suppléant.

Le Comité de pilotage s'est réuni une première fois pour être présenté au SSATP, ensuite pour préparer la réunion générale annuelle éthiopienne. Des réunions ultérieures pour faire le point sur l'engagement d'un consultant, des réunions d'adjudication, une réunion avec le consultant, des réunions pour identifier les parties prenantes et des réunions d'analyse, des réunions de programmation des ateliers et des réunions de clôture ont eu lieu ensuite pour le PRTSR, ce qui a représenté en tout au moins 8 réunions.

Les résultats de l'atelier indiquent qu'il a fonctionné de manière satisfaisante.

### **9.3. Le Groupe de parties prenantes (GPP)**

Le Groupe de parties prenantes était composé de plusieurs acteurs. Une première liste de personnes et d'organisations jouant un rôle actif dans la réduction de la pauvreté, la stratégie de transport, les secteurs économiques prioritaires, les secteurs sociaux prioritaires et de représentants des pauvres (femmes, hommes, des villes et de la campagne) a été examinée. 107 personnes ont été évaluées pour leur connaissance des problèmes et leur capacité à influencer l'adaptation des stratégies.

Après l'évaluation initiale, une deuxième liste de parties prenantes a été établie. Elle reprenait 57 personnes/organisations de premier plan représentant le gouvernement et des parastataux, des pouvoirs locaux, des institutions publiques, des ONG et agences de développement, des associations et des commerçants. Après sélection, on est parvenu à une liste de 20 organisations et des personnes clés qui y travaillent, accompagnée d'une justification des choix.

Quand les ateliers ont débuté, la participation des femmes et des groupes de femmes était faible. Les médias auraient également pu être représentés. Des préoccupations se sont fait entendre quant à la participation du secteur privé, qui n'était peut-être pas suffisante.

### **9.4. Processus et méthode de l'atelier**

Il y a eu une série d'ateliers, le premier du 12 au 13 mai 2005, le deuxième du 19 au 20 mai 2005 et le dernier du 1 au 3 juin 2005, qui se sont tenus à l'hôtel local Bronte. Le processus était participatif et efficace.

Les problèmes se sont posés au début, quand les participants ont dû prendre connaissance et se familiariser avec le processus de facilitation et la méthode. Le délai accordé et les conditions pour obtenir une totale participation signifient que le processus devait évoluer à un rythme relativement rapide. Parfois les participants finissaient de travailler relativement tard.

Pour obtenir une continuité dans la participation, il était important de veiller à ce que le processus s'effectue dans le délai le plus court possible et ne couvre pas une période trop longue, auquel cas les dirigeants de haut rang auraient eu des difficultés à s'absenter une semaine entière de leur bureau.

La méthode a commencé par être comprise plus tard et s'est révélée relativement efficace dans la mesure où les avis de tous les participants ont pu être entendus et analysés.

## **9.5. Principales difficultés et solutions**

Le premier problème rencontré, comme cela a été mentionné précédemment, était le manque de clarté des lignes directrices et des processus concernant l'engagement du personnel pour ces missions. Beaucoup de temps a été perdu à tâtonner et les informations sont arrivées par bribes. Une communication constante a été établie avec les consultants de soutien et l'équipe de gestion du projet pour finalement surmonter les obstacles au fur et à mesure qu'ils se sont présentés.

Il y a également eu un grave problème de retard de paiement. Pratiquement l'ensemble des ateliers a dû être financé par la facilitateur avant la confirmation des paiements. Cela a entraîné quelques compromis, puisque l'on ne pouvait exiger une performance totale alors que les obligations de paiement n'étaient pas respectées. Des paiements supplémentaires pour encourager la participation n'ont pu être effectués en totalité dans les délais, ce qui a semé la suspicion dans le chef des participants à l'égard du coordinateur et du facilitateur. Certains services de l'hôtel où se tenaient les réunions n'ont pu être exigés, puisqu'il n'était pas certain que les paiements allaient suivre.

Il a fallu une aide sur place des consultants de soutien pour veiller à ce que le processus, mené pour la première fois dans ces conditions, soit sur la bonne voie. Les hésitations ont pu être dissipées grâce à la participation de Margaret Ombai au premier atelier.

## **9.6. Les principaux résultats**

### **9.6.1. Principales constatations concernant le transport dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

- a) Le Zimbabwe ne dispose pas d'un seul document de stratégie de réduction de la pauvreté, bien qu'il ait été fait mention de plusieurs initiatives dans différents documents et structures.
- b) Les documents analysés n'ont pas pu montrer explicitement la contribution qu'apporte et devrait apporter le transport à la réduction de la pauvreté.
- c) Le transport a été reconnu et traité comme une question horizontale par d'autres secteurs, alors que les besoins des groupes économiques, sociaux et de population prioritaires liés aux transports n'ont pas été correctement identifiés.

### **9.6.2. Principales constatations concernant la réduction de la pauvreté dans la stratégie de transport**

- a) Le projet de document sur la politique nationale de transport a reconnu le rôle des transports dans la réduction de la pauvreté uniquement de manière générale.
- b) Les mesures de réduction de la pauvreté n'étaient pas clairement énoncées dans les différents sous-secteurs des transports.
- c) La politique de transport reconnaît l'importance d'une approche intégrée pour tenter de trouver une solution à la réduction de la pauvreté et elle a établi un lien avec l'invalidité, mais n'a pas accordé la même importance aux autres groupes prioritaires.
- d) La stratégie de transport reconnaît les dimensions géographiques de la pauvreté et des transports, principalement en milieu rural et urbain.

### **9.6.3. Principales constatations sur le processus politique qui consiste à coordonner les transports avec la réduction de la pauvreté**

- a) Compléter et finaliser les documents d'orientation dans le secteur des transports prenait trop de temps.
- b) Les décideurs du secteur privé, public et de la société civile n'ont pas pris pleinement la mesure et compris le lien et les questions liés aux transports et à la réduction de la pauvreté.
- c) Les personnes qui coordonnaient et mettaient en œuvre les stratégies de réduction de la pauvreté étaient peu conscientes du potentiel global de la contribution des transports aux objectifs de leur secteur.
- d) Les acteurs du secteur des transports ne comprenaient pas tout à fait et n'avaient pas les compétences requises pour élaborer et mettre en œuvre des stratégies d'ensemble et intégrées de transport à ancrer totalement dans la réduction de la pauvreté.
- e) Enfin, bien que les personnes compétentes étaient impliquées dans la formulation et la mise en œuvre des politiques et stratégies, elles avaient besoin de renforcement des capacités pour que le secteur des transports réponde vraiment et totalement aux besoins des pauvres et des populations prioritaires et des secteurs économiques et sociaux.

## **9.7. Recommandations et mise en oeuvre**

### **9.7.1. Recommandations principales pour ancrer la stratégie des transports dans la stratégie de réduction de la pauvreté**

- a) Il faut une stratégie de réduction de la pauvreté unique et vaste.
- b) La stratégie de réduction de la pauvreté devrait définir le rôle du transport comme un service horizontal dans la réduction de la pauvreté
- c) Les questions de transport devraient être formulées lors de l'élaboration d'une nouvelle stratégie de réduction de la pauvreté
- d) Il faut définir le rôle des transports à l'égard de la réduction de la pauvreté en fonction de la stratégie de réduction de la pauvreté
- e) La PNT devrait couvrir correctement tous les groupes économiques, sociaux et de population prioritaires pour améliorer le choix des objectifs et des moyens

- f) Il faudrait intégrer les questions horizontales dans la politique nationale des transports/la stratégie de réduction de la pauvreté
- g) Élaborer des lignes directrices sur le format et le contenu de la politique

#### **9.7.2. Mesures pour mettre en œuvre les recommandations**

- a) Terminer la soumission des recommandations aux principales parties prenantes. Les commentaires ont été bien reçus par le Secrétaire aux transports & communications qui avait retardé la conclusion du projet de politique pour intégrer les commentaires et quelques recommandations.
- b) Reconstitution du Comité de pilotage pour mener à bien le plan d'action qui doit être réalisé en priorité. Le Comité de pilotage est tenu de mettre en place un calendrier pour le plan d'action et ce, dans le but d'identifier les recommandations faites, la manière dont elles peuvent se traduire dans la pratique, les personnes clés qui peuvent apporter le changement et les moteurs institutionnels. Ensuite, et après le lancement d'un atelier post-analyse, un suivi serait effectué périodiquement avec l'aide du secrétaire permanent, et des ateliers d'une journée pour examiner les progrès seraient également organisés.

## 10. REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO

### 10.1. Le Comité technique et Comité de coordination

Dans le cadre de l'élaboration du DSRP-Final en République Démocratique du Congo, un Comité technique a été mis en place par le Ministre du Plan par son **Arrêté ministériel n° 012/CAB.MIN/PL/2004 du 07/04/2004**. Ce Comité technique comprenant 15 groupes thématiques et sectoriels, fonctionne sous la supervision de l'Unité de Pilotage du Processus d'Elaboration du DSRP relevant du Ministre du Plan.

Le Groupe Sectoriel « Transports » est constitué de 16 membres issus des institutions et organismes suivants :

It	Désignation	Institution	N° de membres
1	<b>Présidence et Gouvernement</b>	Présidence de la République	1
		Vice - Présidence Reconstruction & Développement	1
		Ministère du Plan	1
		Ministère des transports	2
		Ministère des Travaux Publics et Infrastructure	2
		Ministère de l'Urbanisme et Habitat	1
		Ministère du Développement rural.	1
		Ministère du Travail	1
2	<b>Secteur privé</b>	Fédération Entreprises, section Transports	1
		Associations des Transporteurs du Congo	1
		Associations des Armateurs du Congo	1
3	<b>Société civile</b>	Eglise Catholique	1
		Eglise Protestante	1
		Conseil National ONGD/ Group. féminin	1
<b>TOTAL</b>			<b>16</b>

Le Comité de coordination de ce Groupe est constitué de 5 membres répartis comme suit :

- Président : Ministère des transports
- 1<sup>ère</sup> Vice –Président : Secteur privé (Fédération des Entreprises Congolaises)
- 2<sup>ème</sup> Vice –Présidence : Ministère du Plan
- Secrétaire–rapporteur : Ministère des Travaux Publics et Infrastructures
- Secrétaire–rapporteur Adjoint: Société civile (Conseil National des ONGD).

La facilitation et la modération des réunions du Groupe et les consultations participatives sont assurées par le Comité de Coordination.



## 10.2. La démarche

En marge de la réunion annuelle du SSATP tenue à Addis-Ababa en Ethiopie en fin septembre début octobre 2004, une rencontre bilatérale a réuni les membres de la délégation de la RDC et l'équipe SSATP en charge du processus d'analyse des stratégies de transport et de réduction de la pauvreté pour examiner les modalités de démarrage du PRTSR en RDC.

Tenant compte de la spécificité de la RDC qui est dans la phase d'élaboration de son DSRP final, il a été jugé opportun d'adapter la méthodologie du processus d'analyse des stratégies dans ce pays. C'est ainsi qu'il été convenu d'adopter le schéma ci-après :

- Le portage du processus d'analyse par le Comité de Coordination du Groupe sectoriel transport du processus d'élaboration du DSRP en lieu et place du Comité de Pilotage;
- Le groupe de parties prenantes au processus d'analyse des stratégies est constitué des membres du groupe sectoriel transport et des responsables des autres groupes thématiques et sectoriels du DSRP (Gouvernance, Macro-Eco, Budget, Emploi, Agriculture et DR, Education, Santé et VIH/SIDA, Pauvreté Urbaine, G.Vulnérables, Environnement, Mines, Energie, Culture&NTIC, Méthodologie, Secteur informel) en lieu et place du groupe des parties prenantes préconisé par les Directives PRTSR.
- La facilitation du processus est assurée par une personne ressource externe au Comité de coordination et répondant aux critères requis par les Directives PRTSR. Afin d'accélérer le démarrage du processus, le Conseiller technique
- La combinaison des différents ateliers en deux principaux ateliers en vue de mettre en place des mécanismes pour réviser la stratégie de transport et intégrer les conclusions de l'analyse dans le DSRP en cours d'élaboration.
- La tenue d'un atelier national pour d'une part, avoir l'appui officiel auprès des autorités et d'autre part, partager la méthodologie avec les différentes parties prenantes identifiées.

## 10.3. Activités réalisées

Le PRTSR en RDC a démarré au cours de la mission effectuée à Kinshasa du 21 au 28 août 2005 par Mr Mamadou Talla, Coordonnateur régional désigné Facilitateur par le SSATP pour accélérer la mise en oeuvre du processus. En collaboration avec le Facilitateur, le Comité de pilotage a entrepris une série d'activités ci-après :

- **La tenue en date du 24 août 2005 d'un atelier d'information** sur le SSATP et sur la méthodologie du processus PRTSR en prévision de l'organisation de l'ensemble du processus.
- **L'harmonisation avec l'UPPE-SRP** de calendrier d'organisation des ateliers PRTSR et DSRP compte tenu d'une part, de l'implication des mêmes parties prenantes dans les deux processus, et d'autre part de la nécessité d'organiser l'Atelier PRTSR avant l'Atelier d'harmonisation et de validation des stratégies sectorielles du DSRP.
- **La sélection** du prestataire des services (1<sup>ère</sup> Quinzaine de septembre) et du Conseiller technique pour le PRTSR (2<sup>ème</sup> Quinzaine de septembre).
- **L'organisation du premier atelier** du Processus d'analyse des stratégies nationales de transport et de réduction de la pauvreté de la RDC, du 04 au 07 Octobre 2005, dans les installations de CEFORMAD (Centre de Formation en Management et Développement

organisationnel), une structure de l'Eglise du Christ au Congo, sélectionné prestataire des services.

L'équipe de facilitation mise en place par le SSATP pour le PRTSR en RDCongo est composée de :

1. Monsieur Mamadou TALLA, Conseiller Régional du SSATP et Facilitateur ;
2. Professeur Yvon BONGOY MPEKESA, Conseiller Technique.

L'objectif essentiel et les activités de l'atelier se résument comme suit :

- Analyser le **Document de stratégie de réduction de la pauvreté en cours d'élaboration** en vue de s'assurer de l'ancrage des stratégies de transports devant permettre de contribuer à la réduction de la pauvreté (la mobilité et l'accessibilité des plus démunis aux services essentiels : santé, éducation, emploi,...).
- Analyser le contenu du **Document cadre de politique des transports élaboré en 2002**, pour s'assurer qu'il contient les stratégies qui permettent aux transports de contribuer à la réduction de la pauvreté.
- Sur base des résultats d'analyse des deux Documents, des ajustements et correctifs nécessaires sont proposés pour être incorporés dans le DSRP en finalisation afin que les transports contribuent efficacement à la réduction de la pauvreté.

#### **10.4. Principales difficultés rencontrées et solutions trouvées**

La non-conclusion du contrat entre le SSATP (Banque Mondiale) et CEFORMAD le prestataire, a entravé le déroulement du processus qui devait s'achever fin octobre. Le premier atelier a été entièrement financé par CEFORMAD qui ne pouvait malheureusement pas supporter le remboursement de frais de transport des participants. Le second atelier prévu dans la dernière semaine d'octobre 2005 est reporté à décembre.

L'organisation d'autres ateliers en rapport avec l'élaboration du DSRP à la même période n'a pas permis à tous les 35 participants prévus de se rendre disponibles. Les présences variaient entre 25 et 31 participants.

Le Comité de pilotage espère que le problème des contrats du Prestataire et du Conseiller technique sera résolu dans les meilleurs délais pour permettre de parachever le processus en décembre 2005.

## **11. ETHIOPIA**

### **11.1. Lancement et création du Comité de Pilotage**

Dans un courrier transmis par le ministre de l'infrastructure, l'Ethiopie a fait savoir que son pays souhaitait se joindre au Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP). Suite à cela, le gouvernement a désigné un Comité de pilotage (CP) pour réaliser l'analyse. Ont été désignés au CP, M. Bekele Negussie (autorité du réseau routier d'Ethiopie), M. Hagos Tesfaye (Trans-Ethiopia Transport Co.), Mme Tsehaynesh Teferra (ministre de l'infrastructure), M. Getachew Adem (MoFED), M. Tassew Woldehanna (Université d'Addis Ababa), et M. Adamu Zelleke (Ministre de l'agriculture et du développement rural).

La première réunion du CP s'est tenue le 3 septembre 2005. Durant la réunion, M. Getachew Adem et M. Tassew ont été désignés respectivement président adjoint et secrétaire du CP.

### **11.2. Sélection du facilitateur**

Le Comité de pilotage a invité trois facilitateurs professionnels à présenter leur curriculum vitae pour procéder à une sélection. La candidature de M. Zewdie Biratu a été retenue au terme d'intenses discussions et compte tenu des recommandations transmises par le consultant régional.

Le CP a ensuite pris contact avec le SSATP afin de solliciter des conseils en matière de sélection d'un prestataire de services. Le SSATP a transmis la note d'orientation annexée relative à la sélection du prestataire de services pour animer les ateliers (et non pas pour le service de conseils), ainsi que le format de la «demande d'offre de prix».

### **11.3. Prochaines étapes**

Le président du CP a élaboré un projet de plan d'action qu'il présentera au CP avant la prochaine réunion. Il a également été convenu que le président contacterait le SSATP au sujet de la finalisation du contrat avec le facilitateur désigné.

L'identification des parties prenantes sera entamée après l'entrée en fonction du facilitateur.

## 12. GAMBIE

### 12.1. Lancement et création du Comité de Pilotage

La stratégie de réduction de la pauvreté/analyse de la stratégie de transport de Gambie a été lancée en juillet 2005 après l'obtention de l'accord du bureau du président. L'analyse est gérée par le département d'Etat en charge du développement des travaux, de la construction, et de l'infrastructure. Le secrétaire (technique) permanent adjoint, M. Abdoulie O. Camara, qui est également responsable d'assurer la coordination du SSATP à l'échelon du pays, a été chargé de la mise en œuvre de l'analyse.

Un Comité de pilotage a été constitué après l'obtention de l'accord du bureau du président pour le lancement de l'analyse. Ont été désignés au Comité de pilotage :

- i M. A.O. Camara (président)
- ii Dr. Siga Jagne, directrice du groupe de plaidoyer en faveur des pauvres
- iii M. Fallou N'Jie, directeur de SPACO
- iv Mme Ida Fye Hydera
- v M. Ousainou Jobarteh
- vi M. Mam Chernor Jallow
- vii M. Momodou Senghore

Le CP s'est réuni à trois reprises: une première fois pour la réunion d'inauguration et ensuite pour deux autres réunions ayant permis de désigner le facilitateur. La troisième réunion devrait se tenir avant la fin de la semaine pour permettre aux membres de débattre de la sélection du Groupe des parties prenantes. Lorsque le Groupe des parties prenantes aura été constitué, les réunions du CP se rapprocheront pour piloter le processus et accroître son efficacité.

## 13. GHANA

### 13.1. Lancement de l'analyse PRTSR au Ghana

C'est en juillet 2004 que le chef du ministère des transports routiers et de la commission de planification du développement national (CPDN) a officiellement approuvé l'analyse PRTSR au Ghana.

### 13.2. Comité de pilotage et sélection du facilitateur

Le Comité de pilotage est composé de sept membres (voir ci-dessous) et son fonctionnement est satisfaisant. Depuis juillet 2004, le groupe s'est réuni à huit reprises.

i. M. Bruno B. Dery (président)	Directeur adjoint – chef de la division S&E (suivi et évaluation) du district Commission de la planification du développement national
ii. Mr. Henry Danso (secrétaire)	Ingénieur, département des pistes rurales, ministère des routes et du transport
iii. M. E. Kwakye	Directeur – politique, ministère des routes et du transport
iv. M. Godwin J. Brocke	Directeur – recherche, ministère des routes et du transport
v. M. Winfred Nelson	Analyste principal de la planification, commission de la planification du développement national
vi. M. Kojo Adom Moses	Président, conseil de coordination du transport routier du Ghana
vii. M. Ibrahim Akalbila (représentant des ONG)	Responsable de programme, centre de développement social intégré (ISODEC)

Le facilitateur a été sélectionné pour animer les ateliers et son engagement est en cours. La prochaine étape à franchir sera de travailler avec le Comité de pilotage pour procéder à l'analyse des parties prenantes et constituer un Groupe des parties prenantes.

### 13.3. Principales difficultés rencontrées

De nombreux problèmes initiaux ont été rencontrés, y compris l'absence de financement pour le lancement, les difficultés de recrutement d'un facilitateur et la lenteur de la rétroaction.

## 14. SWAZILAND

### 14.1. Lancement du PRTSR au Swaziland

L'atelier de lancement du PRTSR a eu lieu le 29 septembre 2005 dans la salle de conférence du ministère des travaux publics et du transport (MTPT). La réunion a été officiellement ouverte par le ministre des travaux publics et du transport, M. Elijah Shongwe.

Les principaux objectifs du lancement étaient les suivants :

- permettre au ministre de charger officiellement le Groupe des parties prenantes (GPP) d'entreprendre l'analyse par l'intermédiaire de l'atelier ;
- expliquer l'ensemble du projet au GPP ;
- présenter au GPP les documents devant être analysés et employés comme références ;
- assurer les présentations des membres du GPP ;
- débattre et adopter le programme d'analyse, y compris fixer les dates des ateliers.

#### Présences

Ont participé à la réunion de lancement, le ministre (qui a réalisé le lancement officiel), le secrétaire principal du ministère, M. Evart Madlopha (qui a dirigé la cérémonie), d'autres membres de haut niveau du ministère, les membres du Comité de Pilotage, le facilitateur et les membres du Groupe des parties prenantes

#### Procédures de lancement

Avant le lancement officiel, le secrétaire principal a souhaité la bienvenue aux participants et assuré les présentations. Il a ensuite expliqué les principaux objectifs du lancement et de l'analyse, y compris la structure et les rôles du GPP.

La présidente du CP, Mme Chazile Magongo, a établi l'historique détaillé de l'analyse, qu'elle a par ailleurs expliquée de manière approfondie. Mme Chazile Magongo a également énoncé les résultats attendus de l'analyse et parlé des rôles et responsabilités du CP et du GPP. Mme Magongo a également expliqué la procédure de sélection du Groupe des parties prenantes.

Le facilitateur, M. Gideon Dlamini, a présenté le calendrier proposé pour l'atelier (dates) et cité la liste des documents dont le GPP devait prendre connaissance, y compris une liste de documents primaires et secondaires. Il a expliqué que les résultats de l'analyse seraient compilés sous forme de rapports. Le calendrier adopté par le GPP lors de la réunion de lancement est présenté ci-dessous.

Calendrier proposé pour les activités

DATE	ACTIVITE	PARTICIPANTS	LIEU
29 sept. 2005	Lancement PRTSR	Ministre, secrétaire principal, GPP, CP, facilitateur et autres représentants ministériels de haut niveau	Salle de conférence du ministère des travaux publics et du transport
12-13 oct. 2005	1 <sup>er</sup> atelier du GPP	GPP, CP	Hôtel 8 heures – 17 heures
26-27 oct. 2005	2 <sup>e</sup> atelier du GPP	GPP, CP	Hôtel 8 heures – 17 heures
2-3 nov. 2005	3 <sup>e</sup> atelier du GPP	GPP, CP	Hôtel 8 heures – 17 heures

Questions soulevées par les membres du Groupes des parties prenantes

Les membres du GPP ont demandé si les frais seraient remboursés. La présidente du CP a répondu que les membres du GPP percevraient une indemnité forfaitaire de 30 dollars par journée de présence aux ateliers d'analyse. Les GPP ont demandé que le calendrier et l'horaire prévus soient scrupuleusement respectés.

**14.2. Le Comité de pilotage**

Les cinq membres du CP sont les suivants :

	Nom du Membre du CP	PORTEFEUILLE
1	Mme Chazile Magongo	Haut responsable de la planification: unité de planification du transport national, ministère des travaux publics et du transport
2	Mme Phumzile Dlamini	Coordinatrice de programmes : assemblée de coordination pour les organisations non gouvernementales (CANGO) qui chapeaute les ONG dans le pays
3	Mme Lonkhululeko Sibandze	Responsable de la planification : coordination et suivi de la mise en oeuvre de la stratégie de développement nationale (SDN) auprès du ministère de la planification économique et du développement
4	M. Trevor Tshabalala	Ingénieur en chef du réseau routier : responsable de la planification, de la construction et de l'entretien du réseau routier dans le pays pour le compte du ministère des travaux publics et du transport
5	M. Nelson Zeeman	Président: association des exploitants du transport de passagers, un organisme-cadre représentant les exploitants du transport de passagers.
6	M. Dumsani Sithole	Responsable de la planification : coordination du programme de décentralisation du gouvernement en coopération avec le bureau du Premier ministre adjoint

Les réunions du CP sont orientées sur la demande parce que l'analyse est essentiellement participative. Le CP avait initialement prévu 12 réunions s'ajoutant aux ateliers :

- a) Huit réunions se sont tenues jusqu'à présent pour réaliser les tâches suivantes :
- présenter les membres du CP et expliquer l'analyse,
  - discuter et établir une première sélection des facilitateurs,

- évaluer et recommander une facilitation,
- présenter le facilitateur au CP et au ministère (une réunion) et discuter de son mandat et de sa formation à Nairobi (une réunion),
- identifier, analyser et sélectionner le Groupe des parties prenantes et planifier la réunion de lancement et 3 ateliers,
- évaluer les candidatures des prestataires de services (une réunion) et sélectionner les prestataires de services pour les ateliers (une réunion).

b) Il est prévu d'organiser sept autres réunions pour planifier et établir le rapport relatif aux ateliers des parties prenantes (il y aura deux réunions pour chacun des trois ateliers, une pour la planification et une autre pour l'analyse après l'atelier, la septième réunion doit servir à l'examen du rapport final par le facilitateur).

### 14.3. Groupe des parties prenantes

La liste des membres du GPP est présentée ci-dessous :

	NOM DE LA PARTIE PRENANTE (PP)	NOM DE LA PERSONNE REPRESENTANT LA PP	MOTIFS DE LA SELECTION
1	Association des transporteurs commerciaux et routiers du Swaziland (SCARTA)	M.Ambrose Dlamini (secrétaire général)	Organisation-cadre pour le transport des passagers à l'échelon national
2	Direction du transport routier (PU)	M. JMV Bongwe (Directeur)	Autorité de réglementation dans le domaine du transport
3	Commission parlementaire responsable du portefeuille du transport (PU)	Mme Trusty Gina (députée et oratrice adjointe de l'Assemblée)	Commission consultative législative dans le domaine du transport
4	Services de vulgarisation agricole (PU)	M. Sipho Simelane (Fonctionnaire en charge de l'agriculture)	Fourniture de services de vulgarisation agricole sur le terrain
5	Unité de commercialisation agricole (PU)	M. Bongani Dlamini (économiste agricole)	Services de soutien aux produits agricoles
6	World Vision ©	Mme Ncamsile Tfwala (coordinatrice adjointe)	ONG travaillant sur le terrain avec les communautés rurales pauvres dans le domaine de la réduction de la pauvreté
7	Lutheran Development Service ©	M. Sifiso Tshabalala (Directeur des programmes)	ONG impliquée dans les communautés rurales dans le domaine de la réduction de la pauvreté
8	Unité PME (PU)	M. Michael Zwane (Directeur faisant fonction)	Unité politique pour le développement des PME
9	Federation of the Disabled Swaziland Chapter ©	M. Thomas Mndzebele (Membre)	Groupes de population prioritaires
10	Unité égalité hommes - femmes (PU)	Mme Jane Mkhonta (Fonctionnaire responsable de l'égalité hommes - femmes)	Intégration des questions d'égalité hommes - femmes dans les autres politiques



11	SBIS (PU)	M. Richmond Ngwenya (Fonctionnaire responsable de l'information)	Médias
12	PNUD ©	?	Partenaire
13	Micro Projects ©	M. Sibusiso Mbingo (Coordinateur adjoint)	Agence de développement rural
14	Chefs (PU)	Prince Gcokoma (Chef)	Chef traditionnel sur le terrain
15	Unité réduction de la pauvreté (PU)	M. Lovemore Magagula (Fonctionnaire chargé de la planification)	Coordination et suivi de la mise en œuvre de la DSRP
16	Lutsango LwakaNgwane	Sénateur Isabella Katamzi (Mme), Coordinatrice nationale	Organisation des femmes du Swaziland

Certaines organisations de parties prenantes n'ont pas désigné de représentants comme cela leur a été demandé. L'équilibre hommes – femmes est satisfaisant : il y a 8 femmes au total, y compris les membres du CP et 14 hommes, ce qui fait 22 personnes pour le PRTSR. En termes d'ancienneté, la représentation est également équitable, puisqu'on compte des fonctionnaires de niveau supérieur et intermédiaire qui sont en mesure de comprendre les questions politiques, d'influencer le processus et de fournir des conseils en matière de processus décisionnel. La participation des parlementaires est également positive parce qu'on espère que le résultat du processus pourra également être soutenu à ce niveau pour faciliter la mise en œuvre du plan d'action.

#### **14.4. Les ateliers et la méthodologie**

Au moment de la rédaction du présent rapport, le premier atelier a été reporté à deux reprises parce que le SSATP a tardé à répondre aux documents contractuels qui avaient été présentés par le prestataire de services le 14 octobre 2005. Les ateliers ont été suspendus jusqu'à ce que le SSATP donne son feu vert au prestataire de services.

#### **14.5. Principales difficultés rencontrées et solutions trouvées**

La seule difficulté majeure a concerné certains aspects du processus et notamment l'engagement du prestataire de services et elle a résulté des attentes divergentes en termes de calendrier, d'alignement des plans entre le SSATP et le ministère, ainsi que des pratiques générales en matière de planification. Les retards ont occasionné des difficultés pour toutes les personnes impliquées parce qu'ils ont désorganisé les plans et exigé le report des ateliers. Après le lancement, les parties prenantes avaient été stimulées par les activités proposées, mais les retards ont contribué à tempérer leur enthousiasme.

Il serait utile d'expliquer au CP la maîtrise du PRTSR en tant que processus, afin que les pays puissent planifier les analyses en fonction de leurs activités nationales et de leurs calendriers de planification nationaux.

## 15. UGANDA

### 15.1. Lancement du processus de PRTSR en Ouganda

L'Ouganda a obtenu l'approbation officielle du ministère des travaux publics, du logement et des communications et du ministère du budget et du développement économique en juin 2004.

### 15.2. Le Comité de pilotage

Le Comité de pilotage a été officiellement établi en Ouganda en avril 2005. Il se compose de 6 représentants issus des secteurs des transports et de la réduction de la pauvreté du secteur public, privé et de la société civile. L'identification, l'analyse et l'approbation des institutions potentielles à représenter au CP a pris quatre mois.

En avril 2005, le Comité de pilotage a été établi. Ses membres sont repris ci-dessous.

	Nom	Organisation	Appellation
1	G. J. Itazi	Ministère des travaux publics, du logement et des communications	Président
2	Dr. N. Rudaheranmwa	Centre de recherche en politique économique	Membre
3	M. G. Badagawa	Fondation du secteur privé	Membre
4	M. P. Kwamusi	Association ougandaise des utilisateurs des routes privées	Membre
5	Mme H. Nabawanuka	Organisation nationale des femmes d'Ouganda	Membre
6	M. M. Ogwang	Ministère du budget	Membre

Ce CP a eu l'occasion de suivre une formation au PRTSR à Nairobi en juillet 2005.

Depuis août 2005, le Comité de pilotage se réunit une fois par semaine. Il a établi un secrétariat avec l'aide du ministère des travaux publics, du logement et des communications.

Le Comité de pilotage, avec l'assentiment du SSATP, a identifié et sélectionné le facilitateur et la personne ressource pour le processus d'analyse.

### 15.3. Principales difficultés et solutions identifiées

Le processus de révision a été plus long que prévu. Le programme qui avait été établi était relativement ambitieux. La constitution du CP a été rapide. Toutefois, il n'était pas représentatif, on nous a donc conseillé de recomposer un nouveau CP. Cette tâche a été réalisée en avril 2005. Le nouveau CP a été pleinement approuvé par le SSATP le même mois.

Le processus de passation de marché relatif aux prestataires de services s'est révélé relativement difficile pour le CP. L'engagement d'un facilitateur par le CP a pris plus de temps que prévu. Notre

premier facilitateur n'a pas répondu aux attentes du SSATP et du CP. Cela a été décidé en octobre 2004, à la réunion annuelle du SSATP, à Addis Ababa. Le deuxième facilitateur trouvé en juin 2005 n'a lui non plus pas été engagé en raison de ses faibles performances et ce, pendant la formation au PRTSR qui a eu lieu à Nairobi en juillet 2005. Ces conditions ont retardé le processus d'analyse en Ouganda.

Il a également été difficile de maintenir le contact entre le SSATP et les consultants en raison de l'absence de moyens de communication, en particulier le courrier électronique et autres équipements. Ceci a limité la rétroaction aux équipes d'appui du SSATP sur les progrès du processus d'analyse en Ouganda.

La signature du contrat entre le nouveau facilitateur et le SSATP n'est pas encore finalisée, ce qui contribue au retard du processus d'analyse.

#### **15.4. Prochaines étapes**

Le CP en Ouganda s'est engagé à mettre en œuvre le processus de PRTSR après un atelier de formation qui a eu lieu à Nairobi en juillet 2005. Les tâches entreprises au titre du processus d'analyse sont les mesures préparatoires, soit d'identifier les parties prenantes, la planification des ateliers et les analyses de nos stratégies de transport et de réduction de la pauvreté. Les conclusions et recommandations – et plans d'action pour mettre en œuvre les recommandations – devraient paraître d'ici février 2006, à condition que le facilitateur, la personne ressource et le prestataire de service soient en place et enfin, que les fonds nécessaires pour le processus de révision soient obtenus.

## 16. ZAMBIA

### 16.1. Lancement du processus de PRTSR en Zambie

Le PRTSR n'a pas été déclenché de manière officielle. La demande d'autorisation au bureau du cabinet a été introduite pour que les ministères des finances, des transports et des communications lancent officiellement le PRTSR. C'est le ministère des communications et du transport qui est directement responsable du projet de PRTSR.

Le coordinateur du SSATP a été désigné en août 2004. Il dépend du Directeur de la planification, qui à son tour dépend du secrétaire permanent et enfin du Ministre.

### 16.2. Le Comité de pilotage

Un Comité de pilotage national a été désigné par le ministère des communications et des transports. Il se compose de cinq membres des institutions suivantes :

- (a) Un (1) Ministère des finances et de la planification nationale
- (b) Deux (2) Ministère des communications et des transports
- (c) Un (1) Institut agréé de transport (CIT)
- (d) Un (1) Société civile pour la réduction de la pauvreté.

Le Comité de pilotage se réunit deux fois par mois pour évaluer les progrès réalisés par le programme. Il sélectionne à présent un facilitateur.

### 16.3. Principales difficultés et solutions identifiées

L'impossibilité d'engager un facilitateur dans les délais a bloqué le processus. Les autres difficultés rencontrées sont la rémunération du coordinateur du SSATP et l'absence de moyens pour faire démarrer les activités de PRSTR. Le ministère a à présent affecté un fonctionnaire pour aider le coordinateur du SSATP et le SSATP offre également son appui. Une ligne budgétaire pour la fonction de coordinateur est envisagée dans le budget 2006. L'attribution de fonds par le ministère du budget pour l'utilisation locale des activités de PRTSR serait également utile.

## ANNEXE 1 : CONTACTS NATIONAUX DU PRTSR

Pour de plus amples informations sur le processus de PRTSR et les résultats obtenus dans les pays participants, les personnes suivantes peuvent être contactées :

<b>Pays</b>	<b>Personne de contact</b>	<b>Adresse électronique</b>
Angola	M. Kinkela Bernardo	<a href="mailto:kinkelalice@hotmail.com">kinkelalice@hotmail.com</a>
Burundi	M. Vital Narakwiye	<a href="mailto:narakwiyevital@yahoo.fr">narakwiyevital@yahoo.fr</a>
Cap-Vert	M. Claudio Ramos Duarte	<a href="mailto:Claudio.Duarte@mih.gov.cv">Claudio.Duarte@mih.gov.cv</a>
Cameroun	M. Vincent Lissom	<a href="mailto:vincent_lissom@hotmail.com">vincent_lissom@hotmail.com</a>
Côte d'Ivoire	M. Marius Pokou	<a href="mailto:mpokouk@yahoo.fr">mpokouk@yahoo.fr</a>
Ethiopie	M. Ato Bekele Negussie	<a href="mailto:bnegussie@ethionet.et">bnegussie@ethionet.et</a> or <a href="mailto:bekelenegussie@yahoo.com">bekelenegussie@yahoo.com</a>
Gabon	M. Leon Bounda Balonzi	<a href="mailto:boundabalonzi@yahoo.fr">boundabalonzi@yahoo.fr</a>
Gambie	M. Abdoulie Ousman Camara	<a href="mailto:aoc@gamtel.gm">aoc@gamtel.gm</a>
Ghana	M. Bruno Dery	<a href="mailto:bbdery2000@yahoo.co.uk">bbdery2000@yahoo.co.uk</a>
Guinée	M. Mamadou Bano Sow	<a href="mailto:ssatpguinee@yahoo.fr">ssatpguinee@yahoo.fr</a>
Kenya	M. Gabriel Kirori	<a href="mailto:gnkirori@yahoo.com">gnkirori@yahoo.com</a>
Lesotho	Mme Maselomo Pama	<a href="mailto:itppm@mopwt.gov.ls">itppm@mopwt.gov.ls</a>
Malawi	M. Jephthah Chagunda	<a href="mailto:mrttp@malawi.net">mrttp@malawi.net</a>
Mali	M. Issa Hassimi Diallo	<a href="mailto:issadiallo@afribone.net.ml">issadiallo@afribone.net.ml</a>
Niger	M. Garba Bako	<a href="mailto:dgtp@intnet.ne">dgtp@intnet.ne</a>
Nigeria	M. Charles Dele Adeola	<a href="mailto:wazike@yahoo.co.uk">wazike@yahoo.co.uk</a>
Rwanda	M. Patrick Rugumire	<a href="mailto:prugumire@yahoo.com">prugumire@yahoo.com</a>
RD Congo	M. Jean Paul Libebele	<a href="mailto:jplibebele@yahoo.fr">jplibebele@yahoo.fr</a>
Sénégal	M. Bassirou Guissé	<a href="mailto:bassirouguisse@yahoo.fr">bassirouguisse@yahoo.fr</a>
Swaziland	Mme Chazile M Magongo	<a href="mailto:mpwt-cha@realnet.co.sz">mpwt-cha@realnet.co.sz</a>
Ouganda	M. Benon Kajuna	<a href="mailto:kajunab@yahoo.co.uk">kajunab@yahoo.co.uk</a>
Tanzanie	Mme Josephine Mwankusye	<a href="mailto:JosephineMwankusye@yahoo.com">JosephineMwankusye@yahoo.com</a>
Zambie	M. Miller Malabwa	<a href="mailto:mtsmalabwa@yahoo.co.uk">mtsmalabwa@yahoo.co.uk</a>
Zimbabwe	M. Tawanda Mdawarima	<a href="mailto:tmdawarima@gta.gov.zw">tmdawarima@gta.gov.zw</a>

**ANNEXE 2 : COORDONNEES DE L'EQUIPE D'APPUI DU SSATP**

<b>Rôle</b>	<b>Nom et adresse</b>	<b>Téléphone, fax et email</b>
<b>Responsable du programme SSATP</b>	<b>Nigel INGS</b> Room J7-071, The World Bank 1818 H St NW Washington, D.C. 20433, USA	Tél: +1 202 473 0767 Fax: +1 202 473 8038 EM: <a href="mailto:nings@worldbank.org">nings@worldbank.org</a>
<b>Responsable adjoint du programme SSATP</b>	<b>Tesfamichael NAHUSENAY</b> The World Bank 1818 H St NW Washington, D.C. 20433, USA	Fax: +1 202 473 8038 EM: <a href="mailto:tnahusenay@worldbank.org">tnahusenay@worldbank.org</a>
<b>Appui concernant la passation de marché</b>	<b>Fanny BARRETT</b> Room J7-064A , The World Bank 1818 H St NW Washington, D.C. 20433, USA	Tél: +1 202 473 4820 Fax: +1 202 473 8038 EM: <a href="mailto:fbarrett@worldbank.org">fbarrett@worldbank.org</a>
<b>Consultante principale</b>	<b>Mary BRAITHWAITE</b> Tacitus sprl Avenue du Parc de Woluwe 9 bte.10 B-1160 Bruxelles, Belgique	Tél : +32 2 502 7225 Fax : +32 2 502 4392 Email : <a href="mailto:marybraithwaite@yahoo.co.uk">marybraithwaite@yahoo.co.uk</a>
<b>Conseiller régional : Afrique I francophone et de l'Ouest</b>	<b>Adama MOUSSA</b> BP 9003 Mali-Enjeu	Tél : +223 221 19 06 Tél/Fax: +223 224 22 01 GSM: +223 644 10 46 EM : <a href="mailto:adamamoussa69@yahoo.fr">adamamoussa69@yahoo.fr</a>
<b>Conseiller régional : Afrique II francophone</b>	<b>Mamadou TALLA</b> Sicap Sacré Coeur 2 N°8616 G Dakar BP: 15.363 Dakar Fann Senegal	Tel : +221 825 8653 GSM: +221 537 7230 EM : <a href="mailto:mtalla2001@yahoo.fr">mtalla2001@yahoo.fr</a>
<b>Conseiller régional : Afrique I de l'Est et du Sud</b>	<b>Margaret OMBAI</b> Tacitus Ltd, P.O. Box 438, 00517 Uhuru Gardens, Nairobi, Kenya	Phone/Telefax: +254 20 605 938 EM: <a href="mailto:magombai@yahoo.com">magombai@yahoo.com</a>
<b>Conseiller régional : Afrique I de l'Est et du Sud</b>	<b>Abdul AWADH</b> PO Box 105910 – Masani Dar Es Salaam, Tanzanie	GSM: +255 741 336 987 Téléphone : +255 22 276 0456 EM: <a href="mailto:awadh@kicheko.com">awadh@kicheko.com</a> or <a href="mailto:aaawadh@yahoo.com">aaawadh@yahoo.com</a>
<b>Conseiller régional : pays lusophones</b>	<b>Felix COSSA</b> Caixa Postal 4041 Maputo, Moçambique	GSM: +258 82 301 4840 Tél/Fax: +258 21 496688 EM: <a href="mailto:metaplano@tvocabo.co.mz">metaplano@tvocabo.co.mz</a>